

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS  
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO**

**A EDUCAÇÃO MILITAR AERONÁUTICA BRASILEIRA: UM  
ESTUDO SOBRE A ORIGEM DA FORMAÇÃO DE OFICIAIS  
AVIADORES PARA A FAB (1941-1950)**

Tese de Doutorado apresentado ao PPGE – Programa de Pós Graduação em Educação da UFSCar (Universidade Federal de São Carlos) para a obtenção do título de Doutor em Educação. Área de Concentração: Fundamentos Sociológicos, Históricos e Filosóficos da Educação.

Orientador: Prof. Dr. Amarílio Ferreira Jr.

Co-orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup> Tânia Regina Pires de Godoy

São Carlos, novembro de 2017

**CAROLINA FUZARO BERCHO**

**A EDUCAÇÃO MILITAR AERONÁUTICA BRASILEIRA: UM  
ESTUDO SOBRE A ORIGEM DA FORMAÇÃO DE OFICIAIS  
AVIADORES PARA A FAB (1941-1950)**

Palavras- Chave: História da Educação- Educação Castrense –  
História das Instituições Escolares – Identidade Militar  
Aeronáutica.

Universidade Federal de São Carlos  
Centro de Educação e Ciências Humanas  
Programa de Pós Graduação em Educação  
São Carlos, novembro de 2017



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**

Centro de Educação e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em Educação

---

**Folha de Aprovação**

---

Assinaturas dos membros da comissão examinadora que avaliou e aprovou a Defesa de Tese de Doutorado da candidata Carolina Fuzaro Bercho, realizada em 01/11/2017:

---

Prof. Dr. Amarillo Ferreira Junior  
UFSCar

---

Profa. Dra. Tania Regina Pirões de Godoy  
AFA

---

Profa. Dra. Arethuzza Helena Zero  
AFA

---

Profa. Dra. Deise Becker Kirsch  
IFPR

---

Profa. Dra. Kátia Cristina Nascimento Figueira  
UEMS

À Teresa Fuzaro,  
Mãe e principal incentivadora.



## AGRADECIMENTOS

A vida colocou pessoas bem especiais em meu caminho durante a realização desse trabalho.

Resta-me agradecer:

Prof<sup>a</sup>. Amarílio Ferreira Jr, por acreditar que o projeto de pesquisa pudesse alcançar voos maiores.

Prof<sup>a</sup> Tânia Godoy, pela paciência e generosidade que fez ampliar minhas considerações e olhares sobre o estudo da educação militar aeronáutica.

Prof<sup>a</sup> Arethuza Zero, pela amizade que a rotina da AFA fez crescer em nossos caminhos.

Prof<sup>a</sup> Deise Kirsh, pelo exemplo de exercício docente e militar que tanto me estimulou durante os dias de caserna divididos.

Prof<sup>a</sup> Kátia Figueira, pela presença e disponibilidade para a composição da banca de defesa.

Tainá, irmã e referência para assuntos tecnológicos e de pesquisa implantados durante a elaboração do texto.

Gustavo, por ser a companhia que escolhi estar presente ao meu lado.

Fernanda Santiago, amiga que a biblioteca da AFA me deu, pelo incentivo e crença na fase final deste trabalho.

As amigas feitas durante às disciplinas assistidas na UFSCar no ano de 2013 e 2014: Joana, Débora, Jarbas.

Ao amigo Brig do Ar Clovis de Atayde Bohrer, pelo incentivo e pela facilitação de memórias e histórias da Escola de Aeronáutica.

Aos funcionários da secretaria de Pós-Graduação em Educação.

À Academia da Força Aérea, que permitiu o acesso às fontes e disponibilizou dias de dispensa-estudo para que esse trabalho se concretizasse.

Muito Obrigada!

*“A estratégia aérea tem interesse apenas profissional. Tampouco se trata aqui de relato de viagens no sentido próprio da palavra. Não vou lhes descrever o Rio de Janeiro no por do sol. (...). O que o avião ensina de essencial ao homem que faz dele seu ofício não se substitui por uma coleção de cartões postais, nem por um manual técnico”.*

(Antoine de Saint-Exupéry, “Le Pilote” – conferência)

## RESUMO

Partimos do pressuposto de que a partir da década de 1940, a iniciativa desenvolvimentista do governo de Getúlio Vargas ocasionou a união das Forças de Aviação no Brasil a partir da Criação do Ministério da Aeronáutica, e, conseqüentemente, surgiu a necessidade da formação de oficiais militares para a Força Aérea Brasileira. Neste contexto, levantamos a seguinte questão de pesquisa: a projeção da participação de pilotos combatentes brasileiros em conjunto aos aliados durante a 2ª Guerra Mundial moldou a formação dos oficiais aviadores na Escola de Aeronáutica? Mediante a investigação e análise do perfil histórico-cultural da educação militar aeronáutica, procurou-se verificar enquanto objetivos: 1. Caracterizar o cenário em que a aviação militar estava inserida e suas influências doutrinárias para a instrução. 2. Conhecer o cenário histórico vivido no Brasil da década de 1940. 3. Caracterizar a profissão militar enquanto seu desenvolvimento de formação para o trabalho. 4. Conhecer as bases reguladoras da educação para a formação de aviadores durante a origem da constituição da Escola de Aeronáutica, identificando características intrínsecas à formação militar do ethos do oficial aviador. Como resultados, observou-se que o desenvolvimento da doutrina brasileira de ensino militar estruturou-se a partir do conhecimento adquirido com a experiência estrangeira: vinte anos de duração de Missão Militar Francesa de Instrução que moldaram os primeiros traços da identidade da aviação brasileira nas escolas de formação de pilotos militares. O cenário político-social cuja origem da EAer estava imersa, possibilitou que a identidade deste profissional fosse engendrada em meio a um ambiente de emprego do avião para a guerra aérea durante a segunda Guerra Mundial, construindo um profissional que tivesse capacidades legitimadas pelo Estado para o uso da violência. Da intelectualidade que fomentou o ensino militar para os oficiais formados na EAer, priorizou-se a rotatividade de profissionais para a manutenção e continuidade da própria instituição. Percebeu-se que a formação do cadete aviador seguiu a tendência estratégica influenciada pelo aumento do aparelhamento aéreo da Aeronáutica recém criada, patrocinado pelos Estados Unidos e estimulado pela participação do Brasil como aliado durante a 2ª GM. Esses fatores fundamentaram a escolha pelo perfil do piloto militar apto para as missões de combate, ou seja, para a arte da guerra. Os recursos utilizados pelas instruções de forma a adequar o nivelamento da aprendizagem mediante os objetivos impostos à cada disciplina até a instrução prática de voo, integrou a teoria em complemento à prática. Finalmente, a visão dos cadetes inseridos na Escola da Aeronáutica foi retratada pelos olhos da Revista Esquadrilha. A análise das edições das décadas de 1940 ressaltou aspectos da cultura de ensino aeronáutico expostos pelos próprios cadetes em cada edição. Fontes primárias foram escolhidas para compor o processo de levantamento das histórias, memórias, fotos, estruturas organizacionais, instruções e grades curriculares, todos engendrados pelo aspecto cultural do processo de formação dos oficiais durante a criação da EAer. A pesquisa contribuiu para a História da Educação, especificamente militar, pois o objeto da pesquisa envolve o perfil de Ensino Militar Aeronáutico, em uma escola de formação de Oficiais responsáveis pela defesa aérea do país.

Palavras-Chave: História da Educação; Formação da identidade militar; História das instituições militares.

## **ABSTRACT**

The aim of this research is to analyze the formation of the Officers for the Military Aviation area from the beginning of the Ministry of Aeronautics' creation, from 1941 to 1960 at the Aeronautics School, located in Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro. We start from the assumption that from the 1940s onwards, the developmental initiative of Getúlio Vargas's government caused the union of the Aviation Forces in Brazil from the Creation of the Ministry of Aeronautics, and, consequently, the formation necessity of military officers for The "newcomer" Brazilian Air Force. In this context, we raise the following research question: How did the initial military education of these officers occur during and after World War II? There were prerogatives for the formation of "air warriors" through which methodological perspectives? Through the analysis of the state of the art on military education, the history of the School of Aeronautics and the collection and analysis of primary sources of research, such as the student curriculum analysis sheets and the Esquadilha Review (elaborated by the student officers themselves). Between the years of 1941 and 1960, we will observe the educational profile and the cultural scene of the official student, its uses and customs and the routine in the form of boarding school necessary for its formation. The research contributes to the History of Education, in military format, since the object of the research involves the profile of Aeronautical Military Teaching, in a training school for Officers responsible for the air defense of the country. To speak in Military Education is to speak of methods, norms, traditions and historical legacies that refer to the beginning of education in Brazil, since the traditional educational model in the training school remains the same until the present day. Primary sources located at the University of the Air Force's Teaching Memory Center in the archives of the Air Force Academy's teaching division, legislations and interviews will serve as a database for the composition of this research.

**Keywords:** History of Education; Military Education; History of School Institutions; and Aeronautical Military Identity.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Fotografia vertical (F.V) do Campo dos Afonsos	40
FIGURA 02 – Um avião Blériot da Escola Brasileira de Aviação sobrevoando o Campo dos Afonsos	42
FIGURA 03 – Instrução prática na Oficina de Motores	45
FIGURA 04 – Solenidade de transferência da Aeronáutica Militar do Exército para o Ministério da Aeronáutica	47
FIGURA 05 – Despedida integrantes do 1º GAvCa rumo ao Panamá	63
FIGURA 06 – Aeronave escolhida para equipar o 1º Grupo de Aviação de Caça no teatro de operações europeu	64
FIGURA 07 – Símbolo do Senta a Púa	65
FIGURA 08 – Contracapa do Manual de Endoutrinamento	74
FIGURA 9 – Organograma da Constituição da Escola de Aeronáutica	103
FIGURA 10 – Estandarte da Escola de Aeronáutica	105
FIGURA 11 – Os 23 cadetes da Escola Naval transferidos para a Escola de Aeronáutica em 1941	109
FIGURA 12 – Como vivem os cadetes do ar	129
FIGURA 13 – Instruções aos futuros oficiais da FAB	130
FIGURA 14 – Deslocamento em direção ao rancho	131
FIGURA 15 – Cadete Rui Moreira Lima em competição	133
FIGURA 16 – Brevê de cadete do ar	137
FIGURA 17 – Batismo: banho do lachê	138
FIGURA 18 – Cabeçalho de folha de prova em papel almaço	141
FIGURA 19 – Ficha de concurso de admissão de 1945	142
FIGURA 20 – Getúlio Vargas e a Aviação	147
FIGURA 21 – Seção Solene de 1944	148
FIGURA 22 – O 1º Grupo de Caça na Itália	149
FIGURA 23 – Entrega no Pavilhão Nacional	149
FIGURA 24 – Os primeiros aspirantes da FAB	150

FIGURA 25 – Abertura de aulas	151
FIGURA 26 – Turmas de Aspirantes de 1942	152
FIGURA 27 – “Sempre Parata”	152
FIGURA 28 – Exemplo de Patriotismo	153
FIGURA 29 – Visita de comitiva uruguaia	154
FIGURA 30 – Treinamento planador	155
FIGURA 31 – Voo por instrumentos e rádio	156
FIGURA 32 – Tiro em Bombardeio	157
FIGURA 33 – Atividades dos cadetes do ar	159
FIGURA 34 – Escola de Especialistas da Aeronáutica	160
FIGURA 35 – Campeonato de Atletismo	161
FIGURA 36 – Taça Capitão Eldredge	162
FIGURA 37 – Página feminina	163
FIGURA 38 – Seção feminina 01	164
FIGURA 39 – Seção feminina 02	165
FIGURA 40 – Dois tipos de Aviões	166
FIGURA 41 – O Brasil fabrica um avião por dia	167
FIGURA 42 – A Nova Turma	168
FIGURA 43 – Cerimônia de Entrega de Brevet	169
FIGURA 44 – Aspectos da Solenidade	170
FIGURA 45 – Semana da Asa	170
FIGURA 46 – Aspirantes a Oficial de 1945	171
FIGURA 47 – Histórico do 1º Grupo de Caça	172
FIGURA 48 – Condecoração do 1º Grupo de Caça	173

## LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Oficiais Aviadores da Reserva formados dentre os anos 2ª GM.....	97
Quadro 02 - Matérias Cursadas no Curso Prévio.....	118
Quadro 03 – Dados quantitativos de cadetes que frequentaram a EAer entre 1941 a 1960 .....	127

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Matérias por ano:1º ano .....	122
Gráfico 2. Matérias por ano 4º ano .....	123
Gráfico 3. Quantidade de matérias por grade (1942 a 1945) .....	124
Gráfico 4. Quantidade de matérias por grade (1946 a 1949) .....	125



## **LISTA DE ABREVIATURAS**

2ª GM – Segunda Guerra Mundial

AeCB – Aeroclube Brasileiro

AFA – Academia da Força Aérea

ANL – Aliança Libertadora Nacional

BAAF: Base Aérea dos Afonsos

BINFAE – AF- Batalhão de Infantaria de Aeronáutica dos Afonsos

BMA – Boletim do Ministério da Aeronáutica

Brig Ar – Brigadeiro do Ar

CAM - Correio Aéreo Militar

CCAer – Corpo de Cadetes da Aeronáutica

CDA – Centro de Desportos da Aeronáutica

CENDOC – Centro de Documentação da Aeronáutica

CME – Centro de Memória do Ensino

CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil

CPORAER – Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica

CPI – Curso de Padronização de Instrutores

D.P.Aer – Diretoria de Pessoal do Ministério da Aeronáutica

DOU – Diário Oficial da União

DIE – Divisão de Instrução Especializada

DIF – Divisão de Instrução Fundamental

DIM – Divisão de Instrução Militar

EAer – Escola de Aeronáutica

EAM – Escola de Aviação Militar

EAvM – Escola de Aviação Militar

EBA – Escola Brasileira de Aviação

EUA – Estados Unidos da América

FA – Forças Armadas

FAB – Força Aérea Brasileira

FEB – Força Expedicionária Brasileira

HAAF – Hospital de Aeronáutica dos Afonsos

IMAE – Instituto de Medicina Aeroespacial

INCAER – Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica

ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica

MAER – Ministério da Aeronáutica

Maj Brig Ar – Major Brigadeiro do Ar

MMF – Missão Militar Francesa

MUSAL – Museu Aeroespacial da Força Aérea Brasileira

OM – Organização Militar

OM – Organização Militar

PAAF – Prefeitura de Aeronáutica dos Afonsos

PAM – Pavilhão de Aerotécnica Militar

PAMA- AF – Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos

PPMG – Polícia Militar de Minas Gerais

S.Dor. E – Sub diretor do Ensino

SDE – Subdiretoria de Ensino

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SSE – Seção de Serviços Escolares

Ten Brig Ar – Tenente Brigadeiro do Ar

UNIFA – Universidade da Força Aérea

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	17
<b>1. DO EMPREGO DA AVIAÇÃO MILITAR NO BRASIL .....</b>	<b>30</b>
1.1 DAS INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS PARA A INSTRUÇÃO MILITAR .....	36
<b>2. DO CAMPO DOS AFONSOS À CRIAÇÃO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA .....</b>	<b>39</b>
2.1 DO CONTEXTO HISTÓRICO E POLÍTICO .....	51
2.2 DA PARTICIPAÇÃO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA NA II GUERRA MUNDIAL .....	57
<b>3. DAS FONTES DE PESQUISA .....</b>	<b>69</b>
<b>4. DA PROFISSÃO MILITAR .....</b>	<b>76</b>
4.1 A EDUCAÇÃO PARA O TRABALHO MILITAR .....	83
<b>5. DA COMPOSIÇÃO DO “ETHOS” DO OFICIAL AVIADOR .....</b>	<b>92</b>
5.1 A CONSTITUIÇÃO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA .....	95
5.2 O SISTEMA CURRICULAR .....	111
5.3 A EXPERIÊNCIA PRÁTICA DA APRENDIZAGEM .....	128
5.4 O ASPECTO CULTURAL: A REVISTA “ESQUADRILHA” .....	144
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	182
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	188
ANEXOS .....	196

## INTRODUÇÃO

*O sol de uma tarde encalorada de outubro batia-me à frente. Sentia o suor escorrendo por entre as têmporas, pescoço, costas e colo. Vez por outra sentia um zumbido próximo à orelha, que queria adentrar o ouvido. O nariz coçava. Estava imóvel, pernas afastadas, braços para trás e mãos cruzadas de modo que a esquerda segurasse o punho direito. Tinha o olhar direto, enxergava a nuca de um colega. Visualizava gotas de suor escorrendo a caminho das costas à exatamente um braço de distância do meu corpo. Respirava fundo de modo a controlar o acúmulo de sensações que podiam me dispersar. Estava ali junto com mais trinta iguais a mim e precisava permanecer imóvel.*

A descrição acima se remete às emoções de meu primeiro dia no estágio de adaptação à carreira do Magistério Militar Temporário da Força Aérea Brasileira. No edital dizia claramente que se tratava do Quadro de Oficiais Convocados Voluntários à prestação de serviços à FAB. Estava ali para adentrar a um meio de convívio completamente diferente daquele a que estava acostumada, cuja primeira prova de fogo era saber se conseguiria suportar a imobilidade de ficar “em forma em um grupamento”<sup>1</sup>.

A inserção em um meio militar parece-nos uma simples adequação a um sistema disciplinar rígido, cujas normas de ação remetem aos mais tradicionais exemplos de doutrinação do corpo e da mente. Ao levantarmos o significado baseado no senso comum, doutrinar pode ser considerado incutir em alguém uma opinião, uma crença ou uma atitude particular. No entanto, a partir de sua origem etimológica latina “doctrina”, diz respeito a doce, ou ensino.<sup>2</sup> Desta forma, iniciei em 2011 uma imersão à adequação de minhas condutas profissionais ao militarismo e ao ensino militar da Aeronáutica, à contar em outubro de 2017, seis anos de ingresso e de ininterrupta adaptação aos seus valores e à sua rotina.

A escolha pela temática de pesquisa em História da Educação Militar surgiu concomitante ao ingresso como Oficial do Magistério Superior em História. Anteriormente,

---

<sup>1</sup> Um grupo de militares em formação sob o comando de outro militar superior àqueles que compõem a tropa.

<sup>2</sup> O sentido mais antigo, portanto, é de ensino ou aprendizado do saber, em geral, ou do ensino de uma disciplina particular. Ao longo do tempo perdeu-se como significado primário aquele relativo ao ensino e o termo, firmou-se, cada vez mais, como indicador de um conjunto de teorias, noções e princípios, coordenados entre eles organicamente, que constituem o fundamento de uma ciência, filosofia, religião, etc. In: BOBBIO, Norberto. **Dicionário de Política.** trad. Carmem C. Varriale et. Al.: coord. Trad. João Ferreira. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 12ª ed. Vol I, 2004, p. 381-382.

no Mestrado em Educação pela UFSCar, havia me dedicado à pesquisa da História da Educação e Higiene do Brasil Império e suas aproximações com a literatura do século XIX na obra *O Ateneu*, de Raul Pompéia. O ambiente completamente novo o qual fui inserida, através de um estágio de adaptação militar, me permitiu observar o ambiente com olhos de quem vê de fora, e ao mesmo tempo, tendo que se adequar às tradições e à cultura castrense no ambiente de trabalho.

O trabalho de docência em História Militar brasileira despertou-me o interesse pela história da educação militar e, desta forma, os questionamentos acerca da formação da tradição militar levaram-me às leituras sobre as origens das instituições das Forças Armadas no Brasil: Marinha, Exército e Aeronáutica. Em relação às duas primeiras instituições verificamos um número razoável de obras e reflexões, já acerca da última, cuja criação é mais recente (1941) - se comparada às anteriores - notamos grandes lacunas onde as produções mais significativas surgem no seio da própria instituição militar: seja em bibliografias pautadas na história tradicional; releitura de militares da própria Aeronáutica; seja através de trabalhos científicos, resultantes de dissertações e teses de autoria de professores do quadro de carreira do Magistério Público Federal locado na AFA, de militares do quadro do Magistério Convocados e de militares pedagogos.

A decisão pela escolha da temática foi intensificada quando em visita à Universidade da Força Aérea, localizada no Campo dos Afonsos - RJ, para participação de um Seminário de História da Aviação Brasileira, o ingressei como participante do grupo de pesquisa lá sediado, chamado NIEPHEM/CME (Núcleo Interdisciplinar de Estudos e Pesquisas em História da Educação Militar / Centro de Memória do Ensino) – apoiado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), do Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC) e da Universidade da Força Aérea (UNIFA). O NIEPHEM/CME possui pesquisas em fases iniciais sobre as origens do Campo dos Afonsos, sua importância para o início da aviação militar e suas respectivas influências culturais e políticas para a composição da tradição militar da aviação no Brasil, o que possibilitou a aproximação com a maioria das fontes de pesquisa escolhidas para compor a pesquisa.

Em pesquisa bibliográfica elaborada para compor o estado da arte da temática que versa sobre a Escola de Aeronáutica, encontra-se no viés do recorte temporal, em sua maioria, trabalhos sobre a instituição após seu deslocamento para Pirassununga-SP, agora chamada

Academia da Força Aérea. Pressupõe-se que a motivação para o deslocamento da escola de formação da Aeronáutica para o interior paulista pode não apenas fomentar-se por justificativas topográficas e geográficas<sup>3</sup>, e sim, por motivações de cunho político e econômico que vieram a influenciar as bases educacionais amparadas no modelo de uma pedagogia tradicional e tecnicista, para conseqüentemente, modificar o perfil do oficial formado em sua escola.

O estudo comparativo da formação de líderes militares das três Forças Armadas em cenário da transição democrática fora pioneiramente tratado por Ludwig<sup>4</sup> em tese de doutorado. O pesquisador, docente da AFA, aprofunda seus questionamentos à posteriori, em livro publicado pela editora Cortez, chamado “Democracia e Ensino Militar”. O autor defende a tese de que as Forças Armadas precisam se adequar ao novo contexto histórico, enquadrado a priori, ao término do século XX, e identifica razões para a reconstrução de sua política de defesa e as conseqüências acarretadas para o ensino militar e formação da liderança das Forças Armadas.

Já Gualazzi<sup>5</sup> traça um perfil do oficial subalterno da FAB partindo do pressuposto de que, o que define a profissão militar é a sua finalidade: a guerra, ou a prontidão para um possível conflito armado. Ao encontro com o viés formativo dos militares, Takahashi<sup>6</sup> destacou a construção da identidade social do cadete aviador e o acesso das mulheres ao curso de oficiais intendentess da AFA. Ao passo que Demo<sup>7</sup>, através de uma análise curricular da instituição, destacou parte das mudanças ocorridas na década de 2000, com a implantação do curso de administração à grade curricular na formação dos oficiais.

---

<sup>3</sup> LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975, p.227.

<sup>4</sup> LUDWIG, Antonio Carlos Will. **Democracia e Ensino Militar**. São Paulo: Cortez, 1998. (Coleções da Nossa Época; v. 66).

<sup>5</sup> GUALAZZI, Ilacir L. **O Oficial Subalterno da Força Aérea Brasileira – uma contribuição ao estudo do seu perfil**. Dissertação de Mestrado. Piracicaba. Universidade Metodista de Piracicaba – UNIMEP, 1985.

<sup>6</sup> TAKAHASHI, Emília. **Homens e Mulheres em Campo: um estudo sobre a formação da identidade militar**. 2002. Tese de Doutorado em Educação – UNICAMP, Campinas, 2002.

<sup>7</sup> DEMO, Mauriceia Aparecida de Oliveira. **A formação de oficiais e as políticas educacionais da Academia da Força Aérea Brasileira**. 2006. 147f. Dissertação de Mestrado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2006.

As obras que também se aproximam dos questionamentos educacionais acerca da formação dos oficiais são de autoria de Oliveira<sup>8</sup>, Baquim<sup>9</sup> e Kirsch. Todas docentes ou pedagogas da AFA. A primeira pesquisadora arquiteta uma análise comparativa do estudo da guerra por meio da disciplina História Militar das três instituições de formação das forças armadas: Escola Naval, Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e Academia da Força Aérea (AFA). Desta forma, sua pesquisa contempla as políticas públicas atuais e suas respectivas adequações com o processo de formação de liderança dos futuros oficiais, destacando que, a mudança de foco na formação militar dos oficiais brasileiros, de oficiais guerreiros a oficiais burocratas, poderá comprometer a participação em combates reais. Já a segunda, pedagoga do quadro complementar de oficiais da aeronáutica, analisa o processo educativo de formação dos aviadores na AFA, articulando a participação pioneira do ingresso de mulheres na aviação brasileira, enfocando o processo educativo e assimilação feminina na Academia Militar e de que forma esta se preparou para recebê-las. Finalmente, a terceira, pertencente ao mesmo quadro que a anterior, porém em épocas diferentes da instituição, elaborou um trabalho de mapeamento das especificidades do ensino e aprendizagem dos cadetes e instrutores militares da AFA, no que diz respeito à concepção teórico-prática acerca da docência e dos processos de ensino e aprendizagem dos cadetes.

No trabalho de Almeida, cientista da educação e militar, encontra-se a tese que trata da “História da Formação dos Oficiais da Força Pública Paulista”, hoje chamada Academia do Barro Branco. Para o pesquisador, a profissão militar faz parte da sociedade moderna, ou seja, foi instituída posteriormente a arte da guerra, porém está presente desde o início da humanidade. Todavia, o oficialato profissional originou-se desde o século XIX com as Guerras Napoleônicas, época em que obtiveram especializações que os diferenciava dos demais. À vista disso, Janowitz (1967) inclui o oficialato entre as mais respeitáveis instituições nascidas nesse momento da história.

[...] a oficialidade militar pode ser analisada como grupo profissional a partir de conceitos sociológicos, de maneira similar ao que ocorreu com profissões historicamente consagradas tais como Medicina e Direito – cuja qualificação de seus profissionais resulta de prolongado treinamento que os capacitam a

---

<sup>8</sup> OLIVEIRA, Tânia Regina Pires de Godoy Torres de. **O estudo da Guerra e a liderança militar brasileira (1996-2004)**. Tese de Doutorado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2004.

<sup>9</sup> BAQUIM, Cristiane Aparecida. **O sonho feminino de Ícaro: a educação das pioneiras da aviação militar na Academia da Força Aérea**. 2008. 298f. Tese de Doutorado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2008.



prestar serviços especializados – o surgimento de exércitos profissionais e de sua oficialidade foi um processo lento e gradual, com avanços e retrocessos nessa construção histórica, na qual se percebe a transformação dos oficiais mercenários europeus do século XVI às incipientes manifestações de profissionalismo no século XVIII, sendo certo que somente pode-se conceber o aparecimento de uma profissão militar integrada a partir de 1800.

A relevância desta pesquisa esboça a possibilidade de divulgação, no meio acadêmico civil de alguns aspectos dos processos históricos da constituição do ensino militar aeronáutico bem como o preenchimento de lacunas acerca da história da concepção da criação da Escola de Aeronáutica e a formação de oficiais aviadores, desta forma, visando contribuir para o estreitamento de laços e troca de informações entre o meio civil e as instituições castrenses.

A pesquisa se ampara na análise qualitativa de dados provenientes de bases bibliográficas sobre as temáticas: educação militar no Brasil, ensino militar aeronáutico, política brasileira e identidade militar, com o objetivo de elencar o contexto histórico no qual o objeto de análise se insere. Há um levantamento das fontes primárias e secundárias de pesquisa oriundo das duas escolas militares a qual esta pesquisa está ligada, a seguir:

Sobre a Escola de Aeronáutica, nos dados bibliográficos encontram-se diversas citações, no bojo de uma história geral da FAB. Acerca da referida escola, os autores apresentam e descrevem um conjunto factual considerado prioritário, cujos principais temas são: solenidades e formaturas; homenagem aos primeiros comandantes da escola; instrução aérea; equipagens utilizadas; ativação e desativação de organizações militares e a transferência da Escola para fora do Rio de Janeiro, em Pirassununga-SP.

Parte substancial deste esforço inicial de investigação consistiu em localizar as fontes primárias que subsidiam as pesquisas. O levantamento realizado contou com algumas instituições de pesquisa localizadas na cidade do Rio de Janeiro. Assim foi feito pelo fato de boa parte das fontes sobre o Ministério da Aeronáutica e a Escola de Aeronáutica encontrar-se naquela cidade. São exemplos de instituições que guardam importantes fundos documentais referentes ao tema: Centro de Documentação da Aeronáutica, Universidade da Força Aérea e Centro de Pesquisa, Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) e Arquivo da Seção de Serviços Escolares da Divisão de Ensino da AFA.

A presente pesquisa procura examinar a história da criação e implementação da escola que hoje é conhecida como Academia da Força Aérea (AFA), em sua maioria, o recorte

cronológico privilegia o período histórico do chamado Estado Novo de Getúlio Vargas. A temática está inserida no campo de pesquisa da história da educação brasileira, especificamente à história da educação militar de uma instituição. Desta forma, estabelecemos investigar a história da então chamada Escola de Aeronáutica, fundada a partir de 1941, localizada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Sua origem data de 25 de março de 1941, onde pelo subsídio do Ministério da Aeronáutica, através do Decreto-lei nº 3.142, foram extintas a Escola de Aviação do Exército e a Escola de Aviação Naval. O Estado desejava alcançar na unificação das forças de Aviação do Brasil, as prerrogativas do desenvolvimento alcançado pela aviação nacional e o imperativo de ampliar suas necessidades, coordenando-as técnica e economicamente para o progresso do planejamento da segurança e defesa nacional<sup>10</sup>, situada em tempos de instabilidade política internacional em pleno cenário de 2ª Guerra Mundial.

A Escola de Aeronáutica foi a única instituição de formação da oficialidade da Força Aérea Brasileira entre os anos de 1941 a 1973. A ligação entre Escola de Aeronáutica e o Campo dos Afonsos permaneceu forte por cerca de três décadas. Em 10 de Julho de 1969 passa esta Escola a denominar-se Academia da Força Aérea (AFA)<sup>11</sup>. Em 1971, por meio do decreto nº 69.416, e da portaria nº 77/GM2<sup>12</sup>, foi determinada a transferência dos principais órgãos e da sede da AFA para a cidade de Pirassununga – SP, aonde permanece até os dias atuais. Cria-se também o escalão recuado da AFA<sup>13</sup>, que ficou no Rio de Janeiro até o ano de 1973, quando foram cortados todos os laços da Academia com o Campo dos Afonsos<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> BRASIL. Aspirantes Aviadores: sua história/Turma de 1943. 1996, p.07.

<sup>11</sup> BRASIL. Decreto nº 64.800, de 10 de julho de 1969. Muda a denominação de Organização do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3. p. 53. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME), da Universidade da Força Aérea (UNIFA).

<sup>12</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria 77/GM2, de 27 de setembro de 1971. Transfere o comando da Academia da Aeronáutica para Pirassununga e dá outras providências; BRASIL. Decreto nº 69.416, de 23 de outubro de 1971. Transfere a sede da Academia da Aeronáutica para Pirassununga e dá outras providências In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3. p. 85; 89. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME) da UNIFA.

<sup>13</sup> Por “esquadrão recuado” entende-se parte das atividades burocráticas envolvendo alguns setores da Escola de Aeronáutica que, transitoriamente ainda não haviam sido transferidos para Pirassununga- SP até 1973.

<sup>14</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica Portaria nº 37/GM3, de 11 de maio de 1972. In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3. p. 100. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME), da Universidade da Força Aérea (UNIFA); BRASIL. Decreto nº 72.909, de 10 de outubro de 1973. Cria, no Ministério da Aeronáutica, o Grupo de Apoio dos Afonsos (GAP-AF), aprova seu regulamento e dá outras providências. In: **Livro Histórico do Grupo de Apoio dos Afonsos**. p. 2. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME) da UNIFA.

Partindo do cenário descrito acima, propôs-se a investigação acerca das mudanças estruturais da formação do oficial aviador durante a década de 1940, levantando-se em conta as seguintes questões de pesquisa: a projeção da participação de pilotos combatentes brasileiros em conjunto aos aliados durante a 2ª Guerra Mundial moldou a formação dos oficiais aviadores na Escola de Aeronáutica? Em que medida as transformações políticas influenciaram a base curricular e o perfil dos cadetes<sup>15</sup> durante e nos anos seguintes ao conflito internacional?

Mediante a investigação e análise do perfil histórico-cultural da educação militar aeronáutica e das transformações curriculares do curso de formação de oficiais aviadores da escola objeto desta pesquisa, procurou-se verificar enquanto objetivos:

1. Caracterizar o cenário em que a aviação militar no início do século XX no Brasil estava inserida e suas influências doutrinárias para a instrução.
2. Conhecer o cenário histórico vivido no Brasil da década de 1940, ou seja, de fases finais do governo de Estado Novo de Getúlio Vargas à ruptura política, até o engendramento desenvolvimentista do perfil econômico e industrial durante o retorno de Getúlio Vargas ao poder em 1951.
3. Caracterizar a profissão militar enquanto seu desenvolvimento de formação para o trabalho.
4. Conhecer as bases reguladoras da educação para a formação de aviadores durante a origem da constituição da Escola de Aeronáutica, identificando características intrínsecas à formação militar do ethos do oficial aviador.

- Definir em que medida se originou o piloto militar de perfil guerreiro, aquele formado em tempos de guerra e para a guerra.

Registra-se que tal levantamento não se pretende ser definitivo, e que tampouco se descarta incursões às outras fontes localizadas, se assim se fizer necessário. Segue agora breve descrição dos principais fundos e tipos documentais localizados.

---

<sup>15</sup> O termo cadete refere-se ao oficial-aluno das escolas militares. Remete-se às influências sobre a aliança do filho mais novo da família oligárquica do Antigo Regime europeu com o Estado. Em francês, “*cadet*”, seria o soldado nobre pertencente às Forças Armadas.

O Centro de Memória do Ensino, órgão subordinado à Universidade da Força Aérea, abriga um riquíssimo acervo de livros e documentos raros, voltados, sobretudo, ao ensino nas escolas e academias militares. Muitos destes exemplares foram resgatados em crítico estado de conservação, pois estavam prestes a ser descartados por seus antigos mantenedores. Entre outros documentos, registramos o Livro Histórico da Escola de Aviação Militar e os três volumes do Livro Histórico da Escola de Aeronáutica.

O CENDOC (Centro de Documentação da Aeronáutica) tem por missão a guarda permanente da documentação relativa à Organização Militar desativadas do Comando da Aeronáutica (COMAER), e trabalha com a perspectiva de se tornar o arquivo geral da Força Aérea. Há também, neste centro de documentação, importantes fundos sobre a história da aeronáutica brasileira, como parte da documentação pessoal de Alberto Santos-Dumont e do Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, incluindo-se aí a compilação de fontes utilizadas por este oficial-general para a confecção de sua supracitada obra<sup>16</sup>.

No acervo da Biblioteca da AFA encontram-se 19 edições da Revista Esquadilha, dispostas intermitentemente entre os anos de 1941 a 1958. As publicações foram editadas pela Sociedade dos Cadetes do Ar, agremiação de cadetes da Escola de Aeronáutica reconhecida oficialmente pelo comando da Escola. Tal revista foi lançada inicialmente em meados de 1941, com uma tiragem entre 2.000 a 2.500 exemplares, chegando em seus primeiros anos a lançar oito edições anuais. Sua periodicidade decresceu ao longo do tempo, porém ao que tudo indica, manteve edições constantes por muitos anos. A Esquadilha era vendida ao preço de Cr\$ 4,00, sendo Cr\$ 5,00 o valor dos números atrasados, e Cr\$ 36,00 a assinatura anual. Pelo que consta em informações da publicação, este periódico poderia até ser encontrado em bancas de jornal<sup>17</sup>.

O material encontrado é rico em informações. No sumário da edição nº 11, datada de 1943, por exemplo, encontram-se as seguintes seções: Colaborações literárias e assuntos

---

<sup>16</sup> Contém recortes de jornais, correspondências, fotografias e outros tipos documentais. Fundo Brigadeiro Lavenère-Wanderley. Disponível no arquivo do Projeto Acervo Santos-Dumont (PASD) do CENDOC.

<sup>17</sup> Órgão oficial da Escola de Aeronáutica e da Sociedade do Corpo de Cadetes do Ar. Edita oito números por ano que são publicados durante o período escolar. “As assinaturas ou compras avulsas poderão ser feitas diretamente na redação desta revista ou nas bancas de jornal.” In: ESQUADRILHA: Revista editada pela Sociedade dos Cadetes do Ar da Escola de Aeronáutica, Campo dos Afonsos. Rio de Janeiro: [s.n], ano 2, nº 11, [1943?]. p. 2. As informações sobre valores de venda encontram-se na mesma edição, página 3. Dados sobre tiragem provem de: Estatísticas de tiragens, vendas avulsas, encalhes e assinantes de “Esquadilha”. Idem; Folha avulsa. p.2. 1.

diversos; Colaborações Técnicas; Medicina; Colaborações Humorísticas; Assuntos Internos; Colaborações Femininas; Aviação Civil. O conteúdo dos artigos varia entre informações sobre a Segunda Guerra -então em curso - a “Promoção de oficiais da FAB”, passando por considerações sobre a “fotografia aérea e a guerra”, “torpedeiros americanos”, até “fisiologia e voo em grandes altitudes”.

Já na Academia da Força Aérea, por não possuir um centro histórico de pesquisa específico, a pesquisa contará com documentos pertencentes às suas seções administrativas auxiliares, tais como as fichas de matrículas (fichas de alunos) e histórico escolar de alunos aplicados ao curso de formação de oficiais no início da implementação da EAer .

Pretende-se, como um dos fios condutores de raciocínio, apoiar-se na visão da educação militar inserida no conceito de cultura escolar. A definição de JULIA (2011) ajuda-nos a entender a escolha da cultura escolar como objeto de pesquisa histórica:

Poder-se-ia descrever a cultura escolar como um conjunto de normas que define conhecimentos a ensinar e condutas a inculcar, e um conjunto de práticas que permitem a transmissão desses conhecimentos e a incorporação desses comportamentos; (finalidades religiosas, sociopolíticas ou simplesmente de socialização). Normas e práticas não podem ser analisadas sem se levar em conta o corpo profissional dos agentes que são chamados a obedecer a essas ordens, e, portanto, a utilizar dispositivos pedagógicos encarregados de facilitar sua aplicação.<sup>18</sup>

Ou seja, a escola objeto de pesquisa possui uma cultura com normas específicas que definem cobranças de condutas, através da hierarquia e práticas que incorporam tais comportamentos através da disciplina. No ensino militar, o futuro aspirante a oficial<sup>19</sup> vive um processo de socialização profissional durante o qual deve aprender os valores, atitudes e comportamentos apropriados à vida militar<sup>20</sup>. Exemplo disso está na adequação à hierarquia da cadeia de comando dentre as patentes militares onde se deve seguir rigidamente as ordens de comando de seus superiores, seja enquanto estão na escolas de formação ou por toda a vida profissional. A obediência na adequação das normas são as mesmas: aos mesmos moldes

---

<sup>18</sup> JULIA, Dominique. A Cultura escolar como objeto histórico. Revista Brasileira de História da Educação, n.1, p. 9-44. (Original francês: mimeo, 1993), p.10-11.

<sup>19</sup> Ser aspirante a oficial, na Força Aérea Brasileira é a fase inicial para se atingir ao oficialato, onde durante seis meses aproximados, o aspirante a oficial se adequa à nova função exercida, deixando de ser oficial-aluno (cadete). Cadete é o jovem que ingressa nas Forças Armadas por meio de concurso público para realizar o curso de formação de oficiais (na marinha chama-se aspirante). A Academia da Força Aérea (AFA) é responsável por formar os cadetes da aeronáutica em três quadros de oficiais: oficial aviador, intendente e de infantaria.

<sup>20</sup> CASTRO, Celso. O espírito Militar: um antropólogo na caserna. 2 ed. Revista. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed. 2004, p. 15.

instrui-se o soldado, o sargento e o cadete; cenário em que vigora a máxima de Durkheim: impera a análise de que nem todos estão ali para refletir,<sup>21</sup> muitas vezes será necessário apenas concordar com a autoridade de reflexão que pede a cadeia de comando.

Por outro lado, entende-se que a visão da história das instituições escolares ou educativas<sup>22</sup> fomenta a unção das características da montagem das peças do quebra-cabeça de uma instituição escolar. No tocante à Escola de Aeronáutica, apresentamos uma instituição militar de formação, onde se educa ou se instrui para a construção de perfis profissionais que futuramente serão consumidos pela própria Força Armada, mas que pode ser lida e compreendida tais como as instituições educacionais civis, ressaltando suas especificidades originadas desde a formação da identidade militar.

[...] do seu desenvolvimento no tempo, das alterações arquitetônicas pelas quais passou, e que não são gratuitas; ir em busca da identidade dos sujeitos (professores, gestores, alunos, técnicos e outros) que a habitaram, das práticas pedagógicas que ali se realizaram, do mobiliário escolar que se transformou e de muitas outras coisas. Mas o essencial é tentar responder à questão de fundo: o que esta instituição singular instituiu? O que ela instituiu para si, para seus sujeitos e para a sociedade na qual está inserida? Mais radicalmente ainda: qual é o sentido do que foi instituído? Muitos de nós talvez aqui nos surpreendamos. Qual é o significado de instituir? O Dicionário Houaiss (2001) nos informa: dar formação; educar; instruir ... criar; fundar ... Então, podemos dizer que se produz um trabalho historiográfico das Instituições Escolares para interpretar o sentido daquilo que elas formaram, educaram, instruíram, criaram e fundaram, enfim, o sentido da sua identidade e da sua singularidade.<sup>23</sup>

Já segundo os olhos de análise da Antropologia Militar, Celso Castro observou que em 1985, através de um ensaio bibliográfico elaborado por Edmundo Campos, foram poucos os trabalhos acadêmicos que trataram a instituição militar como objeto legítimo de análise por si mesmo. Mais adiante, o autor propôs essa vertente de pesquisa àqueles historiadores que diluem a especificidade da instituição militar vinculada exclusivamente a teoria dos conflitos de classes sociais, advinda da classe média, o reconhecimento de uma relativa autonomia da

---

<sup>21</sup> Menção ao conceito de Durkheim da obra **Educação e Sociologia**, onde o autor analisa que na esfera educacional em uma sociedade, “nem todos são feitos para refletir”. Já na esfera militar há categorias hierárquicas a serem respeitadas e as decisões seguem ordens de comando.

<sup>22</sup> SANFELICE reflete sobre a complexidade das origens das instituições escolares ou educativas em seu capítulo de livro, resultante do relatório da V Jornada HISTEDBR do ano 2006, reproduzido no livro **“Instituições escolares no Brasil: conceito e reconstrução histórica”**.

<sup>23</sup> **História, Instituições Escolares e Gestores Educacionais**. In: Revista Histedbr Online, Campinas, n. especial p.20-27.ago. 2006 – INSS: 1676-2584, p.24.

instituição em relação à sociedade civil e uma proposta de estudo centrada preferencialmente não em suas intervenções na vida política, mas no cotidiano da instituição.<sup>24</sup>

Neste sentido, a leitura que se prioriza para a análise da Escola de Aeronáutica enquanto uma instituição de educação militar se pauta na abordagem que tangencia concomitantemente a História da instituição escolar, o relacionamento dos sujeitos nela inseridos (os cadetes) com as práticas de instrução militares, resultando na cultura que identifica a um seleto grupo de jovens que tiveram a oportunidade de escolher a profissão militar como missão de uma vida no período histórico escolhido. Assim sendo, iniciamos um trabalho de investigação histórica sobre a Escola de Aeronáutica que primeiramente exigiu algo como um “reconhecimento de terreno”.

O retorno ao período anterior à criação da EAer mostrou-se necessário para compreender o ambiente ao qual a aviação militar brasileira estava inserida. Para tanto, retrocedemos a episódios relevantes ao emprego da aviação militar no país até o gradativo amadurecimento de suas estruturas organizacionais. Para que isso se concretizasse fora necessário a aproximação das influências estrangeiras para a formalização das instruções militares do setor de aviação no Brasil. Em princípio, contamos brevemente com a contribuição dos jovens turcos e, mais tarde e por maior período, com os franceses. Porém foi com os norte-americanos que primamos na entrada do país num conflito internacional com eficácia e êxito. Inauguramos, assim, uma nova fase para a aviação brasileira na década de 1940.

Ressaltamos o período que antecedeu a criação do Ministério da Aeronáutica e a unificação das forças de aviação no país. Para isso, foram ressaltadas as particularidades do Campo dos Afonsos enquanto berço da aviação brasileira desde a Escola Brasileira de Aviação até a concretização do espaço enquanto formação de pilotos militares do quadro da ativa da recém formada Força Aérea Brasileira. O contexto histórico e político conta com algumas singularidades que marcaram o perfil dos oficiais aviadores enquanto sua participação na política brasileira das décadas de 1930 e 1940. Eventos tais como o envolvimento de aviadores na tomada do Campo dos Afonsos em 1935, marcaram a ideologia anticomunista nas Forças Armadas e principalmente na aeronáutica.

---

<sup>24</sup>CASTRO, Celso. **O espírito Militar: um antropólogo na caserna**. 2 ed. Revista. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed. 2004, p. 17.

O ápice da representação - enquanto parte dos resultados da formação na Escola da Aeronáutica - foi observado com a prática das instruções para o combate durante a Segunda Guerra Mundial - o 1º grupo de da Aviação de Caça – o qual fez história e marcou a maioria das tradições até hoje vivenciadas na formação dos cadetes do ar: canções entoadas enquanto marcham, ilustrações nas “bolachas” de cada esquadrilha e gírias que fizeram do grupo Senta Pua eleitos como marco da efetiva participação do Brasil num conflito internacional ocorrido no século XX.

Após a retomada do contexto-histórico temporal e apresentação do objeto do trabalho, fez-se necessária apresentação das fontes que auxiliaram na leitura e interpretação do objeto, para a arguição da hipótese de pesquisa observada no desenvolvimento dos capítulos. Fontes primárias foram escolhidas para compor o processo de levantamento das histórias, memórias, fotos, estruturas organizacionais, instruções e grades curriculares, todos engendrados no aspecto cultural do processo de formação dos oficiais durante a criação da Escola de Aeronáutica.

Sob o aspecto militar, apresentamos as características específicas da profissão que possui como objetivo “administrar a violência”. O perfil da instituição responsável por formar um cidadão com as características profissionais para aqueles que pensam a guerra e ao mesmo tempo administram a própria classe que os originou, foi encontrado na formação de cadetes do ar na Escola de Aeronáutica. Nesse ponto de vista, a educação para o trabalho militar originou as estruturas de formação do “ethos” do oficial aviador, na perspectiva de formação de mão obra para a rotatividade cíclica do trabalho na própria instituição.

A escola de formação de cadetes do ar para a FAB originou comportamento, regulamentos, costumes e tradições que foram fomentados durante a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial. E para um país em conflito a necessidade emergencial era a de constituir uma escola de profissionais da ativa competentes para uma guerra aérea. Desta forma apresentamos a constituição da Escola de Aeronáutica imersa no cenário acima descrito enquanto uma Instituição de formação de saberes militares profissionais.

As características dessa formação foram expostas através de análises de regulamentos, portarias, resgate de memórias, base curricular e experiências práticas da aprendizagem técnica-militar que foram inseridas num cenário cultural nutrido pelas influências norte-



americanas e intelectualmente repleto de criatividade constatado nas páginas das Revistas Esquadilha, elaborada pelo corpo de cadetes do ar durante a formação na Escola de Aeronáutica.

A partir das premissas, o cenário descrito alimentou a formação do profissional, piloto militar da aeronáutica com características para a constituição integral próxima de um perfil guerreiro?

## 1. DO EMPREGO DA AVIAÇÃO MILITAR NO BRASIL

Retomemos o primeiro grande emprego de vetores aéreos no Brasil quando do conflito da Guerra do Paraguai (1864 até o ano de 1870), quando o país adquiriu dos Estados Unidos dois balões e seus equipamentos de hidrogênio, dando início a formação dos primeiros aeronautas brasileiros.

Partindo dos resultados e evoluções adquiridas no Paraguai, o país se interessa pela utilização de meios aéreos para reconhecimento o que viabiliza a busca pela modernização dos recursos dentro das Forças Armadas. Em 1907 é enviado um Oficial à Europa com o intuito de comprar materiais e estudar navegação aérea para implementar um núcleo de aeroestação no Exército Brasileiro, o então Tenente Juventino Fernandes da Fonseca<sup>25</sup>, este que veio a falecer no primeiro voo de um balão militar no Brasil, após seu retorno do continente europeu, foi o primeiro aeronauta brasileiro a perder a vida no cumprimento da missão.

Em 1910 chegam ao Brasil os primeiros aviões, que foram trazidos através de empresários, sendo a prática aérea considerada um esporte devido ao grande valor despendido por aqueles que participavam de tal atividade. Então, em 1911 é criado o Aeroclube Brasileiro, contudo o desenvolvimento dos princípios do clube foi comprometido devido a problemas com a obtenção de material e mão de obra para a sua evolução. No mesmo ano, na Marinha surge o primeiro piloto militar, Jorge Henrique Moller, que foi enviado à Europa, recebendo seu brevet na Escola Farman, na França. O Exército Brasileiro, no ano de 1912, envia à França, Kirk, primeiro piloto militar daquela instituição.

Neste momento se inicia um grande apelo e incentivo para a criação e desenvolvimento da aviação no Brasil, inclusive com o apoio do Governo e empresários da época, com a doação de recursos na busca da criação de escolas de aviação pelo país, com o contratempo dos custos para sua efetivação serem muito altos. O Brasil não possuía até então, nenhum centro de formação de aviadores, o que só foi concebido junto ao Ministério da Guerra no ano de 1914, com a criação da Escola Brasileira de Aviação, conduzida no Campo dos Afonsos, situado no Rio de Janeiro, futuras instalações da Escola de Aeronáutica.

Nas coleções da historiografia tradicional que aborda a história da aeronáutica brasileira, encontramos informações a respeito dos lentos passos da aviação no início do

---

século XX no Brasil. Na ocasião, a procura de profissionais que se interessavam pela aviação ainda era considerada incipiente, à princípio foram matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha<sup>26</sup>.

Contudo, os instrutores eram estrangeiros e a instituição não possuía um currículo que orientasse as instruções ministradas para os alunos. Somava-se a isso o fato de que a empresa italiana que havia tomado frente na instalação da Escola, “Gino, Buccelli e Cia”, encontrou dificuldades em manter a estrutura, os recursos humanos e a manutenção dos seus vetores, o que prejudicava muito a instrução e acabou culminando no encerramento das atividades e o seu fechamento no dia 18 de junho de 1914.<sup>27</sup> (BRASIL, 1988, v1, p. 394).

Em um período concomitante, ocorrera o emprego militar do avião no Brasil. O Ten. Aviador Ricardo Kirk e o aviador Darioli foram chamados para o teatro de operações em missão para controlar a ignorância social da região contestada entre Santa Catarina e Paraná. Tratava-se de uma missão militar inédita na América, contudo com um fim trágico para o jovem aviador:

Já instalados na região conflagrada, em 1º de março, Darioli e Kirk decolaram rumo ao reduto rebelde de Santa Maria, a partir do campo de Porto União, com o objetivo de reconhecer a região. Devido à falta de referência no solo e de mapas da região, Darioli pediu-se, conseguindo retornar, depois de mais de uma hora de voo, com a ajuda de uma bússula. No final da tarde, um telegrama informava ao Comando a queda do avião e morte do aviador.<sup>28</sup>

Destarte, visualizamos os princípios da industrialização no Campo dos Afonsos<sup>29</sup> apesar de se caracterizar por uma estrutura econômica bastante limitada, baseando-se principalmente na agro exportação do café, contudo isso não culminou em uma estagnação econômica. Com o advento da Primeira Guerra Mundial e principalmente no período pós-guerra, se percebeu a necessidade de o país buscar seus próprios recursos para propiciar um processo de industrialização uma vez que encontrava grande dificuldade para importação de máquinas e outros recursos. Nesse período já se vislumbrava a necessidade da criação de uma indústria civil e militar para que o país pudesse se desenvolver.

---

<sup>26</sup> (BRASIL, 1988, v1, p. 392)

<sup>27</sup> (BRASIL, 1988, v1, p. 394).

<sup>28</sup> Universidade da Força Aérea. Centro de Memória do Ensino. **Campo dos Afonsos: 100 anos de história da aviação militar brasileira**. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2012, p. 42.

<sup>29</sup> SALES, Mauro Vicente. **O princípio da urbanização no Campo dos Afonsos (1912 – 1941): um breve panorama**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012, p.02.

Não apenas a Marinha e o Exército se empenharam no desenvolvimento das forças de aviação, mas a Força Pública de São Paulo também teve esse interesse junto a ela em suas atividades, estabelecendo em 1919 uma Escola de Aviação, cuja primeira turma foi formada no ano de 1920. Em 1924, a Marinha Brasileira cria a Escola de Aviação Naval.

No Exército, o processo se deu de uma maneira distinta, como podemos observar no extrato que se segue:

Em meados de 1918 chegou ao Brasil uma missão francesa e iniciam-se os treinamentos e em 29 de janeiro de 1919 foi criada a Escola de Aviação Militar e inaugurada em 10 de julho daquele ano (BRASIL, 1988, v1, p. 450). A missão francesa foi responsável pela reestruturação e modernização do exército brasileiro no pós Primeira Guerra Mundial, podendo ser encontradas marcas até hoje de sua presença nesta força.<sup>30</sup>

A missão militar francesa de 1919 foi de extrema importância para o desenvolvimento e modernização das Forças Armadas brasileiras, principalmente do Exército Brasileiro, fazendo inclusive com que a aviação nessa instituição deixasse de ser (uma força) secundária e fosse elevada ao status de quinta Arma em 1927. A partir de então, instaurou-se a Diretoria de Aviação Militar, órgão que seria responsável, tanto pela Escola de Aviação Militar e as esquadrilhas que pertenciam ao Serviço Aéreo.

Entretanto, apesar de encontradas referências que ressaltem os benefícios desta influência doutrinária de instrução para a aviação militar no Brasil, em “Idas e vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores da Missão Militar de Aviação”<sup>31</sup>, observamos também que, no que tange o relacionamento interpessoal entre os militares franceses e brasileiros, essa relação não aconteceu sem nenhum atrito, tendo em vista que os militares brasileiros enxergavam nos franceses exímios pilotos, porém com capacidade disciplinar que deixava muito a desejar em relação ao que se esperava dos instrutores.

Aliado aos referenciais teóricos que justificavam um novo pensamento acerca da criação de uma força aérea independente das demais armas, estava o fato de a prática da atividade de aviação estar estritamente ligada aos regulamentos e costumes militares da época, sem abranger suas peculiaridades. No Exército, relata-se que os aviadores eram obrigados a

---

<sup>30</sup> TEIXEIRA, A.M. **Aviação Militar Brasileira: da criação até a década de 1940**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

<sup>31</sup> MELLO, Gustavo. **Idas e Vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores na missão militar francesa de aviação**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

utilizar roupas desconfortáveis para desempenho de suas atribuições, adicionando as demais obrigações militares, que quase sempre demandavam preparativos, vestimentas para apresentação, dentre outros. Exigia um planejamento excedente e por vezes desnecessário da parte dos pilotos, que começaram a ignorar tais formalidades com o transcorrer do tempo.

As criações da Real Força Aérea, em 1918, na Grã-Bretanha, da Força Aérea Italiana, em 1923, e principalmente da Força Aérea Francesa, em 1928, fizeram com que surgisse, através do Major Lysias Rodrigues, a primeira manifestação pública do desejo da constituição de um Ministério do Ar em nosso país, como podemos ver na citação de extrato do artigo de O Jornal, de 7 de outubro de 1928:

Por que não começamos já pelo caminho certo, aproveitando a experiência dos povos, aeronauticamente em posição de destaque?[...]A criação do Ministério do Ar se impõe, entre nós, como o único meio de conjugar esforços, dar uma diretiva única, capaz de nos dar a colocação, há muito perdida, de primeira potência aeronáutica da América do Sul.<sup>32</sup>

A missão francesa no Brasil ratificou os questionamentos do Major Lysias no ano de 1930, auxiliando no processo de subordinação em um único órgão, o então Ministério da Guerra, todos os meios aéreos bem como a formulação das estratégias e políticas relacionadas ao Poder Aéreo nacional. Tal atitude fez com que os aviadores contestassem duas coisas: a primeira, ligada ao fato de não ter sido criado um Ministério do Ar, que trataria exclusivamente das peculiaridades existentes na atividade aérea bem como no emprego dos recursos aéreos do Brasil; e a outra reivindicação estava ligada ao fato da aviação naval ter sido subordinada também ao Ministério da Guerra, o que contrariava a vontade dos pilotos navais da época.

Como vimos anteriormente, Gustavo de Mello afirma em sua obra que os atritos de ordem doutrinária e principalmente relacionados à questão do respeito dos Oficiais franceses para com os brasileiros, fizeram com que se objetivasse acelerar ao máximo o processo de saída da Missão Francesa do país, com esse intuito buscaram adquirir o mais rápido possível os conhecimentos que os militares daquele país tinham a oferecer, de forma a se livrar de uma forma mais rápida dos militares da França, o processo de formação dos militares brasileiros.

---

<sup>32</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**, v.3, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991. p.38.

A Missão Francesa no Brasil se encerra em 1934, partindo-se para uma aproximação maior aos Estados Unidos como podemos ver a seguir.

Enquanto os franceses monopolizaram as funções de assessoria e quase todos os níveis de treinamento de oficiais de armas de combate (infantaria, cavalaria, artilharia de campanha), as deficiências francesas no treinamento de oficiais de serviços (engenharia, artilharia de costa, aviação, quartel-general, sinalização e medicina) e na qualidade de suas armas e equipamentos abriram o caminho para a competição americana e alemã.<sup>33</sup>

Se por um viés a Missão Francesa colaborou para a evolução e modernização do Exército e da aviação, por outro seus reflexos perduraram durante um bom tempo influenciando inclusive na Força que viria a surgir algum tempo depois, a Força Aérea Brasileira.

Após o envio de aviadores brasileiros à Europa, o apelo pela criação do Ministério do Ar ficou mais forte e, a partir de 1935, ganhando força e consistência até culminar em sua criação nos idos de 1941. Contudo, desde a manifestação do major Lysias Rodrigues até a criação da instituição propriamente dita existiu uma grande resistência por parte de uma série de autoridades, que alegavam o desejo de uma Força Aérea autônoma ser inviável tanto em aspectos técnicos quanto em aspectos políticos.

Somado a isso, o nome da Escola de Aviação Militar e do Primeiro Regimento de aviação chegaram a ser vinculados a acontecimentos de cunho revolucionários. Segundo Jairo de Paula Baptista<sup>34</sup>, a Organização, no período que antecedeu os idos de 1935, já havia sido protagonista de uma série de revoluções como o episódio dos “18 do Forte”, quando os aviões da Unidade ficaram imobilizados e uma série de oficiais pilotos/aviadores foi presa em navios e fortalezas. Outro evento nos remete à Revolução de 1924, quando outros pilotos foram presos acusados de serem simpatizantes ao movimento. Essa sucessão de fatos suspendeu, por um período, as atividades da Escola de Aeronáutica na época.

A década de 1930 desponta com uma série de conflitos político sociais e as transformações na organização do país sentem as mudanças que advinham com o novo Governo.

Trata-se da Revolução de 1930. Para o historiador Boris Fausto, a Revolução de 1930 seria o resultado do conflito intra-oligárquico fortalecido por movimentos militares dissidentes, que tinham como objetivo golpear a hegemonia da burguesia cafeeira. Ou seja, em virtude da incapacidade das

---

<sup>33</sup> BARROS, Karen Silva. **O Correio Aéreo Militar (1931-1941)**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

<sup>34</sup> BAPTISTA, Jairo Paula. **A intentona comunista na Escola de Aviação Militar: Parte integrante da história do centenário do Campo dos Afonsos – 1912 / 2012**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

demais frações de classe para assumir o poder de maneira exclusiva, e com o colapso da burguesia do café, abriu-se um vazio de poder que teria gerado o chamado “Estado de Compromisso” a chave analítica que permite ao autor compreender a revolução como um produto da questão política do regionalismo.<sup>35</sup>

A presença da aviação como arma fundamental no cumprimento dos esforços de guerra no teatro europeu nos anos de 1939 e 1940, proporcionaram uma gama de argumentos para os idealizadores do novo Ministério e a visualização deste processo na prática pelas autoridades da época fez com que as resistências que permaneciam avessas a ideia acabassem sendo descaracterizadas, abrindo caminho para a tomada da decisão que mudou o panorama da aviação nacional. Entretanto, a criação do Ministério do Ar dependia também do fator industrialização, como podemos ver no trecho que segue:

O desenvolvimento nacional deveria passar, necessariamente, pela criação de uma indústria siderúrgica, pois sem uma indústria de base não seria possível existir uma indústria de defesa, ficando o país sempre em defasagem militar em relação às potências industriais.<sup>36</sup>

Tal fator veio a ser levantado e concretizado com o advento da Revolução de 1930 e o início do Estado Novo, quando Getúlio Vargas assume o comando da Nação. O chefe de Estado que ficou conhecido como um grande admirador da aviação, foi um dos maiores colaboradores no processo de concretização do Ministério do Ar e da Força Aérea Brasileira, demonstrando grande interesse desde que assumiu a presidência do país em 1931.

O Estado Novo surgiu de maneira a eliminar a questão da política partidária da sociedade<sup>37</sup>, o que acabou gerando reflexos no interior das Forças Armadas com a extinção do fator hegemônico político que existiam nas instituições. Porém o grande marco está intrinsecamente relacionado ao que foi alcançado posteriormente, o desenvolvimento industrial alcançado pelo novo Governo, principalmente em relação à construção da Siderúrgica de Volta Redonda assim como a criação do seu braço armado, a Força Aérea Brasileira, e da fusão entre o Correio Aéreo Militar e o Correio Aéreo Naval, dando origem ao Correio Aéreo Nacional (CAN).

<sup>35</sup> In: FVG CPDOC. **Entrevista com Boris Fausto**. <http://cpdoc.fgv.br/revolucao1930/ecos> Acesso em 08/09/2017.

<sup>36</sup> SALES, M.V.S. **Os princípios da industrialização no Campo dos Afonsos (1912-1931): um breve panorama**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

<sup>37</sup> BARROS, Karen Silva. **O Correio Aéreo Militar (1931-1941)**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

Nomes importantes da instituição como os então, Capitão Nero Moura, Major Clóvis Monteiro Travassos (homem de confiança de Eduardo Gomes), Nelson Freyre Lavenère-Wanderley dentre outras personalidades, definiram algumas diretrizes com vistas a melhor organização da nova instituição que se desenhava, como podemos observar:

Em suas reuniões, o grupo concertou algumas ideias: o decreto de criação deveria ser o mais simples possível; um gabinete técnico deveria ser organizado para alta assessoria; alguns nomes poderiam ser sugeridos ao Presidente, visando à escolha do futuro ministro, tendo inclusive aflorado nomes de Generais como Brilhante e Paes de Andrade.<sup>38</sup>

O homem que veio a assumir o Ministério do Ar, foi o Doutor Joaquim Pedro Salgado Filho, um civil. Já o gabinete técnico foi constituído tanto por militares do Exército, que eram de confiança de Nero Moura quanto pessoal da Aviação Naval e do Ministério de Viação e Obras Públicas, homens de confiança de Getúlio Vargas.

Todos esses fatos contribuíram para que, no dia 20 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei 2.961, fosse incorporado um novo órgão à conjuntura do Poder Nacional brasileiro, o Ministério da Aeronáutica, responsável pela coordenação, planejamento, controle e emprego do Poder Aéreo. A nova instituição composta por inúmeros seguimentos possuía como objetivo aliar interesses militares e civis, garantindo a manutenção da segurança e ao mesmo tempo do desenvolvimento nacional firmando-se em elementos essenciais como a Força Aérea, a Aviação Civil, a Infraestrutura Aeronáutica, a Indústria Aeronáutica, dentre outros recursos indispensáveis para a constituição de um Ministério bem estruturado. Surgia então, a Força Aérea Brasileira.

## 1.1 DAS INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS PARA A INSTRUÇÃO MILITAR

A identidade nacional militar brasileira constituiu-se através do desenrolar de uma extensa e rica história, a qual moldou a configuração territorial, cultural e institucional, para hoje ser o maior país da América do Sul. Essas dimensões, que não são somente por sua extensão em área, refletem-se na complexidade para administrar, governar e defender o país.

Em 7 de abril de 1920, em um discurso improvisado durante cerimônia de inauguração da nova Escola de Estado-Maior brasileira, Epitácio Pessoa, então presidente do Brasil, afirmou que “até que o perigo da guerra deixe de ameaçar o mundo, será criminoso, perante a

---

<sup>38</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**, v.3, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991. p.69.



Nação, o governo que não se preparar e acautelar para enfrentá-la”. Nesse momento estava tomando corpo a primeira fase da Missão Militar Francesa de Instrução no Brasil (MMF), o que representava na prática a busca por proteger o país, profissionalizando, assim como também direcionando os ditames de doutrina do Exército brasileiro. Desde o início dessa missão Malan menciona que “não haveria interferência no exercício do comando dos quadros do exército brasileiro”. No entanto:

Em qualquer caso, torna-se normal a influência do país que fornece a missão ou ao qual pertencem os professores, e isto quanto a adoção da doutrina, do armamento, do equipamento e do material bélico o mais diversificado. É compreensível que os instrutores e mestres [...] sejam sempre, de caso pensado ou instintivamente, propagandistas e advogados do material usado em seu exército, da doutrina que os orienta, enfim, de tudo que eles adotam e, particularmente, se constituíram fatores que os levaram à vitória.<sup>39</sup>

Portanto, o interesse em defesa nacional, através do contato com instruções de outra nação, traz consigo um teor cultural e doutrinário inevitável, inerente à característica socializável humana. É compreensível, assim, que um país busque referências exteriores tão somente para tomar contato com o estado da arte de determinada área de conhecimento assim como também para fundamentar seus próprios pilares institucionais, transferindo conhecimento para si.

O Brasil, durante sua história militar, teve contato direto não somente com a França, mas também com a Alemanha e os Estados Unidos, por exemplo - o último principalmente durante a II Guerra Mundial. Nessas oportunidades os brasileiros puderam visualizar a organização de outras nações, visando desenvolver seu próprio *modus operandi*.

Em se tratando da construção de conhecimento doutrinário, considera-se em primeiro plano as escolas de formação, ou seja, o intelecto voltado para o aprimoramento da base adquirida com a importante experiência estrangeira. Portanto, não menos importante, observamos que a educação voltada para o âmbito militar aeronáutico obteve a capacidade de desenvolver os assuntos relacionados à defesa, se utilizando de conhecimentos pregressos para criar novos,

---

<sup>39</sup> MALAN, Alfredo Souto, 1908-1982. **Missão Militar Francesa de Instrução Junto ao Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1988. 267 p., p.10.

Os objetivos gerais das Escolas de formação da liderança jovem ainda estão assentados nos preceitos pedagógicos e nas tradições advindas das Missões Militares Estrangeiras do início do século XX, principalmente da Missão Francesa influenciando o Exército e depois a Aeronáutica, mesmo com a aproximação aos meios e doutrinas de emprego norte-americanas durante a Campanha da Itália.<sup>40</sup>

A análise de Bastos à época mostra-nos que o desenvolvimento de uma doutrina brasileira de ensino militar estruturou-se a partir do conhecimento adquirido com a experiência estrangeira. Em continuidade, tentaremos esboçar neste trabalho, com base neste alicerce, como se estruturou os pilares da instrução aeronáutica.

---

<sup>40</sup> BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994.

## 2. DO CAMPO DOS AFONSOS E A CRIAÇÃO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA

A freguesia de Irajá (atualmente um bairro da zona Norte do Rio de Janeiro, ainda com o mesmo nome) foi fundada pelo padre Gaspar da Costa em dezembro de 1644, com a capela dedicada a Nossa Senhora da Apresentação, tornando-se paróquia independente em 1647, limitava-se ao norte com a freguesia de São João do Meriti, a leste chegava a duas léguas de distancia do mar; ao sul finalizava com a freguesia de São Tiago de Inhaúma, a oeste com a de Nossa Senhora do Loreto e Santo Antonio de Jacarepaguá, e a sudoeste com a freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Campo Grande.

A fazenda na freguesia de Irajá constituía parte de uma sesmaria, seu proprietário era o João Afonso de Oliveira, casado com Inês de Paredes com quem teve catorze filhos, aparece como morador e senhor de engenho em Irajá, provavelmente o mesmo engenho do sogro.<sup>41</sup>

Com o passar do tempo e com a mudança de proprietários até os dias atuais, o local é conhecido por boa parte dos cariocas como Fazenda dos “Afonso”, curiosamente mais conhecido que o próprio nome do bairro em que se localiza: o SULACAP. Os motivos que leva a esta realidade está diretamente ligada a sua posição estratégica nos séculos que seguiram e por estar “no meio do caminho” entre a freguesia de Campo Grande e o porto da cidade, passou a servir como local de abastecimento e descanso de comerciantes. Uma frase muito comum da época era: “-Vamos para a fazenda do seu Afonso, abastecer e dar também descanso aos animais.”

A ocupação e a ordenação do espaço físico é uma das condições necessárias para o estabelecimento de qualquer organização humana, em qualquer escala de hierarquização social ou desenvolvimento tecnológico. Braudel já advertia que “uma parte essencial de sua realidade [da civilização] depende das restrições ou das vantagens de sua localização geográfica”<sup>42</sup>. É sobre o território que tais criações humanas se operam, isto explica seu desenvolvimento e suas particularidades.<sup>43</sup> Portanto, ao se tentar analisar algum aspecto da dinâmica da sociedade, o aproveitamento do meio geográfico e dos recursos que ele fornece constitui um dos pontos fundamentais para se melhor compreender como os homens e instituições criadas por eles surgem, desenvolvem-se, transformam-se ou extinguem-se. Este

---

<sup>41</sup> Dados retirados do Processo do inventário de Agostinho de Paredes. In: **Inquirição de Testemunhas do Rio de Janeiro**, 31 de maio de 1715, freguesia de Irajá, testemunha João Afonso de Oliveira.

<sup>42</sup> BRAUDEL, Fernand. A civilização se define em relação às diversas ciências humanas. In: **Gramática das civilizações**. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004, p. 31.

<sup>43</sup> Idem, p. 32.

aspecto, que por ventura ressaltamos, corresponde a apenas uma fração de uma estrutura global, que nos auxilia a refletir sobre uma parte de nosso objeto.

O panorama bucólico que então predominava foi sendo marcado pela instalação de organizações militares. Como ressalta Viana, com base nas reflexões de Fridmann, “a região de Realengo”, por exemplo, “passou por um processo de desenvolvimento singular, que a transformou, em curto tempo, de um povoado agrícola em uma localidade militar, residencial e industrial”<sup>44</sup>. O autor destaca ainda que, “juntamente com a fábrica de cartuchos do Realengo, fundada no final do século XIX, “a Escola Militar exerceu influência no processo de desenvolvimento e na configuração urbana da região (...)”<sup>45</sup>. O Campo dos Afonsos, que se localiza mais a Sul das unidades do Exército e se via incrustado nos limites da zona rural, viu-se afastado dos contatos diretos e das repercussões imediatas da implantação de indústrias na localidade, porém, suas condições físicas mostraram-se importantes para a nascente atividade aeronáutica brasileira.



**Figura 1**

Fotografia vertical (F.V) do Campo dos Afonsos. Segundo classificação conforme a inclinação do aparelho fotográfico em relação ao solo. Fonte: Arquivo do MUSAL

<sup>44</sup> VIANA, Claudius Gomes de Aragão. **Realengo e a Escola Militar: um estudo sobre memória e patrimônio urbano**. In: PPHPBC/Cpdoc/FGV. **Revista Mosaico**. , p. 2.

<sup>45</sup> Idem., p. 1.

Parte da superfície da Fazenda dos Afonsos foi servindo de espaço para acolher atividades do Exército no governo Hermes da Fonseca, como fica manifestado em um despacho publicado pelo Diário Oficial da União, em 1912, onde informa que nestas terras foram realizadas manobras militares<sup>46</sup>. Em expediente do dia 22 de fevereiro de 1913, na seção referente ao Ministério da Guerra, encontramos a seguinte notícia, um dos primeiros passos para as transformações do terreno dos Afonsos em um aeródromo.

[...] Ao Sr. Ministro da Justiça e Negócios Interiores, pedindo que seja cedido ao Ministerio da Guerra, provisoriamente, para o estabelecimento de uma escola de aviação, o terreno a que se refere a planta que lhe foi entregue, sendo que, attendida a solicitação de que se trata, fica á disposição do ministério a seu cargo, para o serviço das unidades de cavallaria da Brigada Policial do Districto Federal, uma faixa de terreno situada na área pertencente à Villa Militar, em Deodoro, contígua á fazenda dos Affonsos<sup>47</sup>.

Em 12 de dezembro de 1912, o Ministério da Justiça autorizou a Brigada Policial do Distrito Federal, detentora do terreno da internada dos Afonsos “a ceder, a título precário, ao Aero-Club Brasileiro, uma área de terreno 725.000 m”<sup>48</sup> daquela propriedade. O Aero-Club Brasileiro (AeCB), primeira instituição nacional dedicada ao desenvolvimento da aviação, construiu ali seu aeródromo, com a finalidade de preparar pilotos, civis e militares, num esforço para a “implantação da aviação no Brasil”<sup>49</sup>.

Dois anos mais tarde, em 1914 inaugurava-se a Escola Brasileira de Aviação (EBA), iniciativa particular da firma *Gino, Buccelli & Cia.*, apoiada pelo Ministério da Guerra. A EBA teve vida curta, encerrando suas atividades ainda em 1914, poucos meses antes da eclosão da 1ª Guerra Mundial.

---

<sup>46</sup> BRASIL. Diário Oficial da União. 6 de outubro de 1912, p. 1912.

<sup>47</sup> BRASIL. Diário Oficial da União. **Ministério da Guerra**, 2 de março de 1913, p. 3158.

<sup>48</sup> BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Diretoria de Justiça. **Protocolo de entrada**. Rio de Janeiro, DF, 13 dez. 1912. p. 191. Disponível em: Arquivo Nacional. Série Justiça. IJ<sup>2</sup> - 5207.

<sup>49</sup> AERO-CLUB BRASILEIRO. Resumo, em ata, dos trabalhos executados pelo conselho e pela diretoria, até a reunião de 1º de maio de 1912. **Livro de atas do Aero-Club Brasileiro**. Rio de Janeiro, DF. 22 maio 1912. p. 4-5. Disponível em: Arquivos do Aero-Club Brasileiro.



**Figura 2**

Um avião *Blériot* da Escola Brasileira de Aviação sobrevoando o Campo dos Afonsos. A parte inferior da foto, os oito hangares construídos. Fonte: Arquivo do MUSAL.

Com a falência da Escola Brasileira de Aviação, suas instalações e aeroplanos passaram a ser utilizados pelo Aeroclube Brasileiro. Em 29 de janeiro de 1919, o Exército viria a ocupar definitivamente o Campo dos Afonsos, com a criação da Escola de Aviação Militar (EAM), acompanhando a implementação do Serviço de Aviação do Exército. Era o início de um longo período de desenvolvimento aeronáutico nesta localidade.

Desta forma, a aviação militar no Brasil organizou-se a partir da criação da Escola Brasileira de Aviação, e, por mais que houvesse interesse por parte dos militares, devido a euforia gerada pelo emprego do avião, a sua utilização em operações militares ainda era incipiente. Neste momento, nem o Exército e a Marinha Brasileira possuíam um comando específico para a aviação de suas respectivas subordinações. Para desenvolverem as atividades aéreas foram criados o Serviço Aéreo, tanto do corpo da Marinha, quanto do Exército e, todas as atividades aéreas, tanto do serviço aéreo, quanto das escolas de cada Força Armada, ficavam sob jurisdição do Estado-Maior.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> BRASIL, Ministério da Guerra. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Maio de 1915**, Publicado em 1915(a), p.32. In:

Conforme salientamos anteriormente de 1919 a 1941 a evolução da aviação no Brasil esteve sob-responsabilidade do Exército Brasileiro cuja modificação e modernização de sua estrutura de ensino sofreram forte influência da Missão Francesa de instrução.

A missão fora contratada para modernizar o nosso Exército, organizando-o e instruindo-o. Ora, fazia-se mister que começasse pelas escolas como previsto e que, nessas, administrasse ensinamentos de forma a criar uma Unidade de Doutrina assentada nos métodos de trabalho e regulamentos.<sup>51</sup>

Logo após sua chegada, a Missão Militar de Aviação tratou da fundação de uma Escola de Aviação, para esse feito foi escolhida as antigas instalações da Escola Brasileira de Aviação. Os oito hangares geminados desta escola haviam funcionado por apenas cinco meses e serviram de berço para o novo estabelecimento de ensino, embora a sede da Escola Militar de Aviação, e todos os outros departamentos funcionassem, temporariamente, em prédios existentes na Vila Proletária de Marechal Hermes. Aos hangares da Escola Brasileira foram aos poucos sendo acrescentadas novas instalações, inclusive hangares franceses de campanha, desenvolvidos durante a guerra de 1914 e, posteriormente, até mesmo a construção do primeiro hangar de concreto armado no Brasil.

A influência da doutrina francesa no Exército brasileiro iniciou-se por meio dos elementos da aviação. Já em julho de 1918 fora feito o primeiro contato através do oficial, chefe da Comissão Militar Brasileira na França ao embaixador brasileiro local:

Rogo vossa interferência, junto ao governo francês, a fim de serem, mediante um contrato por dois anos, podendo ser prorrogado, enviados ao Brasil três oficiais aviadores, três monitores de aviões e três mecânicos de motores, a fim de ser criada uma escola principal de Aviação, no Rio de Janeiro, de acordo com as instruções, por mim recebidas, do Sr. Marechal Ministro da Guerra.<sup>52</sup>

Em princípio, o acordo estabelecia a permanência da Missão em terras brasileiras por um curto período de dois anos, incumbida de desenvolver e organizar os serviços de aviação

---

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2251/000001.html>. BRASIL, Ministério da Marinha. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Abril de 1915**, Publicado em 1915(b), p.103. In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2148/000001.html> .

<sup>51</sup> MALAN, Alfredo Souto. **Missão militar francesa de instrução junto ao exército brasileiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1988, p.97.

<sup>52</sup> A consulta ao documento, redigido em francês, onde consta o primeiro contato para a efetivação do contrato da vinda da Missão Militar Francesa de Instrução para o Brasil, encontra-se arquivado no Centro de Documentação do Exército, em Brasília, sob o título Missão Militar Francesa de Aviação.

militar do Exército Brasileiro. O artigo II do primeiro contrato realizado em 1918 já esboçava claramente os objetivos da missão:

A missão será encarregada de criar, em primeiro lugar, as escolas de Aviação necessárias à instrução de pilotos, mecânicos e observadores. Após, organizará os serviços aeronáuticos do Exército brasileiro de acordo com os métodos em vigor no Exército francês.<sup>53</sup>

Após 1919, com a chegada da Missão Militar Francesa de Instrução<sup>54</sup>, não tratava mais em somente desenvolver a Aviação, porém,[...] reorganizar todo o Exército, atualizando-o e incorporando-lhe os novíssimos ensinamentos de que eram portadores os vitoriosos da Primeira Guerra Mundial.<sup>55</sup> Conforme já salientamos, o que duraria por dois anos perdurou por mais vinte anos. Em 1940 termina o trabalho da implantação da doutrina de instrução francesa no Brasil: da criação das bases doutrinárias para as escolas de formação até o direcionamento de cursos de altos estudos da Escola de Estado Maior do Exército.

---

<sup>53</sup> Jayme de Araújo Bastos Filho, Coronel do Quadro do Magistério da reserva, retrata o percurso da Missão Militar Francesa de Instrução no Brasil em livro de mesmo nome pela editora da Biblioteca do Exército.

<sup>54</sup> A Missão Militar Francesa de instrução teve por objetivo modernizar a estrutura do Exército Brasileiro e adequá-lo ao que se chamava, na época, de Guerra Moderna.

<sup>55</sup> BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994, p. 72.





**Figura 3**

Instrução Prática na oficina de motores. Fonte: Arquivo MUSAL.

Segundo uma bibliografia da própria instituição, que remonta a história da turma de cadetes formados na Escola de Aeronáutica em 1943, somente em 1928 Aviação equipara-se às demais Armas do Exército. Em livro de memória, o então Maj. Brig. Ar REF Meira esclarece-nos:

As duas aviações, do Exército e da Marinha, viveram assim como especialidades técnicas dentro da profissão do soldado e do marinheiro até 1928 e 1932, respectivamente, quando foram criadas a 5ª arma do Exército e o Corpo de Aviação da Marinha.<sup>56</sup>

A partir da instauração da quinta Arma, criou-se a Diretoria de Aviação Militar, órgão que seria responsável, tanto pela Escola de Aviação Militar e as esquadrilhas que pertenciam ao Serviço Aéreo. A Diretoria de Aviação Militar era diretamente subordinada ao Estado-Maior recém-reformulado. Ainda em 1927, outro marco deixado pela Missão Francesa, foi a criação de uma Doutrina Aérea Brasileira. Neste interim, a Marinha já possuía regulamentos

---

<sup>56</sup> BRASIL. **Aspirantes Aviadores: sua história/Turma de 1943**. Rio de Janeiro, 1996, p.07. Muito embora, na maioria das fontes que versam sobre a criação da Arma de Aviação do Exército designe o ano de 1927 para este marco.

de instrução, navegação e operações aéreas, mas eram documentos singelos e não podem ser caracterizados como doutrinas. Já a doutrina do Exército abordava os seguintes tópicos<sup>57</sup>:

- Organização Geral e Instrução na aviação;
- Organização e comando da Aviação nos Exércitos;
- Papel da Aviação nas Operações;
- Missões de Caça;
- Missões de Bombardeio;
- Missões de Informação;
- Serviço de Informações Aéreas; e
- Movimentos e estacionamentos.

A campanha pelo Ministério do Ar, a partir de 1928, teve como primeiro propagandista o Major Lysias Rodrigues, aviador militar, onde, em conjunto com o Capitão engenheiro Aurélio de Lyra Rodrigues, se manifestaram na imprensa com o objetivo de sensibilizar a opinião pública.

O volume de concessões para operações de voos no território nacional, seguido pela regulamentação dos serviços médicos de Aviação Militar e pelo apoio às companhias estrangeiras em território nacional, direcionou o pensamento aeronáutico para nova campanha, desta vez em 1935, em forma de conferência no Clube Militar proferida pelo Capitão Antonio Alves Cabral.<sup>58</sup>

Esses acontecimentos direcionaram a criação do Ministério da Aeronáutica (MAER), em 20 de janeiro de 1941, determinou a junção das aviações militares de Exército e Marinha, bem como toda a estrutura organizacional e encargos do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC)<sup>59</sup>. Neste contexto, o que foi a Escola de Aviação Militar transformava-se na Escola de Aeronáutica, criada em março de 1941<sup>60</sup> e sediada no Campo dos Afonsos.

---

<sup>57</sup> BRASIL, 1990, v. 02, p.85.

<sup>58</sup> LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975, p.211.

<sup>59</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 2.961 de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, DF, 20 jan. 1941. Seção 1, p. 1022.

<sup>60</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 3.142, de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da aeronáutica a Escola de Aeronáutica. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, DF 27 mar. 1941. Seção 1, p. 6259.



**Figura 4**

Campo dos Afonsos, 27 de janeiro de 1941 na Solenidade de transferência da Aeronáutica Militar do Exército para o Ministério da Aeronáutica. Da esq. para a dir.: cel. Gervásio Duncan, Min. Dutra, Min. Salgado Filho, Gal. Isauro Regueira e almirante Trompowsky, passando revista à tropa. Fonte: Arquivo do MUSAL.

Ao analisarmos a presença das Forças Armadas nas cartas magnas brasileiras, observamos que o seu direcionamento e exposição está vinculada às necessidades e perfil do próprio Estado. A respeito daquela legislação que inaugurou o chamado Estado Novo em 1937, nos anos que precederam a criação do Ministério da Aeronáutica, o documento somente foi editado para dar caráter legal à fase ditatorial do Chefe de Estado.

Após a derrocada da hegemonia das oligarquias na política do país, com o que se chamou de Revolução de 1930, as Forças Armadas legitimaram a subida de Getúlio Vargas ao poder. Desta forma, o presidente apenas se firmou com o apoio explícito dos militares. Assim sendo, a constituição de 1937 cria um executivo mais forte que os demais poderes por meio da “concentração” da autoridade na figura do presidente.

A partir daí, pode-se afirmar que foi temporariamente garantido o caráter burocratizado de profissionalização das Forças Armadas que, através do Art. 166, regulamentou a defesa do Estado “subordinada exclusivamente ao presidente da República, pois a ele cabe julgar quando a ordem está em perigo”.<sup>61</sup>

<sup>61</sup> BRASIL. Constituição Federativa do Brasil. Art. 166. 1937.

Em se tratando da próxima Constituição a ser outorgada, o documento de 1946 garantiu maior autonomia às Forças Armadas e foi o primeiro que a institucionalizar “a criação da Aeronáutica, aceitando a organização introduzida pelos Estados Unidos, um dos poucos países a adotar a divisão ternária, Exército, Marinha e Aeronáutica”:

Assim, a existência de uma nova Força, se de um lado tendia a aumentar as tensões internas no meio militar, fornecia-lhe, de outro lado, mais poder relativo no interior do Estado, pois as Forças Armadas passaram a deter maior peso numérico dentro dos órgãos de decisão.<sup>62</sup>

Neste contexto, a Escola de Aviação Militar do Exército e a Escola de Aviação Militar Naval transformava-se em Escola de Aeronáutica. No decreto-lei de criação do Ministério da Aeronáutica comprovamos essas informações:

O presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o Art. 180 da Constituição, decreta:

Art. 1º - Fica criada uma secretaria de Estado com a denominação de Ministério da Aeronáutica. [...]

Art. 8º - Todo pessoal militar da arma de aeronáutica do Exército e do Corpo de Aviação Naval, inclusive as respectivas reservas, passa a constituir, a contar da publicação do presente Decreto-lei, uma corporação única subordinada ao Ministério de Aeronáutica, com a denominação de Forças Aéreas Nacionais.[...]

§2º A denominação de novos postos da hierarquia militar e a sua correspondência com os do Exército e da Armada serão fixadas em lei especial, como os quadros que forem necessários<sup>63</sup>.

Atualmente o espaço referente à antiga Escola de Aeronáutica insere-se em uma guarnição aeronáutica que abriga diversas organizações militares (OM) da FAB, tais como a Universidade da Força Aérea (UNIFA); o Centro de Desportos da Aeronáutica (CDA); o Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos (PAMA-AF); a V Força Aérea (VFAE); o Museu Aeroespacial (MUSAL); o Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC); a Base Aérea dos Afonsos (BAAF); o Batalhão de Infantaria de Aeronáutica Especial dos Afonsos (BINFAE-AF); a Prefeitura de Aeronáutica dos Afonsos (PAAF); o Hospital de Aeronáutica dos Afonsos (HAAF); e o Instituto de Medicina Aeroespacial (IMAE).

<sup>62</sup>MATHIAS, Suzeley Kalil; GUZI, André Cavaler. **Autonomia na Lei: As Forças Armadas nas Constituições Nacionais**. Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 25, nº 73, junho 2010, p. 47.

<sup>63</sup>BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.961 de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Diário Oficial da União. Rio de Janeiro, DF, 20 jan. 1941. Seção 1.

Parte da história tradicional da Escola de Aeronáutica pode ser conhecida através óptica fornecida na leitura das obras de Lavanère-Wanderley e nos volumes da História Geral da Aeronáutica Brasileira do Instituto Cultural da Aeronáutica <sup>64</sup>. São estas as principais fontes secundárias sobre a referida organização. Não são, entretanto, trabalhos focados exclusivamente na Escola de Aeronáutica, mas consistem num esforço de síntese sobre a história da Força Aérea Brasileira e das atividades aéreas no país.

Acerca da referida Escola, os autores apresentam e descrevem um conjunto factual considerado prioritário, cujos principais temas são; solenidades e formaturas; homenagem aos primeiros comandantes da escola; instrução aérea; transferência da Escola para fora do Rio de Janeiro; equipagens utilizadas; ativação e desativação de organizações militares, entre outros. Há um grande volume de informações disponíveis, principalmente nomes dos aspirantes formados na Escola de Aeronáutica em seus primeiros anos, relações de comandantes e oficiais do efetivo, bem como fotografias ilustrativas.

Tais dados, entretanto, vêm desprovidos de uma devida problematização, transformando-se, muitas vezes, em informações de almanaque, muito úteis para o círculo de oficiais que de alguma forma fizeram parte, ou conhecem quem os fez. Entretanto, para um público mais amplo, seu significado pode ser considerado diminuto, pois não nos aferem interpretação mas sim caracterizam-se pela descrição dos fatos vivenciados pela Instituição.<sup>65</sup>

Há também uma tendência a se produzir uma visão laudatória sobre a Força Aérea Brasileira e a Escola de Aeronáutica, com grande nível de idealização. Termos como “sacrifícios”; “sólidos princípios”; “entusiasmo”; “dedicação” e “renúncia”; “espírito de luta fundamentado nas profundas razões da Democracia”; “exaltado amor aos destinos da pátria”<sup>66</sup> são fartamente utilizados para caracterizar cadetes, oficiais, e suas respectivas atividades.

A visão que toma como natural e unânime, dentro de uma organização castrense, a adoção de valores e tradições ideais, às quais deve o militar espelhar-se, e projetar sua

---

<sup>64</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, Vols. 3 e 4. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991; LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

<sup>65</sup> A ausência de práticas típicas de historiadores de formação mostra a insuficiência destes trabalhos no campo de uma história militar de base acadêmica. Entretanto, o esforço de síntese de seus respectivos autores é, como ponto de partida, obrigatório para qualquer aprofundamento sobre a história da referida instituição.

<sup>66</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, Vols. 3 e 4. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991, p. 205.

conduta obscurece outras nuances e contradições que fazem parte de qualquer processo histórico.

Lembre-mos da advertência feita por Hobsbawm<sup>67</sup> a seus pares: que se buscassem desvincular das paixões coletivas e de classes, combatendo sempre a formação dos mitos. Acredita-se que este seja um caro princípio a ser cultivado pelos historiadores das atividades militares e também pelos militares historiadores. As Forças Armadas muito ganhariam com a oportunidade de melhor compreender os processos que desenharam o quadro contemporâneo de suas instituições, em todas suas potencialidades e desafios.

A título de reflexão, visando atender aos conselhos de Hobsbawm, vemos como é importante observar as falácias da política brasileira em momentos anteriores à criação do Ministério da Aeronáutica, uma vez que este fato fora motivado pelo cenário de conflito e enquadramento do Brasil aos preceitos políticos dos Aliados; porém, o Estado Novo de Getúlio Vargas iniciara seu projeto com outras predisposições políticas.

Dentre outros, esse discernimento aparece à mostra em Nelson Werneck Sodré, no livro “História Militar do Brasil”<sup>68</sup>, onde o autor retrocede ao momento da história das milícias coloniais portuguesas no Brasil até momentos que antecederam a tomada de poder pelos militares em 1964. A obra citada dentre outras, possui uma síntese da conjuntura histórica amparada ao Exército Brasileiro, cujo contexto da fase nacional a partir da Revolução de 1930 nos auxilia a compreender os caminhos e entrelaces políticos que os militares percorrerão até a sua participação efetiva na política nacional em 1964.

---

<sup>67</sup> HOBBSAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 13-21.

<sup>68</sup> Em 1965 surge a primeira edição do livro “História Militar do Brasil”, de Nelson Werneck Sodré. Representante da esquerda militar cujos remanescentes estavam sendo violentamente expurgado das Forças Armadas naquele período, Sodré reinterpretou a história Militar do Brasil de um ponto de vista marxista. Na conclusão, deixou registrada uma intenção programática, manifestando a esperança de que os militares reassumissem seu papel historicamente progressista como defensores das “instituições democráticas” e da “livre expansão econômica nacional”.

## 2.1 DO CONTEXTO HISTÓRICO-POLÍTICO

No tocante ao contexto político permeado à Criação do Ministério da Aeronáutica, encontramos o cenário que compunha a década de 1930 e as sucessivas predisposições contrárias ao regime oligárquico<sup>69</sup>; investidas em consonância com a classe que iniciava a revolução burguesa no Brasil, em conchave com o Imperialismo e com uma ditadura que estava prestes a se legitimar.

Consequências da Revolução Constitucionalista de 1932, em São Paulo, forças emergentes impuseram a mobilização dos impactos das reivindicações do Movimento Tenentista<sup>70</sup>, ao mesmo tempo atendendo as expectativas da nova classe dominante, que apoiava o perfil do Estado brasileiro, instaurado a partir de 1930, tendo como marca as suas características imperialistas:

[...] a burguesia conseguiu, ao mesmo tempo, esmagar o pronunciamento da predominância latifundiária, atrelar o latifúndio aos seus interesses, restituir às fileiras muitos dos militares envolvidos nas atividades políticas, e, marchar para a montagem de aparelho de Estado conveniente ao exercício do poder.<sup>71</sup>

Havia um latente clima de liberdade e floresciam debates de opiniões acerca da dualidade dos perfis políticos das Nações. Posteriormente a guerra foi considerada única forma de impedir os avanços das ideias socialistas. Entretanto, foi após a ascensão de Hitler ao poder na Alemanha, em 1933, que os auspícios em busca do silêncio das liberdades democráticas conceberam posição de destaque no interior dos ideais políticos de Getúlio Vargas.

[...] Que o modelo inspirasse burguesias do tipo da brasileira, submissas ao imperialismo pela sua debilidade, e colocadas ante a contradição de classe, reforçadas com o apoio do latifúndio para a tarefa de liquidação das liberdades, não é de surpreender.<sup>72</sup>

<sup>69</sup> Ao analisarmos o cenário político e social brasileiro posterior a 1930 e o antecedente a 1937, podemos considerar a existência das raízes do anticomunismo no Brasil, uma delas está relacionada à ocupação da Escola de Aviação do Exército, situada no Campo dos Afonsos- RJ.

<sup>70</sup> Movimento político- militar composto por oficiais do Exército Brasileiro iniciado em 1922, com o movimento dos 18 do Forte de Copacabana, continuado em 1924, em São Paulo e finalizado com a Coluna Miguel Costa Prestes em 1927, onde os militares (em sua maioria tenentes e capitães) pretendiam a conscientização nacional dos mandos e desmandos da República oligárquica brasileira e reivindicavam, dentre outros, a centralização política, a moralização da administração pública, a instrução pública de qualidade e o fim do mandato de Artur Bernardes, que havia subido ao poder em 1922 como representante do partido mineiro.

<sup>71</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p.330.

<sup>72</sup> Idem, p. 332.

Ou seja, O Brasil possuía as características concretas para o seu alinhamento político-ideológico com países imperialistas e de tendências ditatoriais. Esse direcionamento veio a se confirmar depois da escolha indireta de Getúlio pela constituinte brasileira, em 1934. Neste momento, surgem movimentos partidários à favor da democracia, com características mais populares. É o caso da Ação Nacional Libertadora (ANL), forma encontrada para reunir as forças que se antepunham à marcha brasileira em prol da ditadura com tendências alinhadas à Mussolini. A ANL, a priori, sem qualquer vínculo com órgãos comunistas, enfrentou a oposição política daqueles que estiveram dispostos a eliminar aqueles que se identificaram com a reflexão crítica da política brasileira desde o Movimento Tenentista.

Este movimento veio apresentar à sociedade novamente o envolvimento de militares dispostos a se manterem contra o dispositivo fascista e ditatorial impetrado no Brasil. Na medida em que a ANL conquistava adeptos em meios militares, os perigos que anunciavam para a ordem vigente cresciam. A saída imediata foi o financiamento das milícias integralistas<sup>73</sup>, que passou a disputar adeptos também em ambientes militares. Por fim, A ANL é acusada pelo Congresso de fazer parte de um esquema de vertentes comunistas, ligados à Moscou e é impedida de forma legal de que pudessem se organizar de forma lícita e efetiva.<sup>74</sup>

Todos esses fatores desencadeariam, mais tarde, na explosão de um movimento armado que, em 23 de novembro de 1935, se programou para atingir pontos regionais específicos para a penetração de seus contingentes:

[...] em 23 de novembro de 1935, surgiu em Natal, à base principalmente, de forças militares; em 24, em Recife, onde, em condições idênticas, reportou

---

<sup>73</sup> Seguindo o modelo paramilitar do fascismo europeu, a Ação Integralista Brasileira (AIB) organizou uma milícia. Conforme a estrutura organizacional definida pelo I Congresso Integralista de Vitória, o departamento de milícia “dirige e controla todas as forças integralistas” e caracteriza-se como “um dos departamentos fundamentais da AIB”. Posteriormente, em 1936, com a reformulação implantada pelo II Congresso Integralista de Petrópolis, o departamento de milícia transformou-se em secretaria de educação (moral, cívica e física). O comandante da milícia era o historiador Gustavo Barroso, sendo que o capitão Olímpio Mourão Filho exercia as funções de chefe do estado-maior da mesma. (CPDOC, FGV. **Verbetes.**) In: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/milicia-integralista> Acesso em 02/08/2017.

<sup>74</sup> Entretanto, para José Murilo de Carvalho, no período que sucede 1935, trata o movimento da ANL como extensão do partido Comunista brasileiro. In: CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. E ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006, p.107.



outro foco e, em 27, no Rio de Janeiro. Na Capital da República, a repressão imediata coube aos elementos militares regulares. [...] <sup>75</sup>

Já no que tange a participação de militares no movimento referente diretamente à Escola de Aviação Militar, sediada no Campo dos Afonsos, um grupo de militares liderado pelo imaginário de um “intento”, teria se aproveitado das circunstâncias e se apoderou do Hangar da esquadrilha que foi aberto às 03h40min para a saída de uma aeronave com destino a Recife.

Em síntese, o grupo buscou, por meio de outros militares aliciados ao calor do intento, dominar o Regimento de Aviação Militar (hoje, Base Aérea dos Afonsos) e a Escola de Aviação Militar (hoje, Campus da Universidade da Força Aérea – UNIFA). A intenção dos revoltosos era controlar o Campo de Aviação, utilizando, para isso, todo o complexo aeronáutico militar como vetor para a desejada revolução das massas operárias e total desestabilização do governo de Getúlio Vargas.

O movimento sedicioso não teve o resultado esperado por seus participantes e líderes, pois, tanto a Escola como o Regimento, estavam mobilizados para defesa do local e prontos para repelir o levante que só durou o tempo do dia amanhecer. No episódio, contabilizaram a morte de 14 brasileiros, além de aeronaves fuziladas e da parcial destruição do prédio da Companhia de Aviação. <sup>76</sup>

Segundo análise das fontes levantadas pelo pesquisador Jairo de Paula Batista, no artigo produzido exclusivamente para um Seminário de Aviação Militar, em 2012, planejado em comemoração ao centenário do Campo dos Afonsos, outro fator de relevância estaria ligado ao corpo docente onde, embora “era em sua maioria de militares, mas, civis também lecionavam na Escola de Aviação. A natureza do ensino, a diversidade dos cursos e das turmas faziam da Escola de Aviação um grande e complexo estabelecimento difícil de dirigir.”

---

<sup>75</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p.330.

<sup>76</sup> Segundo relato de Astrogildo Pereira, fundador do Partido Comunista no Brasil, “a propaganda reacionária utilizou a fundo os mais sórdidos meios de distorção e deformação da realidade, inventando as piores mentiras e calúnias contra os revolucionários. Uma dessas calúnias, repetida durante anos a fio, até agora, é à que se refere a oficiais legalistas, “assassinados na cama, quando dormiam.” [...] Relata que no relatório policial do delegado Bellens Porto, referente àquela madrugada de novembro, “não há menção a “nenhum nome – nem da suposta vítima, ou vítimas – nem do atacante, ou atacantes, nada, nada, nada.” In: Novos Rumos, Rio de Janeiro, 21.11.1963.

[...]Era difícil controlar as entradas e saídas nas imediações da Escola. Todas essas dificuldades impediram providências repressivas quando se fizeram sentir os primeiros sinais de infiltração subversiva na EAvM. O Comando teve conhecimento, cerca de dois meses antes da revolta, de inquietação do corpo de alunos e do aparecimento de boletins subversivos, cuja procedência não foi possível apurar[...]<sup>77</sup>

A partir de então, as Forças Armadas passaram a repelir todo movimento de vertente progressista que fizesse oposição ao governo, seja de cunho nacional ou democrático. Eis o prognóstico da propaganda anticomunista no interior das Forças Armadas: criou-se o estereótipo de que contra os comunistas, e no conceito eram abrangidos todos os que defendiam os interesses nacionais e os princípios democráticos, tudo era válido.<sup>78</sup>

Destarte, os acontecimentos que atentaram contra o Governo em 1935 fortaleceu os auspícios da instauração da Chamada de Ditadura pretoriana<sup>79</sup> o período compreendido entre 1937 a 1945, fez jus à idealização do Gen. Góes Monteiro de ter um governo tutelado pelo governo<sup>80</sup>. Ferreira mostra-nos que essa “aliança” fora essencial para estabelecer o vínculo do Estado com a Organização Militar.

Em termos políticos, a implantação do Estado Novo, [...] veio resolver o problema da relação da organização militar com o governo. Mesmo deixando de lado, por ora, a interpretação de ter sido o Estado Novo uma ditadura militar, não há como negar que tanto a sua implantação como a sua manutenção se basearam no apoio dado pela organização militar a Getúlio.<sup>81</sup>

Em contrapartida, Sodré analisa este período como sendo objeto de particular atenção e vigilância do Estado, pois, estávamos diante de espécie de revolução burguesa, ou uma de suas etapas, em que a correlação de forças permitiu o avanço dessa classe, nas condições de dependência do imperialismo, pela repressão dos trabalhadores. E mais, surgindo uma legislação que resguardou a autoridade e permitiu o controle dos sindicatos, relegando as informações a formalismo a disfarçar tal controle.<sup>82</sup>

---

<sup>77</sup>BATISTA, Jairo de Paula. **A intentona Comunista na Escola de Aviação Militar: parte integrante da História do centenário do Campo dos Afonsos (1912 – 2012)**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012, p.08.

<sup>78</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p.336.

<sup>79</sup> Segundo Nelson Werneck Sodré, entende-se como a força de poder que provém de forças militares.

<sup>80</sup> O Gen. Góis Monteiro, neste contexto, atuava como Chefe do Estado Maior do Exército, titular da pasta da Guerra e foi um dos mentores da operação dita “bonapartista” para execução do plano COHEN para o Estado Novo.

<sup>81</sup> FERREIRA, Roberto Martins. **Organização e Poder: Análise do Discurso Anti Comunista no Exército Brasileiro**. São Paulo: Annablume, 2005, p. 40.

<sup>82</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 345.

Extraindo as discussões feitas acerca do perfil ditatorial do Estado Novo e a participação vigilante e até mesmo de vertente opressora das Forças Armadas, o fato é que, em iminência da 2ª Guerra Mundial, em 1939, o Brasil estava enfileirado às ideias extremistas advindas do nazi-fascismo e espelhava-as no país através da ideologia anticomunista desde 1935.

Mesmo após as transformações advindas da influência francesa na doutrina do Exército Brasileiro, (aproximadamente 22 anos), neste contexto, o Brasil se aproximava novamente<sup>83</sup> da Alemanha, inclusive para a modernização do poderio bélico do Exército. Fazia-se grande esforço para mobilizar a indústria no sentido de supri-lo enquanto se encomendava e se recebia da Alemanha a artilharia necessária e que nosso parque siderúrgico não tinha condições de atender.<sup>84</sup>

José Murilo de Carvalho, em sua obra de análise das Forças Armadas e Política no Brasil, tangencia o mesmo recorte histórico iniciado em 1930:

De 1930 a 1964, mudaram as Forças Armadas, mudou Vargas, mudou o Brasil. Politicamente, mudou o Brasil em boa medida em função das relações entre Vargas e as Forças Armadas. Para ocupar o espaço aberto pela crise oligárquica e engendrar um novo esquema de dominação política, Vargas aliou-se à facção militar que o levava ao poder e permitiu que ela fizesse das Forças Armadas um ator com recursos suficientes para influenciar os rumos da nação e com uma ideologia abertamente interventora. Enquanto se tratava de reconstruir o poder, de realinhar os setores tradicionalmente dominantes, ou mesmo de promover novos interesses, como os da burguesia industrial, Vargas e os militares caminharam juntos<sup>85</sup>.

Caminharam juntos e, neste sentido, podemos traçar a construção desta relação entre os militares e a política brasileira. Carvalho descreve que esse relacionamento oscilou à medida que registramos as características do período histórico e político em que o país vivia. Deste modo podemos contar com três modelos distintos ao qual podemos personificá-los:

---

<sup>83</sup> Em 1906, 1908, e 1910 a convite do Imperador alemão Guilherme II, contando com o apoio do Barão do Rio Branco e, do então, ministro da Guerra, e posterior presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, foram enviadas turmas de oficiais brasileiros à Alemanha com o objetivo modernizar as forças armadas nacionais, em função do atraso do Exército e a preocupação de nossa diplomacia com a soberania do país.

<sup>84</sup> SODRÉ, Nelson Werneck. **História Militar do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 349.

<sup>85</sup> CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. E ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006, p.116.

Primeiro, àqueles que sofreram influência doutrinária alemã (conhecida como a Missão dos Jovens Turcos entre 1906 e 1912) e a influência doutrinária francesa (a partir da Missão de Instrução em 1919), era o modelo que se desenvolvera nas democracias liberais à medida que se firmava a hegemonia burguesa, ficando o Exército estritamente ligado às questões puramente externas. Este perfil ficou personificado na atuação do Gen. Góes Monteiro e seu envolvimento com os assuntos da política nacional no período que antecedeu o chamado Estado - Novo (1937-1945).

Já o segundo modelo pode ser aplicado àqueles militares que escolheram o chamado perfil “intervencionista reformista”<sup>86</sup>. São aqueles que viveram um momento específico da história brasileira caracterizado pela instabilidade política que, involuntariamente permitia a intervenção dos militares na política interna.<sup>87</sup> Trata-se, em sua maioria, dos oficiais formados na Escola Militar da Praia Vermelha, que sofreram forte influência da corrente Positivista na Instrução Militar Brasileira a partir de finais do século XIX, adeptos de Benjamin Constant<sup>88</sup>. Estes mesmos formam parte da oficialidade que rompeu as manifestações tenentistas de 1922, 1924 e 1925, respectivamente, os 18 do Forte de Copacabana, A revolta de São Paulo e A Coluna Miguel-Costa Prestes.

Por último, Carvalho menciona o perfil de militares considerados mais radicais, dotados de forte influência dos ideais do partido comunista brasileiro. Dado o exemplo de Luís Carlos Prestes, que a contar de 1931 aderiu ao partido e ideologia configurada na proposta de que o exército haveria de ter um perfil popular, uma espécie de instrumento da luta de classes contra a classe burguesa:<sup>89</sup>

As circunstâncias políticas do movimento tornavam o primeiro e o último modelos irrealistas. Em tempo de agitação política, de realinhamento de forças, de atores políticos mal organizados, era quase impossível aos militares permanecerem à margem da política.<sup>90</sup>

---

<sup>86</sup> Idem, p. 107.

<sup>87</sup> José Murilo de Carvalho anuncia que este perfil geralmente foi gerado em uma estrutura que, por razões históricas, a oficialidade não se ligava à classe dominante.

<sup>88</sup> Militar, engenheiro, professor da escola Militar da Praia Vermelha durante a formação de oficiais do Exército. Foi fortemente influenciado pelos ideais positivistas no Brasil o que repercutiu em sua participação durante à Proclamação da República ao lado de Deodoro da Fonseca.

<sup>89</sup> Modelo popular semelhante ao que surgiu nas revoluções russa e chinesa no mesmo período.

<sup>90</sup> CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. E ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006, p.107.

O fato é que o modelo de atuação militar na política que foi gradualmente implementado até se edificar definitivamente em 1937, pôde ser chamado de intervencionismo tutelar. Neste modelo em que o Estado é o fator preponderante da vida política, apenas o próprio Estado rege a política nacional e destina às elites o poder de organizá-lo e dirigi-lo. No nosso caso não mais as oligarquias, mas também as Forças Armadas receberam o papel de tutelar o Estado:

Caberia a elas a liderança na formulação e implementação da política nacional. Para que isso acontecesse, para que fosse feita a política do Exército, no entanto, era necessário eliminar os conflitos internos, fortalecer a hierarquia e aumentar o poder da organização em termos de efetivo, armamento, treinamento.<sup>91</sup>

Neste sentido, percebemos uma modificação de direcionamento de frentes para a elite no Brasil, uma vez que anteriormente tínhamos um histórico elitista estritamente ligado às oligarquias e à posse de terra. A transição para o século XX e todo o processo de industrialização que se desenrola posteriormente até a década de 1930 faz parte da evolução interna do capitalismo competitivo no Brasil<sup>92</sup>. Deste modo, consolida-se no país a chamada Revolução Burguesa<sup>93</sup> e atrela sua confiabilidade à liderança das Forças Armadas ao mesmo tempo em que aproveita o processo de redefinição do papel político dos militares no Brasil.<sup>94</sup>

## 2.2 DA PARTICIPAÇÃO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA NA II GUERRA MUNDIAL

Temos como certo que a guerra moderna envolve todos os cidadãos e mobiliza a maioria; é travada com armamentos que exigem um desvio de toda a economia para a sua produção, e são usados em quantidades inimagináveis; produz indivisível destruição e domina e transforma a vida dos países nela envolvidos.<sup>95</sup>

---

<sup>91</sup> Idem 108.

<sup>92</sup> FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2005, p.243.

<sup>93</sup> O que muitos autores acham, com extrema impropriedade, de crise do poder oligárquico não é propriamente um “colapso”, mas o início de uma transição que inaugurava, ainda sob a hegemonizada oligarquia, uma recomposição das estruturas do poder, pela qual se configurariam, historicamente, o poder burguês e a dominação burguesa. In: FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2005, p. 239.

<sup>94</sup> Góes e seus aliados contaram com Vargas para promover expurgos e reformas. O presidente pôde contar com seus chefes militares nos momentos difíceis como a revolta Paulista de 1932, a eleição de 1934, as revoltas de 1935.

<sup>95</sup> HOBBSBAWM, Eric J. **Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991)**. São Paulo: Cia das Letras, 2006, p.51.

Embora as experiências militares vividas pelo estrategista prussiano, entre o final do século XVIII e o início do século XIX, integrem a fonte de reflexão referente a um diferente cenário histórico sob a emergência de uma nova Europa que surgia em sua época - com características burguesa e nacionalista - já no século XX, dentre a decadência dos privilégios de classe e a constituição de uma nova estrutura política, interpretamos Clausewitz<sup>96</sup> à luz do conceito de guerra moderna, típico das sociedades industrializadas do início do século XX. Foi justamente durante a 2ª GM que se apresentou como decisivo o caráter aplicado ao poder aéreo na rivalidade entre os Estados.

Quando Hitler invade a Polônia, em 1939, marca o início do conflito que polarizou o mundo em duas esferas de influência: de um lado o Eixo sob doutrinação da Alemanha, Itália e Japão; e de outro os Aliados, cujas principais influências no transcorrer da guerra partiram de países como Inglaterra, União Soviética e EUA. Desde o começo do conflito o Brasil adotou uma postura neutra em relação aos beligerantes, buscando desenvolver o país de forma a conseguir se relacionar com todos os demais países sem se preocupar com eventuais posições antagônicas que os mesmos ocupassem no cenário mundial levando em conta somente os interesses da Nação.

Em sucessivos pronunciamentos e decisões no primeiro semestre de 1940, servindo-se de incidentes ora com os países do Eixo, ora com os Aliados, Getúlio Vargas invocava o estatuto de neutralidade. Na cidade de Blumenau, ele foi enfático ao proclamar que o “Brasil não era nem inglês nem alemão. É um País soberano que exige respeito às suas leis e que defende seus interesses, O Brasil é brasileiro”. Falando a contingentes militares em manobras no Rio Grande do Sul, declarou que o Brasil não era um país militarista, pois preferia o entendimento pacífico às soluções violentas e que via nos militares brasileiros o suporte para garantir a paz, a dignidade e o progresso do nosso País.<sup>97</sup>

Desta forma, o Brasil adotou uma postura de manutenção das relações cordiais com todos os demais países, contudo, com o advento da Guerra em 1939, houve um distanciamento nas relações entre o Brasil e a Alemanha, que foram bem administradas por Getúlio Vargas até o rompimento definitivo entre as Nações. Os principais objetivos do

---

<sup>96</sup> CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. Tradução: Inês Brusse. s.L.: Gráfica European, s.d.

<sup>97</sup> INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**. v.3, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991. p.383.

Presidente eram dinamizar as exportações, não criar uma dependência de um ou outro país, implantar uma siderúrgica nacional que auxiliaria no desenvolvimento industrial do Brasil, bem equipar as Forças Armadas dando-lhe plenas condições de cumprir e se fazer cumprir a constituição brasileira.

A região nordeste do país fora muito cobiçada por americanos e alemães. Este recurso foi utilizado como principal meio de barganha por parte do presidente em suas negociações, pois de um lado, os americanos gostariam de implantar bases no nordeste como ponte para assaltos no norte da África, em contrapartida, os alemães queriam dificultar a vida dos americanos, o que fazia da presença de forças do país em território sul americano, bastante tentador para os interesses da Alemanha. Essa diferença de interesses fez com que o Brasil adotasse o que ficou conhecido como postura pendular, oscilando entre as investidas americanas e as alemãs com um único propósito, alcançar e fazer cumprir os seus interesses pessoais.

Contudo, a neutralidade brasileira passou a apresentar dificuldades de reconhecimento por parte dos países do Eixo quando fora autorizada a criação de aeródromos ao longo da faixa litorânea brasileira. Neste momento o Brasil declara solidariedade aos Estados Unidos após o ataque a base norte americana de Pearl Harbor, silenciando estações de rádio que pregavam propagandas relacionadas aos países aliados a Alemanha.

Como consequência, o Brasil solicitou aos Estados Unidos que a aliança custaria as seguintes premissas: fornecer armamentos para as Forças Armadas (FFAA) brasileiras, proteção caso necessário e evitar um desentendimento diplomático com a Argentina e criação da Siderúrgica de Volta Redonda. Só assim o Brasil rompeu relações comerciais e diplomáticas com o Eixo, aliando-se de uma vez por todas às causas aliadas. Entretanto, a resposta alemã a esse evento foi o torpedeamento expressivo de embarcações mercantes brasileiras por parte de submarinos das marinhas de seu país e da Itália, o que causou grande comoção popular.

O desenrolar da 2ª Guerra Mundial cobrava do Brasil uma postura mais clara sobre qual lado do conflito o país apoiaria. O nordeste brasileiro se apresentava um território estratégico, pois era a ligação mais próxima entre a América e a África, entretanto apresentava-se como a localização menos guarnecida do continente. Frank McCann observa

no texto de “Aliança Brasil-Estados Unidos (1937-1945)”, que as negociações entre os dois países envolviam a montagem de um sistema de defesa que avançava para a construção de aeródromos militares, operando com um contingente de ambas as nações, utilizando o fornecimento de armamentos para os brasileiros.<sup>98</sup>

Enquanto se pensava em definitivamente atender aos anseios da conjugação das forças de aviação, no mesmo ano do ataque a Pearl Harbor, o Brasil começou a tomar medidas militares preparatórias para o apoio à intervenção dos Estados Unidos na guerra. Isto significava o rompimento com as influências política do nazi-fascismo, propiciando ao povo uma tomada de posição. Quando em agosto de 1942, os navios brasileiros viram alvo dos submarinos do Eixo em costas brasileiras em represália ao rompimento das relações diplomáticas do Brasil com os países do Eixo,

[...] seguiu-se uma forte mobilização popular em favor da entrada do país na Segunda Guerra Mundial para lutar ao lado dos Aliados contra o nazi-fascismo. O governo brasileiro finalmente declarou guerra à Alemanha e à Itália em agosto de 1942, mas só após ajustes difíceis com os Estados Unidos e a Grã-Bretanha foi criada a Força Expedicionária Brasileira (FEB), que levou o Brasil ao teatro de operações na Itália.<sup>99</sup>

Desta forma em 21 de agosto de 1942, o governo optou por transmitir uma nota em que declara guerra à Alemanha e Itália conforme podemos observar:

O Brasil deveria ter entrado em guerra junto com os EUA, mas limitara-se apenas a romper relações diplomáticas, fomos hostilizados pela Alemanha e Itália, com o afundamento de vários de nossos navios. Alega ainda que nossa paciência agora se esgotou com os últimos ataques e, finalmente afirma: [...] Não há como negar que a Itália (Alemanha) praticou contra o Brasil atos de Guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer em defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América [...] <sup>100</sup>

Posteriormente, o estado de guerra é deliberado em todo o território nacional, inclusive ocorrendo uma mobilização geral. Todos esses eventos culminariam no surgimento do interesse por se estabelecer operações além-mar, pautado no envio de contingentes brasileiros para participar de maneira efetiva dos combates que se desenrolavam nos teatros de operações de guerra no exterior.

<sup>98</sup> McCann Jr., Frank D. **Aliança Brasil-Estados Unidos: 1937-1945**. Rio de Janeiro: Biblioteca da Exército, 1995.

<sup>99</sup> FGV. CPDOC. **A era Vargas: Diretrizes do Estado Novo**.

In: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/OBrasilNaGuerra> . Acesso em 30/12/2016.

<sup>100</sup> INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**. v. 03, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991, p.436.



O ministro da Aeronáutica, Salgado Filho tomou uma decisão que mudaria os rumos da nova Força em ascensão: a participação no combate aliada às experiências que se ganhariam em um conflito real significaria para a Força Aérea Brasileira a oportunidade de se afirmar ainda mais entre as forças coirmãs e ser mais reconhecida pela sociedade brasileira.

Assim sendo, percebeu-se que, enviar um contingente da Força Aérea Brasileira para combater no teatro de operações do exterior, em detrimento aos processos que já estavam acontecendo, como a participação no Atlântico Sul, sua expansão, dentre outros, seria largamente compensada pela doutrina que seria desenvolvida no futuro nas nossas unidades aéreas de combate a partir das experiências lá aferidas.

Em fevereiro de 1943, Getúlio Vargas e Franklin Roosevelt na cidade de Natal- RN se encontraram com os presidentes dos Estados Unidos, ocasião em que nasce a ideia de criar uma força militar para serem enviadas à guerra, porém, Vargas argumentou que, para enviar a tropa das Forças Armadas Brasileira era necessário o reaparelhamento bélico. Sendo assim, em março fora aprovada a proposta feita pelo General Eurico Dutra, que sugere a formação de uma Força Expedicionária Brasileira (FEB), mas que recebessem o material bélico, não somente as que seriam enviadas ao conflito e, mas que também garantissem a segurança do território brasileiro. Nesse momento a recém-criada Força Aérea Brasileira obteve a incumbência de garantir a segurança da costa brasileira por meio de patrulhamento.

Esse patrulhamento aéreo representou um grande esforço para a Força Aérea Brasileira. Milhares de horas de voo eram realizadas mensalmente, de dia e de noite, muitas vezes em condições de mal tempo e em áreas distantes centenas de quilômetros do litoral, em busca dos submarinos que muito raramente eram avistados e que ofereciam pouquíssimas oportunidades para o ataque.<sup>101</sup>

A Comissão Mista Brasil- Estados Unidos junto ao Alto Comando da Força Aérea Brasileira passou a se preocupar com o nível de contribuição e o tipo de atuação que a FAB teria no teatro de operações que lhe fossem designados. Inicialmente existiu certa frustração por parte do Ministério por não poder atender plenamente a exigência dos americanos, principalmente no aspecto quantitativo; contudo, elevado era o empenho das autoridades envolvidas por suprir qualitativamente as expectativas dos Aliados. Ficou definido pelo Alto Comando, ativar uma Esquadrilha de Ligação e Observação (ELO) para auxiliar o grupamento de artilharia da FEB fornecendo-lhes pilotos e deixando-os sob sua necessidade,

---

<sup>101</sup> BRASIL, Ministério da Aeronáutica: Centro de Relações Públicas. **A Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. 4ª ed. Editora Gráfica Brasileira, Rio de Janeiro, s/d, s/p.

ativar outras unidades aéreas vislumbrando uma eventual utilização em futuro próximo e, criar um Grupo de Caça para enviar ao teatro de operações do exterior.

Foram criadas, inicialmente, duas Unidades Aéreas. Cronologicamente, a primeira a ser instituída, através do Decreto-Lei 6.123, de 18 de dezembro de 1943, assinado pelo Presidente Getúlio Vargas, foi o 1º Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca). Sete meses mais tarde, com base no Aviso Ministerial 57, de 20 de julho de 1944, assinado pelo Ministro Salgado Filho, foi ativada a 1ª Esquadilha de Ligação e Observação (1ª ELO).<sup>102</sup>

Com esses atos, a Força Aérea teve de organizar toda a sua estrutura de modo a sustentar essas duas unidades de combate, de modo a definir principalmente quem seria responsável por administrar esses grupamentos, como seriam cumpridos os objetivos e as missões que foram designados junto aos Estados Unidos ou que ainda viriam a ser recebidas quando no território italiano.

Para o 1º Grupo de Aviação de Caça, foi designado para comandante o Major Aviador Nero Moura, o mesmo participou ativamente dos esforços para criação do Ministério da Aeronáutica e quando foi designado para a missão, trocou o conforto do Ministério pela maior aspiração de um profissional militar, comandar uma Unidade de Combate em um conflito de proporções mundiais. Seu comando foi reverenciado por seus comandados, sendo um exemplo de líder, com características mais que convencionais e dedicação acima do comum. Todos os integrantes do 1º GAvCa foram escolhidos a partir de uma premissa básica, o voluntariado.

Os objetivos atribuídos ao Grupo de Caça Brasileiro e às demais unidades de Caça faziam parte de um plano de bombardeio com o qual o comando da Força Aérea visava, principalmente três finalidades:

- a) apoio direto às Forças Terrestres;
- b) isolamento do campo de batalha, pela interrupção sistemática das vias de comunicações ferroviárias e rodoviárias que ligavam a linha de frente alemã ao vale do rio Pó e ao resto do território ocupado pelos alemães;
- c) destruição das instalações militares no norte da Itália.<sup>103</sup>

O treinamento da nova unidade de caça da FAB se processou no período de janeiro a setembro de 1944, começando a primeira fase quando Nero Moura acompanhado por alguns outros homens se dirigiu a Flórida para um tempo de preparação junto ao Exército norte americano, sendo ensinados por pilotos recém-chegados das frentes de batalha, nos teatros de

<sup>102</sup> INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**. v.03, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991, p.519.

<sup>103</sup> BRASIL, Ministério da Aeronáutica: Centro de Relações Públicas. **A Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. 4ª ed. Editora Gráfica Brasileira, Rio de Janeiro, s/ano, s/nº página.

operação da Europa, conhecendo, portanto, algumas das táticas mais modernas empregadas nos combates da época.

O avião que os pilotos executaram suas primeiras atividades foi o P-40 Warhawk, com a intenção de se apresentar o vetor que seria empregado pelos pilotos brasileiros no Panamá e de empregar as mais modernas táticas aprendidas pelos pilotos dos Estados Unidos. Da mesma forma, os sargentos, especialistas ficaram se preparando, tendo em vista que o sucesso das operações estava intimamente ligado à capacidade dos times de manutenção em garantir a maior disponibilidade possível.

Ainda em curso, a primeira fase tem-se o início a segunda, com o envio de pequenos contingentes para o Panamá, a fim de terem aulas teóricas de como funcionavam as demais unidades americanas, bem como da aeronave e das missões que iriam desempenhar no transcorrer da guerra.

Posteriormente todo o efetivo se reúne no Panamá para dar início a terceira fase do treinamento, na Base Aérea de Aguadulce, cumprindo aproximadamente 110 horas de voo nas aeronaves de caça P-40, além do desenvolvimento dos graduados e praças, com o intuito de desenvolver um trabalho que estaria em constante aperfeiçoamento até o emprego da unidade no teatro de operações.



**Figura 5**

Despedida integrantes do 1º GAvCa rumo ao Panamá.

Fonte: Revista Esquadilha, julho, 1944, p. 47.

No dia 20 de junho de 1944, marcou-se o término das atividades do 1º Grupo de Aviação de Caça em Aguadulce, iniciando viagem que se encerrou somente quando os membros do Esquadrão chegaram a Long Island para dar início a quarta etapa do treinamento.

Esta última etapa era de extrema importância, tendo em vista que os pilotos teriam um maior contato com o material que iriam empregar em combate enquanto os demais integrantes teriam um maior contato com os objetos que passariam a manter quando entrassem em conflito.

O equipamento escolhido a ser empregado pelos pilotos no teatro de operações foi a aeronave P-47 Thunderbolt, considerado um dos melhores aviões projetados para a II Guerra Mundial:

Em 1941, o primeiro protótipo realizou seu primeiro voo de prova, assombrando os pilotos e peritos pela sua excelente manobrabilidade, não obstante o seu peso total era quase seis toneladas. Estava armado com oito canhões ponto 50, dispostas no bordo da junção das asas. Foi preciso dotá-lo de uma hélice de quatro pás, para aproveitar ao máximo a potência de 2000 HP, capaz de alcançar uma velocidade máxima de 650 quilômetros por hora.[...]Hoje é máquina do passado, lerda e imprestável, mas, no início de 1944, tinha a veleidade de ser o melhor caça norte americano para grande altitude e para ataques rasantes (não tanto para missões de escolta de longa penetração ou para o combate aéreo a baixa e média altitudes), dotado das mais recentes novidades: turbocompressor, injeção de água e “bubby canopy”.<sup>104</sup>



**Figura 6**

Aeronave escolhida para equipar o 1º Grupo de Aviação de Caça no teatro de operações europeu.  
Fonte: <http://www.thunderbolt.sentandoapua.com.br/img12.htm> Acesso em 21 de setembro de 2017.

No dia 18 de dezembro de 1943 foi criado o primeiro grupo de caça brasileiro, composto por voluntários enviado a segunda guerra mundial, adotou o lema “Senta a Púa!”, com o intuito de incentivar os companheiros a enfrentarem os adversários com vontade de

---

<sup>104</sup> INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira: da criação do ministério da aeronáutica até o fim da Segunda Guerra Mundial**. v.03, Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991, p.441.

exterminá-los. O grupo era composto por 49 pilotos e 417 homens de apoio, juntos realizaram inúmeros bombardeios e apoiaram a FEB na conquista de Monte Castelo. Foram formados para atuarem de modo que conseguissem elaborar estratégias e operá-las, conseqüentemente diferenciaram-se por seus atos heroicos em operações militares no teatro de operações do mediterrâneo contra o oponente dos Estados Unidos em 1945. Em resultado ao trabalho realizado por esses guerreiros ressaltaram as tradições do serviço militar e conquistaram para si e para as Forças Armadas do Brasil uma extraordinária reputação.<sup>105 106</sup>



**Figura 7**

Símbolo do Senta a Púa! Fonte: <http://combatente.weebly.com/>

Durante o percurso de Virgínia para a Itália, levantou-se a necessidade da criação de um símbolo para o grupo, seguindo a tradição da aviação militar. A missão da criação foi dada a um dos membros que possuía dons para o desenho: o Capitão Fortunato, que ilustrava as revistas militares. A ideia do símbolo parte das características e vivências do grupo naquele momento de guerra. O primeiro ícone derivou da degustação da comida americana pelos guerreiros, em que tiveram que comer até feijão branco com açúcar, com isso o desenhista lembrou-se do avestruz, ave que come de tudo, e nisso se compararam a ela e passaram a se chamarem de avestruzes. Ao ilustrar o avestruz que representaria o piloto de

<sup>105</sup> PEREIRA, M.L.P.S. **Resiliência em ambiente de aviação**: a experiência do grupo de aviação de caça do Brasil na segunda guerra mundial. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 93-94. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp040698.pdf> . Acesso em: 4 nov. 2015.

<sup>106</sup> Maria Luiza Pigni Santiago Pereira possui graduação em Psicologia pela Universidade Metodista de São Paulo, mestrado em Psicologia da Saúde e doutorado. É militar da reserva do ministério da defesa/comando da aeronáutica. Atua principalmente nos temas de psicossomática, psicologia da aviação, estresse e espiritualidade.

caça brasileiro, tomou como modelo o Tenente Lima Mendes (“Limatão”), que esbanjava alegria por onde passava.

No símbolo também há uma moldura auriverde que simboliza o Brasil; um campo rubro ao qual situa o avestruz, simboliza o céu de guerra; uma nuvem branca simboliza o chão do avião; um escudo com Constelação do Cruzeiro do Sul, que é o símbolo usual que simboliza as Forças Armadas Brasileiras; um risco, à direita que é elevado por uma explosão de obus, simboliza a ação da artilharia antiaérea inimiga que flagelava os brasileiros; um quepe branco que simboliza a nacionalidade, uma arma que a avestruz segura, simboliza o poder de fogo do avião P- 47, que possuía oito metralhadoras.<sup>107</sup>

O “Senta Púa!” inaugurou um momento importante na história da Aviação, uma vez que iniciou as formações dos grupos de caça, o qual foi o primeiro grupo da Aviação, mas concomitantemente ao decorrer dos anos passaram a ter outros grupos de caça. Portanto, foi marcante por ser o primeiro e por ser considerado uma tradição, a primeira expedição militar estrangeira da aviação de caça brasileira.

O que ficou evidente foi o empenho que os militares possuíam no intuito de bem cumprir suas missões e representar a Nação brasileira da melhor maneira possível. Ao deixarem os Estados Unidos, todos sabiam que havia lhes sido proporcionado o melhor treinamento possível, que estavam bem preparados e praticamente em condições de igualdade com qualquer outro país que se prostrava para o combate. Foi durante os meses de inverno dos anos de 1944 e 1945 que o grupo de caça brasileiro consolidou, rapidamente, a sua experiência de guerra, a qual nenhum treinamento anterior o poderia substituir.

Como vimos, o Brasil teve pilotos militares para criar seu 1º Grupo de Aviação de Caça e obteve êxito em sua campanha na Itália. E foi a recém-criada Escola de Aeronáutica, a instituição militar de ensino responsável pela formação desses profissionais que atuaram na guerra aérea neste cenário de conflito Internacional.

No entanto, conforme podemos observar através da análise do contexto histórico, a criação do Ministério da Aeronáutica é contemporânea à entrada do Brasil na II Guerra Mundial; desta forma, a estrutura da escola de formação de pilotos militares ainda era incipiente. A participação do Brasil no conflito incentivou a modernização, através de

---

<sup>107</sup> Major Brigadeiro do Ar Rui Barbosa Moreira Lima, foi um piloto de caça militar. Até o início de 2013, foi um dos três únicos veteranos ainda vivos da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial. In: LIMA, Rui Moreira. **Senta a Pua!**A força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1944/1945. 3. Ed. Action, 2011, p.50.

recursos norte-americanos, da doutrina aérea brasileira, assim como também de sua estrutura bélica e aeronáutica.

Uma das fontes orais de pesquisa escolhidas para o desenvolvimento deste trabalho está na contribuição de entrevistas de militares que possuem em suas memórias os registros do período em que estiveram em formação. Neste interim, as memórias do então Brigadeiro João Paulo Moreira Burnier<sup>108</sup>, listadas em entrevista à Fundação Getúlio Vargas, CPDOC, aparecerá em momentos oportunos do texto com o intuito de salientar informações. Em consonância ao contexto, o militar salienta a importância que a participação do Brasil na II Guerra Mundial acarretou à reorganização das Forças Armadas brasileiras:

Então foi preciso até reorganizar tudo. Desde o uniforme até equipamentos de campanha, tudo. As armas também eram muito antigas. Começaram a ser modernizadas todas as armas, tanto as armas leves como as armas pesadas. Na parte de aviação nem se fala. Nós não tínhamos nem pilotos para a guerra. Não tinha piloto para fazer patrulha. Não tinha pilotos nem para combater nos céus da Itália. Então, nós começamos a formar pilotos de uma maneira rápida nos Estados Unidos, no Brasil, dentro da Escola da Aeronáutica. Primeiro dentro da Escola de Aeronáutica. Formamos cem a duzentos pilotos, acabamos no fim de dois anos, com oitocentos pilotos militares.

Neste trecho o militar enfatiza a Escola de formação como ponte para a formação de profissionais para atuarem rapidamente no conflito mundial. Mais adiante, chega à conclusão de que essa seria uma das explicações determinantes para a criação do Ministério da Aeronáutica.

Naquela época nossa aviação militar do Exército e da Marinha juntas não tinha mais que 150, duzentos oficiais pilotos. Tinha uns 30 sargentos pilotos. O resto tudo era aviação civil. E que também era muito pouco. A aviação era muito incipiente. E estávamos em época de guerra. Em 1939 começou a guerra. Então, para operações de guerra, patrulhamento e outras missões não tínhamos como fazer. Éramos deficientes em material e pessoal. Não tínhamos pilotos.[...] Em 1941, surgiram os primeiros indícios para o Brasil entrar na guerra. Por isso, criaram o Ministério da Aeronáutica, para poder

---

<sup>108</sup> Sentou praça em abril de 1939, ingressando na Estrada Militar do Realengo (RJ). Em janeiro de 1941 transferiu-se para a Escola de Cadetes da Aeronáutica, pela qual saiu aspirante aviador em setembro de 1942. Este personagem histórico teve participação e influência política durante a sua vida de caserna. Contrário ao governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), chefiou a Revolta de Aragarças. Posteriormente exilou-se na Bolívia. Foi partidário do movimento político militar que depôs o presidente João Goulart em 31 de março de 1964. Depois de receber a patente de brigadeiro-do-ar, no governo do Marechal Arthur Costa e Silva foi designado, em 1968, para servir na chefia da seção de informações do gabinete do ministro da Aeronáutica. Nesse cargo, durante o primeiro semestre de 1968, foi envolvido no conhecido “Caso Para-Sar”. In: **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

ampliar o quadro de oficiais aviadores. Foi o que aconteceu. Na Escola de Aeronáutica é que começamos a formar.<sup>109</sup>

Sendo a instituição militar um reflexo da estrutura social civil, essa transformação na sociedade militar reflete mudanças na sociedade em geral. À medida que se elava o padrão de vida, diminui-se a tolerância para os desconfortos da vida militar. Com a modernização da estrutura armada, “o espírito crítico da vida urbana é levado para as Forças Armadas em grau maior do que em gerações anteriores, de modo que os homens já não atuarão às cegas, mas exigirão alguma espécie de explicação dos acontecimentos em que participam”.<sup>110</sup> Instaurou-se uma nova fase para as forças armadas brasileiras, em especial para a aeronáutica, principalmente após o término do conflito mundial e o retorno dos militares nele envolvidos.

111

---

<sup>109</sup> BURNIER, João Paulo Moreira. **João Paulo Moreira Burnier (depoimento, 1993)**. Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 p. dat.

<sup>110</sup> BRASIL, Ministério da Aeronáutica: Centro de Relações Públicas. **A Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. 4ª ed. Editora Gráfica Brasileira, Rio de Janeiro, s/ano, s/nº página.

<sup>111</sup> Com o final da guerra, ou melhor, com o regresso da Itália das Forças Expedicionárias terrestres brasileiras e do primeiro grupo de caça, no Brasil já começavam a surgir reclamações contra o regime ditatorial que existia e que era dirigido por Getúlio Vargas.



### 3. DAS FONTES DA PESQUISA <sup>112</sup>

Aproximar-se dos arquivos documentais para desvendar a construção da educação militar aeronáutica requer que o pesquisador tenha do privilégio acesso às fontes primárias que contam a história da instituição. Em se tratando da história de uma instituição de cunho militar, sabemos que não é praxe acumular documentos por longo período de tempo, seja de qualquer natureza, em arquivos.<sup>113</sup> Diante da visão da própria instituição, o que se percebe é um efetivo apreço histórico no que diz respeito à aeronáutica, traduzido ao ler a sua história principalmente por meio das aeronaves, dos comandantes, das efemérides, dos personagens pioneiros da aviação que de alguma forma marcaram o início do século XX e os louros da invenção do mais pesado que o ar.

Para aqueles personagens inseridos no cotidiano das relações de poder que envolvem a hierarquia e disciplina desde muito jovens, o simbolismo que representa o uso do uniforme está na tradição de que muitos outros assim o fizeram desde outros tempos - seja num passado recente da história do país, seja no espaço-tempo onde se remeta as origens das tradições militares. Desta forma, o olhar curioso, e, até mesmo inquiridor fica por conta da sociedade civil, representada pelo pesquisador, que adentra aos muros da caserna para explorar o ainda não divulgado, tendo por finalidade a busca da reflexão sobre o universo da história da educação, particularmente, no que diz respeito às práticas culturais e seus dispositivos pedagógicos de regulação do ensino e das atividades de educação militar.

Por este aspecto, o trabalho com o levantamento das fontes de pesquisa e o atrelamento teórico, mesmo que preliminar e precário, contribui para a sincronização de certa mentalidade coletiva que rege o ensino militar e suas práticas pedagógicas. Os fenômenos sociais e educativos existem, sobretudo, na mente das pessoas e na cultura dos grupos que interagem na sociedade, “[...] e não podem ser compreendidos a menos que entendamos os

---

<sup>112</sup> O acesso à maioria das fontes citadas fora facilitado através do envio de cópias da documentação original e relatórios de pesquisa confeccionados pelo Centro de Memória do Ensino Militar, atualmente em posse do INCAER (Instituto Cultural da Aeronáutica).

<sup>113</sup> É indicado para as subdivisões da Academia da Força Aérea que o arquivo morto de cada setor seja excluído a cada cinco anos. A indicação a partir de 2017 é a que os documentos de valor institucional, será direcionado para o arquivo geral.

valores e ideias dos que nele participam.”<sup>114</sup> Sobre os pontos básicos do pensamento e da pesquisa educativa, entendemos que:

Requer-se, portanto, um modelo metodológico de investigação que observe as peculiaridades dos fenômenos que são objetos de estudo. A natureza dos problemas estudados deve determinar características das proposições dos processos, das técnicas e instrumentos metodológicos utilizados e não o contrário.<sup>115</sup>

Aproveitando a perspectiva metodológica de Sacristán, apresentemos à discussão a caracterização das fontes. Os documentos que podem auxiliar-nos a construir o objeto de investigação delimitado localizam-se nas seções subsidiadas aos órgãos da Aeronáutica localizados no Rio de Janeiro e em Pirassununga-SP. São exemplos de instituições que guardam importantes fundos documentais referentes ao tema: UNIFA, INCAER, Centro de Pesquisa Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) e Academia da Força Aérea. Considerando que o estudo do ensino militar da Escola da Aeronáutica é um tema pouco explorado pelos pesquisadores da educação militar, talvez pela existência de lacunas, dificuldade de acesso às fontes que se tornam parciais e dispersas,

[...] é preciso usar as informações iniciais, para que essas nos levem a novos dados, lendo “nas linhas e entrelinhas” e atentos aos indícios que levam a novas perguntas e a novas fontes – formando, dessa forma, uma rede de informações. Importa não recorrer a uma única fonte, mas sim confrontar várias fontes que dialoguem com o problema de investigação e possibilitem (ou não) que se dê conta de explicar e analisar o objeto investigado.<sup>116</sup>

Deste modo, recorre-se a procedimentos de reconstrução do cenário histórico do ensino militar aeronáutico através dos seguintes documentos ou órgãos institucionais vinculados à FAB:

**O Centro de Memória do Ensino.** Trata-se de um órgão subordinado à UNIFA, onde abriga um acervo de livros e documentos voltados, sobretudo, ao ensino nas escolas e

---

<sup>114</sup> SACRISTÁN, J. Gimeno. **Compreender e transformar o ensino**. Trad. Ernani da Fonseca Rosa. 4ª ed. Artmed, 1998, p. 100.

<sup>115</sup> Idem p. 104.

<sup>116</sup> LOMBARDI, José Claudinei. **Historia e Historiografia da Educação no Brasil**. Conferência apresentada no III Colóquio do Museu Pedagógico, 17/11/2003, na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Vitória da Conquista – BA. In: [http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis14/art4\\_14.pdf](http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis14/art4_14.pdf) . Acesso em 26/11/2016.

academias militares. Entre outros documentos, encontra-se o Livro Histórico da Escola de Aviação Militar e os três volumes do Livro Histórico da Escola de Aeronáutica<sup>117</sup>.

O Arquivo da **Seção de Serviços Escolares da Divisão de Ensino**, localizado na Academia da Força Aérea, em Pirassununga- SP. Neste pequeno arquivo encontram-se as chamadas “fichas de aluno”, atualmente denominada de histórico e currículo escolar dos cadetes que concluíram curso de formação de oficiais na Aeronáutica desde a criação da Escola em 1941.

Para amostra desta pesquisa, foram selecionadas 05 fichas de alunos da Escola de Aeronáutica, que fizeram seus estudos nesta instituição da década de 1940. A saber: Brig. Ar Rui Moreira Lima, Maj. Brig. Ar José Rebello Meira de Vasconcelos, Ten. Brig. Ar Rodolfo Becker, Brig Ar João Paulo Moreira Burnier e o Brig. Ar João Eduardo Magalhães Motta. São personagens que foram selecionados por contribuírem com esse trabalho através de suas memórias, seja como fonte oral (depoimentos retirados de entrevistas divulgadas pelo INCAER), seja em livros biográficos de seus autores. (Anexo I)

Atualmente o arquivo onde reside essa documentação é utilizada como consulta para a obtenção de 2ª via de documentação escolar dos militares na AFA. Infelizmente não é vista como uma fonte de pesquisa sobre a memória da Instituição, sendo arquivada em armários com gavetas superlotadas e sem a refrigeração necessária para manutenção de documentação histórica com suas características.

Os *sites* nacionais que preservam a história da cinematografia brasileira, como a Cinemateca Brasileira<sup>118</sup> estiveram à disposição para consulta de uma película produzida no ano de 1944, em formato de propaganda política financiada pelo governo de Getúlio Vargas, com o intuito de divulgar a escola de formação de oficiais aviadores recém-criada Escola da Aeronáutica.

**O documentário intitulado “O Segredo das Asas”**, dentre outras informações, apresenta-nos um Oficial da FAB que fez pouso forçado no pasto de uma roça e chega até uma casa, onde é recebido por Maria, uma rendeira paralítica. Sem um telefone para que

---

<sup>117</sup> LIVRO HISTÓRICO DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR (Jul. 1919 a mar. 1941). [S.l: S.n], [19--]; LIVRO HISTÓRICO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA (mar. 1941 a jul. 1975). [S.l: S.n], [19--]. 3 v. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME) da UNIFA.

<sup>118</sup> Cinemateca Brasileira. O Segredo das Asas (1944). In: <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=ID=013509&format=detailed.pft#1>. Acesso em 13/11/2016.

pudesse comunicar o acidente à Escola de Aeronáutica, o oficial conta à moça sobre a criação, localização e funcionamento da Escola, bem como sobre o processo de seleção e formação dos oficiais aviadores do Ministério da Aeronáutica. Nesta história inclui o primeiro voo à pilotagem de aviões de guerra, voos sobre o Rio de Janeiro e a solenidade de formatura com a revista da tropa pelo próprio presidente Getúlio Vargas. Posteriormente, manchetes de jornal documentam a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Em seu término, o oficial se despede da moça e a Bandeira Nacional tremula ao som do Hino da FAB.<sup>119</sup>

**O Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica.** O INCAER resgatou a tempo, relatos de militares através do “Projeto Memória”. Neste projeto recolheu o depoimento de destacadas personalidades, narrando experiências colhidas durante suas passagens pela Aeronáutica, além da abordagem de temas que permitem conhecimento de valores históricos de interesse dos membros da Instituição Militar. Serviram de contribuição os depoimentos do Ten. Brig. Ar Rodolfo Becker Reifschneider, assim como também com entrevistas de integrantes do 1º Grupo de Caça de Aviação, combates durante a 2ª Guerra Mundial, a exemplo do Brig. Ar Rui Moreira Lima e do Maj. Brig. Ar José R Meira de Vasconcelos.

Soma-se às fontes de origem oral àquelas que compõem o acervo de entrevistas do **CPDOC (Centro de Pesquisa e Documentação de História da Fundação Getúlio Vargas)**. Utiliza-se a história oral através de entrevistas onde resgatamos a história de vida de intelectuais pertencentes ao seletivo grupo da elite brasileira a partir de 1930.<sup>120</sup> Os depoimentos encontram-se disponíveis em banco de dados de fácil acesso para consulta. Selecionamos duas personalidades que citaram em a EAer e o Campo dos Afonsos, sobretudo quando resgataram a memória de seus primeiros anos de formação militar. Como contribuição ao resgate da memória dos tempos da EAer, dentre os relatos o do Brig. Ar João Paulo Moreira Burnier<sup>121</sup>.

A análise de tais relatos remete-se ao significado das memórias pessoais de determinada época da vida do entrevistado, uma vez que entender como pessoas e grupos

<sup>119</sup> In: <http://documentariobrasileiro.org/catalogo/filme/codigo/3059> . Acesso em 08 de outubro de 2017.

<sup>120</sup> A ideia era examinar o processo de montagem do Estado brasileiro, como forma, inclusive, de compreender como se chegara ao regime militar então vigente. Com as entrevistas, procurava-se conhecer os processos de formação das elites, as influências políticas e intelectuais, os conflitos e as formas de conceber o mundo e o país.

<sup>121</sup> BURNIER, João Paulo Moreira. **João Paulo Moreira Burnier** (depoimento, 1993). Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 p. dat.; MONTENEGRO FILHO, Casimiro. **Casimiro Montenegro Filho** (depoimento, 1988). Rio de Janeiro, CPDOC, 2006. 41 p. dat.;

experimentaram o passado torna possível questionar interpretações generalizantes de determinados acontecimentos e conjunturas<sup>122</sup>. Para tanto, foram utilizadas as memórias Brig o Brig. Ar João Eduardo Magalhães Motta registradas no livro FAB, como eu a vi (1941 – 1961).

Uma vez que a bibliografia de origem militar que utilizamos possa ser de pouco aprofundamento, às vezes direcionada para idealizações e generalizações do fato histórico, as entrevistas e relatos pessoais podem contribuir para a correção de tal perspectiva.

**O Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica.** Datado de 1941, a fonte encontra-se em exposição no Acervo de registros Históricos, subsidiada à Seção de Comunicação Social da Academia Força Aérea. Apresenta 75 páginas não numeradas, nem mesmo datadas contendo a discriminação estrutural, conceitual, e de pessoal da EAer recém criada, por se tratar de um perfil estrutural de um anteprojeto. No que tange estritamente ao ensino, o documento versa sobre a organização, a finalidade, o corpo docente, a matrícula, o regime escolar, os processos de avaliação de ensino e conselhos escolares (até mesmo sobre os direitos dos cadetes em “ponderar”<sup>123</sup> a nota de uma avaliação). (Anexo II)

À guisa de curiosidade, uma vez que foge do proposto na análise do objeto de pesquisa, se porventura comparássemos o anteprojeto datado provavelmente em 1941 ao Regulamento da AFA do ano corrente, encontraríamos poucas diferenças, o que não surpreende a pesquisadora por se tratar de ensino com características tradicionais até a atualidade.

Em complemento ao Anteprojeto do primeiro regulamento da Escola de Aeronáutica, acessamos quatro portarias do Ministério da Aeronáutica, oriundas da Diretoria de Ensino, referentes à recém-criada Escola de Aeronáutica que nos possibilita realizar uma leitura dos pressupostos legais da criação da escola:

- nº 90, de 26 de março de 1941, “Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica”. (Anexo III)

- nº 198, de 04 de outubro de 1941, “Dá nova redação a diversos artigos do Regulamento da ex-escola de aeronáutica do Exército”. (Anexo IV)

---

<sup>122</sup> ALBERTI, Verena. **Histórias dentro da História**. In: PINSKY, Carla Bassanezi; (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2009, p.165.

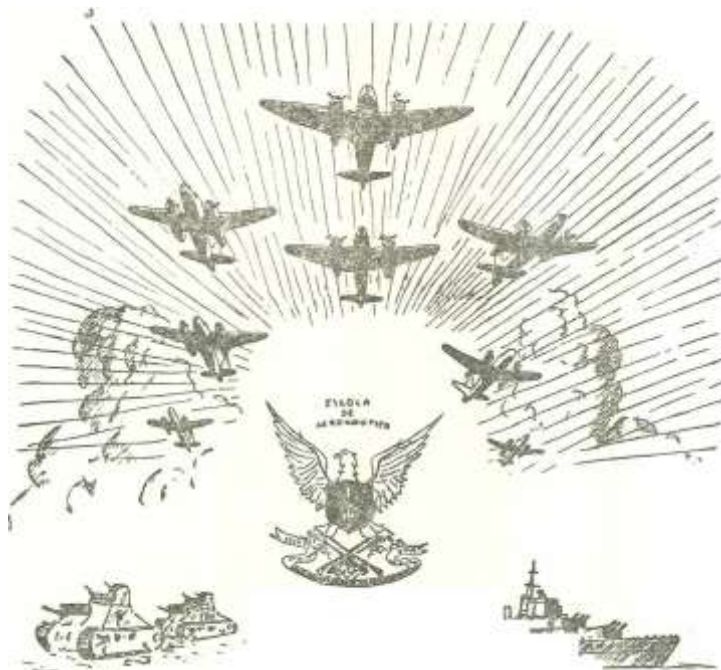
<sup>123</sup> Pedir a revisão de correção da avaliação.

- nº 326, de 05 de outubro de 1944, “Aprova as instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica”. (Anexo V)

- nº 121, de 25 de março de 1946, “Instruções para o Ensino na Escola de Aeronáutica”. (Anexo VI) 1949. Dá nova organização, em caráter provisório, ao ensino nos Cursos que funcionarão na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. (ANEXO VI)

- nº 83, de 19 de abril de 1949. “Dá nova organização, em caráter provisório, ao ensino nos Cursos que funcionarão na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos.” (ANEXO VII)

**Manual de Endoutrinamento**<sup>124</sup>. Trata-se de um de manual doutrinário para oficiais instrutores da EAer. Em sua contracapa aparecem os símbolos em gravuras das duas Forças de aviação anteriores (Exército e Marinha), somando-se à Aeronáutica, resultando na nova escola de formação de oficiais aviadores, ressaltado através do título: “Nós três”, o que já indicava a composição da união das forças armadas de aviação. (ANEXO VIII)



**Figura 8**  
“Nós Três”. Contracapa do Manual de Endoutrinamento.

<sup>124</sup> O documento não cita sua autoria nem o ano de publicação.

Em seu conteúdo, os responsáveis pelo ensino divulgavam pedagogicamente as características e conhecimentos que julgavam necessário obter para ser um oficial instrutor, tais como pontualidade, organização e planejamento das aulas. Dentre estes ensinavam técnicas de plataforma e metodologias de ensino aplicadas em sala de aula e sugestão de atividades em grupo, o que sugere certa preocupação em despertar o interesse dos alunos, além de exibirem a doutrinação sobre valores concernentes à vida miliar: lealdade, ética, coragem, civismo, patriotismo.

**Fotografias.** Os registros fotográficos que compõem a escrita do texto, em sua maioria pertencem ao acervo de fotografias do Museu Aeroespacial, localizado no Campo dos Afonsos. A história da Aviação neste local e da EAer foram registradas desde os primórdios, na década de 1910, passando pela expansão do espaço geográfico ocorrido nos anos 40, até os cliques do cotidiano da vida de caserna.<sup>125</sup> As ilustrações do livro “A verdade sobre a História da Aeronáutica (Parte II)”<sup>126</sup> de José Garcia de Souza<sup>127</sup> foram também aproveitadas para destacar algumas imagens relativas ao Campo dos Afonsos, aos oficiais e cadetes aviadores em instrução, assim como também em missão, durante a 2ª Guerra Mundial.

A utilização das fontes fotográficas exploradas no corpo do texto possui como objetivo principal dar um enfoque auxiliar às demais fontes, funcionando mais como um suporte à construção de problematizações e narrativas sobre o objeto de pesquisa. Não há o objetivo, portanto, em se trabalhar com a linguagem fotográfica enquanto artefato, analisando sua circulação e significados entre os grupos sociais<sup>128</sup>.

**As edições das Revistas Esquadrilha.** Na biblioteca da Academia da Força Aérea, em Pirassununga-SP, encontram-se compilados alguns exemplares da Revista Esquadrilha. Foram “scaneados”, a priori, 19 exemplares desde os anos de 1941 a 1950. No acervo em questão encontram-se edições, dispostas entre os anos de 1941 até a década de 1980, contendo lacunas em determinadas edições. No conteúdo das revistas encontram-se as seguintes seções:

<sup>125</sup> Segundo informações sobre os registros fotográficos, esclarece-nos o tenente historiador do INCAER, Tiago S. de Mendonça.

<sup>126</sup> Na contracapa desta edição encontra-se um carimbo, que nos permite reconhecer a obra como pertencente do antigo acervo da Escola de Aeronáutica.

<sup>127</sup> GARCIA, José Garcia. **A verdade sobre a História da Aeronáutica (Parte II)**. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger S/A, 1944.

<sup>128</sup> CARVALHO, Vânia Carneiro; LIMA, Solange Ferraz. Usos sociais e historiográficos. In: LUCA, Tânia Regina; PINSKY, Carla Bassanezi; (orgs.). **O Historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. p.44-46.

Colaborações literárias e assuntos diversos; Colaborações Técnicas; Medicina; Colaborações Humorísticas; Assuntos Internos; Colaborações Femininas; Aviação Civil.

As edições das revistas “Esquadrilha” destacavam as coberturas sobre atividades de instrução, formaturas, eventos e aspectos gerais do Campo dos Afonsos, tudo permeado por valiosa produção fotográfica. Há também de se mencionar artigos assinados por oficiais da FAB e profissionais civis, em que se percebem as preocupações da época a respeito das atividades bélicas em geral, bem como charges mostrando aspectos curiosos, expressões e costumes dos cadetes, poesias e outras composições artístico-literárias.

Através destas fontes, especificamente, permite relatar os detalhes do cotidiano do Campo dos Afonsos que escapam ao caráter mais burocrático do Livro Histórico. As charges, poesias e artigos de autoria dos cadetes são uma interessante janela para o melhor conhecimento acerca da mentalidade dos mesmos. É também a melhor fonte para se explorar os aspectos humanísticos dos cadetes da Escola de Aeronáutica, uma vez que em suas publicações as charges, poesias e demais produções artístico-literárias delimitam, desta forma, o perfil da formação acadêmica da época.



#### 4. DA PROFISSÃO MILITAR

O texto chega até aqui com a intenção de ter construído no imaginário do leitor, um cenário sobre as influências doutrinárias para a aviação brasileira e o cenário histórico cujo objeto de estudo está inserido. Tratamos da participação do Brasil na II Guerra Mundial não somente para elucidação, mas para identificar que aqueles profissionais treinados para uma guerra aérea foram os mesmos que frequentaram a rotina de formação da Escola da Aeronáutica. Ou seja, ressaltamos a hipótese de que esta instituição militar construiu profissionais com perfis e capacidades legitimadas para a administração e execução do uso da violência, mais próximas às características de um guerreiro.

Será através deste pressuposto que daremos início à análise da educação militar na Escola de Aeronáutica: desde os aportes conceituais da educação militar do profissional formado para a guerra até a regulamentação para a criação da escola, rotina, conteúdo curricular e aspectos culturais referentes à composição do “ethos” do oficial aviador na origem da formação para a FAB. Partimos do direcionamento de que a principal distinção desta escola militar, se comparada à escola clássica tradicional, está no interesse da instituição em, concomitantemente, formar “profissionais” e “intelectuais” capazes de fazer a guerra e administrar a classe que o originou. Em síntese, ao mesmo tempo em que produzem a guerra, também pensam a guerra. Trata-se de uma formação cíclica para o trabalho: aqueles que exercerão as suas atividades profissionais na própria instituição responsável pela sua formação.

A guerra é um assunto especial, e por mais gerais que possam ser as suas relações, e mesmo que à chamada resposta toda a população masculina de um país capaz de pegar numa arma, mesmo assim, sempre continua ser diferente e separado de todos os outros empreendimentos que ocupam a vida do homem. Estar imbuído com o sentimento do espírito e natureza deste assunto, fazer uso de, acordar, assimilar no próprio sistema de poderes que nele devem estar activos, penetrar completamente na natureza do assunto com o entendimento, com o exercício, ganhar confiança e perícia nele, entregar-se a ele completamente, desistir do homem e passar para o papel que lhe designaram para desempenhar na guerra, isso é capacidade militar de um exército no indivíduo.<sup>129</sup>

---

<sup>129</sup> CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. Tradução: Inês Brusse. s.L.: Gráfica European, s.d., p. 169.

A profissão militar faz parte da sociedade moderna, ou seja, foi instituída posteriormente à arte da guerra, e está presente desde o início da humanidade. Todavia, o oficialato profissional originou-se no século XIX com as Guerras Napoleônicas, época em que obtiveram especializações que os diferenciava dos demais. À vista disso, o oficialato inclui-se entre as mais respeitáveis instituições nascidas nesse momento da história.

Para Janowitz, a oficialidade militar pode ser analisada como grupo profissional a partir de conceitos sociológicos, de maneira similar ao que ocorreu com profissões historicamente consagradas tais como Medicina e Direito – cuja qualificação de seus profissionais resulta de prolongado treinamento que os capacitam a prestar serviços especializados – o surgimento de exércitos profissionais e de sua oficialidade foi um processo lento e gradual, com avanços e retrocessos nessa construção histórica, na qual se percebe a transformação dos oficiais mercenários europeus do século XVI às incipientes manifestações de profissionalismo no século XVIII, sendo certo que somente se pode conceber o aparecimento de uma profissão militar integrada a partir de 1800.<sup>130</sup>

Além das características regulamentadas, Gualazzi explica a visão da sociedade sobre a profissão militar: tradicionalmente esperava-se que o militar fosse, no mínimo, um técnico competente, um guerreiro audaz e valente, um grande líder e um cavaleiro honrado, qualidades essas assentadas sobre uma boa formação cultural<sup>131</sup>. O autor ainda acrescenta sobre as qualidades pessoais, inerentes especificamente, do profissional militar:

Parece haver um certo consenso quanto a ser a capacidade de liderança e comando o eixo em torno do qual giram as demais atividades da carreira: quando todos os recursos falham, quando tudo parece desmoronar à sua volta, a sua firmeza moral, a sua capacidade de resistência, de auto domínio e de reorganização o identificam dentre os demais. O acaso faz o herói, mas é a ação bem planejada e executada nas horas mais difíceis que revela o militar competente.<sup>132</sup>

O planejamento das ações e o treinamento para viver essas dificuldades em combates reais passam a ser um dos principais objetivos das escolas de formação militares para a

---

<sup>130</sup> JANOWITZ, 1967, apud ALMEIDA, 2012, p. 59.

<sup>131</sup> GUALLAZI, Ilacyr Luiz. **O Oficial Subalterno da Força Aérea Brasileira**: Uma contribuição ao estudo do seu perfil. Piracicaba: Dissertação de Mestrado. Universidade Metodista de Piracicaba, 1985, p.20.

<sup>132</sup> Idem, p. 21.

oficialidade. Afinal, o que define a profissão militar, senão o seu pronto preparo para um conflito armado? Desta forma, entendemos como sendo a profissão onde se busca a administração de estratégias de defesa visando a administração da violência<sup>133</sup>. O militar, na maioria das vezes, tem sob sua responsabilidade máquinas de grande capacidade de destruição, necessitando possuir discernimento de quando e como usá-las e firmeza moral para assumir a responsabilidade de seu uso. Ou seja, ele tem como objetivo o uso controlado da força.

Samuel Huntington classifica que um especialista militar é um oficial peculiarmente afeito a dirigir a aplicação da violência sob certas condições prescritas. Quanto maiores e mais complexas fossem as organizações de violência que um oficial fosse capaz de dirigir, e, quanto maior for o número de situações e condições sob as quais ele se empenhe, maior será sua capacidade profissional. Segundo o autor, dentre os deveres de um oficial das Forças Armadas estão inclusos:

1. Organizar, equipar e treinar.
  2. Planejar suas atividades.
  3. Dirigir operações dentro e fora de combate.
- [...] A direção, a operação e o controle de uma organização humana cuja principal função consiste na aplicação da violência como qualidade peculiar do oficial.<sup>134</sup>

O autor registra que a direção, a operação e o controle são ações direcionadas a uma “organização humana”. Por certo, o oficial sempre estará numa posição de liderança no qual grande número de subordinados dependerá do crivo de suas atitudes e de sua capacidade visionária de combate. Deste modo, o indivíduo que terá a incumbência de ser um especialista na área militar,

Durante o antigo regime, o acesso ao oficialato militar<sup>135</sup> se dava pela classe social do candidato, entretanto, a profissão militar considerada especializada pode ser considerada um produto genuíno do século XIX, pois antes de 1800 não existia o que hoje se conhece por oficialato. Em 1900 tais organismos passam a existir em, praticamente todos os países do mundo. Destarte, a primazia para a origem regulamentar da profissão militar data de 06 de

---

<sup>133</sup> Expressão definida por Harold Lasswell.

<sup>134</sup> HUNTINGTON, Samuel P. **O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre civis e militares**. trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996, p. 30.

<sup>135</sup> O oficial é o militar que ocupa os altos postos da hierarquia, o termo “Oficial Militar” significa perito no emprego de um sistema de armas.

agosto de 1808: “neste dia o governo prussiano emitiu um decreto sobre a nomeação de oficiais, [,,] ficando abolida toda distinção de classe anteriormente”.<sup>136</sup>

Já no Brasil, o candidato inicia sua formação nas Academias Militares, recebendo a designação de cadete ou aspirante. É durante o tempo de formação, que o futuro oficial entra em contato com os valores característicos de sua profissão. A carreira como oficial se inicia quando, depois de concluído a formação, ele se torna Aspirante-a-Oficial:

Devem ser homens promissores cujas qualidades devem sempre ser superiores àquelas exigidas dos militares em geral, principalmente como líderes e como elementos capacitados a desenvolver uma contínua busca de conhecimentos, qualificações e habilidades. Devem ser peritos no emprego de seu sistema de armas ou de seus recursos específicos de apoio, devem ser comandantes e líderes, devem ser capazes de tomar decisões, mesmo sob as condições mais difíceis, devem ser cavalheiros e devem ser, acima de tudo, cidadãos exemplares, enquanto depositários da confiança nacional.<sup>137</sup>

Sendo assim, deve-se dar extrema importância ao desenvolvimento da liderança na formação do oficial. Ele precisa comandar, tomar decisões, orientar seus subordinados e assumir responsabilidades continuamente. E mais do que isso, ele precisa agir livremente, entendendo o motivo e/ou finalidade dos eventos para que não fique condicionado a fatos anteriores. Por isso, em sua formação é necessário uma base de valores sólidos. Há um conjunto de características desejáveis para o Oficial, visto que Forças Armadas de todo o mundo possuem, códigos de conduta, baseados em valores como: coragem, honra, idoneidade, disciplina, integridade, lealdade, dignidade, decência, cortesia, capacidade de liderança e camaradagem.

Parece contradição dizer que o Oficial, como chefe da organização militar, precisa ser mais líder que comandante e ao mesmo tempo precisa manter um controle disciplinar rígido. O chefe militar precisa enfrentar esse desafio:

É natural que ela (organização militar) exerça forte controle e dominação sobre eles, sem o que poderia ocorrer sua desagregação. Para tanto, a dominação psicológica se apóia em uma combinação de submissão em troca de vantagens, situação de que depende enormemente sua estabilidade.<sup>138</sup>

A organização militar é um órgão público, porém com características diferentes. Ela própria forma seus recursos humanos, formando neles um espírito próprio. Erving Goffman<sup>139</sup>

---

<sup>136</sup> Idem p. 49.

<sup>137</sup> GUALLAZI, Ilacyr Luiz. **O Oficial Subalterno da Força Aérea Brasileira**: Uma contribuição ao estudo do seu perfil. Piracicaba: Dissertação de Mestrado. Universidade Metodista de Piracicaba, 1985, p.34.

<sup>138</sup> Idem, p.48.

<sup>139</sup> GOFFMAN, E. **Manicômios, prisões e conventos**. São Paulo: Perspectiva, 2001.

caracteriza o quartel (assim como os manicômios, as prisões e os reformatórios) como uma “instituição total”, ou seja, um estabelecimento que funciona em regime fechado, onde um grupo de internados convivem em tempo integral. Celso Castro destaca o principal pormenor ao se tratar as academias militares enquanto “instituições totais”, para ele:

[...] se perde mais do que se ganha ao classificar dessa forma as academias militares, pois as divergências com o modelo de Goffman são grandes, apesar de várias semelhanças formais. Em primeiro lugar, inexistente uma divisão rígida entre “equipe dirigente” e “internados”. Em segundo lugar, Goffman deixa claro que nas instituições totais não se busca uma “vitória cultural” sobre o internado, mas a manutenção de uma tensão entre seu mundo doméstico e o mundo institucional, para usar essa tensão persistente como “uma força estratégica no controle de homens”. Numa academia militar busca-se justamente uma “vitória cultural” e não criar uma “tensão persistente”: a academia é claramente vista como um local de passagem, um estágio a ser superado. Em terceiro lugar e último lugar, Goffman trata principalmente dos estabelecimentos de participação compulsória. Numa academia militar, ao contrário, só fica quem quiser.<sup>140</sup>

Para o antropólogo, a partir do momento em que o cadete “encarna” o espírito militar, ele passa a ter preocupações nunca motivadas anteriormente, entre elas: a preocupação com o alinhamento do uniforme, sua higiene corporal – tônus muscular – corte de cabelo, barba feita, postura, entonação de voz e linguajar. Essa nova maneira de se portar traz para o cadete a diferenciação entre o “aqui dentro e lá fora”, atendendo as expectativas do processo de criação do espírito militar nos indivíduos, oferecendo a eles uma espécie de novo perfil.

Em estudos de observação na Academia da Força Aérea no ano de 2009, Leal<sup>141</sup> também utilizou a visão sociológica e antropológica para analisar os processos de socialização na Academia Militar. Ao pontuar as aproximações do regime de caserna ao regime prisional ou hospitalar, a autora nos permite refletir sobre a dicotomia que há em privar a individualidade e os hábitos durante a formação e, gradativamente, lhes devolver a autonomia. Entende-se que, ao mesmo tempo em que acontece a “mortificação do eu”, há o surgimento de outro indivíduo, com valores e perfis distintos daquele eu anterior, que adentrou a instituição, características que farão dele um militar, com características que o diferenciarão da sociedade civil.

<sup>140</sup> CASTRO, Celso. **O Espírito Militar: Um Estudo de Antropologia Social na Academia das Agulhas Negras**. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 1990, p.33.

<sup>141</sup> LEAL, Giuliana Franco. **Socialização em uma instituição total: implicações da educação em uma Academia Militar**. Educ, Soc., Campinas, v.34, n° 123, p. 389-406, abr-jun 2013.

Podemos tomar como referência a obra “Vigiar e Punir”, de Foucault. Nela o autor argumenta a respeito da disciplina, interpretando-a como o poder é exercido sobre o corpo do indivíduo:

[...] Com efeito, em vez de extorquir e cobrar, o poder disciplinar tem por **função principal adestrar**; ou, sem dúvidas, adestrar para cobrar e extorquir mais e melhor. Não junta as forças para as subjugar; tenta uní-las para multiplicá-las e utilizá-las em conjunto.

[...] Adestra as multidões móveis, confusas e inúteis de corpos e forças numa multiplicidade de elementos individuais – pequenas células separadas, autônomas orgânicas, identidades e continuidades genéricas, segmentos combinatórios. **A disciplina fabrica indivíduos**; é a técnica específica de poder que vê os indivíduos como objetos e instrumento de seu exercício. Não é um poder triunfante que, a partir do seu próprio excesso, pode confiar na sua onipotência; é um poder modesto, desconfiado, que funciona no modo de uma economia calculada, mas permanente. [...] <sup>142</sup>

Portanto, com a disciplina interiorizada por meio da adestração dos corpos e ideais da instituição é fomentada a criação de uma nova identidade, na qual os indivíduos passam a ser mais “dóceis”, ou seja, submissos. Entretanto, a figura de um militar personificado em um soldado, é assim descrito por Goffman:

[...] soldado é antes de tudo alguém que se reconhece de longe, que leva sinais naturais de seu vigor e coragem, as marcas também de seu orgulho: seu corpo e o brasão de sua força e de sua valentia [...] as manobras como a marcha, as atitudes como o porte da cabeça se originam, em boa parte, de uma retórica corporal da honra. <sup>143</sup>

Contudo, os estudos de Goffman foram realizados com ênfase em uma base de dados originários através da observação dos internos em um hospital para pessoas com problemas mentais, portanto, devemos filtrar as semelhanças encontradas entre as instituições totais e uma instituição militar sem cometer equívocos, considerando a realidade encontrada nos quartéis.

Para atingir tal finalidade uma Força Armada dispõe de organizações militares espalhadas pelo território. Elas têm como objetivo formar o militar e fazer a manutenção do controle disciplinar do efetivo, garantindo sua submissão. Tal controle tem por objetivo estender para o tempo de paz, as condições de tensão vividas no combate, por isso as organizações militares têm como pilares a hierarquia e a disciplina. Essa característica da

<sup>142</sup> Grifos da autora. FOUCAULT, **Vigiar e Punir: o nascimento das prisões**. Ed. Petrópolis: Vozes, trad. Raquel Ramalheite, 1975, p. 195.

<sup>143</sup> Idem, p.117.

organização militar reflete em seus indivíduos, criando um cidadão com uma formação um tanto diferente do restante da sociedade. No entanto, esta pesquisa está focada na formação específica do oficial combatente de carreira, no que tange às origens da FAB.

#### 4.1 DA EDUCAÇÃO PARA O TRABALHO MILITAR

O trabalho humano, em sua concepção mais primitiva, nos ajuda a compreender de que forma a ação do homem no decorrer do tempo foi capaz de moldar sua cultura, seus costumes, principalmente a construção de uma economia global e conseqüentemente, a produção material de sua existência.

Como referência, na obra *O Capital*, Marx nos mostra que ao transformar a natureza pelo trabalho, o homem transformou-se a si próprio, ou melhor, criou-se a si próprio através do trabalho, ao criar condições para sua existência histórica.

Percebe-se, com isso, que o conceito de homem histórico, à diferença do conceito de homem como mero animal racional, não se detém em sua corporeidade natural, mas inclui tudo aquilo que ele cria ao transcender a natureza. É por isso que se pode dizer que à medida que ele modifica a natureza externa, pelo trabalho, modifica sua própria natureza.<sup>144</sup>

Com isso, desde os primórdios, a relação do homem com a natureza se deu através da mútua relação de transformação. O homem, ao modificar a natureza, se modificou, produziu valores, ou seja, enquanto criador e transformador, sujeito ativo de sua existência, fez-se sujeito de sua própria história:

O homem faz história, portanto, ao produzir cultura. E ele a produz como sujeito, ou seja, como detentor de vontade, como autor. A necessidade da educação se dá precisamente porque, embora autor da história pela produção da cultura, o homem ao nascer encontra-se desprovido de qualquer traço cultural. Nascido natureza pura, para fazer-se homem à altura de sua história ele precisa apropriar-se da cultura historicamente produzida. A educação como apropriação da cultura apresenta-se pois, como atualização histórico cultural.<sup>145</sup>

A educação, em linhas gerais, desde as sociedades primitivas se deu como uma forma de passagem de condutas morais e valores, antes dos mais experientes aos mais jovens, a posteriori, daqueles com maior instrução aos mais ignorantes, ou seja, daqueles que compartilharam cultura humana. Não nos interessa, neste momento, fazer uma retrospectiva

---

<sup>144</sup> MARX, Karl. **O Capital**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, [19--], Livro I, p. 202.

<sup>145</sup> PARO, Vitor Henrique. **Educação como exercício do poder: crítica ao senso comum em educação**. São Paulo: Cortez, 2010, p.25.

das ideias pedagógicas através dos tempos, mas sim, trazer à tona a essência da formação humana através do trabalho para compreendermos as relações estabelecidas pelo homem em sociedade e para estabelecermos, dependendo do aspecto cultural, de que tipo de educação abriga o homem em sua plenitude.

Desta forma, podemos tratar o trabalho como um princípio educativo, se partirmos do pressuposto de que todos os seres humanos são seres da natureza e, portanto, têm a necessidade de alimentar-se, proteger-se das intempéries e criar seus meios de vida.<sup>146</sup> Segundo Frigotto, podemos afirmar que todo sistema educacional se estabelece a partir da questão do trabalho:

[...] pois o trabalho é a base da existência humana, e os homens se caracterizam como tais na medida em que produzem sua própria existência, a partir de suas necessidades. Trabalhar é agir sobre a natureza, agir sobre a realidade, transformando-a em função dos objetivos, das necessidades humanas. A sociedade se estrutura em função da maneira pela qual se organiza o processo de produção da existência humana, o processo de trabalho.<sup>147</sup>

O ato de trabalhar, portanto, pode ser compreendido como uma ponte estabelecida para angariarmos as bases materiais e intelectuais para a produção de cultura, e, conseqüentemente, educar-nos e instruir-nos.

Há quem estabeleça uma distinção entre educar-se e instruir-se. A educação pode ser compreendida como a forma mais tradicional de estudos humanísticos e instrução como a aprendizagem técnica especializada. Nessa perspectiva, a instrução acabou por se constituir um dos ramos do próprio conhecimento clássico acumulado pela prática social dos homens e, por conseguinte, não é de todo apropriado estabelecer uma separação mecânica entre educação e instrução.<sup>148</sup>

Uma das fontes selecionadas para a análise da educação militar está no chamado “Manual de Endoutrinamento”. Nas páginas desse documento encontra-se, como é própria característica de um “manual”, o passo a passo em forma de conhecimentos básicos

<sup>146</sup> FRIGOTTO, Gaudêncio. **Ensino Médio integrado: concepção e contradições**. São Paulo: Cortez, 2005, p. 60.

<sup>147</sup> FRIGOTTO, Gaudêncio. **A polissemia da categoria trabalho e a batalha das ideias nas sociedades de classe**. Revista Brasileira de Educação, v. 14, n.40, jan/abr, 2009, p.187.

<sup>148</sup> FERREIRA JR, Amarílio; BITTAR, Marisa. **A Educação na perspectiva marxista: uma abordagem baseada em Marx e Gramsci**. In: Interface: Comunicação, Saúde e Educação, vol. 12, n. 26, jul/ set 2008, p.637.



necessários para se tornar um instrutor da EAer. Remetemo-nos a uma das peculiaridades da escola militar em formar mão-de obra para a própria instituição. Pois, no período em questão, após os três anos de formação, pelo menos metade dos oficiais aviadores formados reintegravam o quadro de instrutores da Escola de Aeronáutica. O então Cadete Meira relembra que havia uma preocupação muito grande em formar pilotos, pois a guerra estava em andamento e

[...] o critério normalmente adotado era que o instrutor deveria ser um primeiro tenente antigo ou segundo tenente, que já tivesse alguma experiência na vida, porque afinal de contas, ele ia julgar uma carreira de um moço. Mas não tinha. Eu dei instrução para um menino que quando eu estava no terceiro ano ele estava no primeiro. Mas funcionou. Como eu não sei. Ninguém tinha curso no estrangeiro.[...] Tudo ocorreu dentro de uma performance bastante razoável.

Vejamos que o documento preocupa-se em emparelhar os conceitos educação, instrução e educação militar para um jovem recém-formado cuja responsabilidade estava em refletir sobre a educação militar - que acabava de receber – num sentido mais amplo, e adequá-la às atividades práticas da pilotagem militar.

A educação intelectual é o tipo por excelência do processo educativo. Desenvolvendo no homem. A capacidade de aprender e de sentir. Esse tipo de educação fará com que o homem se realize através de elementos que não são essencialmente sociais, tais como o de conhecimento e emoção. O homem educado intelectualmente e que usa essa educação para acumular conhecimento e emoções ficará capacitado para transportar o mundo para dentro de si pelo poder de sua visão. A grande característica do indivíduo é, portanto, ter a mais perfeita e completa visão de mundo. O tipo acabado de homem instruído é o cientista ou sábio, em cujo cérebro privilegiado os conhecimentos teóricos e práticos se enfileiram, cerrados, concorrendo para o avanço da ciência e da técnica. [...] A instrução é perfeitamente independente da educação, se bem que no homem normal, uma a conduza para a outra; o educado terminará por ser instruído, e o instruído se enquadrará cedo ou tarde, na educação. O essencial é que não haja desequilíbrio entre educação e instrução. **A educação militar** busca formar no homem o indivíduo e o cidadão. [...] É por isso, **a resultante da educação militar, o militar**, que é o **tipo de homem excepcional, porque as qualidades individuais e cívicas, comum a todos os homens, lhes são exigidas de modo diferente, qualitativa e quantitativamente.** [...] A figura excepcional do militar surge, quando, **a uma instrução especializada, de caráter eminentemente técnico**, que tem por fim o preparo profissional do militar, para o exercício de suas funções, **se alia a uma educação** que eleve ao máximo possível as qualidades do indivíduo e do cidadão perfeitos (físicas, intelectuais, morais, cívicas).<sup>149</sup>

<sup>149</sup> Manual de endoutrinamento. s.d., s.p. Grifos da autora. ANEXO VIII.

Segundo a interpretação do documento, que em alguns trechos se faz contraditório, o conceito de educação militar engloba os níveis de conhecimentos integrais para a formação do oficial militar: em meio a uma atividade de campanha onde colocaria em prática o seu aprendizado, teria a oportunidade de sobrepor uma série de conhecimentos sejam eles técnicos, físicos, intelectuais e morais. De acordo com o documento, a integralidade do homem chega a ser atingida através da instrução (ciência + técnica), acrescentados de elementos sociais que formam o indivíduo enquanto cidadão. Essa análise tende a concluirmos que, ao menos na teoria, acreditava-se que a formação militar estava para a contribuição da formação do combatente ideal, daquele guerreiro combatente da antiguidade clássica.<sup>150</sup>

A história do ensino militar no Brasil encontra-se disponibilizada para estudo na obra de Leonardo N. Trevisan: “Obsessões Patrióticas: origens e projetos de duas escolas de formação do pensamento político do Exército Brasileiro.” A obra destacou os caminhos e descaminhos do pensamento doutrinário das escolas do Exército brasileiro, permeados pelas influências da engenharia, bacharelismos, tarimbas e o positivismo imerso no ensino militar, cujo recorte teórico avançou até a década de 1930, o estudo proporcionou a proximidade da sociedade para com as Forças Armadas, em especial ao Exército, independente da escolha da arma (especialidades militares). Em contraponto, McCann informa que este cenário,

[...] recrudescer as punições por evasão ao recrutamento e permitindo aos jovens requerer certificados de serviço militar para poder obter empregos públicos e para votar. O auxílio à instrução pública se fez quando em maio de 1938, um decreto-lei especificou quem ninguém poderia deixar o Exército sem saber ler, escrever, contar e sem possuir um conhecimento elementar do Brasil, sua geografia e Constituição.

Percebe-se que a opção pela carreira militar no Brasil, passa a ser fator predominante de ascensão social e intelectual. O intelectual proveniente deste quadro de carreira integra uma categoria de classe social. Heloísa Fernandes, em “Os militares como categoria social” pretendeu preencher a lacuna da origem social dos militares, pesquisando por comparação a origem dos alunos da Academia de Polícia Militar de São Paulo em 1970, por tratar-se de

---

<sup>150</sup> FERREIRA JR e BITTAR no artigo “**A Educação de perspectiva marxista: uma abordagem baseada em Marx e Gramsci**”, conceituam a educação omnilateral com bases na filosofia de Aristóteles, segundo a concepção homérica do guerreiro formado nas artes do fazer (arte da guerra) e do falar (a arte de liderar ou governar).

uma Instituição com hierarquia militar e com funções bastante semelhantes, no que se refere à manutenção da ordem interna. O conceito de categoria social enquanto grupo organizado mostra-se impensável em relação ao seu emparelhamento com o Estado - lugar da sua organização. Em síntese, a categoria social refere-se a grupos sociais organizados – aparelhos e suas práticas – que não estão inscritos diretamente na produção, contudo, fomentam suas práticas.<sup>151</sup>

Posteriormente, em 1940, com as demandas recorrentes da expansão dos setores industrial, comercial e de serviços, foi se desenvolvendo extensa e diversificada oferta de educação profissional. É justamente neste período que se inicia o embrião de uma base de ensino para a formação de oficiais aviadores da Força Aérea Brasileira. Retomemos como hipótese inicial, a que no interior das demandas tecnológicas aplicadas aos investimentos na aviação do Brasil, esteve embutida a linha tecnicista de pensamento aplicada à educação/instrução destes oficiais em formação.

Com a transformação econômica e política a que Bresser Pereira<sup>152</sup> chamou de intervencionista, em relação ao formato do Estado brasileiro, e de regime político nacionalista-autoritário durante os anos do Estado Novo, a prioridade para a formação do cidadão volta-se para a especificidade de um estudo direcionado para a criação de mão-de-obra para um país em crescente urbanização. Durante o Estado Novo, Gustavo Capanema, do Ministério da Educação e Saúde Pública, promulgou uma série de leis orgânicas para o ensino, “as reformas Capanema”, dentre elas, através dos:

- a) Decreto Lei n. 4.048, de 22 de janeiro de 1942, criou o SENAI;
- b) Decreto-lei n. 4.073, de 30 de janeiro de 1942: elaborou a Lei Orgânica do Ensino Industrial;
- g) Decreto-lei n. 8.621, de 10 de janeiro de 1946, criou o SENAC; e
- h) Decreto lei n.9.613, de 20 de agosto de 1946: elaborou a Lei Orgânica do Ensino Agrícola.<sup>153</sup>

Emergiram deste cenário os estudos desenvolvidos na Escola de Aeronáutica, dando continuidade àqueles anteriormente desenvolvidos na Escola de Aviação Militar do

<sup>151</sup> FERNANDES, Heloísa Rodrigues. **Os militares como categoria social**. São Paulo: Global Ed., 1979.

<sup>152</sup> Demerval Saviani cita o estudo dirigido de Bresser Pereira redigido em julho de 1977, que identificou as formas de regimes políticos adotados no Brasil em momentos diferentes, a partir do Estado Novo. In: SAVIANI, Demerval. **História das ideias pedagógicas no Brasil**. 3º ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2011, p. 350.

<sup>153</sup> Idem, p. 269.

Exército<sup>154</sup>, especificamente no que tange à evolução do trabalho enquanto escolha de um exercício profissional para a vida, faz-nos refletir sobre a especificidade da educação militar que, por estar inserida sob a responsabilidade de outro Ministério - o da Aeronáutica - se distinguiu das demais por ser a única a se comprometer com a formação de mão-de obra destinada à defesa com a característica peculiar de também “administrar o uso da violência”<sup>155</sup>. Segundo Ludwig, na obra *Democracia e Ensino Militar*, percebe-se que a qualificação descrita sobre a formação dos militares enquanto classe e formação sócio educacional distinguem-se da educação profissional civil em três principais pontos:

1. enquanto público alvo.<sup>156</sup>
2. enquanto responsabilidades profissionais.
3. enquanto área atividade de destino da mão de obra.

Ou seja, enquanto a educação profissional civil qualifica a grande massa da população para atuar, em sua maioria enquanto subordinados nas áreas públicas e privadas da empregabilidade brasileira, a educação para a profissão militar qualifica, em sua maioria, os seguimentos privilegiados da sociedade enquanto líderes, exclusivamente para atuarem no setor público de defesa, ligados diretamente ao Estado. Percebamos a discrepância das atividades-fim para a formação, em contraponto à sintonia do *modus operandi* educacional, principalmente relacionado ao direcionamento para uma educação especializada.

É evidente que a função militar requer um alto grau de especialização. Indivíduo algum, quaisquer que sejam sua capacidade intelectual e suas qualidades de caráter e de liderança, poderá desempenhar eficientemente suas funções sem treinamento e experiências

---

<sup>154</sup> Ludwig caracteriza que modelo o de administração praticado pelas organizações militares no Brasil, seja de ensino ou de outra especialidade, fora introduzido nas Forças Armadas pela missão militar francesa [...], pois um personagem muito importante, o general Marcel Carpentier, integrante dessa missão, foi um dos dirigentes da Escola Superior de Guerra de Paris, onde Fayol, um dos estudiosos da teoria da reprodução ministrava aulas. In: LUDWIG, Antonio Carlos Will. **Democracia e ensino militar**. (Coleção Questões da nossa época, v. 66). São Paulo: Cortez, 1998, p.31-32.

<sup>155</sup> Definição utilizada pelo cientista político norte-americano Harold Lasswell. O estudioso dedicou-se particularmente à campanha governamental que fez alterar a opinião pública americana de uma posição anti-guerra para de pró-guerra e contra a Alemanha durante a I Guerra Mundial. Ele via na propaganda um utensílio essencial para a gestão governamental da opinião.

<sup>156</sup> Um levantamento realizado em 1989, na Academia da Força Aérea, revelou que do total dos discentes, aproximadamente 10% tinham pais que ganhavam até cinco salários mínimos; 25% estavam entre a faixa de cinco a dez salários mínimos; 20% entre dez a quinze salários, 25% entre quinze a trinta salários mínimos e 20% ganhavam acima de trinta salários mínimos. In: **Democracia e ensino militar**. (Coleção Questões da nossa época, v. 66). São Paulo: Cortez, 1998, p.23.

consideráveis. Tanto que em sua conclusão sobre o estudo da Guerra na formação da liderança militar brasileira, datado de 2004, Oliveira define que o estudo da guerra, dentro da gama de especialidade para o exercício da profissão militar:

[...] é uma atividade de incertezas e o preparo de uma boa liderança consiste na procura constante em abrir seus horizontes de conhecimento, sem se limitar nos conteúdos inscritos em manuais de procedimentos, demonstrando a necessidade de um preparo para a pronta resposta e disciplina em meio ao inusitado dos teatros de operações de guerra [...]<sup>157</sup>

Inseridos nas atividades que dizem respeito ao oficialato<sup>158</sup> das Forças Armadas, as principais características do conceito de educação para o profissionalismo militar, segundo Huntington, são:

**Especialização.** Caracterizada pelo autor como educação profissional. Consiste em duas fases: uma que comunica um amplo e liberal lastro cultural e outra que transmite as habilidades e os conhecimentos especializados da profissão.

A educação liberal do profissional é normalmente ministrada pelas instituições educacionais comuns da sociedade dedicadas a esse objetivo. Por outro lado, a segunda fase, ou fase técnica da educação profissional é ministrada por instituições especiais dirigidas pela própria profissão ou a ela vinculadas.<sup>159</sup>

Para o autor, trata-se primeiramente das instituições de ensino secundário, que priorizavam um ensino tradicional propedêutico, onde revelava as inspirações dos alunos para a continuidade dos estudos no ensino superior. Já na segunda fase revela-se a conceituação das escolas de formação militares, estas dirigidas pelo próprio órgão responsável de geri-la e subsidiá-la, especificamente, revelada na Escola de Aeronáutica ligada ao tão recém-criado Ministério da Aeronáutica, objeto de nossa pesquisa. Mas a habilidade do oficial não é uma técnica (fundamentalmente mecânica) nem uma arte (que exige talento peculiar e

<sup>157</sup> Grifo da autora. In: OLIVEIRA, Tânia Regina Pires de Godoy Torres de. **O estudo da Guerra e a liderança militar brasileira (1996-2004)**. Tese de Doutorado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2004.

<sup>158</sup> Na escala hierárquica das sucessivas patentes galgadas no interior das Forças Armadas, o cadete ou aluno-oficial é considerado praça especial. O Cadete ascende ao oficialato a partir de sua formatura com a patente de Aspirante a oficial. Durante a sua carreira na Força Aérea Brasileira, sucessivamente por merecimento, atingirá os demais postos, sequencialmente, a saber: segundo-tenente, primeiro-tenente, capitão, major, tenente-coronel, coronel, brigadeiro, major-brigadeiro e tenente brigadeiro.

<sup>159</sup> HUNTINGTON, Samuel P. **O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre civis e militares**. trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996, p. 27.

intransferível); é, em vez disso uma habilidade intelectual extraordinariamente complexa que requer estudos e treinamentos abrangentes.<sup>160</sup>

**Responsabilidade.** Quando o profissional é considerado como um técnico militante que trabalha em um contexto social e presta um serviço essencial ao funcionamento da sociedade, como o estímulo à saúde, à educação ou à justiça. Já o profissional militar da aviação está diretamente ligado à defesa, transporte e atendimentos sócio-comunitários à sociedade, dentre outras atividades.

**Corporatividade.** Quando os membros dessa profissão têm em comum a sensação de unidade orgânica e de autoconsciência, como um grupo que se difere dos leigos. A unidade e sensação de pertencimento surgem desde a formação em formato de internato, quando permanecem por longos períodos sem sair da caserna, ou por necessidade de atividades de campanha ou pela própria rotina da formação. Neste interim, os laços de amizade e coleguismo são estreitados juntamente com o sentimento de integração – de fazer parte daquele todo - e das responsabilidades profissionais da profissão.

Essa sensação coletiva tem origem na disciplina diuturna e no treinamento indispensável à competência profissional, bem como no vínculo comum de trabalho e na solidariedade com uma responsabilidade social única. O senso de unidade manifesta-se em uma organização profissional que normaliza e aplica os padrões de competência profissional e que estabelece e põe em vigor os padrões de responsabilidade profissional.<sup>161</sup>

O treinamento militar promove essa integração. Uma vez que, durante todo o período de formação dos cadetes, quando participam de alguma atividade militar ou instrução, se deslocam apenas em grupos, “em formatura”, à comando do mais antigo militar presente; assim como também, realizam toda a rotina com a companhia da esquadilha a que foi designado: seja nas refeições, nos treinamentos físicos, nos dormitórios. Na caserna, nada é somente para o indivíduo, tudo é prol da coletividade.

O teste de sua competência profissional é a aplicação de conhecimentos técnicos em um contexto humano. Entretanto, como essa aplicação é regulada por meios econômicos,

[...] o oficial precisa de normas positivas que proclamem suas responsabilidades perante os colegas, subordinados, superiores, e perante o Estado ao qual ele serve. [...] **Seu comportamento na estrutura militar é**

---

<sup>160</sup> Idem, p. 33.

<sup>161</sup> Idem, p. 28.

**governado por uma complexa massa de regulamentos, costumes e tradições;** e na sociedade, é guiado pela consciência de que suas habilitações só podem ser utilizadas para fins aprovados pela sociedade por seu agente político, o Estado.<sup>162</sup>

A “massa de regulamentos, costumes e tradições” que somam as normas positivas dos oficiais em formação dizem respeito à atribuição do “ethos” dos cadetes aviadores na Escola de Aeronáutica. A tríade de características conceituais de Huntington nos auxilia no balizamento da questão “educação militar para o trabalho”. Percebemos que, apesar da aproximação com as características conceituais para o trabalho técnico, a educação para a profissão militar possui uma gama de qualificações, digo especiais e específicas, que visam obter desempenho do cidadão com habilidades técnicas em um contexto humano instável e treinado para o combate.

---

<sup>162</sup> Idem, p. 34.

## 5. DA COMPOSIÇÃO DO “ETHOS” DO OFICIAL AVIADOR

A pesquisa de cunho antropológica e sociológica fornece importantes direcionamentos às investigações sobre a EAer, principalmente ao entender as academias militares como espaços de aprendizado formal sobre a profissão militar. Dessa forma, juntamente com a criação de uma Força Aérea unificada, em 1941, são criados novos aspectos de personalidade. O afastamento da aviação das outras armas diminuiu a necessidade de afirmação de uma identidade própria e permitiu o surgimento, dentro do âmbito da Aeronáutica, de uma nova identidade.

Pretende-se, agora, avaliar os aspectos profissionais do oficial aviador. Como líder, precisa desenvolver habilidades administrativas para tomadas de decisão, e, enquanto aviador, precisa desenvolver habilidades especializadas para o complexo gerenciamento das missões aéreas.

As necessidades atuais pedem que o oficial administre as organizações militares de uma forma semelhante às demais organizações complexas. Dessa forma, ele precisa realizar tarefas administrativas e burocráticas típicas de qualquer administração para que cumpra com eficiência seu papel de diretor da Organização Militar. Para isso, o oficial atua como administrador, desde o início da carreira, recebendo cada vez mais responsabilidade ao longo do tempo. Contudo, precisa entender que os fins de uma Organização Militar são diferentes, por exemplo, de uma empresa privada.

Entretanto, o oficial aviador precisa possuir algumas habilidades especializadas. Ele é quem opera a máquina de guerra de uma Força Aérea, logo é quem exerce o papel de combatente. O piloto militar precisa ter um conhecimento profundo sobre sua máquina, como aerodinâmica e navegação, e também capacidade física para suportar os efeitos fisiológicos do voo. Essas devem ser as habilidades desenvolvidas em todos os aviadores de uma Força Aérea.

No tocante à qualificação rumo à profissionalização das Forças Armadas, Murilo Santos caracterizou cada força de combate, seja ela do mar, da terra ou do ar como inerentes ao conceito enquadrado por Clístenes<sup>163</sup>, em Atenas, onde envolve a problemática patriarcal: de que só idade é garantia de experiência, e a veneração aos patriarcas pode ter projetado o

---

<sup>163</sup> Político grego do século V a.C. que deu continuidade à obra de Sólon e pode também ser considerado um dos pais da democracia.



sistema hierárquico em que se observa a denominada “antiguidade”, e isto é comum às Forças Armadas<sup>164</sup>. O autor utiliza-se desta afirmação para distinguir as diferenças dos três tipos de combatentes, uma vez que cada Força surge em um momento específico da história militar do Brasil<sup>165</sup>, conseqüentemente, gerando específicas características e perfis distintos de combatentes:

O combatente aéreo é absolutamente diferente, embora haja quem o julgue individualista. [...] no entanto, é totalmente dependente de toda uma estrutura que o apóia diretamente e com altíssima responsabilidade. Desde a responsabilidade por sua saúde e de sua tripulação, passando pela alimentação, completando com seu estado psíquico, de identificação essencial e necessária, há de que se acrescentar às equipes de manutenção, meteorologia, informações, controle aéreo e, culminando tudo isto, a felicidade de seu instrumento de combate: o avião.<sup>166</sup>

Embora não seja possível generalizar os aspectos para os aviadores de todas as Forças Aéreas do mundo, já que tais características dependem do contexto social e cultural de cada Nação. Sendo assim, esforçamo-nos em esclarecer os aspectos de identidade, ou *ethos*<sup>167</sup>, dos oficiais aviadores.

O termo *ethos* é “característica comum a um grupo de indivíduos pertencentes a uma mesma sociedade”. A exemplo do que acontece no Exército, Castro identifica *éthos* diferentes para cada uma das sete armas<sup>168</sup>:

Os espíritos das Armas compõem um sistema classificatório que estabelece uma homologia entre as características pessoais exigidas pelas diferentes “missões” (isto é, tarefas) de cada Arma numa situação de combate – as “atividades-fim” – e os diferentes padrões de conduta e personalidade mantidos numa situação de não-combatente, no cotidiano.<sup>169</sup>

Dessa forma, os indivíduos de cada arma seguem padrões de conduta mais ou menos obrigatórios. Devido à dinâmica dos atributos relacionados a cada espírito, não é possível

<sup>164</sup> SANTOS, Murilo. **O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora do Livro, 1991, p.45.

<sup>165</sup> As forças de defesa de meio naval e terrestre no Brasil surgem, sucessivamente com características nacionais e independentes a partir da Independência do Brasil em 1822, com o objetivo de manter a unidade territorial anteriormente conquistada em continuidade com a hegemonia monárquica dos Bragança em terras brasílicas.

<sup>166</sup> SANTOS, Murilo. **O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora do Livro, 1991, p.46.

<sup>167</sup> Significa uma espécie de síntese dos costumes de um povo. Indica, de maneira geral, os traços característicos de um grupo, do ponto de vista social e cultural, que diferencia de outros. Seria assim, um valor de identidade social. In: GUEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

<sup>168</sup> Como o estudo de Celso Castro, em O Espírito Militar, envolveu a caracterização da formação antropológica dos cadetes da Academia das Agulhas Negras em Rezende-RJ, as setes armas, dizem respeito às sete áreas de especialidades a serem escolhidas pelo cadete do Exército Brasileiro: infantaria, engenharia, cavalaria, artilharia, comunicações, material bélico e intendência.

<sup>169</sup> CASTRO, Celso. **O Espírito Militar: Um Estudo de Antropologia Social na Academia das Agulhas Negras**. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 1990, p.59.

definir um quadro fixo de todas as características, porém é possível identificar atributos mais definidos e estáveis. Tal dinâmica permite ainda que os atributos sofram mutações ao longo dos anos.

Para iniciar o estudo do *éthos* do aviador brasileiro, retornamos a 1927 quando foi criada a arma de aviação no Exército. A escolha da arma é um momento de tensão para o cadete, pois é uma opção que acompanha o oficial durante toda a carreira, sem a possibilidade de troca. Castro explica qual deveria ser a principal motivação na hora de escolher a arma:

O impulso para a escolha é visto com “uma paixão”, “algo que vem de dentro”, alguma coisa “que brota de dentro da gente” [...] cada Arma exige determinadas características de conduta e personalidade, devendo o cadete buscar uma congruência entre elas e sua “maneira de ser” ou o seu “desejo de vir-a-ser assim”. Cada arma tem um espírito<sup>170</sup>.

A nova arma, a de aviação, criou nos aviadores um *éthos* próprio, ou seja, uma identidade militar que a diferenciava das demais armas do Exército. Forjaz identificou esses atributos nos aviadores do exército como uma consequência da criação da nova Arma:

Os poucos cadetes que escolhiam essa nova arma tinham que ir para a Escola da Aviação Militar do Campo dos Afonsos, onde permaneciam isolados e perdiam o contato com o Exército. Ali desenvolviam um *éthos* militar diferente, baseado no individualismo, no espírito de aventura e na coragem exacerbada exigidos de futuros pilotos. Queremos com isso sugerir que os cadetes que buscavam a aviação tinham menos apego à disciplina e à obediência, características próprias do espírito militar.<sup>171</sup>

Outra importante ferramenta que veio a acrescentar nesta formação de identidade foram os serviços prestados através do CAM (Correio Aéreo Militar). O perigo dos voos fazia se aproximar o oficial (piloto) e o graduado (mecânico), substituindo a hierarquia entre militares pela supremacia do comprometimento da segurança do voo. A disciplina mais flexível e atitude mais compreensiva diferenciam a Aeronáutica das demais forças:

Nas missões pioneiras do Correio, oficiais de diferentes patentes e até graduados dividiam um único quarto de hotel e, na hora do rancho, repartiam a mesma mesa. A presença constante da morte nutria entre os homens do ar uma camaradagem diferente da fomentada no Exército e na Marinha.<sup>172173</sup>

<sup>170</sup> Idem, p.55.

<sup>171</sup> FORJAZ, Maria Cecília Spina. **As origens da Embraer**. Tempo Social, São Paulo, vol. 17, n. 1, jun. 2005, p. 02.

<sup>172</sup> GODOY, Tânia Regina Pires; CALAZA, Cláudio Passos. **A formação da “pródiga filha alada” de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial**. Revista da UNIFA/Universidade da Força Aérea, v. 26, n. 33 dez., Rio de Janeiro. 2013, p.09.

<sup>173</sup> Uma vez que, tradicionalmente, tanto o rancho quanto o hotel são dividido de acordo com a hierarquia: oficiais e graduados.

Entretanto, é preciso considerar que as manifestações do *ethos* acontecem quando ele está em “jogo”, ou seja, pressupomos que em situações normais cada indivíduo tem sua personalidade própria:

Existem, por exemplo, “papiões” na Infantaria e “raladores” na Intendência – só que, quando a palavra de ordem na Infantaria for “Apaga a gagazeira e patrulha a noite inteira!” e na Intendência for “Com a caneta e o papel a gente não sai do quartel!”, eles têm de juntar suas vozes ao uníssono do grupo.<sup>174</sup>

À guisa de pré-conclusão percebe-se que a identidade deste oficial aviador começa a ser inaugurada desde o cenário anterior à criação da Escola de Aeronáutica: das inovações com o voo de Santos Dumont, passando pelas influências das missões militares estrangeiras de instrução até a criação das primeiras escolas de aviação (EBA, Aviação Naval e Aviação Militar do Exército). A descrição destes pré-requisitos caracteriza a base fundamental para a inauguração de uma nova fase da formação de pilotos militares durante a década de 1940 no Brasil. A 2ª Guerra Mundial propiciou os fundamentos, a estrutura e o entusiasmo para a unificação das forças de aviação já existentes no Brasil e para a continuidade concretizada na formação de oficiais aviadores para o quadro da ativa da FAB.

## 5.1 A CONSTITUIÇÃO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA

Eis a palavra de ordem para a Aeronáutica que ora **enfrenta os mais complexos problemas de organização agravados pelo estado de guerra em cuja órbita o mundo gravita**. É um auxílio para o fim comum dos indivíduos que vivem em associação. O espírito de cooperação exprime a educação de uma coletividade. É ele que facilita o cumprimento dos deveres individuais que assegura o direito de cada um pela compreensão de todos, que nos ensina a zelar pelo que é dos outros como zelamos pelo que é nosso.<sup>175</sup>

---

<sup>174</sup> CASTRO, Celso. **O Espírito Militar**: Um Estudo de Antropologia Social na Academia das Agulhas Negras. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 1990, p.35.

<sup>175</sup> Revista Esquadilha, nº 06/07, 1942. Grifos da autora.

Podemos afirmar que a história do ensino na Aeronáutica inicia-se juntamente com a criação do Ministério da Aeronáutica e o trecho acima reflete as dificuldades organizacionais que a instituição sofreu em seus primeiros anos de formação. Na verdade, o trecho da revista Esquadrilha de 1942 apenas dava continuidade a um cenário já anunciado em finais da década de 1930.

A análise de Mendonça, historiador do INCAER, em seus estudos sobre o período que antecedeu a criação do Ministério da Aeronáutica informa que a formação de oficiais na Escola de Aviação Militar do Exército já era considerada incipiente. Devido ao cenário de industrialização inicial, o país carecia de uma sólida aeronáutica militar: um estudo realizado em 1939, encomendado por Getúlio Vargas ao Capitão Aviador Arnaldo da Câmara Canto, sobre a situação de pessoal, instrução e material da então Escola de Aviação Militar do Exército dizia que se formava um número inferior a 30 aviadores em um período anual.<sup>176</sup>

Ainda menciona que o ministro da Aeronáutica trabalhava com a informação de que, em 1941, cerca de 30 aeroplanos estavam disponíveis para treinamento, pois muitos se encontravam impossibilitados de receber peças para reposição de seus motores. Acrescenta-se a isso a informação de que o parque aeronáutico, “funcionava sem energia elétrica três vezes na semana e, para o mês de agosto de 1939, era esperada a ausência total de eletricidade em suas dependências”.<sup>177</sup> Motta, em sua visão de cadete percebia esse cenário em seu primeiro ano de Campo de Afonsos:

Em pouco tempo, em menos de dois anos, tudo teria de ser recomeçado. Esse material era antiquado e obsoleto. Os aviões que iríamos voar dispunham de equipamentos modernos e diferentes. (fala-se do material e aviões que viriam dos EUA para o Brasil, após tratado de apoio aos EUA durante a 2ª Guerra Mundial.)<sup>178</sup>

Como forma emergencial de resolução do quadro descrito acima, no que tange à necessidade de pessoal militar, contaram com o envio de civis brasileiros para os EUA, a fim

---

<sup>176</sup> Dados fornecidos pelo Livro Histórico da Escola de Aviação Militar (194-a) e pelo Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (1991) indicam que, entre 1930 e 1940, o Campo dos Afonsos formou uma média de 23 aspirantes a oficiais por ano.”

<sup>177</sup> Universidade da Força Aérea. Centro de Memória do Ensino. **Campo dos Afonsos: 100 anos de história da aviação militar brasileira**. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2012, p. 127-128.

<sup>178</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 43.

de se formarem nas escolas de aviação militar norte-americanas.<sup>179</sup> No país, simultaneamente à formação de Oficiais da ativa na EAer, foi cogitada a criação dos Centro de Preparação de Oficiais da Reserva Aeronáutica (CPORAER), localizado na Base Aérea do Galeão regulamentada através da Portaria nº 97, de 20 de agosto de 1942. O quadro abaixo representa o número de oficiais aviadores da Reserva formados durante os anos da 2ª GM:

OFICIAIS AVIADORES DA RESERVA		
ANO	FORMADOS NOS EUA	FORMADOS NO BRASIL
1942	15	17
1943	38	12
1944	123	108
1945	105	43
<b>SOMA</b>	<b>281</b>	<b>180</b>

**Quadro 01**

Oficiais Aviadores da Reserva formados dentre os anos da 2ª GM. Fonte: LAVENÈRE-Wanderley, Nelson Freire. História da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 2ª ed., 1975, p. 220.

Ao total, foram 461 Oficiais Aviadores da Reserva (conhecidos como os Asas Brancas) formados durante os quatro anos de guerra que, somados aos 393<sup>180</sup> Oficiais Aviadores da Ativa formados na EAer durante o mesmo período, constituem um total de 854 oficiais aviadores brasileiros formados no período do conflito internacional.

Neste contexto, a Escola de Aeronáutica ficou com a responsabilidade de formar e capacitar a principal parcela dos aviadores da FAB, formando o pessoal pertencente ao quadro da ativa. Neste aspecto, ensinar jovens a pilotar máquinas de guerra implicou o trabalho de

<sup>179</sup> Depois de selecionados os candidatos (200 bolsas de estudo foram oferecidas), eram inicialmente embarcados para os EUA, depois, à proporção que os centros de instrução brasileiros iam-se organizando, submetiam-se a uma instrução inicial no Brasil, antes de embarcá-los para os EUA. Nos últimos anos da 2ª G.M, recebiam a instrução primária de voo no Brasil, de modo a selecionar àqueles que possuíam inaptidão ao voo. In: LAVENÈRE-Wanderley, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 2ª ed., 1975, p. 220.

<sup>180</sup> LAVENÈRE-Wanderley trabalha com dados de 378 oficiais aviadores da ativa formados na EAer, em contraponto, os dados retirados dos bancos de dados do arquivo da Seção Escolares da Divisão de Ensino da Afa, referentes aos Aspirantes formados durante os 4 anos de guerra nos fornece a quantidade de 393(vide quadro nº X).

incutir valores fundamentais ao desempenho de um piloto militar, que se fez entre outras motivações, com o propósito de defender a soberania nacional.

Segundo Corrêa<sup>181</sup>, nos primórdios do surgimento do Ministério da Aeronáutica, Salgado Filho assumiu uma instituição bastante heterogênea em relação as doutrinas militares e de instrução empregadas nos cursos ministrados bem como um número bastante reduzido de vetores aéreos, estes que se encontravam em condições precárias de conservação. Superar tais aspectos se tornou um dos maiores desafios por parte do Ministro da Aeronáutica e dar ao país ampla capacidade de defesa e poder de fogo suficiente para que a nova Instituição pudesse ser empregada no conflito mais marcante do século XX iria exigir uma ampla reformulação nas práticas adotadas, fossem elas na parte disciplinar militar, de manutenção das aeronaves e, tão importante quanto, na formação de novos cadetes, em maior número e qualidade. As lembranças do então cadete Becker, em maio de 1941, remete-se à sensação em meio ao ambiente de reestruturação:

Sentimos. O cadete sentia a diferença. Não só essa de tratamento, mas acima de tudo a receptividade da Escola de Aeronáutica. Nós chegamos na Escola de Aeronáutica e fomos recebidos com toda alegria, com todas as facilidades, com muita simpatia, com muito pouco, digamos de “militarismo”, entre aspas, mas com muita disciplina adequada para a ocasião e etc.<sup>182</sup>

Os primeiros capítulos do Anteprojeto do Regulamento da EAer esclarece-nos da composição da base regulamentar do ensino na EAer:

Cap. I, Art. 01: A EAer é considerada como organização de Ensino Superior do Ministério da Aeronáutica, destinados à formação de oficiais da Ativa para a Aeronáutica.

Cap. II, Art.4: **Da finalidade do ensino:**

- Aprimorar nos cadetes as morais e outros atributos pessoais indispensáveis ao oficial de Aeronáutica.

- Proporcionar ao cadete cultura fundamental compatível com sua futura situação de oficial, educação militar e conhecimentos profissionais básicos, que lhe dêem mediante constante aprimoramento, capacidade para o exercício das funções correspondentes aos sucessivos graus da escala hierárquica.

Cap. IV, Art. 05: **Da organização do Ensino:** abrange as seguintes categorias de instrução:

<sup>181</sup> CORRÊA, Edison; SALGADO, Maiza. **Salgado Filho, primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

<sup>182</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Projeto Memória**. Os primeiros dias da Escola de Aeronáutica. CD nº 25.

-Fundamental: possui a finalidade de proporcionar ao cadete uma instrução básica em humanidades e ciências, juntamente com conceitos básicos atinentes à sua profissão.

-Especializada: possui por finalidade proporcionar ao cadete cultura e treinamentos profissionais necessários à formação do oficial de Aeronáutica.<sup>183</sup>

-Militar: possui por finalidade proporcionar ao cadete conhecimento e treinamento militar necessários à formação do oficial de Aeronáutica.<sup>184</sup>

As instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica foram designadas pela Portaria n. 90, de 26 de março de 1941, designando o curso completo com duração de três anos cuja parte legal se embasava conforme o regulamento da extinta Escola de Aeronáutica do Exército. Assim sendo, para evitar a interrupção da formação de oficiais aviadores em face da demora e das dificuldades que acarretaria a abertura de inscrições para os candidatos aos 1º e 2º anos de 1941, foram autorizadas as seguintes determinações para a matrícula<sup>185</sup>:

a) 1º ano: para candidatos civis já selecionados em 1941 para o curso de piloto aviador da extinta Escola de Aviação Naval.

b) 2º ano:

- para cadetes do 2º e 3º anos da Escola Militar “mesmo dependentes da cadeira de Química” do 1º ano desta escola”<sup>186</sup>.

- para aspirantes dos 2º e 3º anos da Escola Naval “mesmo dependentes da cadeira de Química do 1º ano desta escola”.

- para tenentes do Quadro de Oficiais da Armada e os Guarda-Marinha.

- para os alunos da Escola de Engenharia do Rio de Janeiro ou Escolas de Engenharia a ela equiparada e os engenheiros diplomados por estas escolas.

c) 3º ano: para cadetes que terminaram com aprovação, em 1940, o 2º ano do Curso de Aviação Militar na Escola de Aeronáutica do Exército.

Destaca-se o número de no máximo 120 candidatos para ocuparem as vagas do primeiro e segundo anos da escola no ano de 1941, dentre cadetes e oficiais da escola militar do Exército, aspirantes e oficiais da escola Naval e civis advindos dos cursos superiores de Engenharia.

Para o ano de 1942, houve uma particularidade com relação aos candidatos civis, aceitando para admissão aqueles concluintes do curso ginásial completo<sup>187</sup>. Os candidatos à

<sup>183</sup> Possuía como abrangência as disciplinas de voo, intendência e demais instruções especializadas.

<sup>184</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica**. s.d., s.p. Grifo da autora.

<sup>185</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 90 de 26 de março de 1941**, “Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica.”, p. 76-77.

matrícula do 2º ano que satisfizessem além das condições padrões do processo de seleção - dentre elas o exame médico - deveriam aprovados no concurso de admissão aferindo conhecimento básico sobre as seguintes disciplinas: Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral e Física, estariam aptos às vagas ofertadas pela EAer daquele ano.

Para garantir a transferência do total de alunos das escolas extintas do Exército e da Marinha, legitimou-se a transferência dos alunos que apresentavam reprovação em determinadas disciplinas. Observa-se que para garantir sua totalidade, aceitou-se a transferência dos alunos que apresentavam reprovação em determinada matéria: “todo aluno terá um ano de tolerância nos estudos, mediante parecer favorável do Diretor de Ensino e aprovação do Diretor de Aeronáutica Militar”.

Posteriormente, em documento datado no mesmo ano, foram reformulados os parâmetros para dependência de disciplinas e aumentaram a margem de tolerância para com aqueles com baixo rendimento escolar:

Art. 95: O Aluno reprovado em qualquer matéria ou matérias terá um ano de tolerância nos estudos, nos termos do art. 77 não havendo a passagem de ano com dependência e, quando reprovado em todas as matérias, de qualquer ano, o aluno será desligado da Escola e não mais poderá renovar matrícula.  
188

Ou seja, havia a segunda chance para aqueles que foram reprovados em disciplinas, no entanto, não passariam para o próximo ano enquanto não demonstrassem êxito na disciplina. Se, depois de um período de um ano não conseguissem mínimo de aprovação, seriam desligados do curso da mesma forma que àqueles que possuísem inaptidão ao voo: “será considerado sem aproveitamento e como tal desde logo cedo desligado o aluno que demonstrar falta de aptidão para a pilotagem, nos termos da seleção dos alunos, constante do Manual de Pilotagem”.<sup>189</sup>

O cadete, durante todo o período do curso, era acompanhado pela sombra do desligamento. Isto porque, aquele que, após conceitos emitidos por seu instrutor, tivesse aproveitamento insuficiente na instrução, era submetido a Conselho de Voo. Tal situação geralmente ocorria quando o aluno não

---

<sup>187</sup> Em 21 de maio de 1949 fora criada a Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena,-MG, para que o ingresso de alunos com nível ginásial de escolaridade adviessem também desta Instituição.

<sup>188</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 198 de 04 de outubro de 1941**, “Dá nova redação a diversos artigos do Regulamento da Ex-Escola de Aeronáutica do Exército.”, p.767.

<sup>189</sup> Idem.



conseguia estar apto ao voo solo, após atingir um limite estabelecido de horas de voo. Em tais situações era praxe o Conselho conceder mais algumas horas para o cadete alcançar o voo solo. Caso este não estivesse em condições para tal, o temido desligamento ocorria. A indisciplina de voo era também objeto de apreciação do Conselho e fator de desligamento da Escola.<sup>190</sup>

Desta forma, embora as características regulamentares para a manutenção dos alunos fossem consideradas amenas, possibilitavam a reprovação em disciplinas<sup>191</sup>, fato justificado pela necessidade de formar pessoal militar da ativa no reduzido período de tempo que o cenário político internacional pedia aos responsáveis pela defesa do país.

O desafio principal dentre os exames sempre foi a aptidão a todos os requisitos para o voo, atividade fim da instituição. Havia a preocupação quanto à formação e construção de um cadete mais preparado para enfrentar desafios que o aproximavam da finalidade de sua existência, o combate. Era do interesse da Força Aérea Brasileira - que havia acabado de surgir como Força Armada independente - que seus militares fossem especializados de modo que o espírito de cooperação, muito exigido no conflito que se desenrolava nos teatros de operações europeu e do Pacífico, norteasse suas atitudes e fizesse com que se aflorassem outros valores, como a coragem, a camaradagem, a moral, a educação, dentre outros tantos, tidos como essenciais para um Oficial de Aeronáutica.

A organização estrutural do ensino se deu meses após a criação do Ministério do Ar através do Decreto-Lei nº 3,730, de 18 de outubro de 1941, que estabeleceu a primeira Organização do Ministério da Aeronáutica com os dizeres: compete à Diretoria de Ensino (DE) tratar das questões relativas à orientação, direção, orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo o que disser respeito ao ensino nas escolas e cursos do Ministério da Aeronáutica.<sup>192</sup> Mais tarde, em dezembro do mesmo ano, o Art. 15. instituiu a Sub-diretoria de Ensino (SDE) como o órgão de tem por objetivo tratar das relações relativas a:

- a) orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo o que disser respeito ao ensino nas Escolas e Cursos do Ministério da Aeronáutica;
- b) orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo o que disser respeito ao ensino nas Escolas e Cursos Cíveis especializados de aeronáutica, públicos ou particulares, autorizados a funcionar no território nacional;

<sup>190</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 291.

<sup>191</sup> Atualmente na Academia da Força Aérea não é permitida a reprovação em disciplinas.

<sup>192</sup> Capítulo IV, Artigo 7º, dispôs sobre as oito diretorias constantes da organização: de Pessoal, de Ensino, de Técnica Aeronáutica, de Obras, de Material, de Rotas Aéreas, de Defesa Anti-Aérea e de Aeronáutica Civil.

**c) estabelecer, em coordenação ao Ministério da Educação e demais órgãos especializados federais, estaduais, ou municipais, uma unidade de doutrina no ensino e difusão dos assuntos ligados à Aeronáutica.**<sup>193</sup>

Observa-se que houve a preocupação por parte do Ministério da Aeronáutica de coordenar a troca de saberes entre a educação militar e os demais reguladores da educação do país: o início do ensino militar aeronáutico no Brasil estabeleceu o interesse de uma ponte com o conhecimento e a experiência do Ministério da Educação. Através do organograma abaixo selecionado, vejamos a constituição estrutural originária da Escola de Aeronáutica:

---

<sup>193</sup> O decreto nº 8.288, de 2 de dezembro de 1941, aprovou o regulamento da Diretoria de Pessoal do Ministério da Aeronáutica (D.P.Aer), a qual absorvia a Subdiretoria de Ensino. Grifo da autora.

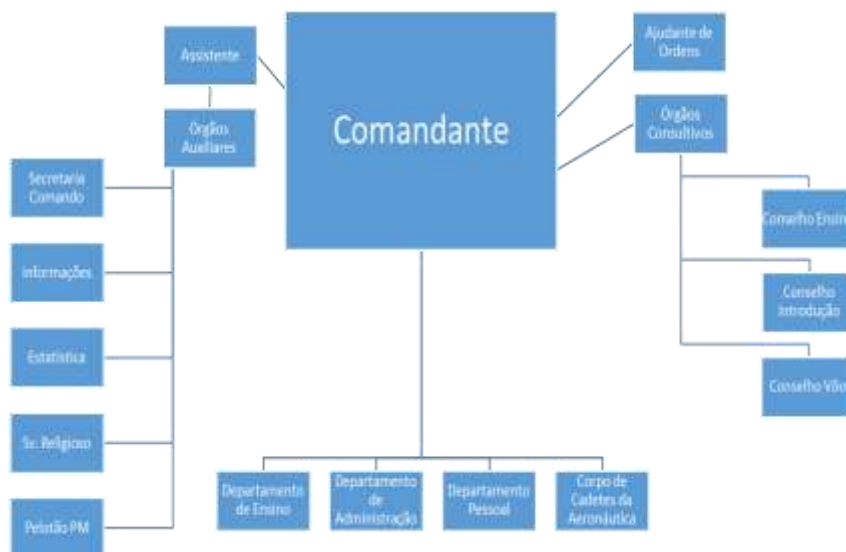


Figura 9

Organograma da constituição da Escola de Aeronáutica. Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 286.

O primeiro a comandar efetivamente a EAer foi o então Ten Cel Henrique Raimundo Dyott Fontenelle<sup>194</sup>, militar advindo da Escola Militar do Realengo. O militar foi transferido em novembro de 1927 da arma de infantaria para a de aviação do Exército, quando recebeu no ano seguinte a patente de capitão.<sup>195</sup>

De acordo com o organograma, a escola era constituída pelo Comando, ao qual se subordinavam os Departamentos de Ensino, Administração e Pessoal, além do Corpo de Cadetes da Aeronáutica. O Comandante era o responsável pelo Ensino e pela administração

<sup>194</sup> Sentou praça em setembro de 1911, onde foi declarado aspirante-a-oficial em abril de 1915.

<sup>195</sup> CPDOC. **Verbetes**. In: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/henrique-raimundo-dyott-fontenelle>. Acesso em 15 out. 2017.

da Escola. Além das atribuições previstas na legislação vigente, competia a ele imprimir, junto às atividades pedagógicas e de instrução, a orientação doutrinária emanada do Alto-Comando da FAB, matricular candidatos, excluir e desligar Cadetes e declarar Aspirante a Oficial aqueles que concluíssem com aproveitamento seus respectivos cursos. Interessa-nos caracterizar as partes da constituição do organograma relacionadas diretamente à formação dos cadetes do ar, são elas: A Divisão de Ensino e o Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

Inserido no capítulo 03 da portaria 326, que versa sobre as “Instruções para o funcionamento da Eaer”, em seu artigo sétimo observamos a caracterização da Divisão de Ensino como sendo o órgão encarregado de assegurar e orientar a execução da instrução na Escola. Anexavam-se à essa Divisão as seguintes secretarias:

- Secretaria do Ensino;
- O Departamento de Voo;
- O Departamento Técnico-Fundamental, e o
- O Corpo de Cadetes do Ar.

A Divisão de Ensino era o órgão encarregado de fazer a maioria das engrenagens deste sistema girarem e que todas as instruções fossem executadas com vistas à elevação do número de jovens a se formar na Escola de Aeronáutica. Conforme observado, era dividida em departamentos, cada qual responsável por uma área de emprego do cadete: o departamento de voo era o responsável por organizar e ministrar todas as atividades relacionadas ao voo, compreendendo a chefia e a seção de operações aéreas. O departamento técnico-fundamental era o responsável por organizar as aulas e assegurar a manutenção de todos os aviões em serviço na escola.

Já ao Corpo de Cadetes cabia ministrar as instruções militares e,

Art. 233: O Corpo de Cadetes da Aeronáutica é o órgão quem tem por finalidade receber, enquadrar e disciplinar os cadetes, assistindo quanto às suas dificuldades.

Art. 234: O Corpo de Cadetes da Aeronáutica tem confiado sob a sua responsabilidade a guarda do Estandarte da Aeronáutica, o qual, em formaturas, será postado à esquerda da bandeira nacional.<sup>196</sup>

Esta divisão se encarregava da recepção, enquadramento e disciplina dos Cadetes, com a responsabilidade de guardar o Estandarte da EAer (Figura 11), onde nas formaturas era colocado à direita da Bandeira Nacional. O Comandante do Corpo de Cadetes, possuía a

<sup>196</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica**. Cap. 04 Art. 10: Da Admissão do Corpo Docente. Cap. 04, Art. 10 s.d., s.p.

subordinação de uma “ajudância” – responsável pelos trâmites burocráticos ligados à vida dos futuros oficiais – e três Esquadrilhas, cada uma responsável por assistir e disciplinar um grupo específico de cadetes. Estas eram divididas pelo ano de ingresso de seus componentes na EAer. Cada esquadrilha era comandada por um Capitão Aviador, os quais eram auxiliados diretamente por oficiais superiores a esta patente.<sup>197</sup>

A união entre Exército e Marinha é lembrada no distintivo militar da Escola de Aeronáutica, na junção entre um troféu de armas e uma âncora, localizados logo abaixo do símbolo da FAB, o gládio alado. As datas contidas no interior da flâmula branca referem-se, respectivamente, à conquista da dirigibilidade dos balões de Santos Dumont (19-X-901), ao primeiro voo do 14 Bis (23-X-1906), à criação da Escola de Aviação Militar do Exército (1919) e da Escola de Aeronáutica (1941). Já a expressão em latim é traduzida por “Coragem, jovem! É assim que se sobe aos céus”.<sup>198</sup>



**Figura 10**

Estandarte da Escola de Aeronáutica. Fonte: Arquivo Histórico do MUSAL.

<sup>197</sup>LAVENÈRE-Wanderley, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 2ª ed., 1975, p. 287.

<sup>198</sup> Idem, p. 230.

O estandarte encontra-se descrito no decreto 16.858, de 17 de outubro de 1944: “retângulo em campo azul celeste debruado de franja ouro, ao alto do qual, em letras douradas se encontra a designação “Escola de Aeronáutica”; ao centro uma águia cor de ouro, de asas abertas, em cujo peito ostenta brasão em fundo vermelho margeado de prata, com o símbolo da Força Aérea Brasileira sob estrela prateada; às garras da águia flâmula branca com a seguinte inscrição: 1919, 19-X-1901, *Macte Animo! Generose puer, sic itur ad astra*, 23-X-1906, 1941; sobre a cauda, em leque, troféu de armas, contendo dois canhões de cor bronze, dois fuzis com baioneta calada e duas lanças prateadas com bandeirolas vermelhas, tendo ao centro losango branco, tudo em sentido cruzado subposto a uma âncora prateada”.

Contudo, a EAer recebeu das forças coirmãs um corpo de oficiais heterogêneo, marcado por diferenças de doutrinação militar e instrução. Do Exército, a EAer herdou as dependências, a maior parte das equipagens e do efetivo, bem como as tradições de um local que, em 1941, já possuía ampla representatividade histórica, posto ter sido palco principal do desenvolvimento aeronáutico dessa instituição, por meio da Escola de Aviação Militar.

Advindo da Escola Militar do Exército, o Ten Brig Ar Refm Rodolfo Becker Reifschneider (anexo I)<sup>199</sup>, relata através do Projeto Memória da Aeronáutica, uma importante descrição dos primeiros dias dos cadetes em 1941: observamos as dificuldades na adequação dos costumes à nova escola e a heterogeneidade na origem dos alunos advindos da Escola de Aviação Militar do Exército, da Escola de Aviação Naval e inclusive de civis que possuíssem cursos na área de exatas em andamento ou já conclusos:

“Nós chegamos na Escola de Aeronáutica e utilizámos ainda o uniforme da Escola Militar, mas sem o espadim, pois tivemos que devolvê-lo. Depois ficamos um tempo andando à paisana mesmo. [...] Em maio de 1941 foi aprovado o plano de uniformes, no entanto até que confeccionassem uniformes para todos, os cadetes advindos da Escola do Realengo andavam à paisana.

[...]

A primeira turma se tornou aspirante em 30 de setembro de 1942, com todas as suas especificidades. Desta forma, foram assim divididas:

Grupo A: era a turma que já estava fazendo Aviação na Escola de Aviação, e aí, incluíram nesse grupo A os civis que já haviam sido diplomados, àqueles que já eram engenheiros.

Grupo B: eram os oriundo da Escola Militar e da Escola Naval e os civis não diplomados, àqueles que eram universitários.

---

<sup>199</sup> Militar com data de praça na Escola Militar de Realengo em 1939 e Aspirante a Oficial Aviador na EAer em 1942. Vide ANEXO I.

Havia àqueles que passavam de ano, porém com dependência em determinada disciplina. Nessa época, tanto na Escola Militar, quanto na Escola Naval, havia promoção de ano com dependência de uma cadeira de ano anterior.

Então 04 companheiros formaram um grupo diferente, que era o grupo dos dependentes. (Grupo C).

Isso trouxe uma união muito grande [...]. Esse grupo todo heterogêneo teria que ser homogêneo. Homogêneo na vontade de defender a pátria, na vontade de ser aviador, na vontade de voar, etc.”<sup>200</sup>

O relato acima vem ao encontro com as informações já anunciadas à respeito da triagem de alunos elencados para as primeiras matrículas na escola, juntamente com o sistema de avaliação e dependências. É importante ressaltar que, embora houvesse a heterogeneidade de influências nas primeiras turmas desses primeiros oficiais, a aviação unia-lhes em nome de um objetivo em comum.

Em contraponto, os alunos oriundos da Escola Naval sofreram algumas dificuldades antes de ingressar na nova Força de Aviação. Em seu livro de memórias, o Brig. Ar João Eduardo Magalhães Motta (vide anexo I), aspirante da turma de 1942 informa sobre a transição entre as Escolas de formação com a experiência daqueles que advieram da Escola Naval:

Os altos escalões da Marinha não viam com bons olhos nossa transferência e o Capitão de Corveta, Comandante do Corpo de Alunos, não fazia segredo disso. [...] O Exército já liberara seus cadetes e estes já se encontravam no Campo dos Afonsos matriculados no 2º ano da Escola de Aeronáutica (o curso seria de 3 anos) e a ponto de iniciar a instrução aérea.<sup>201</sup>

Observa-se que o corpo de oficiais da Escola Naval não estava preparada com a ideia de migração da arma de Aviação Naval para a outra, com integração nacional. No excerto abaixo se observa que a Marinha não via com bons olhos a transição das escolas de formação:

[...] fomos apresentados ao comandante do corpo de alunos. Durante uns 10 ou 15 minutos ouvimos suas palavras cadentes de reprovação à nossa atitude, abandonando as tradições gloriosas da nossa MARINHA (que muito respeitamos), para lançamo-nos a uma aventura em uma nova organização, que não passava de uma arma de apoio!

<sup>200</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Projeto Memória**. Os primeiros dias da Escola de Aeronáutica. CD nº 25.

<sup>201</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 35.

A mentalidade dos oficiais de Marinha demonstra-nos não somente a impugnação, mas a descrença na nova organização enquanto representante da Aviação Nacional, pois como dito no trecho a FAB “não passava de uma arma de apoio”. A situação se justifica na portaria nº 90, de 26 de março de 1941, onde Joaquim Pedro Salgado Filho, 1º Ministro da Aeronáutica, regulamenta a necessidade de urgência quanto ao trato da transferência de alunos originados na Escola Naval:

As Diretorias de Aeronáutica Naval e Militar entrarão em entendimentos, afim de regularizarem com máxima urgência, as questões relativas à transferência de pessoal, de instrutores e material necessários ao ensino da Escola. – Joaquim Pedro Salgado Filho.<sup>202</sup>

A demora na transição definitiva dos alunos da Escola Naval causou certa ansiedade quanto ao dia de adentrar à nova Força Armada de Aviação no Brasil. Fato que a medida emergencial de Salgado Filho efetivou-se no mês seguinte à edição da portaria mencionada acima:

Novos companheiros, novos hábitos, riscos desconhecidos. [...] Quantos conseguiriam realmente adaptar-se? [...] a qualquer momento iríamos ter contato com um ambiente diferente. Finalmente, as portarias ministeriais foram assinadas e nos últimos dias de abril tivemos baixa de ASPIRANTE<sup>203</sup>. [...] A 2 de junho, fomos finalmente aceitos como cadetes na Escola de Aeronáutica.<sup>204</sup>

---

<sup>202</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 90 de 26 de março de 1941**, “Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica.”, p. 80.

<sup>203</sup>Na Escola Naval até os dias atuais os alunos em formação são chamados de Aspirantes, ao ponto que nas Escolas de Formação do Exército e Aeronáutica o Aspirante é aquele que inaugura a fase de transição ao oficialato após a formatura, ou seja, após o término dos estudos de seu curso de formação.

<sup>204</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 36.





**Figura 11**

Os 23 cadetes da Escola Naval transferidos para a Escola de Aeronáutica em 1941. Fonte: MOTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 37.

Motta relembra que pelos idos de maio de 1941 a escola já recebera os primeiros cadetes advindos da Escola Militar do Realengo e a ela “se apresentavam agora os oriundos da Escola Naval, os restantes cadetes da Escola Militar e os seis civis (engenheiros ou estudantes de engenharia), num total de 114 candidatos à nova carreira”. Acrescenta que a essa turma somaram-se mais três oficiais - dois da Marinha e um da reserva do Exército – para compor a primeira turma que iria aprender a voar junto a FAB.<sup>205</sup>

A heterogeneidade de influências relacionadas às escolas de origem de maioria dos cadetes que agora faziam parte da Escola de Aeronáutica proporcionou um atraso na padronização dos uniformes. Àqueles oriundos da Escola Militar do Exército utilizavam o mesmo uniforme, porém sem o espadim<sup>206</sup>. Motta recorda a diferença de uniformes durante o primeiro ano de formação que fora somente formalizado em 1942.

[...] Era uma tremenda mistura de uniformes, Exército e Marinha, sendo que os civis receberam fardas de soldado e, para diferenciá-los, foram-lhe pregados distintivos com 2 traços azuis nos braços. Nesta época os cadetes matriculados no 1º ano já se encontravam na escola e também usavam farda verde-oliva de soldado com um traço no braço.

<sup>205</sup> Idem, p. 39.

<sup>206</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Projeto Memória**. Os primeiros dias da Escola de Aeronáutica. CD nº 25.

[...] Mais tarde, já alojados no Pombal, prédio adaptado para alojamento dos cadetes, também nós de Marinha passamos a usar os uniformes de soldado com dois traços no braço, enquanto aguardávamos os novos uniformes caqui da FORÇA AÉREA. Na realidade, só em 1942, já no terceiro ano, viemos a recebê-lo.<sup>207</sup>

Remete-nos finalmente, caracterizar como fora composto o corpo docente da Escola de Aeronáutica neste contexto de reestruturação da antiga escola de aviação militar do Exército. O Anteprojeto do regulamento conta-nos que o ensino fora ministrado por professores, instrutores chefes, instrutores, auxiliares de instrutor (oficiais), laboratoristas e monitores (suboficiais e sargentos) oriundos, em princípio, das duas escolas de formação para a aviação militar de qual a FAB foi originada.<sup>208</sup> Os instrutores eram uma mistura de ex-aviadores militares, navais e da reserva naval aérea, cada um com seus hábitos, uniformes, palavreados;<sup>209</sup> Desde 1942, a Seleção dos professores civis fora planejada em formato de concurso público de títulos e provas para professores titulados; apresentação de títulos e parecer do conselho de ensino, para os professores admitidos como especialistas temporários.<sup>210</sup>

Verifica-se que a partir de um cenário obsoleto com relação à estrutura e fomentação do ensino na Aeronáutica criou-se um sistema tradicionalmente firme e duradouro composto de bases que até os dias atuais são seguidas á risca na AFA. A responsabilidade em formar pessoal militar da ativa para uma aeronáutica recém-nascida fomentou bases sólidas fundamentadas na origem doutrinária heterogênea composta da herança das escolas Naval e Militar. Através das fontes primárias expostas nos regimentos e depoimentos de cadetes da época possibilitamos a comprovação da composição inicial para o ingresso na EAer até a ordenação de suas primeiras estruturas organizacionais.

<sup>207</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi.** Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 40.

<sup>208</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica.** Cap. 04 Art. 10: Da Admissão do Corpo Docente. s.d., s.p.

<sup>209</sup> Só bem mais tarde a “fraseologia” da instrução veio a padronizar-se, com aproveitamento mesclando Marinha e Exército. Motta relembra que uma das instruções teóricas do 2º ano de sua formação fora ministrada pelo então major do Exército, Humberto de Alencar Castelo Branco, primeiro presidente após 1964. In: MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi.** Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 40.

<sup>210</sup> Origem do formato de admissão de professores temporários para a FAB.

Em complemento à constituição da Escola de Aeronáutica existe um sistema curricular específico para a formação dos primeiros aviadores da FAB, passaremos a qualificá-lo no item que segue.

## 5.2 O SISTEMA CURRICULAR

Em aproximadamente três décadas de existência uma instituição escolar define sua trajetória diante de exposição da sociedade como um todo. Em se tratando da formação de pilotos militares, o cenário histórico em que a escola está inserida influenciou muito sobre as prioridades escolhidas para a definição do perfil do oficial. Desta forma, o currículo escolar, ou como foi chamado na EAer, a ficha de aluno foi a fonte selecionada para revelar a transitoriedade e tendências disciplinares, juntas, traçam o tipo de profissional que a instituição esboçou formar. Em determinados momentos, optou-se por confrontar as informações obtidas nas fichas de alunos com os regimentos e portarias do Ministério da Aeronáutica de modo a se aproximar da veracidade de uma leitura dos fatos.

Em se tratando do estudo do currículo, Saviani esclarece- nos que o termo provém do latim e seu significado “movimento progressivo ou carreira” foi utilizado para indicar uma entidade educativa que denotava uma totalidade estrutural e uma integridade sequencial, constituindo-se num todo unitário. Conclui-se, então, que a ideia de currículo faz-se logo acompanhar pela de ordem (no sentido de sequência interna) e de disciplina (no sentido de coerência estrutural) – como elementos indispensáveis a qualquer curso.<sup>211</sup>

A autora ainda define:

O currículo diz respeito a seleção, sequência e dosagem de conteúdos da cultura a serem desenvolvidos em situações de ensino-aprendizagem compreende conhecimentos, ideias, hábitos, valores, convicções, técnicas, recursos, artefatos, procedimentos, símbolos etc... [...] dispostos em conjuntos de matérias/disciplinas escolares e respectivos programas, com indicações de atividades/experiências para sua consolidação e avaliação.<sup>212</sup>

---

<sup>211</sup> SAVIANI, Nereide. **Saber escolar, currículo e didática: problemas da unidade conteúdo/método no processo pedagógico**. Campinas, SP. Autores associados, 1994. p.24.

<sup>212</sup> SAVIANI, Nereide. **Currículo – Um grande desafio para o professor**. Texto referente à palestra proferida a 05/12/02, no Ciclo de Conferências promovido pela Apeoesp – São Paulo/SP. Publicado em *Revista de Educação*. Nº 16. São Paulo, 2003.

Para tanto, questões referentes ao currículo têm-se constituído frequente interesse da atenção de pesquisadores da área da Educação em geral. Para entendermos a escolha por essa via de informação talvez seja necessário esclarecer o que se compreende pela palavra currículo, tão familiar a todos que transitam em escolas ou estão envolvidos nos sistemas educacionais, como no caso da antiga Escola de Aeronáutica:

À palavra currículo associam-se distintas concepções, que derivam dos diversos modos como a educação é concebida historicamente, bem como das influências teóricas que a afetam e se fazem hegemônicas em um dado momento. Diferentes fatores socioeconômicos, políticos e culturais contribuem, assim, para que currículo venha a ser entendido como:

**(a) os conteúdos a serem ensinados e aprendidos;**

**(b) as experiências de aprendizagem escolares a serem vividas pelos alunos;**

(c) os planos pedagógicos elaborados por professores, escolas e sistemas educacionais;

(d) os objetivos a serem alcançados por meio do processo de ensino;

(e) os processos de avaliação que terminam por influir nos conteúdos e nos procedimentos selecionados nos diferentes graus da escolarização.<sup>213</sup>

Em se tratando das fontes disponíveis relacionadas à EAer, pretende-se ressaltar o que é averiguado nos itens “a” e “b”: os conteúdos a serem ensinados e aprendidos e as experiências de aprendizagens escolares a serem vividas pelos alunos, respectivamente. Ao fazermos a transposição desses conceitos de uma escola civil tradicional para a o habitat de pesquisa em educação militar, o item “a” configura a grade disciplinar contida nas fichas de alunos<sup>214</sup> e o item “b” estabelece as experiências práticas de aprendizagem da atividade fim da EAer, ou seja, as atividades desenvolvidas para o treinamento físico do militar e àquelas para se alcançar o voo.

Percebe-se que pelas definições apresentadas, várias são as concepções existentes que representam diferentes posicionamentos e pontos de vista teóricos em torno do conceito de currículo. Porém, como um todo, podemos afirmar que as discussões sobre currículo abordam diretamente o tema: conteúdos e abordagens acerca do conhecimento escolar. Por isso, é levado em consideração: os procedimentos, assim como também as relações sociais que estão

<sup>213</sup> MOREIRA, A.F.; CANDAU. V. M. Currículo, Conhecimento e Cultura. In: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Indagações sobre currículo: currículo, conhecimento e cultura**. Brasília: MEC, 2007, p. 17-46. (grifos da autora)

<sup>214</sup> Conteúdo similar ao que entendemos pelo histórico do aluno.

dentro do cenário onde os conhecimentos são aprendidos e ensinados, as transformações que desejam que se efetuem nos alunos, os valores que desejam ser forjados e as identidades que desejam ser construídas.

Especificamente, observa-se nas fichas de alunos informações acerca de sua naturalidade, paternidade e maternidade, a característica de sua formação anterior ao acesso à escola militar (se oriundo de meio civil e militar) revelado também por um retrato 3X4 do aluno ao observarmos suas vestes e a gama de disciplinas escolhidas para compor os anos letivos de sua formação. (Vide Anexo I)

É necessário ressaltar que, além do conhecimento científico transmitido em teoria e as atividades de treinamento representadas pela prática desse conhecimento, o objetivo da formação dos cadetes está em forjar líderes combatentes, responsáveis por comandar a própria Instituição. No contexto em que estavam inseridos, em pouco tempo necessitavam do somatório de valores e identidade bem definidas para atingir tal objetivo. Em pesquisa de Demo, porém com a análise de um período histórico posterior ao nosso objeto, a autora caracterizou o currículo da AFA

[...] expressa não apenas a preocupação para com a formação dos futuros Oficiais que irão atuar na Força Aérea, cumprindo um papel de combatente, na defesa do espaço aéreo brasileiro, mas também a necessidade sentida pelo Alto Comando de estar preparando esses Oficiais para atuar administrativamente nas Unidades para as quais irão se destinar, num momento em que não se prioriza a formação operacional, direcionada para uma atuação em combates.<sup>215</sup>

Segundo a pesquisadora, que elencou em sua dissertação o estudo da base curricular da formação de oficiais da FAB em 1970, época da definitiva transição de localidade da escola para Pirassununga-SP, o profissional a ser formado, além de adquirir conhecimentos necessários para exercer a sua atividade fim: voar como combatente aéreo, ele também direcionava suas aptidões para a atividade burocrática da instituição militar. Huntington<sup>216</sup> lembra-nos que “organizações profissionais, são, via de regra, associações ou burocracia”, o

---

<sup>215</sup> DEMO, Mauriceia Aparecida de Oliveira. **A formação de oficiais e as políticas educacionais da Academia da Força Aérea Brasileira**. 2006. 147f. Dissertação. (Mestrado em Educação). Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2006, p.113.

<sup>216</sup> HUNTINGTON, Samuel P. **O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre civis e militares**. trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996, p. 28.

que nos move a elencar a hipótese de que em tempos de paz, o perfil deste profissional faz-se mais burocrata que propriamente combatente.

Embora a sua formação ainda fosse direcionada para a criação de um profissional preparado para a guerra, o rol de características que permearam a formação desses oficiais nos permite estabelecer o contrário? O cenário histórico e o esboço traçado pela pesquisa até agora busca traçar esse caminho. Vejamos o que o conteúdo da aprendizagem nos revelará. De acordo com Sacristán, pesquisador espanhol e estudioso das questões curriculares, “o currículo deve ser visto como um instrumento maleável, servindo como ferramenta para alcançar um determinado objetivo”.<sup>217</sup>

Considerando a análise do currículo à educação em diferentes épocas da escola militar da Aeronáutica, houve variações da sua aplicação em diferentes enfoques nas pesquisas que envolveram a educação militar e tomaram a formação na EAer como base. Sobre a EAer, Demo concluiu que

[...]com as mudanças dos Currículos dos Cursos da EAer, na medida em que identificarmos como certas alterações, ou até mesmo as indefinições destes Currículos, possuem uma direta ligação com o contexto histórico de suas épocas; podemos citar como exemplo, a maneira fora definida a formação dos Oficiais, durante a II Grande Guerra, de forma mais rápida e operacional, e como passou a ser, após o fim desta Guerra, quando se iniciou a trajetória de uma formação mais completa desses Oficiais, porém sem tanta precisão sobre quais impasses enfrentaria sua atuação depois de formado.<sup>218</sup>

No entanto, essa afirmativa enquadra-se em uma análise sem aplicação, uma vez que o trabalho de Demo não apresenta uma análise comparativa fundamentada do tempo histórico mencionado das disciplinas da EAer. A autora baseou suas afirmações em hipóteses e, é justamente essa hipótese uma das lacunas que se pretende preencher com a atual pesquisa.

A composição do regime escolar de uma escola militar se difere quanto à utilização do tempo despendido para fins de aprendizagem, neste caso a instrução ministrada na Escola de

---

<sup>217</sup> SACRISTÁN, Gimeno. **O currículo: uma reflexão sobre a prática**. 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2000.

<sup>218</sup> DEMO, Mauriceia Aparecida de Oliveira. **A formação de oficiais e as políticas educacionais da Academia da Força Aérea Brasileira**. 2006. 147f. Dissertação de Mestrado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2006.

Aeronáutica compreendia um curso completo de três anos<sup>219</sup>. Na formação de um militar inclui uma base curricular complexa composta de disciplinas teóricas fundamentais, disciplinas militares e aquelas especializadas para a atividade fim da formação. Nessa composição, o regime de internato é aquele que mais se adequa à realidade desta formação tendo em vista a continuidade dos estudos e melhor utilização do tempo.

Em se tratando de áreas de aprendizagem, no Cap. III: Da organização do Ensino do Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica consta as seguintes “categorias de instrução”:

1. Fundamental: tinha por finalidade proporcionar ao cadete uma formação básica em humanidades e ciências, juntamente com conceitos básicos inerentes à sua profissão. Trata-se das disciplinas que foram consideradas necessárias ao preparo básico-superior do futuro oficial: Física, Geometria Analítica, Cálculo Diferencial Integral, Eletricidade, Mecânica, Desenho Técnico e Línguas.

2. Especializada ou Aeronáutica: tinha por finalidade proporcionar ao cadete cultura e treinamentos profissionais, necessários à formação do oficial de aeronáutica (voo e instruções especializadas). Trata-se das disciplinas relativas aos assuntos que são necessários ao preparo especializado profissional do futuro oficial, tais como: Aerodinâmica, Teoria do voo, Motores, Navegação, Armamento, Meteorologia, Tecnologia Aeronáutica, Fotografia Aérea, Rádio, Tática e Instrução Prática de Voo.<sup>220</sup>

3. Militar: tinha por finalidade proporcionar ao cadete conhecimento e treinamento militar necessário à formação do oficial de aeronáutica. Trata-se das disciplinas relativas a regulamentos militares, organização de serviços de Aeronáutica do Exército e da Armada, etc.

Esclarece-nos a documentação no capítulo referente à organização geral do ensino de 1944, a existência de uma gama de disciplinas básicas que agrupadas precediam às de nível fundamental, especializada e militar. Era o chamado “Curso Prévio”, que compreendia as

---

<sup>219</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 90 de 26 de março de 1941**, “Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica.”

<sup>220</sup> Por força de padronização da nomenclatura datada a partir de 1950, na composição dos gráficos deste item, consideramos a Instrução Aeronáutica nomeada enquanto Instrução Especializada.

seguintes matérias: Português, Aritmética, Álgebra, Geometria, Trigonometria, Física e Química; e tinha por finalidade preparar o conhecimento do jovem ingressante advindo do ensino ginasial, buscando obter rendimento favorável nas demais disciplinas exigidas pelo curso.

Observa-se que a EAer seguiu à risca a característica de maleabilidade do currículo. Ludwig, em seus estudos sobre análise dos fins educacionais relativos aos cursos de formação oficiais da FAB, já havia salientado que na década de 1940, quando da criação da escola, surgira o chamado “curso prévio”, ministrado durante o primeiro ano de formação do cadete.

O curso se referia ao antigo segundo ciclo colegial vigente no país. Sem êxito em sua derradeira existência de sete anos não consecutivos entre 1943/45/46/47/48/49 e 51, foi cogitada a existência de uma Escola Preparatória para suprir a garantia dos conhecimentos básicos em junção com a doutrina militar. A Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) foi criada em 1949 para ser a continuidade do curso prévio da Escola de Aeronáutica. Foi lá que germinou a ideia de se criar um curso que preparasse convenientemente os futuros cadetes da nova Força Aérea. O contexto mundial era favorável em virtude do vertiginoso crescimento do poder aéreo impulsionado pelas I e II Guerras Mundiais. A nova arma militar, o avião, exigia homens bem treinados para manejá-la e exercia verdadeiro fascínio sobre a juventude.

Observa-se então, que a análise escolhida para observação da existência do Curso Prévio registra a formação inicial em 1943, quando notificamos a existência do curso no histórico das fichas de alunos. Levamos em consideração que os alunos que adentraram à Escola de Aeronáutica em 1941 (segundo o regulamento de mesmo ano), foram os cadetes que terminaram com aprovação 2º ano do Curso de Aviação Militar na Escola de Aeronáutica do Exército em 1940. A justificativa dada pela exclusão da análise se baseia no fato de que, a partir de 1942 foram chamados para a matrícula candidatos civis juntamente com militares. As seguintes disciplinas compunham o curso prévio:



	1943	1945	1946	1947	1948	1949	1951
MATÉRIAS	Aritmética	Português	Português	Português	Aritmética	Aritmética	Aritmética
	Álgebra	Aritmética	Aritmética	Aritmética	Álgebra	Álgebra	Álgebra
	Física	Álgebra	Álgebra	Álgebra	Desenho	Desenho	Desenho
	Geometria	Geometria	Geometria	Geometria	Física	Física	Física
	Trigonometria	Trigonometria	Trigonometria	Trigonometria	Geometria	Geometria	Geometria
	Desenho	Física	Física	Física	Português	Português	Português
	Português	Química	Química	Química	Trigonometria	Trigonometria	Trigonometria
	Higiene	Ordem Unida	Ordem Unida	Ordem Unida	Armamento e Tiro	Armamento e Tiro	Inglês
	Armamento e tiro	Inst. Geral	Inst. Geral	Inst. Geral	Higiene	Higiene	Química
	Ed. Moral e Inst. Geral	Ed. Física	Ed. Física	Ed. Física	Educ. Moral e I. Geral	Educ. Moral e I. Geral	Ed. Moral e Int. Geral
	Ed. Física	Higiene	Higiene	Higiene	Ed. Física	Ed. Física	Higiene
	Exerc. E Comb. Inf.	Armamento	Armamento	Tiro	Exerc. e Comb. Inf.	Exerc. e Comb. Inf.	
				Armamento			

Da mesma forma, Ludwig, o pesquisador que primeiro iniciou as discussões acerca das alterações das estruturas curriculares da AFA, já havia se atentado para alterações registradas em documentos oficiais durante a década de 1950, quando da aprovação de um novo regulamento da EAer,

Em 1952, [...] trouxe em seu bojo os currículos referentes aos cursos de formação de oficiais aviadores e intendententes, respectivamente com três e dois anos de duração. Entretanto, em 1956 ocorreu mudança quanto ao tempo destinado ao curso de formação de oficiais aviadores, o qual passou a ser de quatro anos em vez de três, como anteriormente afixado.<sup>221</sup>

Ocorre que essa data de migração de três para quatro anos pode ser refutada em dois momentos:

1. Segundo o decreto-lei nº 55.799 de 25 de fevereiro de 1965 que salienta que o ensino na EAer passa a ser de quatro anos de duração, “com os dois primeiros anos dedicados à instrução fundamental, e, os dois últimos à Instrução Profissional e a Instrução Militar, permeando todo o curso.”<sup>222</sup>

2. Segundo a leitura das informações contidas nos arquivos da Divisão de Ensino da AFA – o acréscimo do 4º ano no histórico escolar; no tocante a formação do cadete aviador - a mudança definitiva para 4 anos de formação, sem a contabilização do Curso Prévio, se deu somente no ano de 1959. Neste sentido salienta-se uma tendência ao refletir sobre o Curso Prévio, pois, foi muito comum em análises anteriores, contabilizá-lo como sendo o primeiro ano da formação. Consta do Capítulo I: Da organização Geral do ensino de 1949, artigo nº

<sup>221</sup> LUDWIG, Antonio Carlos Will. **Análise dos fins educacionais relativos aos cursos de formação de oficiais relativos aos cursos de formação de oficiais aviadores e intendententes**. Piracicaba -SP: 1981, p.02.

<sup>222</sup> Decreto nº 55. 799 de 24 de fevereiro de 1965. In: p. 288

31: “O ensino na escola de Aeronáutica será ministrado em 04 anos, sendo 01 de curso prévio e 3 de Curso Superior”.

Levando em consideração a origem da primeira fonte de informação: um decreto-lei - o qual a pesquisadora não teve acesso - citado no 5º volume do livro do INCAER, História Geral da Aeronáutica Brasileira; e a contraposição à análise das fichas de alunos contidas no arquivo da Divisão de Ensino, se levarmos em consideração que o aluno seja matriculado em 1956 e declarado aspirante em 1959, a hipótese de Ludwig contrapõe-se com a informação contida nas fichas de alunos.

Retomando à análise da base curricular do ano de 1949, às disciplinas dos departamentos de instrução fundamental, especializado e militar fora atribuído um bônus direcionado para a área de humanidades, nomeado de “cultura geral”. Desta forma, ficaram assim distribuídas nos três anos de formação seguintes ao Curso Prévio<sup>223</sup>:

#### **1º ano:**

Fundamental: Língua Portuguesa, Física, Geometria descritiva, Geometria Analítica, Cálculo Diferencial Integral.

Especializado: Aeronáutica (Aviões, hélices, instrumentos de aviação, motores), Rádio (teoria e Manipulação), Tecnologia Aeronáutica, Navegação Estimada, Voo e Estágio primário.

Militar: Armamento e tiro, Educação Física, Educação Moral e Instrução Geral. Higiene militar e Socorro; Aplicação dos regulamentos militares, Direção de Viaturas e panes principais.

Cultura Geral: Conferências sobre assuntos de cultura geral, inclusive sociologia, filosofia e psicologia.

#### **2º ano:**

Fundamental: Língua Portuguesa, Direito Público e Constitucional, Química, Mecânica, Eletricidade e Desenho.

Especializado: Aeronáutica e Teoria do Avião, Teoria do Motor, Higiene e Fisiologia do Aviador, Rádio (teoria e aplicação da navegação aérea), Voo, Estágio Básico e Voo por Instrumentos.

---

<sup>223</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 83 de 19 de abril de 1949**, “Dá nova organização, em caráter provisório, ao ensino nos Cursos que funcionarão que funcionamento na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos.”

Militar: Educação Física, Educação Moral e Educação Geral, Topografia, Exercícios de Combate de infantaria, Aplicação dos Regulamentos administrativos, Visita a corpos de tropa.  
Cultura Geral: Conferências sobre assuntos de cultura geral.

### **3º ano:**

Fundamental: Língua Portuguesa, Balística, Inglês, Direito Internacional e Aeronáutico, Direito Penal e Processual Militar; Navegação astronômica precedida de Trigonometria esférica.

Especializado: Armamento de Aviação Tiro e Bombardeio; Informação Fotográfica, Noções de Metalurgia, Meteorologia, Manutenção de aviões e motores, Voo, Estágio Avançado e Voo por instrumentos.

Militar: Educação Física, Defesa Anti-Aérea, Organização e emprego das Forças Militares; Forças Aéreas, Forças Terrestres e Navais; Aplicação dos regulamentos militares e administrativos (estágios e manobras) e Visita a uma base aérea operacional.

Cultura Geral: Conferências sobre assuntos de cultura geral.

As informações acima foram obtidas através de uma extração de dados da base curricular expedida em portaria em “caráter provisório” em 1949. Percebe-se que a EAer não havia conseguido estruturar uma unidade de currículo, ou seja, o perfil do cadete aviador continuava em constante modificação. Contudo, podemos tomar para caracterização do perfil em questão.

As disciplinas priorizadas na divisão fundamental de ensino são aquelas que envolvem o ensino prioritário da língua vernácula, o ensino de conceitos estruturais da matemática, ciências e Direito.

No 3º ano de curso acrescentou-se a disciplina de inglês, o que era uma novidade para a época. A ampliação do programa de ensino em termos aeronáuticos veio com a expansão da guerra aérea e as próprias experiências alcançadas com a criação da FAB, aproximando cada vez mais o cadete da aeronave e da sua atividade fim, o emprego em combate, aprimorando cada vez mais suas capacidades e adestrando-o com as mais diversas situações exigidas na guerra.

A divisão especializada visa priorizar aquelas disciplinas destinadas à prática da atividade fim da escola: o voo. É por isso que o currículo inicial, de 1941, também nomeou esse departamento de aeronáutico.

Já a divisão militar visava priorizar as atividades para a formação do profissional militar: os quais enquadram o treinamento físico, o treinamento para campanhas militares, o conhecimento dos regulamentos militares e a sua aplicação.

Desta forma, tanto no departamento especializado quanto no militar as disciplinas são caracterizadas pela teoria aliada à prática do conhecimento proferido. Com isso contamos com 2/3 da base curricular da formação do cadete aviador em finais da década de 1940, com conhecimentos destinados à prática da profissão, seja enquanto militar, seja enquanto aviador.

As impressões do cadete Motta mais uma vez nos auxilia na análise da caracterização de uma base curricular diversa:

Nossas aulas não eram sempre as mesmas, pois os currículos anteriores diferiam. Alguns assistiam aulas de mecânica, outros de cálculo, outros ainda de física e química. Os de Marinha já haviam estudado navegação, mas faltavam-lhe a parte aérea; os demais, nem isso. Teríamos de chegar ao fim do ano (teoricamente do 2º ano) com a parte teórica padronizada e com a mesma instrução de voo.

[...] as diferenças dos conhecimentos teóricos diminuía a cada dia. Formávamos o maior contingente de pilotos solados em um mesmo ano no BRASIL e éramos os primeiros a fazê-lo na recém criada FORÇA AÉREA.<sup>224</sup>

Percebe-se também que tratavam o conhecimento de cultura geral como algo extracurricular, mesmo que não consigamos mensurar a carga horária destinada a cada disciplina do currículo. Outro fator importante foi a inserção da língua inglesa no último ano de instrução.

Motta registrou seu parecer - sobre umas das disciplinas ministradas no 2º ano - ministrada por um professor, então major do exército: Humberto de Alencar Castelo Branco<sup>225</sup>:

A parte teórica do curso era agora igual para a turma inteira; a parte básica de nossa formação fora padronizada no ano anterior.[...] A instrução militar tinha uma cadeira chamada “Emprego das Forças Terrestres”; [...] de modo geral ninguém suportava as aulas e era um sacrifício ficar sentado horas ouvindo coisas que em absoluto não nos interessavam; hoje me pergunto se, realmente, aquele tempo era bem empregado. Não me lembro de haver usado

<sup>224</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 44.

<sup>225</sup> Primeiro presidente militar após 1964.

nada do que me foi transmitido; **se a ideia era de um conhecimento geral e ampliado**, poderia ter sido dada de maneira mais atraente e amena.

Observa-se o interesse da permanência no currículo do conhecimento sobre as bases de outras áreas das Forças Armadas: naval e terrestre, muito embora a metodologia de aplicação desta “ideia de um conhecimento geral e ampliado” tenha se mostrado sem êxito e aplicabilidade do dia a dia do cadete.

A respeito da evolução e transformação constante que se faz necessária nos currículos de acordo com cada período histórico, o objetivo principal deste capítulo firmou-se a partir das mudanças curriculares. Não podemos perder de vista que os dados também relacionam-se com a rápida mudança dos contextos histórico-político e social vivido pelo país neste período de tempo.

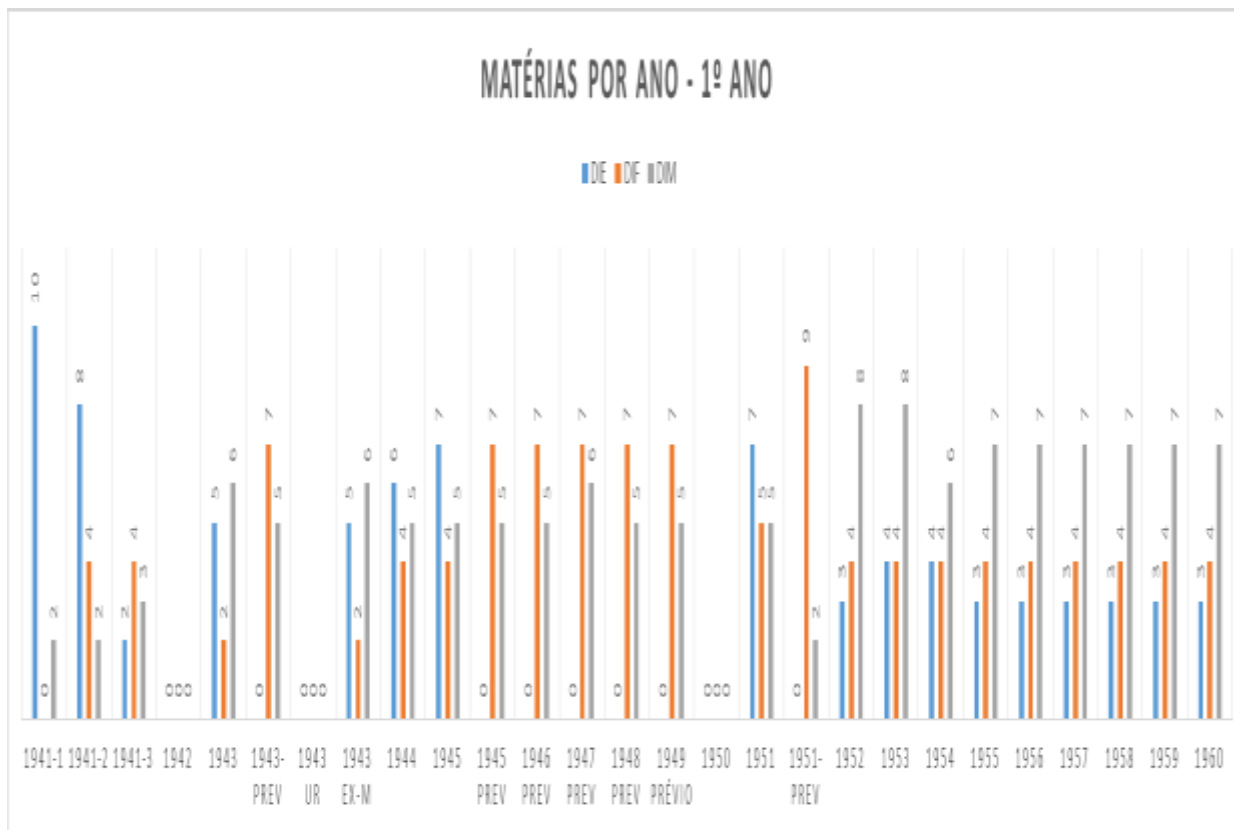
Os dois gráficos abaixo foram construídos com o intuito de comparação. Chamado de “Matérias por ano”, dizem respeito ao rol de disciplinas contidas na divisão de instrução especializada ou aeronáutica (DIE), na divisão de instrução fundamental (DIF) e na divisão de instrução militar (DIM), sucessivamente referentes ao 1º e 4º anos de formação, do período compreendido entre 1941 e 1960.

Os gráficos foram elaborados com as informações curriculares contidas nas fichas de alunos dos cadetes registrados no arquivo da Seção de Serviços Escolares da Divisão de Ensino da AFA. As informações contidas na fonte permite-nos elaborar a síntese dos dados baseado na data de início do curso de formação.<sup>226</sup> Partimos do pressuposto de que, para a formação do cadete guerreiro, a área que deveria prevalecer dentre os anos de formação seriam as pertencentes às divisões especializada e militar, em detrimento à fundamental, considerada mais acadêmica e com menos fundamentação teórica para a arte da guerra. Confirma-se a hipótese de que, até o término do cenário de conflito mundial em 1945, durante o primeiro ano de formação da instrução dos cadetes, a maioria das disciplinas contempladas na formação fazia parte da Divisão de Instrução Especializada ou Aeronáutica, ou seja, àquelas de caráter exclusivamente prático e técnico.

---

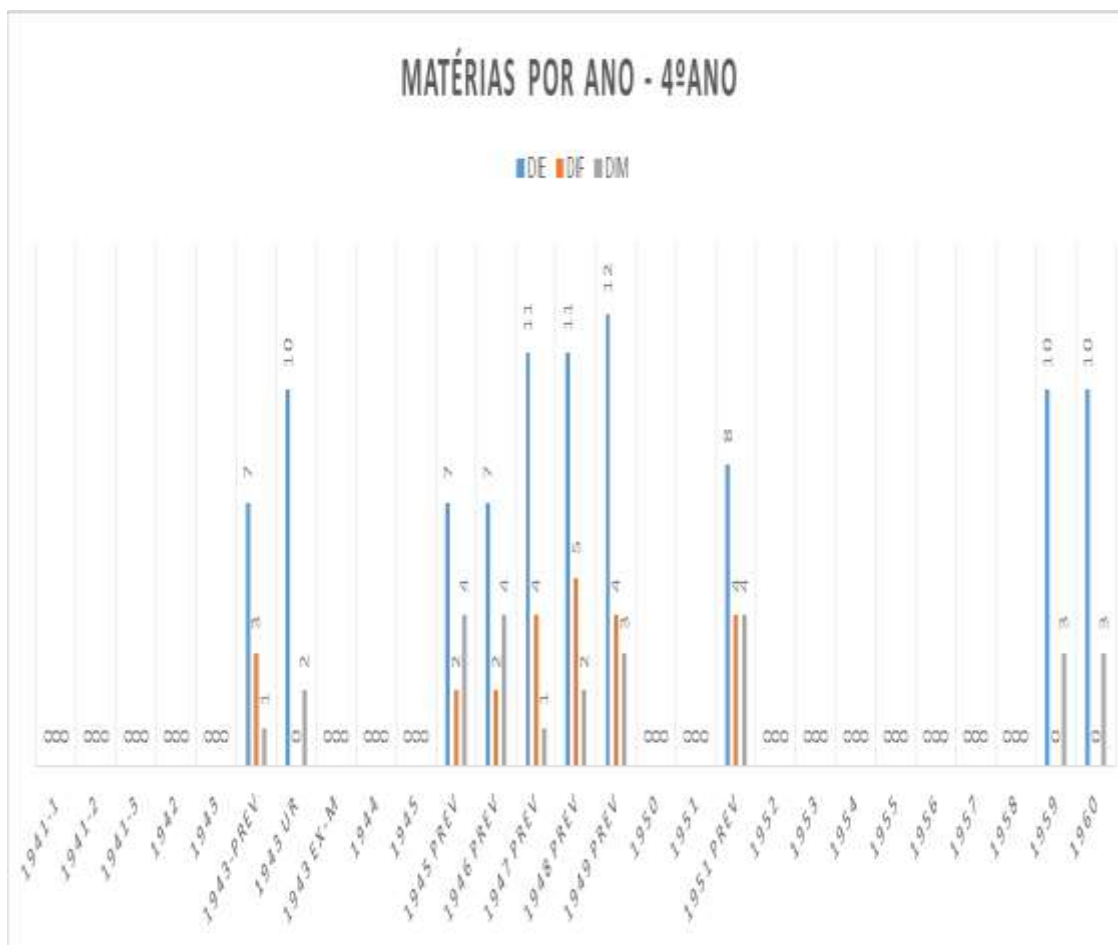
<sup>226</sup> Desta forma, a leitura se faz através das turmas que iniciaram os estudos a partir de 1942, e não que concluíram nestes anos. O raciocínio para acadêmicos do meio militar é vicioso em tomarmos como base de raciocínio o ano de conclusão do curso, neste caso, a leitura das informações é necessária de forma inversa.

GRÁFICO 01



Dentre os anos pós 2º GM, a contar de 1946 a 1949, imperou-se as disciplinas da área de departamento fundamental e militar. Isso nos leva a pensar que houve inexistência de disciplinas especializadas no curso de formação, o que não é verdade. Isso se explica pelo fato que, no período em questão, as disciplinas especializadas ficaram sob a responsabilidade exclusiva do departamento de voo, que registravam o rendimento dos cadetes em fichas de aluno específicas, onde a pesquisadora não teve acesso: as chamadas fichas de voo. A partir de 1951 o conteúdo das fichas de voo voltam à fazer parte do conteúdo curricular da Divisão de Ensino, por isso, novamente o gráfico volta a mostrar seu registro, cujo resultado é o predomínio das disciplinas militares até 1960. Convém apontarmos para o ano de 1950 de ambos os gráficos: não possuem dados, pois, no arquivo pesquisado a caixa de fichas de alunos deste ano não existia.

GRÁFICO 02



Já a disponibilização das disciplinas das três áreas referentes ao 4º ano do período revela grandes lacunas na formação, mesmo se contabilizarmos o 1º ano enquanto curso prévio:

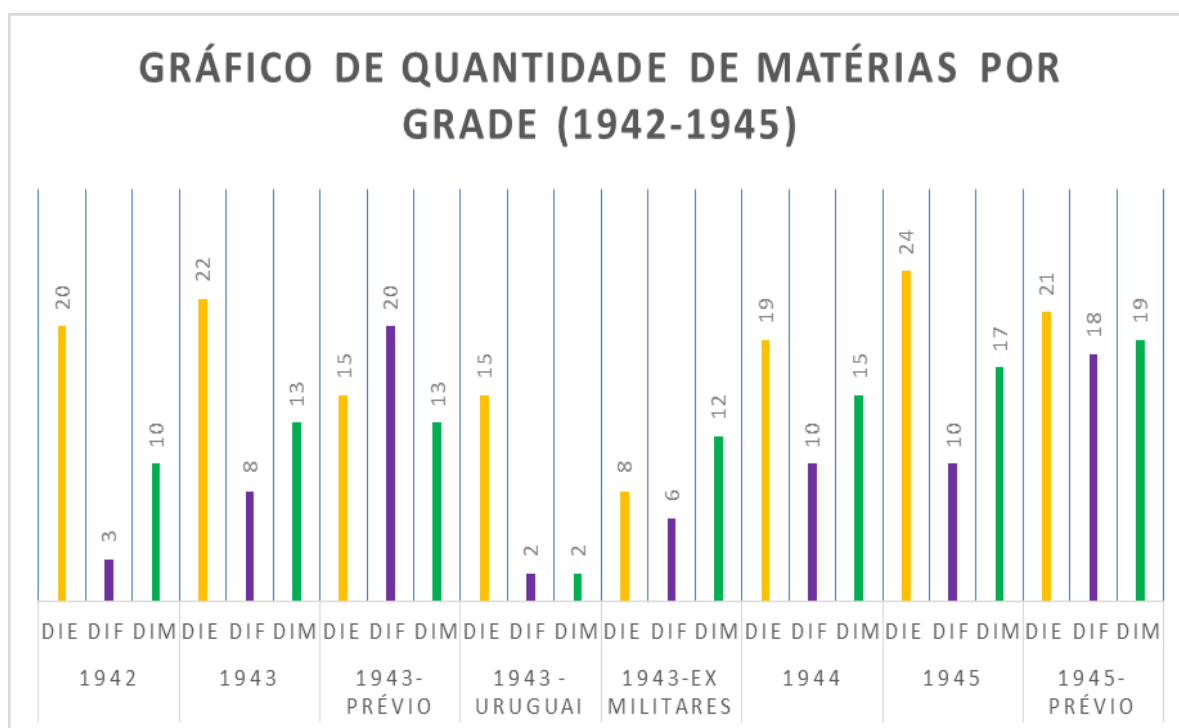
- 1941-1942: 3 anos de formação.
- 1943: 4 anos de formação.
- 1944- 1945: 3 anos de formação.
- 1945 –1949: 4 anos de formação.
- 1950: caixa inexistente.
- 1951: 4 anos de formação.
- 1952-58: 3 anos de formação
- 1959 em diante: 4 anos de formação.

A oscilação da existência do 4º ano de formação representa a descontinuidade da base curricular da EAer nos últimos anos de conflito internacional e após 1951, quando iniciamos

um longo período de ausência da iminência de conflitos para o combate. Os dados restantes, que nos permitem tecer uma reflexão, representa o predomínio das disciplinas da divisão especializada nos últimos anos de formação, principalmente de 1945-1949, período em que elas praticamente inexistem na representação do 1ºano. (Vide gráfico 01)

A próxima comparação nos auxiliará a refutar ou continuar com a premissa da hipótese inicial. Desta vez, o período escolhido pelas áreas do currículo está representado de forma mais abrangente, ou seja, por períodos. No gráfico 03: de 1942-45 e no gráfico 04: de 1946-49.

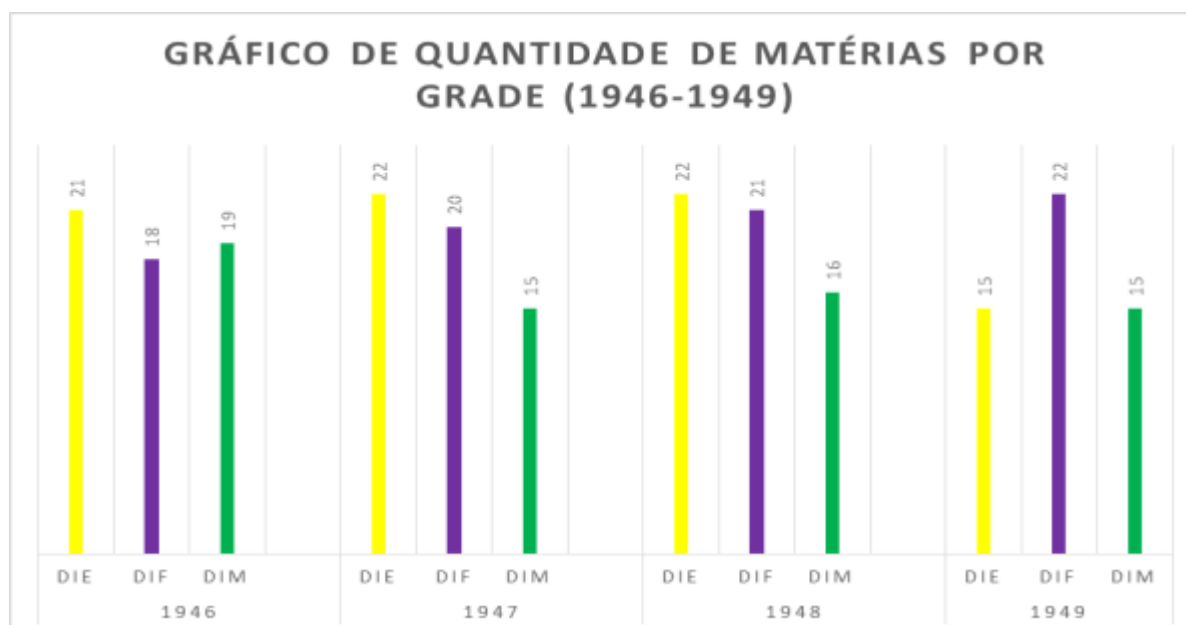
GRÁFICO 03



O gráfico 03 representa o predomínio das disciplinas especializadas, com exceção do ano de 1943 cuja especificidade fomenta-se em 3 currículos a serem classificados: aqueles que realizaram o curso prévio, aqueles que receberam estrangeiros advindos do Uruguai para compor a turma, assim como também aqueles que possuíam militares de reserva se atualizando nas especialidades aeronáuticas. Esse período vai de encontro com as demandas emergenciais de formação de pilotos aviadores para contribuir com o cenário de 2ª GM.



GRÁFICO 04



As informações do gráfico 04 permite-nos avaliar o cenário compreendido entre 1946 a 1950. Neste interim, as disciplinas da área especializada mantêm-se predominantes até 1948, quando na grade disciplinar do ano de 1949 opta-se pelo crescimento da área fundamental, num total de 22 matérias. Esses dados, a priori, faz-nos concluir que, através da análise das disciplinas que totalizavam a base curricular aos finais da década de 40, a Escola de Aeronáutica permitiu um decréscimo das instruções da aérea especializada. No entanto, ao analisarmos o perfil de disciplinas por ano da formação, aferimos que estas foram condensadas nos dois últimos anos da formação.

Ao término da década de 1950 a formação profissional dos cadetes foi nutrida pela maioria de conhecimentos integrados à formação fundamental do aluno. A divisão de instrução condensou o conhecimento na área de exatas e militares, deixando a especialização técnica somente para os anos finais da formação. Iniciou-se, assim uma nova fase do perfil do oficial aviador, mais pretensa à aproximação do currículo do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), com o aumento das disciplinas técnicas e exatas, inaugurou a fase

tecnicista da EAer, principalmente após a sua gradativa transferência para Pirassununga, a partir da década de 1970.<sup>227</sup>

Em complemento à análise quantitativa, apresenta-se o quadro 03, composto pelo do fluxo de cadetes que passaram pela formação na EAer acompanhado dos motivos que porventura puderam causar o desligamento da escola. Nele aparecem os alunos matriculados, aqueles que concluíram a formação, chamados de “aspirantes”, aqueles que deixaram a escola pelos seguintes motivos:

- por deficiência nas disciplinas de voo (conselho de voo);
- por deficiência das disciplinas teóricas;
- por mal comportamento;
- por vontade própria (a pedido);
- por tratamento de saúde ou, por morte.

O quadro possibilita-nos acompanhar o aumento do número de matriculados desde a criação da EAer até 1945. O término do conflito mundial repercutiu no decréscimo dos alunos matriculados, e, decréscimo considerável de aspirantes (do número de 131 em 1945 a 54 em 1950) representado pelo período de tempo entre 1946 e 1950.

	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MATRICULADOS	10	100	126	144	276	181	124	163	185	90
ASPIRANTES	9	76	94	92	131	109	79	72	72	54
CONSELHO DE VÔO	0	19	15	24	89	43	21	16	18	11
CONSELHO DE ENSINO	0	1	7	20	37	11	10	42	65	13
CONSELHO DISCIPLINAR	0	0	1	0	1	0	0	4	6	4
A PEDIDO	0	2	2	6	12	5	5	8	16	5
FALECIMENTO	1	2	7	3	4	9	2	4	2	1
SAÚDE	0	0	0	0	2	4	7	17	6	2

<sup>227</sup> As obras de Gualazzi e de Ludwig citadas neste trabalho dizem respeito à formação do oficial aviador nas décadas de 1970 e 1980 na Academia da Força Aérea em Pirassununga –SP.

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
MATRICULADOS	154	78	64	174	189	132	105	92	131	112
ASPIRANTES	70	34	50	103	85	60	46	51	54	73
CONSELHO DE VÔO	23	13	7	42	73	45	44	34	68	31
CONSELHO DE ENSINO	51	23	2	9	10	9	0	0	3	0
CONSELHO DISCIPLINAR	1	1	0	3	0	2	2	1	2	2
A PEDIDO	5	3	3	17	14	11	10	5	2	2
FALECIMENTO	2	0	0	1	3	1	1	1	1	1
SAÚDE	2	4	2	2	4	3	2	0	0	3

### Quadro 03

Reprodução dos dados quantitativos sobre os cadetes que frequentaram a EAer durante as décadas de 1940 e 1950. Fonte: Extraído do relatório quantitativo disciplinar da Escola de Aeronáutica. (Arquivo SSE- Divisão de Ensino)

A base de dados que embasou a análise disciplinar da formação do cadete aviador entre 1941 a 1960 encontra-se apurada, o que permitirá futuras considerações acerca das alterações nas grades de instruções e da maleabilidade entre as áreas de formação (fundamental, militar e especializada), assim como também possíveis distinções na análise do perfil do oficial aviador que a Escola de Aeronáutica pretendeu formar no decorrer do envolvimento da Aeronáutica com as demandas externas e internas de conflito.

Percebeu-se que a formação do cadete aviador a partir da criação da EAer seguiu a tendência de aumento da formação de pessoal da ativa, influenciada pelo aumento do aparelhamento aéreo da Aeronáutica recém criada, patrocinado pelos Estados Unidos e estimulado pela participação do Brasil como aliado durante a 2ª GM. Esse cenário repercutiu no currículo desenvolvido para a formação do cadete aviador, uma vez que, a tendência pelas disciplinas especializadas e militares em detrimento às de base fundamentais indicam a escolha pelo perfil do piloto militar apto para as missões de combate que poderiam vir a ocorrer. Prevaleceu, neste período, a formação para a arte da guerra.

### 5.3 A EXPERIÊNCIA PRÁTICA DA APRENDIZAGEM

Se puderes conservar a tua calma quando todos em torno de ti desnorream e te culparem;  
 Se puderes confiar em ti mesmo quando todos os homens de ti duvidarem, mas também tolerar a dúvida deles;  
 [...]  
 Se puderes sonhar, sem deixares vencer pelos teus sonhos;  
 Se puderes pensar, sem resumires no pensamento o teu único objetivo;  
 Se puderes aceitar o Triunfo e o Fracasso se as distinções que os separam;  
 [...]  
 Se puderes estimular o teu coração, nervos e músculos, a te servirem, mesmo depois que eles se tiverem esgotado, e assim resistires quando nada mais sobrar da tua energia, exceto a vontade que exclama: Resiste;  
 [...]  
 O mundo será teu e tudo o que nele contém e, que é mais ainda, serás um homem, meu filho.<sup>228</sup>

O excerto acima, escolhido pelo primeiro Comandante da Escola de Aeronáutica, foi visto como fonte de estímulo aos cadetes durante o período de formação. Os três anos que passavam em regime de internato no interior da escola modificavam inteiramente o jovem até então sonhador antes adentrá-la. A parede de azulejos de cor azul enfeitada com esses dizeres permeia o antigo prédio do Corpo de Cadetes no Campo dos Afonsos até os dias atuais e permanece como símbolo da tradição na formação acadêmica aeronáutica.

Na sessão abaixo, o tópico da revista Esquadrilha descreve, através das imagens, a rotina dos cadetes, à saber:

- à caminho para a instrução de voo.
- na pista em espera para a instrução de voo.
- em instrução em sala de aula.
- em marcha para o rancho.<sup>229</sup>
- em deslocamento para a instrução de Educação Física.

---

<sup>228</sup> Sobre o poema “Se”, considerado a síntese do que se deve buscar o cadete em sua carreira militar, símbolo do comando do Brig Ar Fontenelle, primeiro comandante que forjou as tradições da criação da Escola, deixou escrito em uma parede de azulejos, de autoria do poeta inglês Rudyard Kipling, que recebeu o Prêmio Nobel em 1907.

<sup>229</sup> Segundo o linguajar militar, rancho significa o local onde se servem as refeições.



**Figura 12:**

“Como vivem os cadetes do ar”. Cenas da rotina da EAer. *Fonte: Revista Esquadilha. Nº 02, ano II, maio de 1942, p.28-29.*

Com a análise de uma amostra do currículo da EAer, esboçamos a transposição dos conceitos de uma escola civil tradicional para o habitat de pesquisa em educação militar, dessa forma configurou-se a grade disciplinar contida nas fichas de alunos. A partir de agora, estabeleceremos as experiências práticas de aprendizagem para a atividade fim da EAer, ou seja, as atividades desenvolvidas para o treinamento físico do militar e àquelas destinadas para se alcançar o voo.

O Programa Geral de Instrução da Escola foi redigido em 1944, e previa estabelecer qual a soma de conhecimentos e quais treinamentos de voo o cadete devia ter ao concluir o curso, levando em conta as funções que um oficial aviador desempenharia nas unidades pós-aspirantado. Na portaria de mesmo ano, no capítulo que se refere a “Orientação Geral para execução da instrução” observa-se a preocupação da Instituição com os objetivos a serem atingidos com as atividades práticas de ensino:

O programa geral deverá também estabelecer os **objetivos a atingir em cada matéria** nas diferentes fases da instrução, e ser organizado de maneira tal, que os cadetes disponham dos **conhecimentos teórico-práticos necessários à realização do vôo antes de que eles os precisem aplicar.**<sup>230</sup>

<sup>230</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 326 de 05 de outubro de 1944**, “Aprova as instruções sobre o funcionamento da Escola de Aeronáutica”, Cap. 5, p. 593. Grifos da autora.

Esse programa levava em consideração as funções que um Oficial Aviador da época iria assumir em sua vida pós-formado. Também definia-se quais conhecimentos os cadetes deveriam aferir antes de se iniciarem as instruções:



**Figura 13**

Instruções aos futuros Oficiais da FAB. Fonte: Revista Esquadilha Fevereiro 1942 p.34.

Para isso desenvolviam-se as atividades em torno do voo desde o aparato teórico à prática exaustiva de conteúdos, em se tratando da atividade de risco que a prática aérea envolve. No dia a dia, o cadete de aeronáutica da década de 1940 estava em dividir suas atenções seja para estudar para o voo ou voar:

[...] Ao chegarmos, fomos divididos em duas turmas: uma teria instrução de vôo enquanto a outra assistiria as aulas: das 08:00 às 10:00 horas. De 10:00 às 12:00hs invertia-se o programa. Na parte da tarde somente aulas.

[...] voávamos pela manhã; à tarde tínhamos aulas, exercícios práticos e o famoso PAM (Pavilhão de Aero técnica Militar).

[...] onde nos era ensinados os segredos do material aéreo: hélices, motores, estruturas, sistemas elétrico e hidráulico. Bombas, metralhadoras e visores.<sup>231</sup>

Abaixo se observa cenas da rotina da Escola de Aeronáutica, onde após o término das aulas o Corpo de Cadetes se deslocava para o rancho onde efetuavam as refeições. Em concomitância, o documentário O Segredo das Asas, informa-nos que “ao meio-dia havia uma

<sup>231</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 40, 43.

pausa em toda essa atividade, pois era a hora do almoço. Depois do almoço, há um pequeno repouso e em seguir continuavam as atividades.”<sup>232</sup>



**Figura 14**

Deslocamento em direção ao rancho. Fonte: Revista Esquadilha Setembro – Outubro de 1942 p. 33.

Na subdivisão chamada de Pavilhão de Aero técnica Militar (PAM), o futuro oficial aviador possui em sua grade de conhecimentos técnicos como estudo do avião, o motor e seus instrumentos, através dele, estimava-se absorver os maiores rendimentos nas múltiplas funções militares e, assim, adquirirem aptidão a qualquer oficina de materiais aeronáuticos.

As aulas do PAM eram ministradas durante todo o dia em várias turmas de cadetes. Era nesse pavilhão que o futuro oficial estudava o avião, seu motor e seus instrumentos, para deles retirar o maior rendimento nas várias missões militares que mais tarde lhe fossem solicitadas. Ficava também o cadete apto a dirigir qualquer oficina de material aeronáutico. Através da análise do documentário, observa-se que no PAM as instruções eram ministradas todos os dias, onde se encontrava a divisão dos cadetes em grupos. As aulas aconteciam em várias seções, a saber:

<sup>232</sup> Cinemateca Brasileira. O Segredo das Asas (1944). In: <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=ID=013509&format=detailed.pft#1>. Acesso em 13/11/2016.

1. Seção de Educação Física: a atividade física era vista como parte fundamental para o melhor desempenho dos alunos nas tarefas; Como parte primordial para manutenção do bom estado físico dos alunos, a escola era dotada de uma seção de Educação Física que preparava o cadete para enfrentar todos os esforços que lhe eram solicitados enquanto piloto militar. A instrução era ministrada em pequenas turmas, obedecendo a agrupamentos homogêneos.

O departamento de educação física era responsável pela formação do cadete e dos instrutores dessa especialidade. Na época é possível se observar uma grande preocupação por parte da Escola e dos cadetes quanto ao desenvolvimento físico e da prática esportiva, como podemos observar no excerto:

As competições esportivas possuem um alcance social muito grande, porque elas fazem despertar na juventude a necessidade de cada rapaz sacrificar a sua individualidade e o seu triunfo pessoal para assegurar a vitória do grupo, o bom êxito coletivo.<sup>233</sup>

Desta forma, o piloto militar foi considerado um homem de físico resistente:

Em poucos segundos pode passar de 500 metros a 200, numa demonstração perfeita de elasticidade orgânica. E nesse mudar continuo de atitude e direção, ele executa um número considerável de arrojadas acrobacias. [...] O seu corpo, por exemplo, passa por diversas posições: por cima da cabeça, lateralmente, por baixo e, às vezes (quando se erra a manobra)... fora da cabeça.

[...] Enfim, é o aviador um verdadeiro acrobata do espaço, em luta constante com seus grandes adversários: ora um piloto inimigo que surge, ora a bateria antiaérea, e ora, como mais comumente acontece: a força centrífuga, a gravidade, a pressão, a temperatura e outras forças naturais.<sup>234</sup>

Quanto à formação do cadete, a parte física era valorizada não só para a manutenção do condicionamento do militar, mas também para o desenvolvimento de características essenciais ao combate e o desempenho de suas atribuições como líder de uma Força Aérea em ascendência. A mentalidade envolvia o desenvolvimento de suas habilidades do piloto militar e seu emprego quando envolvido em conflitos.

Torna-se, pois, imprescindível, a um bom piloto militar, a posse inestimável de um físico resistente e bem nutrido, dotado de ótimo aparelho circulatório e respiratório, bem como de músculos robustos e sadios, afim de agirem como um colchão protetor de veias e artérias.

---

<sup>233</sup> Revista Esquadilha, nº 10, 1943.

<sup>234</sup> Revista Esquadilha nº16, 1944



Ai está, pois, o motivo da importância que a Escola de Aeronáutica dá aos esportes, mantendo os seus cadetes num constante treinamento físico.<sup>235</sup>

Lembramos agora do Brig. Ar. Rui Moreira Lima<sup>236</sup> (Anexo 1), nome intimamente relacionado às tradições que a FAB fomentou neste período. O personagem se tornou exemplo de alto rendimento físico enquanto cadete, em competições internas e externas, espelhado ao êxito conquistado na representatividade do 1º grupo de Caça durante a 2ª GM. Em depoimento, o militar relembra desse momento enquanto cadete: “Eu era muito conhecido pois eu era o fita azul da escola, eu era corredor de 100 e 200 metros, e com qualidade até sul-americana, pois eu defendi o Brasil em campeonatos sul-americanos.”<sup>237</sup>



Figura 15.

Cadete Rui Moreira Lima em 1942 mostrava-se como atleta e campeão dos 100 metros, disputando a Taça Ademar de Barros, no Rio de Janeiro. Fonte: Revista Esquadilha. Nº 04, ano II, julho de 1942, p.55.

<sup>235</sup> Idem.

<sup>236</sup> Rui Barbosa Moreira Lima foi um piloto militar de caça e Tenente-brigadeiro-do-ar brasileiro. Até o início de 2013, era um dos três únicos caçadores veteranos da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial ainda vivo. Faleceu em agosto de 2013 no Rio de Janeiro.

<sup>237</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Projeto Memória**. Os primeiros dias da Escola de Aeronáutica. CD nº 04.

2. Seção de hélices: local onde o cadete estudava os diversos tipos utilizados na aviação e o seu funcionamento. Também se aproximava dos diversos tipos de trem de pouso e seus mecanismos, sistemas e funcionamento elétrico e hidráulico e aprendia os vários processos de soldar e fazer a rebitagem<sup>238</sup>.

3. Seção da carpintaria: nesse ambiente o aluno se tornava conhecedor das várias partes de madeira que se compõe o avião, ficava portanto, em condições de inspecionar o material e o reparar, se necessário.

4. Seção de bordo: observam-se todos os funcionamentos, utilização e manutenção dos aparelhos do avião; “Com motores abertos e em marcha lenta, os cadetes observavam e estudavam tudo o que se passa no motor e funcionamento.”<sup>239</sup>, além do mais, o aluno aprendia o funcionamento de todos os aparelhos, a sua utilização, manutenção e os processos para verificar seu funcionamento.

5. Seção de rádio: priorizava-se a utilização e a manutenção de todo o material de rádio da escola. Também se aprendia a controlar a torre de rádio, pois através dela eram transmitidas todas as instruções, como por exemplo, as ordens de pouso e decolagem;

Na seção de rádio, o cadete aprende seu emprego e utilização aplicada à aviação. Sobre tudo os transmissores e receptores utilizados na FAB. A seção de rádio cuidava também da manutenção de todo o material rádio existente na escola e controla a torre de tráfego. Dado o grande número de aviões decolando e aterrando nos Afonsos, era indispensável um órgão controlador, a torre de rádio. Por intermédio dessa torre, eram transmitidas todas as instruções, bem como as ordens para pouso e decolagem. Além das instruções dadas pela torre, estava sempre armada no campo a biruta, um grande funil de pano que dava a direção do vento.

---

<sup>238</sup> Processo que serve para unir as chapas através de deformação sem elementos adicionais, usando ferramentas especiais, assim obtendo uma união mecânica entre as chapas.

<sup>239</sup> Cinemateca Brasileira. O Segredo das Asas (1944). In: <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=ID=013509&format=detailed.pft#1>. Acesso em 13/11/2016.

6. Seção de informações: apresentava-se ao aluno os navios, engenhos blindados e os aviões dos amigos e inimigos, pois a boa identificação deles possibilitava aos oficiais fontes de informações seguras;

Assim, podia bem desempenhar a sua função de observador. Nessa seção, é ministrada a instrução em cooperação com as forças de superfície, isto é, o Exército e a Marinha. Os cadetes fazem seu reconhecimento à vista e fotográficos, regulação de tiro, patrulhamento, coberturas e etc.<sup>240</sup>

7. Seção de bombardeio e tiro: divisão onde os alunos eram instruídos no voo e no solo, mas antes faziam treinamento de pontaria e tiro ao alvo, além disso, manejavam metralhadoras, aparelhos de pontaria e alça de bombardeio;

8. Seção de aeródromo: fazia parte da grade de todos os cuidados de manutenção e dobragem do paraquedas para a sua utilização.

A rotina durante as instruções de voo pode ser assim caracterizada:

Pela manhã, logo após o café, eles se dirigiam marchando, aos hangares dos estágios de instrução, onde hoje se encontra o Museu Aeroespacial. Nesses hangares, fervilhava a atividade aeronáutica, ronco de motores, acompanhado do trabalho de mecânicos, oficiais, sargentos, e, é claro, cadetes. Ao chegar ao hangar destinado, os cadetes tomavam conhecimento das missões do dia. Havia no prédio um quadro contendo um bom número de placas metálicas, cada uma delas relativa a uma aeronave específica. Ao se preparar para voar em determinada aeronave, o cadete virava a placa correspondente à aeronave indicando que aquele avião estava em uso, após esse procedimento, pegava paraquedas, e almofadas e se dirigia à aeronave que iria voar.<sup>241</sup>

No que tange às disciplinas da área especializada, as práticas descritas acima referentes ao voo eram distribuídas através dos três anos da formação, respectivamente em Estágios Primário, Básico e Avançado. Essas práticas não eram discriminadas nas “fichas de aluno”, no Departamento de Ensino, e sim ficavam sob a responsabilidade do Departamento de Voo. Desta forma, compreendem-se as instruções referentes ao voo de acordo com as seguintes etapas:

A instrução de vôo nos Estágios Primário e Básico será a mesma para todos os cadetes; a instrução no Estágio Avançado será especializada, e constará da instrução avançada em avião monomotor e da instrução avançada em

<sup>240</sup> Idem.

<sup>241</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 291.

avião bimotor, destinadas, respectivamente, à formação do piloto para o avião de guerra monomotor e para o avião de guerra multimotor.<sup>242</sup>

Realizado no 1º ano, o estágio primário era compreendido em três fases: Pré-solo, Solo e Manobras. No Pré-solo, o Cadete realizava diversos procedimentos, tais como: decolagens, subidas, descidas, curvas das mais variadas inclinações, estol, parafuso, pane simulada, pouso e arremetida.<sup>243</sup>

Era o primeiro contato do cadete com o avião para o vôo. É o início da instrução de pilotagem. Nesse estágio, é que o cadete efetua seu primeiro vôo sozinho. Esse vôo, é chamado na escola: O Solo. O Solo é a primeira grande vitória do cadete. É sem dúvida, o momento mais emocionante na vida de um piloto.<sup>244</sup>

Esse grande feito da vida do cadete aviador era comemorado com uma cerimônia alegre e simbólica: o batismo (considerado tradição após voo solo no lago do lachê.) A data e o nome do aspirante eram escritos para sempre nas lajes que ficam em frente ao cassino dos oficiais.

[...] Voava com casaco de couro, capacete, óculos e cachecol, o avião era aberto.

[...] Pouco me recordo do banho em frente ao cassino dos Oficiais. Meu nome está gravado em concreto até hoje.[...] Neste dia ganhamos o direito de usar uma águia dourada no lado direito do nosso uniforme. Era o antigo “brevet” da arma de Aviação do Exército, sem as armas da República penduradas no bico. Era hábito normal o cadete ser licenciado logo após seu lachê.<sup>245</sup>

Os cadetes aviadores passavam a usar o meio brevê (lachê), após o primeiro voo solo<sup>246</sup>:

<sup>242</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 326 de 05 de outubro de 1944**, “Aprova as instruções sobre o funcionamento da Escola de Aeronáutica”, p.593.

<sup>243</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 288.

<sup>244</sup> Cinemateca Brasileira. O Segredo das Asas (1944). In: <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=ID=013509&format=detailed.pft#1>. Acesso em 13/11/2016.

<sup>245</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 42, 43.

<sup>246</sup> Portaria nº 632/GM2, de 11 de julho de 1958.



Figura 16

Brevê de cadete do Ar. Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p.278.

As instruções básicas habilitavam o cadete a receber o *breve*<sup>247</sup> e tornar-se capaz de executar as missões de guerra. Diariamente, ao meio dia, as aulas pausavam para o almoço e um pequeno momento de repouso, ao final dele as atividades continuam normalmente. Assim como as seções existem os estágios, o primeiro foi marcado por ser o mais marcante na vida do piloto, pois ocorre o primeiro voo solo, que é a sua primeira vitória, a qual é comemorada por meio do batismo<sup>248</sup>.

---

<sup>247</sup> Do francês *brevet*, é um documento que dá ao seu titular a permissão para pilotar aviões.

<sup>248</sup> O aluno comemora juntamente com seus colegas onde é jogado no chafariz, ou lago do lachê da escola como forma de batismo.



**Figura 17**

O batismo com a chegada do lachê inaugura o primeiro voo solo na formação do piloto aviador. Fonte: Revista Esquadilha. Nº 04, ano II, julho de 1942, p.49-50.

Já no segundo estágio, os cadetes entravam em contato com aviões avançados, o que permitia as instruções de navegação, pilotagem sem visibilidade e entre outras.

Feito durante o 2º ano do curso, consistia na readaptação à aeronave solada, somada à acrobacias, como, por exemplo, o *tourneaux* lento, rápido e barril, *looping*, *retournement*, curva de *Immelmann* além de outros procedimentos, como o Voo de Grupo e a Navegação Aérea. Tal estágio era voado no mesmo aeroplano do 1º ano, no caso o Fairchild PT-19, até 1958, ou o Fokker T-21, deste ano em diante.<sup>249</sup>

<sup>249</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 288.

O segundo estágio é chamado o estágio básico. Nesse ano de estudos, o cadete entra em contato com um avião avançado, que vai permitir o início de instruções subsidiárias, isto é, navegação, pilotagem sem visibilidade chamada PSV, informação, etc. Os cadetes recebem instruções no solo, por meio dos treinadores, chamado o “*link trainers*”. O aluno fica debaixo da capota, sem nenhuma visibilidade exterior. Nestas condições, aprende a decolar seu avião com qualquer condição de tempo, a ponto de mais tarde, poder executar até uma viagem dentro das nuvens.

Também conhecido como voo cego, onde o aluno sentava na traseira do T-6, com uma capota de lona fechada, sem visibilidade externa alguma, devendo aprender a pilotar a aeronave, apenas orientado pelos instrumentos de bordo, e aprender a confiar nos instrumentos, ignorando as informações sensoriais. Para a complementação do aprendizado do Voo por instrumentos, a EAer possuía uma Seção de *Link Trainer* (treinadores simulados de voo por instrumentos).<sup>250</sup>

Ao terminarem o Estágio Básico, os cadetes eram então distribuídos, de acordo com suas aptidões e com os efetivos fixados à escola, parte para o Estágio Avançado em monomotor e parte para o Estágio Avançado bimotor.<sup>251</sup>

E no último estágio, considerado o mais avançado, o cadete passava a aprender a pilotar aviões mais delicados, tais como os de guerra:

Feito durante o 3º ano de curso. Era utilizada a aeronave *North American T-6*, equipada com motor *Pratt & Whitney R-1340-AN-1*, com 550 HP de potência (vulgo Temeia). Nessa fase, o cadete repetia todos os procedimentos realizados nos estágios anteriores, somando-se à Instrução de Voo noturno. Em 1960, voaram nas instruções do Campo dos Afonsos os últimos T-6, pois foram substituídos pelo *Cesna T-37*, em 1969, inaugurando a aviação a jato na EAer.<sup>252</sup>

A chegada do cadete ao último ano de formação lhe dava mais autonomia e segurança para que pudesse escolher as suas preferências em relação ao voo:

Começávamos uma fase de aplicação do poder aéreo cujo alcance não podíamos avaliar; aqui começou a separação entre os que, mais tarde, viriam

<sup>250</sup> Idem, p. 290.

<sup>251</sup> BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 326 de 05 de outubro de 1944**, “Aprova as instruções sobre o funcionamento da Escola de Aeronáutica”, p.593.

<sup>252</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 289.

a dedicar-se ao voo realmente militar e os que preferiam o transporte e o vôo administrativo. Muitos cadetes preferiam o voo das viagens; outros os vôos em formação; outros, ainda, o vôo por instrumentos. A acrobacia que no primário havia entusiasmado alguns e amedrontado outros, teria agora menos importância.<sup>253</sup>

Foram essas as instruções básicas que habilitavam o cadete a receber seu brevê de piloto militar para assim se tornar capaz de desempenhar e executar todas as missões de guerra dele exigidas.

Um outro modo de checar as experiências adquiridas nas instruções teóricas são através das avaliações tradicionais (provas, exames práticos ou escritos). Segundo o anteprojeto do Regulamento da EAer, desde 1941, para ter grau de aproveitamento nas instruções de qualquer natureza o cadete deveria atingir a média de grau 06, numa escala de 0 a 10.<sup>254</sup> O cadete Motta ajuda-nos a construir o cenário da EAer em seu primeiro ano:

[...] Continuamos no mesmo esquema: voando e assistindo aulas, cujo padrão de qualidade deixava a desejar. Para quem viera da Escola Naval, onde a parte teórica era extremamente rígida, os professores existentes e o controle das provas muito grande, era surpreendente e até mesmo decepcionante a maneira quase desleixada com que a parte escolar era tratada; os professores, de modo geral, improvisados, a “cola” quase uma instituição.<sup>255</sup>

Para os cadetes advindos de outras escolas de formação militar, o sistema de avaliações durante o início na EAer se mostrava “desleixado” aos padrões que estavam acostumados. Surpreende-nos descobrir que o sistema permitia a cola em seus exames internos, conforme observou Motta. Abaixo um exemplo de papel almaço timbrado cujo nome de guerra do cadete deveria ser preenchido em “letra de imprensa”.<sup>256</sup>

---

<sup>253</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi.** Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 54-55.

<sup>254</sup> Anteprojeto Cap VIII

<sup>255</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi.** Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 44.

<sup>256</sup> Letra de forma.





**Figura 18**

Cabeçalho de folha de prova em papel almaço

Surpreende-nos ainda mais observar o caso do exame de admissão anulado para as turmas ingressantes em 1945.

Nessa época foi iniciado o concurso de admissão dos candidatos ao 1º ano: a turma que sairia aspirante logo após o final de guerra, em dezembro de 1945. Oficiais e aspirantes foram designados para fiscalizar as provas, realizadas nos dois hangares novos, existentes à esquerda do Cassino dos Oficiais. [...] Do lado de fora, os candidatos eram postos em forma e, ao entrarem deixavam seus livros e cadernos, pois não eram permitidas consultas. [...] Era o último dia de exame – português.

[...] -“eu já sabia as questões”. Ontem, no curso que frequento foram apresentadas e resolvidas. Face a meu espanto e incredulidade, ele completou: você não viu que o fulano – citou um nome que não me recordo – reclamou a palavra que não fora grifada na pedra? É porque já conhecia o texto e, se você não acredita, vai lá fora no hangar, onde estão nossos livros e cadernos e encontrará todas as questões resolvidas.

[...] a prova foi anulada e, com ela, todas as demais; o professor do curso, que também era da Escola, definitivamente afastado.<sup>257</sup>

A surpresa advém do olhar inquiridor da profissional de educação acostumada há aproximadamente 06 anos a exercer o magistério na Academia da Força Aérea, pois, um dos aspectos morais do código de conduta dos cadetes - divulgados pela instituição - está em apresentar a reputação escolar ilibada por executar os exames utilizando apenas seu suporte intelectual, ou seja, em princípio é exaltado não necessitar de nenhum outro tipo de suporte físico para tal. Até os dias atuais a vida dos Cadetes se caracteriza pautada pelo regime de internato com licenciamentos concedidos era de mais deveres do que direitos, sendo constantemente cobrada e inculcada a disciplina em cada aspecto de suas vidas – no quartel e

<sup>257</sup> MOTTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992, p. 81-82.

fora dele. A constância observância de fatores como pontualidade, assiduidade, obediência, boa conduta e moral elevada sempre foi considerada obrigatória, pois significa o caminho para o seu aprimoramento moral. Desta forma, na educação em formato militar sempre foi considerada falta disciplinar grave e eliminatória a indisciplina de voo e a prática da “cola”.

258

MINISTERIO DA AERONAUTICA  
ESCOLA DE AERONAUTICA  
CHEFIA DO ENSINO

INSCRIÇÃO  
N.º 002064

Concurso de admissão para matrícula no ano  
de 1945

CANDIDATO *Fernando de Assis Martins*

entregou a secretaria da Escola de Aeronautica o requerimento de número  
acima, para fins de inscrição em concurso de admissão à matrícula no  
ano de 1945

Data da entrega: 12 de Junho de 1945

*João Joaquim Lygia*  
Entregado do serviço

**Figura 19**

Ficha de admissão em concurso de admissão à matrícula de 1945 do candidato Fernando de Assis Martins, que veio a se tornar Aspirante Aviador na turma de 1948.

Ao final do ano letivo acontecia a formatura ou juramento dos cadetes cuja cerimônia é comparável com as dos estudantes civis. O juramento é expressivo, mas antes dele, durante

<sup>258</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014, p. 287.

a década de 1940 na EAer era realizado uma cerimônia em homenagem aos companheiros que sofreram acidentes aéreos e vieram a falecer durante o curso.

Neste momento completa-se a formação do profissional para o trabalho militar e inaugura a fase cíclica da constituição de mão de obra para a própria Instituição, quando os aspirantes a aviador são designados para o início do trabalho militar seja na própria escola militar, enquanto instrutor ou em outras unidades operacionais. Ao concluir o Curso da Escola da Aeronáutica, o Aspirante a Oficial Aviador realizava a Fase preparatória, com duração mínima de oito meses, em Unidade de Instrução e, ao seu término, ia para uma Unidade de Emprego para realizar a Fase Operacional, com permanência mínima de um ano. Somente após o término da Fase Operacional, em uma Unidade de Emprego, poderia o Oficial ser designado Instrutor da EAer ou servir em Bases Aéreas, Estabelecimentos e outros órgãos do MAer. Conforme a experiência do então aspirante Motta:

[...] lá pelo dia 20 e tantos de março [...] havia sido transferido para a UNIDADE VOLANTE da Base Aérea de NATAL. Haviam sido 6 meses de instrutor. Muito havia aprendido e espero que ensinado um pouco. Vira a aviação por outro lado, importante sim, mas incapaz de satisfazer minha ansiedade por aeronaves melhores e com performances mais avançadas. P. 82-83.

Observa-se que na formação do cadete aviador durante a década de 1940, a formação e a mentalidade do aluno estavam mais voltadas para a possibilidade de adentrar em um conflito de proporções mundiais, desta forma os esforços da escola eram direcionados a construção de um profissional militar com um senso de dever e responsabilidade bastante exaltados.

Especificamente, averiguou-se através dos registros históricos, o papel relevante que a Escola de Aeronáutica desempenhou na década de 1940, época da criação do Ministério da Aeronáutica e da participação da FAB na Segunda Guerra Mundial. Esse desempenho caracterizou-se pela criação de uma nova mentalidade nas primeiras turmas de oficiais formados, como, também, pelo esforço despendido visando a uma atualização profissional que colocasse a FAB à altura de suas responsabilidades, no conflito em que o país se engajara.<sup>259</sup>

---

<sup>259</sup> INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vols. 3 e 4. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991, p. 205.

Na época em questão, a formação e mentalidade do cadete estavam voltadas para o melhor aproveitamento da instrução e garantia de elevado aperfeiçoamento profissional visando, não só a vida pós-formado, mas também os conflitos que se desenhavam no mundo. Os valores adquiridos na formação, aliados ao espírito guerreiro fizeram desses homens, exemplos de continuidade da composição do “ethos” do oficial aviador para as futuras gerações.

### **5.5 O ASPECTO CULTURAL: A REVISTA “ESQUADRILHA”<sup>260</sup>**

Atualmente as chamadas Revistas Esquadrilha simbolizam a turma de cadetes, ou as chamadas “esquadrilhas” que anualmente se formam na Academia da Força Aérea, em Pirassununga – SP. Possuindo um perfil mais personalista, registram - principalmente através de fotografias - as principais etapas da formação dos cadetes durante os quatro anos de formação. Em suma, trata-se de álbum de fotografias aperfeiçoado.

O que desperta o interesse da historiadora é que, esse modo de detectar os aspectos culturais do cotidiano dos cadetes da aeronáutica nem sempre foi assim. As revistas representaram, para uma época, a capacidade de expressão de mentalidade de uma mocidade que vivia em regime de internato, possuía regras rígidas de conduta e disciplina de estudos, e, ainda assim, elaboravam com riqueza de conteúdos a representação das suas respectivas realidades culturais para a sociedade.

Naquele momento, consolidava-se a chamada sociedade urbano-industrial, sustentada por uma política desenvolvimentista que se aprofundaria ao longo desta década, e com ela um novo estilo de vida, difundido pelas revistas, pelo cinema - sobretudo norte-americano - e pela televisão, introduzida no país em 1950. A consolidação da chamada sociedade de massa no Brasil trouxe consigo a expansão dos meios de comunicação, tanto no que se refere ao lazer quanto à informação, muito embora seu raio de ação ainda fosse local. Houve um aumento da

---

<sup>260</sup> A coleta de dados referente a essa fonte de pesquisa foi resultante dos esforços da pesquisadora junto ao projeto de orientação de iniciação científica: “As Revistas Esquadrilha: uma análise da formação de oficiais aviadores para a FAB” de Líliliana Martins Marinho, junto ao curso de Pedagogia da Faculdade de Tecnologia Ciências e Educação (FATECE).

tiragem dos jornais e revistas, e popularizaram-se as fotonovelas, lançadas no início da década de 1940.<sup>261</sup>

Por isso, a escolha de fontes primárias que resgatam parte da história da educação, especificamente, - da aeronáutica brasileira - torna-se interessante como complementação ao que fora tratado até aqui. Segundo Zanlorenzi, na história da educação, a utilização da imprensa como objeto e fonte de pesquisa fortifica-se gradualmente. A significância de trabalhos que possuem jornais e revistas como fonte, refere-se à peculiaridade de como é a circulação de ideias que consistem um determinado grupo de pessoas. E os jornais, as revistas, as atas, as fotos, entre outras fontes, recebem um olhar diferente dos pesquisadores da história da educação brasileira, um olhar atento, com o intuito de analisar as riquezas presentes nesses veículos: o contexto educacional e as relações envolvidas nesse processo. Além disso, “[...] a palavra escrita pode em qualquer tempo e lugar ser utilizada na construção de interpretações históricas, [...]”.<sup>262</sup>

Observar uma fotografia é sempre um período de deleite, não se a compromete a mera contemplação de lugares e pessoas que já conhecemos e que nos faz recordar o passado, mas várias vezes somos preenchidos pelo prazer em observar imagens que não se referem a nós. Todavia, a fotografia não acaba sua utilidade ou função pela simples contemplação da estética. Na imagem, o que nos prende a atenção não é apenas o belo, “[...] mas a possibilidade de reconhecer/ conhecer o real.”<sup>263</sup>

Trataremos agora das revistas Esquadilha que foram produzidas pela Sociedade de Cadetes do Ar da Escola de Aeronáutica, uma espécie de grêmio estudantil militar. Encontram-se disponíveis para consulta 29 edições entre os anos de 1941 e 1958, armazenados no acervo histórico da biblioteca da Academia da Força Aérea na cidade de

---

<sup>261</sup>CPDOC- FGV. A sociedade de cultura no Brasil na década de 1950. In: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Sociedade/Anos1950> . Acesso em 08/10/2017.

<sup>262</sup> ZANLORENZI, C. M. P. **História da Educação, Fontes e a Imprensa**. p. 65. Disponível em: [http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/edicoes/40/art04\\_40.pdf](http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/edicoes/40/art04_40.pdf) . Acesso em: 5 jun. 2017.

<sup>263</sup> VIDAL, D.G.; ABDALA, R. D. **A fotografia como fonte de pesquisa para a História da Educação: questões teórico-metodológicas e de pesquisa**. P. 178. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/reeducacao/article/view/3745/2149> . Acesso em: 5 jun. 2017.

Pirassununga/SP. Na contracapa da Esquadilha é informado o valor avulso, o qual era 4\$000, sendo 5\$000 para os números atrasados e 30\$000 o valor da assinatura anual.

Inicialmente, para a coleta de dados de imprensa, foram selecionadas as revistas referentes aos dez primeiros anos de publicação, totalizando 22 exemplares, onde observou-se a rotina dos cadetes durante a preparação dos aviadores para atuarem na Segunda grande Guerra, assim como ao longo do conflito e posteriormente. Em vista disso, é um material histórico nutrido de informações sobre o aspecto cultural do Brasil na década de 1940, a saber pelas propagandas espalhadas no decorrer das páginas.

Somos informados sobre a ocorrência de festividades, tais como o dia de Natal e Páscoa. Além disso, registravam o dia a dia na escola militar na tentativa de informar à sociedade como era a vida no interior da instituição: como conviviam entre si, os sentimentos em relação a família, amigos e namoradas; e a rotina dos estudos (como as aulas de Educação Física e voos). Nas folhas das revistas há também a exposição de regimentos, condutas, formaturas e missões. Porém, demonstram que não deixam de lado a descontração, levando o humor aos leitores através de charges, crônicas e tirinhas. Por meio de textos e fotografias relatam as comitivas visitantes compostas de grupo de professoras, respondem a cartas, escrevem contos com ilustrações e conta-nos as novidades tecnológicas da Escola de Aeronáutica e da FAB.

Quanto à estrutura, percebe-se a composição por divisões temáticas não explícitas, ou seja, através do olhar explorador, nota-se que os temas dos assuntos se repetem, tal como em seções em todos os exemplares. Portanto, optou-se metodologicamente por identificar e nomear os repartimentos das revistas através das seguintes seções: Notícias; Visitas; Instruções; Esportes; Feminina; Aviões; Cerimônias; Relatos; A Escola de Aeronáutica e os aspectos culturais.

Abaixo segue uma breve amostra e descrição de cada seção.

#### 5.4.1 Seção de Notícias

A seção de Notícias é composta por textos com finalidade de informar o leitor sobre os acontecimentos na Escola da Aeronáutica, anunciar ao público parcerias com escolas militares estrangeiras, as melhorias para escola, mudanças, missões, as boas-vindas aos novos alunos,







**Figura 21**

Seção solene dos Aspirantes a Oficial- Aviador de 1944. Fonte: Revista Esquadriha, ago. 1944, p. 8-9

A revista também aborda as homenagens aos Aspirantes a Oficial de 1944, a primeira turma formada<sup>264</sup> no Campo dos Afonsos pela Escola da Aeronáutica: nota-se a fotografia de todos os formandos e, mais uma vez o presidente Vargas esteve presente.

<sup>264</sup> Foi a primeira turma a qual concluiu os três anos de formação no Campo dos Afonsos, mas anteriormente, em 1943 formou-se uma turma de dois anos de instrução e em 1942 formou-se uma turma com um ano de instrução, pois receberam alunos de outras escolas (marinha, exército), portanto, desde 1942 há formaturas, porém não especificamente de cadetes que cursaram os três anos no Campo dos Afonsos.





A revista de julho de 1944 exibe a cerimônia realizada no Pavilhão Nacional, para a entrega de júbilos ao primeiro grupo de Caça brasileiro. Através das imagens faz-se a leitura da efeméride e da despedida da família, por outro lado, observa-se os guerreiros dispostos a lutar pela liberdade e pela democracia.



**Figura 24**

Os Primeiros Aspirantes da FAB. Fonte: Revista Esquadilha, maio 1942, p. 3-4

Os cadetes escrevem sobre as lembranças que as turmas formadas, as quais sedimentaram o sentimento coletivo e a tradição da aeronáutica em formação. Segue trecho da oração do aspirante Joffre Felix de Souza:

[...] A cultura de seus oficiais, representará para a aeronáutica o que a educação do povo há de representar, um dia, para o Brasil.  
 À hora da guerra, estaremos prontos a defender com audácia e destemor o governo e o povo brasileiro.<sup>265</sup>

Na ocasião é demonstrado por essa oração e por todas as falas e pensamentos, o quão importante representava o povo brasileiro, o amor à pátria, e a Nação.

<sup>265</sup> Revista Esquadilha, maio 1942, p. 3.



**Figura 25**  
 Abertura das Aulas. Fonte: Revista Esquadilha, maio 1942, p. 6-7

No dia da abertura das aulas, o Ten. Cel. Av. Henrique Fontenele, comandante da Escola dos Afonsos, abriu a solenidade com um discurso, escrito na página dupla acima. Segue um fragmento do mesmo:

A disciplina é fator primordial no sagrado cumprimento do dever comum e sem ela não pode subsistir o comando. Ela deve ser ao mesmo tempo forte, esclarecida e digna, e só será real e proveitosa quando inspirada pelo sentimento do Dever, pela cooperação espontânea; ou quando ditada pela consciência profissional e o ardente e sincero desejo de fazer perfeito tudo aquilo que constitui obrigação [...]”. [...] É pois, vosso dever indeclinável, meus jovens cadetes do ar, dedicar todo o vosso ardor, todo vosso entusiasmo ao estudo e às instruções, a disciplina e ao serviço, para elevardes ao mais alto grau o vosso valor e a vossa capacidade, quer como profissionais especializados, quer como oficiais da Força Aérea Brasileira.<sup>266</sup>

<sup>266</sup> Revista Esquadilha, maio 1942, p. 6.





**Figura 26**  
Turma de Aspirantes de 1942. Fonte: Revista Esquadilha, set.-out. 1942, p. 4-5

Durante a cerimônia da turma de aspirantes de 1942, o presidente da república estava presente para entregar a espada, símbolo da oficialidade, destinados a todos os alunos da turma.



**Figura 27**  
Sempre Parata. Fonte: Revista Esquadilha, set.-out. 1942, p. 6-7

A fotografia acima ilustra a visita de 28 de outubro de 1942, um grupo de jovens representando a Federação das Bandeirantes do Brasil. Na imagem percebe-se as bandeirantes acompanhadas por um grupo de cadetes ao que parece estar apresentando-lhes toda a escola.



Figura 28  
Exemplo de patriotismo, confiança e desprendimento. Fonte: Revista Esquadilha, set.-out. 1942, p. 2-3

Notícia dada para dizer que o *Institute of Aeronautical Sciences* recebeu duas doações em junho no valor de 1.141.700 dólares, somadas ao fundo de 142.000 dólares da sociedade com a finalidade de ajudar o Instituto nas pesquisas Aeronáuticas. O Instituto promoverá bolsas de estudos com internato para alunos e o encontro de cientistas, engenheiros, fisiologistas e meteorologistas para a cooperação do desenvolvimento da Arte e Ciência Aeronáutica.

### 5.4.2 Seção de Visitantes

A seção expõe minuciosamente ao público as visitas que recebiam na Escola de Aeronáutica dos Afonsos. Recebiam frequentemente visitas de militares de outros países e de comitivas advindas de outras escolas de formação, tais como as Escolas Normais da época. As visitas dos militares consistiam em conhecer a escola brasileira, os cadetes e os departamentos de instruções, por meio dos relatos e das imagens transmitem momentos agradáveis de trocas

de experiências e conhecimentos, além de demonstrar que o Brasil estava em contato com outros países, em busca de aprimoramentos para a instrução dos cadetes..



**Figura 29**

Visita da delegação Militar Uruguaia. Fonte: Revista Esquadilha, jul. 1944, p. 3-4  
Ocasão em que o Exmo. Sr. General Alfredo Campos cumprimenta os Alferes

Uruguaios que cursavam na escola dos Afonsos, conforme a segunda imagem da esquerda, no canto inferior da página, ao lado há a fotografia que relata o desfile dos Cadetes dos Afonsos em continência em homenagem as bandeiras do Uruguai e Brasil, anunciadas como bandeiras irmãs.

Além disso, o país recebeu receptivamente o presidente do Paraguai, General Higinio Morinigo. O presidente Vargas planejou um programa de recepção ao visitante. Também vieram para o Brasil, os paraguaios que se matricularam na Escola da Aeronáutica, com o intuito de, através de intercâmbio, cursarem o mesmo curso do Oficial Aviador da FAB. Os paraguaios, cursando o primeiro ano, e os uruguaios, o segundo.

### 5.4.3 Seção de Instrução

A seção das instruções é munida de informações valiosas para a pesquisa, uma vez que discorre e ilustra as aulas ministradas na época para os cadetes. Como já relatado no presente trabalho, as instruções eram divididas em seções, sendo assim, os exemplares da Esquadilha apresentam ao decorrer dos anos, informações sobre esses departamentos de instrução. Um único exemplar não apresenta todas as seções, mas todas as revistas apresentam informações de algumas específicas seções de instrução. Dessa maneira, há estímulo para o leitor adquirir todos os exemplares, para conhecer um pouco mais de cada disciplina.

Além disso, a seção das instruções apresenta-se com uma abordagem explicativa do assunto, ou seja, em uma aula que faz uso de instrumentos, a seção explica como usá-lo, inúmeras vezes por meio do passo a passo. Também nos mostra, como ocorriam os deslocamentos de uma aula para outra, ou até mesmo para outros espaços da Escola, uma vez que a forma como ele ocorre faz parte da formação. Os textos são ricos em suas exposições, explicam como acontecem as aulas, enfatizam qual a importância desses aprendizados para a vida do aluno na prática, como em um combate. Para enriquecer ainda mais, apresentam muitas fotografias dos momentos das instruções, mostrando visualmente como aconteciam, como os alunos se encontravam nos estudos, locais em que aconteciam, uma vez que cada aula necessitava de local apropriado para melhor qualidade das explicações e prática.



**Figura 30**

Treinamento dos pilotos de planadores. Fonte: Revista Esquadilha, set.-out.1942, p. 13-14







Para tornar-se um piloto competente nesse tipo de voo, o treinamento deve ser organizado dentro de uma sistematização que melhor o qualifica para enfrentar todas as barreiras encontradas ao decorrer de 365 dias, ou seja, um ano. As técnicas nas instruções serviram apenas como alicerce para os conhecimentos adquiridos em uma longa prática. Durante a aprendizagem o aluno devia confiar completamente nos instrumentos e menosprezar os sentidos, pois havia horas que sentiam-se inclinados mais para um lado ou para o outro. Além disso, nessas aulas aprendem o voo cego pela agulha, fase que consiste em aprender a voar sobre um rumo de agulha.

Em complemento as informações, são adquiridos conhecimentos sobre as técnicas de como usar os instrumentos e o rádio nos voos, como os cadetes aprendem e como usá-los, processo demasiadamente técnico.



Figura 32 Tiro e bombardeio Aéreo. Fonte: Revista Esquadrilha, fev.- out.1942, p. 19

Os cadetes eram divididos em grupo, no máximo 12 integrantes, para melhor aproveitamento das aulas. O aprendizado do Tiro aéreo na prática seguia o seguinte desenvolvimento:

1º- O aluno aprende a fazer a visada<sup>267</sup>.

2º- Aprende a fazer a visada rapidamente.

Depois do aluno se familiarizar com a visada e a rapidez do tiro ele passará a empregar a metralhadora.

No bombardeio aéreo, sua instrução compreende:

1º- Bombardeio teórico: Estudo feito em sala, sobre a forma de trajetória, influência do vento, estudo dos explosivos, ponto de detonação, forma de emprego da bomba para cada objetivo.

2º Conhecimento do material de bombardeio: inicia-se a prática com a apresentação do material utilizado. Depois os alunos passam a se familiarizarem os diversos tipos de bombas e com o funcionamento dos instrumentos.

3º Exercícios de bombardeio:

A) Tapete rolante: É uma toalha sem fim que é movida por um motor elétrico. Representa o terreno visto pelo bombardeador, nela são colocadas pranchetas com desenhos dos pontos de bombardear: esse é objetivo. Essa esteira se movimenta ao sentido contrário do avião.

B) Bombardeio real: Primeiro a simulação, depois a parte prática.

---

<sup>267</sup> Ato de dirigir o olhar para um determinado ponto, mirar.



**Figura 33**

Algumas Atividades dos cadetes do Ar. Fonte: Revista Esquadilha, fev. 1943, p. 14-15

Na página dupla acima, selecionou-se um conjunto de doze fotografias para mostrar para os leitores um pouco das múltiplas tarefas<sup>268</sup> e instruções dos cadetes da Aeronáutica e as fotografias ao centro mostram o Campo dos Afonsos.

<sup>268</sup> Instruções em sala de aula; montagem de paraquedas; marcha em cerimônia militar, funcionamento do moto e educação física.



**Figura 34**

Escola de Especialistas de Aeronáutica. Fonte: Revista Esquadilha, fev. 1943, p. 4-5

O Objetivo da E. E. Aer.<sup>269</sup> é a formação e aperfeiçoamento daqueles que ingressarão no quadro de Oficial Mecânico e em quadros subalternos do ramo da Aeronáutica. Oferecendo os cursos de: Curso de Oficial Mecânico (C. O. M. - destinado aos suboficiais e primeiros sargentos mecânicos de avião, rádio, armamento e fotógrafos); Curso de Especialistas (C. E. – destinados as praças das forças armadas e aos civis alistados voluntariamente). E outros cursos autorizados pelo ministro, para formar e aperfeiçoar eventualmente o Corpo de Pessoal Subalterno da Aeronáutica (C. P. S. Aer.).

Ao término destes cursos a E. .E. Aer. fornece certificados: Curso de Oficial Mecânico; Oficial Mecânico de rádio; Oficial Mecânico de Armamento, Oficial Mecânico de Avião e Oficial fotógrafo.

Cursos de especialistas: Mecânico de Avião; Mecânico de rádio, subespecialidades de terra e de vôo; Mecânico de Armamento e Fotógrafos.

Os cursos abrangem o respectivo ensino geral, conhecimentos básicos, fundamentais e específicos necessários na formação profissional e engrandecer a cultura. O ciclo escolar é composto por quatro estágios consecutivos, entre eles três para radiotelegrafista de terra (1º Período – fundamental; 2º Período – soldado da primeira classe. 3º e 4º Períodos – especializados)

<sup>269</sup> Escola de Especialistas da Aeronáutica.

#### 5.4.4 Seções de Esportes

As revistas apresentam inúmeros conteúdos a respeito das atividades esportivas. Além de haver a disciplina de Educação Física na formação, também, participavam de competições com outras escolas militares e até mesmo em eventos internos, entre as turmas: a exemplo da NAVAMAER.<sup>270</sup> Com base na análise, presumo que o Esporte era crucial na formação do oficial aviador, uma vez que o teste físico era fundamental e decisivo se o candidato ingressaria ou não na Escola Militar e deviam estar fisicamente saudáveis para melhor desempenho na Guerra.

Os exemplares abordam o assunto de forma descritiva sobre as competições, com quem competiu e o local que ocorreu. Por final expõe os resultados dos jogos. Quando a competição é interna, os resultados são entre as turmas de oficiais-alunos (1º, 2º e 3º ano), quando as competições são externas o resultado é apresentado entre o time da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos e o time da escola adversária na competição esportiva.

Sempre que a Escola dos Afonsos é vitoriosa nas competições, é descrito com muito orgulho na Revista, as palavras usadas dizem o quanto os competidores se preparam para aquele momento e o quanto é importante a vitória, os participantes sempre aparecem nas fotografias com alegria, entusiasmo, determinação e dedicação.

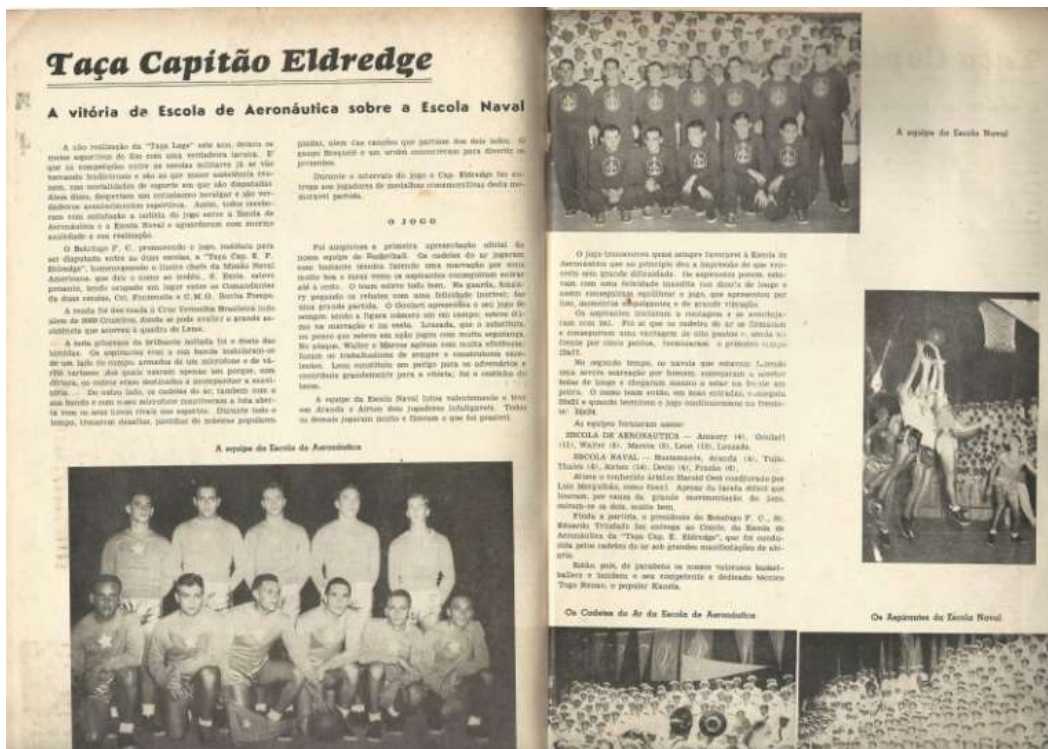


**Figura 35**

Campeonato interno de Atletismo. Fonte: Revista Esquadrihla, jul. 1944, p 2-3

<sup>270</sup> Competição entre as escolas de formação de oficiais das Forças Armadas, a sigla faz referência às primeiras letras das escolas: Naval, AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras) e Aeronáutica.





**Figura 36**  
Taça Capitão Eldredge. Fonte: Revista Esquadilha, set. out. 1942, p. 16-17

Aqui como todas as outras competições a Escola quer divulgar o seu comprometimento com o esporte e o quão seus jogadores são bem preparados para isso. Mostra que havia o culto ao corpo, físico forte e saudável onde buscavam a vitória segundo o lema mente e corpos são.

### 5.4.5 Seção Feminina

A Seção Feminina iniciou com o nome Página Feminina e mudou a partir da 6ª edição, nos exemplares de Setembro - outubro de 1942. Esta seção expõe as cartas das fãs, os poemas que elas lhes escreviam, todas demonstrando a profunda admiração que sentiam a aqueles “heróis”<sup>271</sup>, todo o amor que sentiam, todos os sonhos e desejos em conhecê-los. Conforme os anos passaram, a seção demonstrou progresso, tomando cada vez mais espaço na revista. Sendo assim, a partir de 1947, mudou completamente e seu nome passou a ser: Seção

<sup>271</sup> Modo como as admiradoras os chamavam.

Feminina, invés de somente expor as cartas, passaram a respondê-las, ou seja, as admiradoras escreviam dúvidas ou declarações para os cadetes e pediam ajuda da Elza Barulho<sup>272</sup>, a qual as aconselhava. Era pedido que as leitoras enviassem as cartas assinadas com pseudônimos, pois não deveriam expor seus nomes verdadeiros.



Figura 37

Página Feminina 01. Fonte: Revista Esquadriha, fev. 1943, p. 3

A figura acima é um exemplo de uma das primeiras páginas feminina. Observe como eram a princípio: apenas poemas e poesias. Segue brevemente um trecho da poesia “Canto da Saudade”, de Doris Silva:

Oh! Esta Saudade  
incurável e doentia  
de minha infância!  
Esta saudade,  
cruel e amargurada,  
do meu passado,  
viverá em mim, eternamente  
no meu triste olhar,  
no abandono das minhas alegrias,

<sup>272</sup> O quadro feminino nas forças armadas foi criado apenas na década de 1980, portanto, há a hipótese que Elza Barulho era uma pseudônimo, usado pelos cadetes para elaborar a seção feminina.

nos meus desejos insatisfeitos,  
no vazio dos meus dias,  
nos meus sonhos desfeitos!...<sup>273</sup>



**Figura 38**

Seção Feminina 01. Fonte: Revista Esquadilha, 1949, p. 20

Já no trecho abaixo, a página da seção feminina passou a ser mais descontraída, com ilustrações e textos levemente humorados. Segue um trecho:

MORENA PRAIANA – Vitória-

[...] Namorei com ele nas férias e até agora não me escreveu”...

Pelo o que me contou esse rapaz é dos tais que não sabe o que quer e não tem a devida coragem de ser franco e sincero. Pertence ao grupo dos que desaparecem com a mesma facilidade com que se bebe um copo de água.<sup>274</sup>

<sup>273</sup> Revista Esquadilha, fev. 1943, p. 3.

<sup>274</sup> Revista Esquadilha 1949, p.20.



A resposta prossegue, as seções estão montadas nesse formato: trecho da carta e conselhos da Elsa Barulho, sempre com humor e criatividade.



Figura 39.

Seção Feminina 02. Fonte: Revista Esquadilha, 1950, p. 33

O trecho citado abaixo representa a fala de Elsa Barulho, demonstrando o quanto as moças da época adoravam os Cadetes do Ar. A seção possui humor e dinamismo, era uma página agradável para as fãs e na época fazia sucesso:

Minhas amigas, aqui estou novamente para ajudar os corações femininos a conquistar esses intrépidos desbravadores do espaço. Tenho recebido muitos pedidos de correspondentes, o que é difícil atender. Esta dificuldade é devido aos cadetes possuírem muitas fãs, logo não vão "jogar no escuro", pois suas cartas não estão trazendo fotografias.<sup>275</sup>

<sup>275</sup> Revista Esquadilha 1950, p. 33.

Nesse trecho percebemos que a participação do público era efetiva, havia um número considerável de moças que escreviam para essa seção e esperavam pelas respostas em todas as edições.

#### 5.4.6 Seção Aviões

Era uma seção utilizada para discorrer sobre os aviões nacionais e internacionais. Descreviam tudo sobre o avião, comentava-os e comparava-os com modelos próximos, diziam ainda, qual o diferencial que apresentavam. A partir da análise, presume-se ser uma seção com predileção pelos cadetes, uma vez que apresenta variedades em todas as revistas, há a exposição de muitos aviões, além de discorrerem com intenso entusiasmo sobre o assunto.

São páginas diversificadas e há aquelas que prevalecem textos, outras, imagens, as quais discorrem sobre o motor, capacidade de carga, velocidade, fabricação, função, nacionalidade, estética, desempenho das funções, diversidade, instrução de pilotagem e os comparam com outros fabricados, com o intuito de informar que as fabricações estão evoluindo e as imagens contribuem para os textos de modo ilustrativo, com elas pode-se notar a diferença entre eles.



**Figura 40**

Dois tipos de Aviões. Fonte: Revista Esquadilha, jul. 1944, p. 29-30

A página da esquerda, nº 29, aborda os aviões “aero botes” de reconhecimento e os hidroaviões, ou seja, os que operam no mar. Na página à direita (30), expõe sobre o “Fairery Barracuda”, avião de bombardeio e torpedeiro (avião utilizado para atacar navios, carregar bombas e atirar torpedos).

As páginas seguintes versam sobre a competição de ordem comercial ou militar, entre os países que possuem fábricas de aviões, e a entrada no Brasil no desenvolvimento industrial.



**Figura 41**

O Brasil fabrica um avião por dia. Fonte: Revista Esquadilha, jun. 1942, p. 13-14

A companhia Nacional de Navegação Aérea pertence à “organização Henrique Lage”, a qual foi fundada em 1921. Ela recebeu a encomenda de 100 aviões, em uma cadência de um avião por dia.

#### 5.4.7 Seção Cerimônias

Essa seção apresenta todos os momentos comemorativos dentro da Escola de Aeronáutica, desde aos feriados até as formaturas e recepções de turmas novas. É uma seção que aproxima o mundo civil do mundo militar. As formaturas se comparam com a conclusão

do ensino superior dos civis, com seção solene, discursos, emoções, só se diferenciam o local e a cultura, presentes na linguagem, pensamentos e ações.<sup>276</sup>

As comemorações dos feriados sempre foram registrados na revista, demonstrando o acontecimento em si, o lugar e o que fizeram, pois em determinadas comemorações são organizados desfiles e discursos para enfatizar o quanto aquele marco foi importante para o país. A seção é composta por textos descritivos e fotografias para ilustrarem o momento.



Figura 42 A nova Turma. Fonte: Revista Esquadilha, jul. 1944, p. 4.5

No dia 25 de Abril de 1944, realizou-se a sessão solene no recinto do cinema da Escola, para receber os Cadetes recém matriculados no primeiro ano da Escola de Aeronáutica. Participaram da cerimônia Coronel, Major, Comandantes de Esquadilha, Capitães Aviadores, Tenentes de Infantaria e os Cadetes do primeiro, segundo e terceiro ano.

“Deu início com o Coronel Comandante o qual transferiu a palavra ao Cadete Miranda, que brevemente discursou e deu as boas vindas em nome de todos da Sociedade dos Cadetes

<sup>276</sup> A não ser pela cerimônia de formatura militar, em que todos os militares ficam em forma, em grupamento, diante de um palanque de autoridades e se preparam para o desfile militar.

do Ar. Assim como iniciou, o Coronel Comandante também fez as considerações finais, dirigindo-se com franqueza e sinceridade aos novatos, dizendo-lhes que as condutas devem ser pautadas em dignidade e desassombro de atitudes, uma vez que suas atividades por completo devem ser desassombradas e dignas.”



**Figura 43**  
 Cerimônia de entrega do *Brevet*. Fonte: Revista Esquadilha, abr. 1943, p. 8-9

No dia primeiro de maio foi realizada uma cerimônia de encerramento do curso e a entrega dos *Brevet*. Participaram do evento o Capitão de Mar e Guerra Abelardo Matos, o Sr. Presidente da República (Getúlio Vargas), o Ministro da Aeronáutica Major Brigadeiro Armando Trompowsky, brigadeiro Heitor Varadi, Coronel Ajalmar Mascarenhas e oficiais da missão aeronáutica dos Estados Unidos.



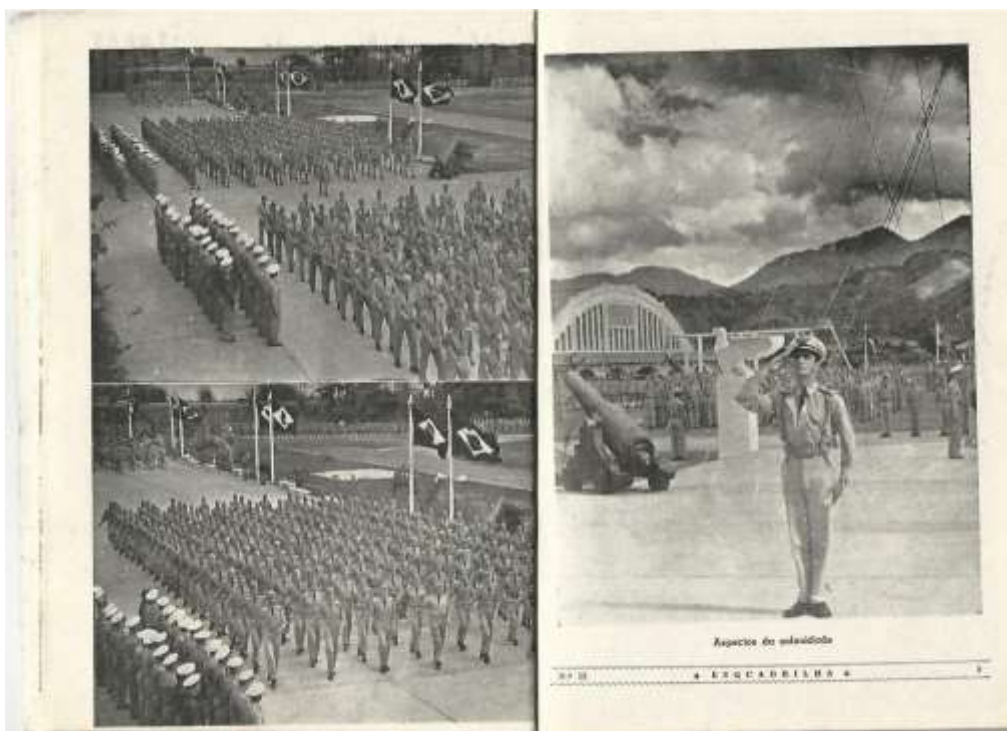


Figura 44 Aspectos da Solenidade. Fonte: Revista Esquadilha, dez. 1947, p 6-7



Figura 45— Semana da Asa. Fonte: Revista Esquadilha, set.-out 1942, p. 23-24

Duas páginas foram dedicadas à semana da asa e ao dia do aviador (23 de outubro). No dia 23 de outubro de 1942 foi inaugurada a estátua em homenagem ao pai da aviação pelo presidente Getúlio Vargas. “Compareceu ao aeroporto de Santos Dumont, onde foi inaugurada a estátua do Pai da Aviação, esse gênio Brasileiro que escreveu no céu a mais gloriosa página da conquista humana.”<sup>277</sup>



**Figura 46**

Aspirantes a Oficial de 1945. Fonte: Revista Esquadilha, Abr. 1946, p. 5-6

No dia 18 de dezembro de 1945, formou-se na Escola de Aeronáutica a maior turma de Aspirantes, formada por 128 Aviadores e 36 intendentess, contando com oficiais paraguaios e uruguaios que terminaram o curso no Brasil. Ainda, faziam parte 9 oficiais do quadro de auxiliares que formaram o curso fundamental da Escola.

#### 5.4.7 Seção Relatos

Essa seção é destinada a expor relatos dos próprios cadetes, familiares, colegas do primeiro grupo de caça e sua história. Relatos esses sobre as aulas, momento de pane, macetes e manobras, além de relatarem seus momentos de folga junto a familiares e amigos, cartas e

<sup>277</sup> Revista Esquadilha, set-out 1942, p. 23.

depoimentos de familiares - cujos sofrem com a distância - orações e fotografias em homenagem aos colegas falecidos em atividades.

É uma seção marcada por saudade, devido a depoimentos e cartas de familiares. Os momentos de folga junto aos familiares e amigos, os sorrisos e emoções demonstradas nas fotografias relatam o quanto aquele momento foi especial na vida dos guerreiros do Ar. Além das conquistas do grupo de caça em suas missões e premiações.

Segue abaixo uma carta escrita ao filho, dizendo sobre sua luta na defesa da pátria, além de introduzi-lo ao patriotismo e a cultura brasileira em dar a vida pela bandeira. O final da carta diz:

“O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”. “Viva o Brasil!  
Viva o Exército Nacional! Viva a Armada Brasileira!  
Viva a Aeronáutica do Brasil! Salve valorosos pilotos da Pátria!”<sup>278</sup>



Figura 47

Histórico do 1º Grupo de Caça. Fonte: Revista Esquadilha, nov. 1945, p. 7

<sup>278</sup> Revista Esquadilha, set. – out. 1942, p 24.





**Figura 48**  
 Condecoração do 1º Grupo de Caça. Fonte: Revista Esquadilha, nov. 1945, p. 4-5

O governo dos Estados Unidos da América do Norte, depois de observar o esforço e bravura que os pilotos do 1º Grupo de Caça exerceram durante as missões na Itália, presenteou-os com diversos componentes, condecorações atribuídas a membros da Força Aérea.

#### 5.4.8 Seção A Escola de Aeronáutica

Seção destinada a exposição da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos. É o espaço destinado para a exibição dos espaços, das instalações, os campos, informes ao público a quantidade de alunos, exames de admissão e a história da Escola.

É uma seção descritiva e expositiva, com imagens variadas para situar o leitor sobre aqueles espaços, como vivem os cadetes e como opera a Aeronáutica. Através da análise, presume-se que, ao expor ao público as instalações e os exames de admissão, buscaram divulgar a escola para outras pessoas buscarem fazer parte daquele ambiente.

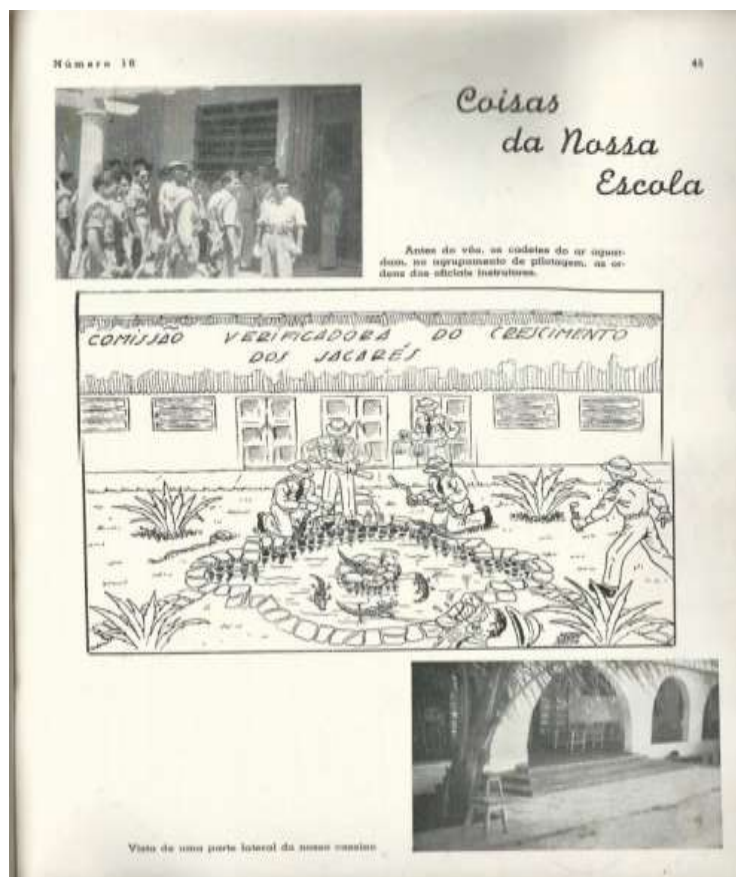


Figura 49

Novas Instalações dos Cadetes do Ar. Fonte: Revista Esquadrilha, abr. 1943, p. 14-15

Essa página dupla comenta sobre a nova Escola de Aeronáutica com apenas três anos de existência e, faz em palavras uma retrospectiva dizendo que a primeira turma possuiu nove aspirantes que saíram e quarenta e um eram provenientes da Escola Militar, a segunda composta por oitenta e três aspirantes, os quais eram da Escola Militar, Escola de Engenharia, Escola Naval e Escola de Agronomia. Turma de noventa e quatro alunos procedentes da Escola Militar, Escola Naval, Escola de Engenharia, Reserva Naval Aérea e da tropa; a turma do primeiro e segundo ano, com cento e dois e duzentos e sessenta e oito alunos os quais efetuaram o exame diretamente para a Escola. Ressalta o trabalho dos instrutores e professores para transformar inúmeros pensamentos em um único, em que todos partilhassem de uma mentalidade aeronáutica única e uma mesma língua.

Naquele ano de 1943 o Corpo de Cadetes era composto por 464 alunos, os quais já possuíam boas instalações, uniformes e a verdadeira mentalidade aeronáutica.



**Figura 50**

Coisas da Nossa Escola. Fonte: Revista Esquadilha, fev. 1943, p. 5

Antes dos cadetes realizarem o voo, permaneciam no agrupamento de pilotos, aguardando as ordens dos oficiais instrutores. A imagem no canto inferior do lado direito diz respeito a entrada do cassino<sup>279</sup> do Campo dos Afonsos.

A imagem ao centro da página traz a seguinte frase: Comissão Verificadora do crescimento dos Jacarés, em que se utilizam do bom humor para fazerem uma crítica às atividades burocrática inseridas no serviço diário da Escola<sup>280</sup>.

<sup>279</sup>Lugar não destinado a jogos, mas sim um local que faz parte da hospedagem, destinado a descanso e entretenimento.

<sup>280</sup>Dentro do ambiente militar se faz comissões para resolução de todas as questões, sendo assim, escalam pessoas para resolver as mínimas particularidades do aparato burocrático.



**Figura 51**

A F.A.B. Cresce. Fonte: Revista Esquadriha, maio 1942, p. 10

Momento registrado da chegada da Esquadriha de Modernos Vultee<sup>281</sup> para os cadetes treinarem. As fotografias nos mostram um momento esperado e vivenciado com entusiasmo.

As fotografias mostram um pouco da rotina de instrução dos cadetes, bem como o deslocamento de uma instrução até a outra, instrução de voo e o terceiro ano em sala de aula. Já os textos, dizem que a Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos era composta, em 1942, por 349 cadetes efetivos, sendo 142 no primeiro ano, 126 no segundo ano e 81 no terceiro ano.

E mais, acrescenta que em um futuro próximo, quando a escola mudasse para a região de Pirassununga, no interior de São Paulo, o número de efetivos iria provavelmente se elevar para mil cadetes. Portanto, em 1944 ocorreu o início de um processo de desapropriação de terras na Cidade de Pirassununga, para a construção da futura Escola de Aeronáutica, em que o governo paulista havia declarado de utilidade pública a área necessária para a construção<sup>282</sup>.

<sup>281</sup> Avião para treinamento dos Cadetes

<sup>282</sup> Esse processo de desapropriação das terras ultrapassou a década de 1940. Em 1950 já havia executado a desapropriação, mas primeiramente foram realizadas as construções do primeiro espaço chamado “Destacamento

Segundo os dados da Revista, a grandiosa obra ficaria pronta de três a quatro anos, mas quando finalizada seria a primeira Escola da América do Sul e por algum tempo o governo não precisaria preocupar-se com problemas de adaptação e com precárias instalações.

Além disso, houve mudanças nas instruções de funcionamento da Escola de Aeronáutica, em que a Instituição passa a ser estabelecimento militar de ensino superior, com intuito de formar oficiais para a Força Aérea Brasileira. Para tal, a Escola deveria ser orientada de modo que fosse permitido o ingresso apenas dos cadetes que demonstrassem possuir as qualidades de aptidões profissionais, cultura e caráter fundamental para execução da função.

E mais, foi instituído o curso prévio com duração de um ano e adotado o ensino da língua inglesa. O curso tem por objetivo dar os conhecimentos básicos fundamentais e a preparação moral, física e militar que capacitem os alunos para o curso superior, compreendendo as seguintes matérias: Instrução Fundamental – português, aritmética, álgebra, álgebra e geometria, trigonometria, física e química; Instrução Militar - ordem única, instrução geral (sobre o voo e educação física). Nas matérias do curso superior foi agregado o estudo da língua inglesa nos três anos.

### 3.10 Seção Cultural

Essa pode ser considerada a seção de entretenimento, divertida, alegre, dinâmica e variada. É alegre por conter humor, charadas, teste para as fãs, palavras cruzadas, piadas, charges, histórias mudas, histórias em quadrinhos, caricaturas, ilustrações com humor, porém há tristeza nos poemas e poesias os quais relatam a dor, solidão, saudade das pessoas amadas.

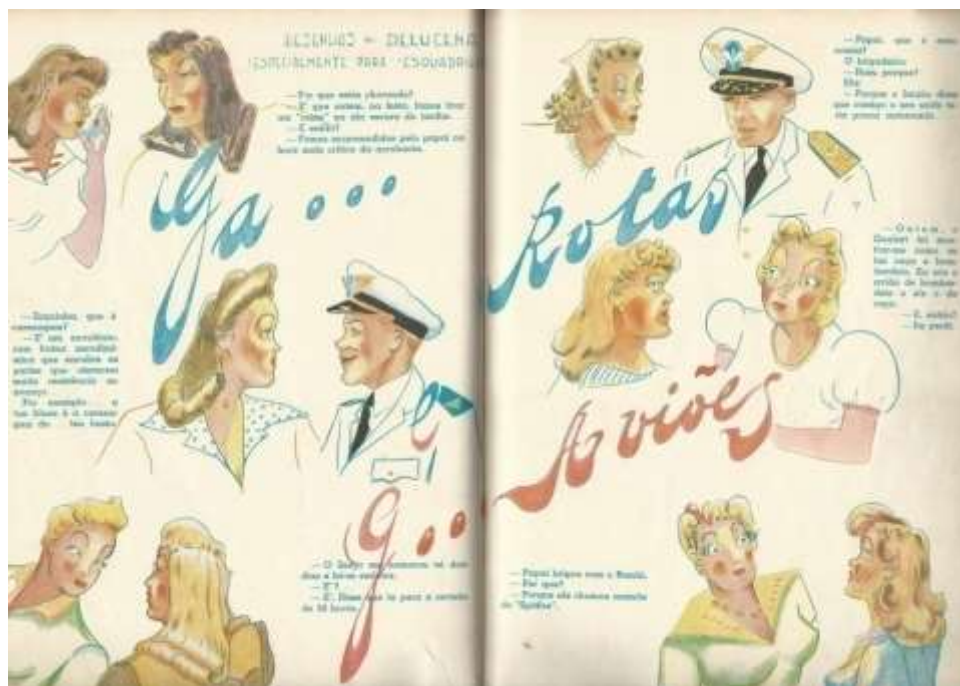
Os assuntos abordados sempre são relacionados às aulas, rotina, relacionamentos, amizade, avião, amor, saudade, medos, inseguranças. Essa seção possui mais ilustrações comparadas a textos, as quais são feitas pelos próprios cadetes.

É uma seção que é dividida em várias partes ao decorrer das revistas, mesclando poemas e poesias, charges, histórias em quadrinhos, testes e muito mais. É uma forma de deixar a revista mais agradável ao leitor, levando descontração por meio de desenhos e

---

precursor da Academia da Força Aérea”, a qual foram os primeiros hangares e somente na década de 60 que iniciou-se a construção da área de instrução para receber os cadetes, pois anteriormente foram construídos locais para a instrução do último ano de formação, o de especialização em voo. A transmigração e os cursos, definitivamente, começaram a funcionar todos os anos de formação em 1971 em Pirassununga.

palavras e, por mais que exista humor, na essência transmitem conhecimentos, verdades e vivências que passaram. Um exemplo são as palavras cruzadas, onde o leitor deve preencher as lacunas com palavras referentes aos conteúdos vivenciados pelos cadetes e aspectos militares; desse modo, a proposta era de que através de uma brincadeira a sociedade civil conseguisse se envolver com assuntos fora de sua realidade.



**Figura 52**

Diálogo. Fonte: Revista Esquadilha, abr. 1943, p. 10

Continha página dupla de perguntas e respostas, as mulheres representam os civis e fazem perguntas aos rapazes militares sobre assuntos da Escola de Aeronáutica. É um modo de sanar dúvidas dos leitores que leem as revistas e por vezes não sabem o significado de certas palavras (gírias militares).



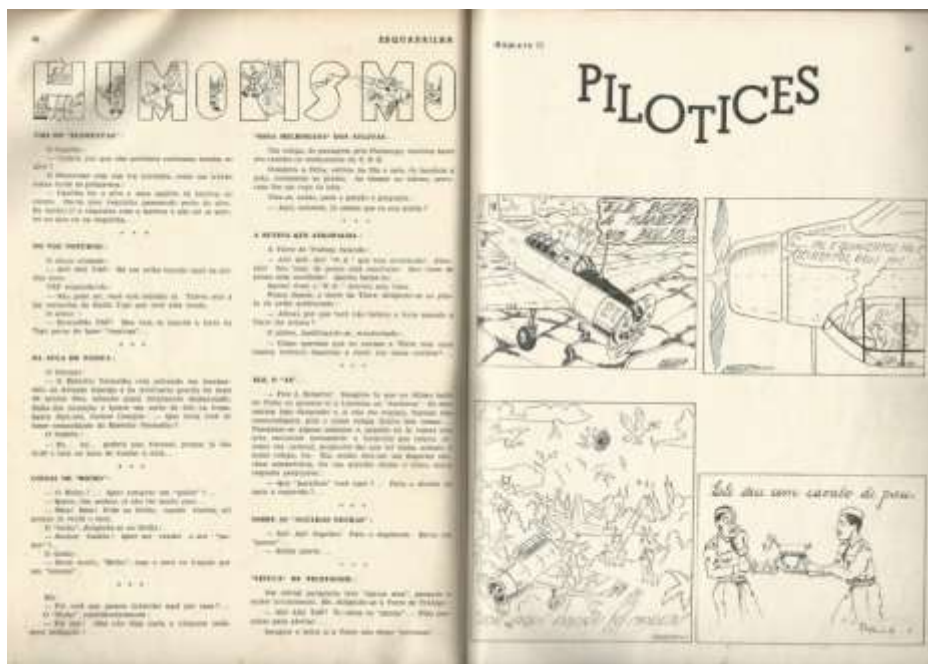


Figura 53  
Humorismo e Pilotices. Fonte: Revista Esquadrihla, abr. 1943, p. 11-12

Na página à esquerda intitulada “Humorismo” é destinada a piadas, as quais abordam somente o assunto militar, aspectos da rotina dos cadetes, momentos que ocorreram e dos quais conseguiram transformar em humor. Já na página à direita, intitulada como “Pilotices”, são charges abordando situações vivenciadas em momentos de voos.



Figura 54.  
Poesia e humor. Fonte: Revista Esquadrihla, abr. 1943, p. 13-14



**Figura 55**

Poema “Amor”. Fonte: Revista Esquadilha, 1950, p. 15

Esse é um exemplo de poema produzido pelos cadetes. A amostra em questão aborda o amor antigo, o qual deixou passar e se arrependeu e agora gostaria de voltar no tempo e viver tudo que poderia ter vivido junto a essa pessoa amada.





Figura 56  
 Teste e palavras cruzadas. Fonte: Revista Esquadilha, 1950, p.24- 25

A página à esquerda apresenta um teste, porém, não é específico para as fãs, mas para todos os leitores, contendo dez perguntas e três alternativas cada, todas relacionadas com assuntos militares. Já página à direita é um jogo de palavras cruzadas, cuja parte superior da página estão as dicas das palavras, as quais estão ligadas aos aspectos do cotidiano dos rapazes na escola militar, e na parte inferior estão as respostas conferência.

Pela observação dos aspectos analisados pode-se concluir que as Revistas Esquadilha possuía várias intenções, entre elas divulgar a novata Escola de Aeronáutica, enfatizando os pontos positivos e propagando uma imagem positiva da mesma. Assim, a sociedade civil almejava fazer parte daquele “mundo” militar. Outra intenção é prestigiar o presidente da República, bem como uma propaganda de Getúlio Vargas, uma vez que em todas as festividades, acontecimentos e notícias o presidente sempre era citado, constantemente ressaltado com prestígio, demonstrando o quanto era importante para a aviação no país. Além disso, observa-se uma educação técnica, mas com forte demanda cultural; com isso, seguindo a perspectiva de formação integral, podemos dizer que os cadetes eram formados com dois principais direcionamentos, pois possuíam a formação técnica para realizar as atividades práticas, bem como possuíam a formação intelectual na produção das revistas, para selecionar e compor os conteúdos compartilhados com a sociedade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pesquisar o ensino no interior de uma instituição militar exige um olhar apurado para não somente as estruturas que abrangem o ensinar e aprender das relações escolares, mas sim quais os processos de formação de identidade estão engendrados naquele modo específico de se educar. O aluno de uma instituição militar a procura para aprender conceitos relacionados àquela especialidade da carreira militar que pretende trilhar, assim como também, passa a entender que essa escolha acarretará uma mudança circunstancial de hábitos e uma nova rotina será construída pela Instituição ao longo dos anos de formação.

Quando me deparei inserida no interior do ambiente militar, submergida por tradições e costumes tão distantes do meio social civil, optei por sobreviver àquele ambiente, desde que ele me trouxesse respostas sobre o formato de sua organização: aspectos doutrinários, treinamentos, formaturas, ritos de passagem, e o seguimento da hierarquia e disciplina. Foi quando me debrucei aos estudos da disciplina História militar brasileira como temática das aulas ministradas na AFA e encontrei a lacuna de pesquisa que responderia a origem da formação da oficialidade na aeronáutica.

Os estudos sobre a origem da formação da oficialidade aeronáutica foram organizados em 2012 através do Centro e Memória do Ensino, na UNIFA e integraram um primeiro simpósio para divulgação do Centenário do Campo dos Afonsos. Esse foi o primeiro contato com a literatura sobre a temática que versava sobre o tema de pesquisa escolhido.

O objeto de pesquisa do projeto aceito na Pós Graduação em Educação da UfSCar estava inserido no período histórico específico de investimentos da Aviação no Brasil a partir da unificação das Forças Armadas que possuíam a responsabilidade da defesa aérea do território: O Exército e a Marinha. Delimitou-se a pesquisa ao estudo da história da criação da Escola de Aeronáutica com a perspectiva de ilustrar as bases estruturais da instituição escolar específica: localização, influências estrangeiras para o ensino, o desenvolvimento da aviação no Brasil, a criação do Ministério da Aeronáutica durante o Estado Novo de Getúlio Vargas até as influências externas que acarretaram a participação do Brasil ao lado dos aliados durante a 2ª Guerra Mundial.

Em segundo lugar optei por compreender como se dava o rito de passagem do ser social civil para o ser social militar e as perspectivas que o conceito permitia ser analisado

diante da construção do oficial aviador da aeronáutica: aquele profissional que tem a responsabilidade de administrar o uso da violência. No caso da formação de cadetes na Escola da Aeronáutica, a instituição abarcou a formação de profissionais que estavam imersos exclusivamente nesta responsabilidade durante a década de 1940 (o que possibilitou a modernização das Forças Armadas Brasileiras com a influência Norte Americana), e, embora a ameaça de conflitos não seja frequente, continuou sendo o principal objetivo da instituição: formar pilotos militares combatentes.

O recorte histórico-temporal escolhido cobrava da pesquisadora o desbravamento de fontes primárias relacionadas de duas décadas de educação militar. Analisar duas décadas de uma instituição escolar passa a ser tarefa fácil com o acesso aos arquivos, porém classificar a especificidade de sua origem demandou mais recursos e tempo que o anteriormente planejado pela pesquisadora.

A proximidade com as fontes possibilitou que a pesquisadora decifrasse, ou seja, desse rosto aos personagens, esses alunos militares que optaram na juventude por servir uma força de defesa em construção. E o arquivo da Seção de Serviços Escolares da Divisão de Ensino da AFA abriu essa porta com a possibilidade de observação das fichas de alunos, uma espécie de histórico escolar dos cadetes da EAer.

Desta forma optou-se pelo desenho oferecido do recorte de pesquisa, enquadrando a formação dos cadetes da escola de aeronáutica após a unificação das forças de aviação, durante o início da formação da escola de profissionais que deveriam estar preparados para atuarem durante o conflito de dimensões mundiais. Isso justifica o fato de a maioria das fontes primárias de pesquisa dizerem respeito à década de 1940, embora se tenha executado um levantamento quantitativo relacionado às fichas de alunos entre o período de 1941 a 1950, cujo resultado fora aproveitado somando-se a questão do currículo na Eaer, tema do item 5.2 da pesquisa.

O encontro com as fontes de pesquisa fora guiado pelas seções das quais a pesquisadora exercia cargo de chefia na Divisão de Ensino da AFA, cujos locais possuíam arquivos. Com a mudança do cargo de chefia da Seção de Serviços Escolares para a Biblioteca da AFA, em 2015 foi a vez desse encontro se realizar com as edições da Revista Esquadrilha, cujo corpo editorial eram os cadetes do período de pesquisa selecionado.

Trabalhar com a origem desta Instituição de educação militar passou a ser um recorte frutífero de descobertas, possibilitando o trabalho conceitual e de coleta de dados que ajudaram a construir o caminho percorrido pela história dessa instituição e a classificar que papel o objeto escolhido desempenhava nesse cenário.

Durante o Capítulo I observamos o desenvolvimento que a doutrina brasileira de ensino militar estruturou a partir do conhecimento adquirido com a experiência estrangeira: foi com a experiência dos “jovens turcos” e com os 20 anos de duração de Missão Militar Francesa de Instrução que moldaram os primeiros traços da identidade da aviação brasileira nas escolas de formação de pilotos militares. Essa influência fora sentida em 1914 com a tentativa frustrada da Escola Brasileira de Aviação; em 1916, com a criação da Escola de Aviação em base Naval; em 1919 e 1927, com os estudos para preparo de formação aérea como uma das armas de especialização do Exército Brasileiro, e finalmente, com a criação da Escola de Aeronáutica, resultado da união das forças aéreas para defesa já existentes no país, anteriormente descritas.

Durante o capítulo II vimos que o cenário político-social cuja origem da EAer estava imersa possibilitou que a identidade deste profissional fosse engendrada em meio a um ambiente de emprego do avião para a guerra aérea. E a Segunda Guerra Mundial proporcionou que um dos objetivos traçados para a formação dos cadetes fosse o preparo para o combate. Desta forma, a guerra construiu um profissional que tivesse capacidades legitimadas pelo Estado para o uso da violência, ou como já caracterizou Clausewitz, que tivesse a “capacidade militar de um exército em um único indivíduo”, ou seja, o conceito do espírito militar utilizado também por Celso Castro em análise sobre a AMAN.

As especificidades da educação para o trabalho militar foram tratadas no capítulo IV. Ao compararmos a educação profissional civil com a militar, vislumbrou-se as diferenças relacionadas ao público alvo específico de cada uma delas, à responsabilidade profissional que o formado em cada uma delas inside, e ao destino da utilização da mão de obra formada por essas escolas.

Heloísa Fernandes e Ludwig contribuíram para a constituição e identificação do público que procura se candidatar às cadeiras do oficialato militar. Heloísa disse-nos que eles compõem uma categoria intelectual militar e Ludwig complementou dizendo que em sua

maioria, pertencem à classe média brasileira. A responsabilidade da profissão foi respondida por Huntington ao especificar as qualificações da profissão militar na tríade: responsabilidade, corporativismo e especialização. Qualidades que exigem do profissional militar, especialidades distintas de um profissional técnico civil. O que os diferem? Onde cada um aplicará suas habilidades técnicas aprendidas? Na indústria, na empresa privada, ou na guerra? Respondemos que o oficial é o profissional da guerra. E que os intelectuais que fomentam o ensino militar, os oficiais superiores, priorizam que a engrenagem gire rumo à rotatividade de mão de obra para a manutenção e continuidade da própria instituição.

O documento chamado de “Manual de Endoutrinamento” justifica a preocupação da classe militar da EAer com o desempenho que os instrutores militares, recém formados, viessem a desempenhar quando retornassem à instituição, uma vez que, principalmente durante a primeira década de existência, os instrutores de voo tinham sido colegas de cadetes que estavam no primeiro ou segundo ano de formação. Neste manual, vide anexo VIII, são ensinados conceitos pedagógicos como se portar em relação ao aluno, como preparar planos de aula, como executar estratégias de aprendizagem, etc. Na realidade, o aproveitamento do militar enquanto instrutor técnico é realizado até os dias atuais na AFA, num curso chamado de Padronização de Instrutores, onde aprendem os fundamentos da docência e práticas de aprendizagem. Muito provavelmente o Curso de Padronização de Instrutores seja a adequação para uma realidade de formação de instrutores militares em tempos de paz.

A proximidade com a formação da identidade do oficial aviador surge com o Capítulo V. É o momento em que a pesquisa utiliza da maioria das fontes para construir o anunciado “ethos” aeronáutico, através da análise de regulamentos, portarias do Ministério da Aeronáutica, verificação de costumes e tradições forjadas no início da escola militar, objetivando desvendar como se deu a construção do espírito de armas do aviador.

O conceito de análise de construção do “ethos” foi proposto em quatro etapas:

1. Da Constituição da Escola de Aeronáutica, a partir de sua criação e composição estrutural.
2. Da análise da base curricular
3. Das experiências de aprendizagem práticas
4. Da análise cultural do cadete

Na primeira etapa verificou-se que a partir de um cenário obsoleto com relação à estrutura e fomentação do ensino na Aeronáutica foi criado um sistema tradicionalmente firme e duradouro composto de bases que até os dias atuais são seguidas à risca na AFA. A responsabilidade em formar pessoal militar da ativa para uma aeronáutica recém-nascida fomentou bases sólidas fundamentadas na origem doutrinária heterogênea composta da herança das escolas Naval e Militar. Através das fontes primárias expostas nos regimentos e depoimentos de cadetes da época comprovou-se a composição inicial para o ingresso na EAer até a ordenação de suas primeiras estruturas organizacionais

Na segunda etapa percebeu-se que a formação do cadete aviador, a partir da criação da EAer, seguiu a tendência estratégica utilizada na formação de pessoal da ativa, influenciada pelo aumento do aparelhamento aéreo da Aeronáutica recém criada, patrocinado pelos Estados Unidos e estimulado pela participação do Brasil como aliado durante a 2ª GM. Esse cenário repercutiu no currículo desenvolvido para a formação do cadete aviador, uma vez que, averiguou-se a tendência pelas disciplinas especializadas e militares em detrimento às de base fundamentais. Esses fatores indicam a escolha pelo perfil do piloto militar apto para as missões de combate que poderiam vir a ocorrer. Prevaleceu, desta forma, a formação para a arte da guerra.

Na terceira etapa especificou quais recursos as instruções utilizavam para medir ou acentuar o grau de aprendizagem mediante os objetivos impostos a cada disciplina ou parte da instrução prática de voo. Vimos que cada etapa conquistada para a conquista dos céus, o voo, integrava os conhecimentos necessários à realização da instrução antes de sua legítima aplicação.

Por último, na quarta etapa fora descrito a visão dos cadetes inseridos na Escola da Aeronáutica sob o ponto de vista que a coleta de dados sobre as Revista Esquadrilha proporcionou. A análise das edições das décadas de 1940 permitiu dividir o conteúdo das revistas por seções temáticas. Através da exposição de cada seção buscou-se ressaltar aspectos da cultura de ensino aeronáutico expostos pelos próprios cadetes em cada edição.

Ressalta-se, ainda, que os depoimentos de militares obtidos através do CPDOC e do Projeto Memória do INCAER foram essenciais para a construção do imaginário do leitor em busca da construção de um quebra-cabeça chamado Escola de Aeronáutica. Sem dúvida os

depoimentos com opiniões dos ex-alunos, somadas às demais fontes exploradas, ajudaram a montar cada peça do quebra-cabeça desse jogo que, embora ainda faltem peças, após a conclusão dessa pesquisa, pode já ter transformado e muito o imaginário da observadora.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AERO-CLUB BRASILEIRO. Resumo, em ata, dos trabalhos executados pelo conselho e pela diretoria, até a reunião de 1º de maio de 1912. **Livro de atas do Aero-Clube Brasileiro**. Rio de Janeiro, DF. 22 maio 1912.

ALBERTI, Verena. **Histórias dentro da História**. In: PINSKY, Carla Bassanezi; (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2009.

ASSUNÇÃO, Adail Rodrigues. **A Missão Militar Francesa e suas Contribuições para a Evolução Doutrinária do Exército Brasileiro**. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) - Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2012.

BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994.

BATISTA, Jairo de Paula. **A intentona Comunista na Escola de Aviação Militar: parte integrante da História do centenário do Campo dos Afonsos (1912 – 2012)**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

BAQUIM, Cristiane Aparecida. **O sonho feminino de Ícaro: a educação das pioneiras da aviação militar na Academia da Força Aérea**. 2008. 298f. Tese de Doutorado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2008.

BOBBIO, Norberto. **Dicionário de Política**. trad. Carmem C. Varriale et. Al.: coord. Trad. João Ferreira. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 12ª ed. Vol I, 2004,p. 381-382.

BRASIL. **Aspirantes Aviadores: sua história/Turma de 1943**. Rio de Janeiro, 1996.

BRASIL. Diário Oficial da União. 6 de outubro de 1912, p. 1912.

BRASIL. Diário Oficial da União. Ministério da Guerra, 2 de março de 1913, p. 3158.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 90, de 26 de março de 1941**. “Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica”.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 198, de 04 de outubro de 1941**. “Nova redação a diversos artigos do Regulamento da ex- Escola de Aeronáutica do Exército”.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 121, de 25 de março de 1946**. “Instruções para o ensino na Escola de Aeronáutica”.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 326, de 05 de outubro de 1944**. “Aprova as instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica”.



BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 83, de 19 de abril de 1949**. “Dá nova organização, em caráter provisório, ao ensino nos Cursos que funcionarão na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos”.

BRASIL. Decreto nº 64.800, de 10 de julho de 1969. Muda a denominação de Organização do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME), da Universidade da Força Aérea (UNIFA).

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.961 de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, DF, 20 jan. 1941. Seção 1.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.142, de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da aeronáutica a Escola de Aeronáutica. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, DF 27 mar. 1941. Seção 1.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica Portaria nº 37/GM3, de 11 de maio de 1972. In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3. p. 100. Disponível em: Centro de Memória do Ensino (CME), da Universidade da Força Aérea (UNIFA).

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Diretoria de Justiça. **Protocolo de entrada**. Rio de Janeiro, DF, 13 dez. 1912.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria 77/GM2, de 27 de setembro de 1971. Transfere o comando da Academia da Aeronáutica para Pirassununga e dá outras providências; BRASIL. Decreto nº 69.416, de 23 de outubro de 1971. Transfere a sede da Academia da Aeronáutica para Pirassununga e dá outras providências In: **Livro Histórico da Escola de Aeronáutica**. Vol. 3.

BRASIL, Ministério da Guerra. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Maio de 1915**, Publicado em 1915(a). In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2251/000001.html>

BRASIL, Ministério da Marinha. **Relatório I do ano de 1914 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Abril de 1915**, Publicado em 1915(b). In: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2148/000001.html>

BRASIL, Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas**. 4ª edição, 2007. In: [http://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md35\\_g\\_01\\_glossario\\_f\\_a\\_4aed2007.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md35_g_01_glossario_f_a_4aed2007.pdf)

BRASIL, Ministério da Aeronáutica: Centro de Relações Públicas. **A Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial**. 4ª ed. Editora Gráfica Brasileira, Rio de Janeiro, s/ano, s/nº página.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica**. s.d., s.p.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Portaria 198 de 04 de outubro de 1941**, “Nova redação a diversos artigos do Regulamento da ex- Escola de Aeronáutica do Exército”, p.767.

BRAUDEL, Fernand. **A civilização se define em relação às diversas ciências humanas**. In: Gramática das civilizações. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

BURNIER, João Paulo Moreira. **João Paulo Moreira Burnier** (depoimento, 1993). Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 p. dat.;

CARVALHO, Vânia Carneiro; LIMA, Solange Ferraz. **Usos sociais e historiográficos**. In: LUCA, Tânia Regina; PINSKY, Carla Bassanezi; (orgs.). O Historiador e suas fontes. São Paulo: Contexto, 2009.

CARVALHO, José Murilo. **Forças Armadas e Política no Brasil**. E ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

CASTRO, Celso. **O Espírito Militar: um antropólogo na caserna**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CINEMATECA BRASILEIRA. O Segredo das Asas (1944). In: <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&xprSearch=ID=013509&format=detailed.pft#1>

CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. Tradução: Inês Brusse. s.L.: Gráfica Europan, s.d.

CORRÊA, Edison; SALGADO, Maiza. **Salgado Filho, primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

CPDOC, FGV. **Verbetes**. In: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbetetematico/milicia-integralista>

\_\_\_\_\_. **A sociedade de cultura no Brasil na década de 1950**. In: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Sociedade/Anos1950>. Acesso em 08/10/2017.

DEMO, Mauriceia Aparecida de Oliveira. **A formação de oficiais e as políticas educacionais da Academia da Força Aérea Brasileira**. 2006. 147f. Dissertação de Mestrado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2006.

Diário Oficial da União. Ministério da Guerra, 02 de março de 1913.

**Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2005.

FERNANDES, Heloísa Rodrigues. **Os militares como categoria social**. São Paulo: Global Ed., 1979.

FERREIRA JR; BITTAR . A Educação de perspectiva marxista: uma abordagem baseada em Marx e Gramsci. Revista Interface.v. 12, nº 26, p. 635-46, jul/set, 2008.

FERREIRA, Roberto Martins. **Organização e Poder: Análise do Discurso Anti Comunista no Exército Brasileiro**. São Paulo: Annablume, 2005.

FGV. CPDOC. **A era Vargas: Diretrizes do Estado Novo**. In: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/OBrasilNaGuerra> . Acesso em 30/12/2016.

FORJAZ, Maria Cecília Spina. **As origens da Embraer**. Tempo Social, São Paulo, vol. 17, n. 1, jun. 2005.

GARCIA, José Garcia. **A verdade sobre a História da Aeronáutica (Parte II)**. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger S/A, 1944.

GUEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GODOY, Tânia Regina Pires de; CALAZA, Cláudio Passos. **A formação da “pródiga filha alada” de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial**. Material cedido pelo autor.

GUALAZZI, Ilacir L. **O Oficial Subalterno da Força Aérea Brasileira – uma contribuição ao estudo do seu perfil**. Dissertação de Mestrado. Piracicaba. Universidade Metodista de Piracicaba – UNIMEP, 1985.

**História, Instituições Escolares e Gestores Educacionais**. In: Revista Histedbr Online, Campinas, n. especial p.20-27.ago. 2006 – INSS: 1676-2584.

**Histórico da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG)**. In: <https://www.policiamilitar.mg.gov.br/portal-pm/portalinstitucional/conteudo.action?conteudo=2155&tipoConteudo=itemMenu>

HOBBSAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_. **Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991)**. São Paulo: Cia das Letras, 2006.

HUNTINGTON, Samuel P. **O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre civis e militares**. trad. José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1996.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vols. 3 e 4. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Projeto Memória**. Os primeiros dias da Escola de Aeronáutica. CD nº 25.

Inventário de Agostinho de Paredes. In: **Inquirição de Testemunhas do Rio de Janeiro**, 31 de maio de 1715, freguesia de Irajá, testemunha João Afonso de Oliveira.

JULIA, Dominique. **A Cultura escolar como objeto histórico**. Revista Brasileira de História da Educação, n.1, p. 9-44.(Original francês: mimeo, 1993).

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LIMA, Rui Moreira. **Senta a Pua!**A força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial 1944/1945. 3 ed. Action, 2011.

LOMBARDI. José Claudinei. **Historia e Historiografia da Educação no Brasil**. Conferência apresentada no III Colóquio do Museu Pedagógico, 17/11/2003, na Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Vitória da Conquista – BA. In: [http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis14/art4\\_14.pdf](http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis14/art4_14.pdf) . Acesso em 26/11/2016.

LUDWIG, Antonio Carlos Will. **Análise dos fins educacionais relativos aos cursos de formação de oficiais relativos aos cursos de formação de oficiais aviadores e intendentess**. Piracicaba -SP: 1981.

LUDWIG, Antonio Carlos Will. **Democracia e ensino militar**. (Coleção Questões da nossa época, v. 66). São Paulo: Cortez, 1998.

MCCANN Jr., Frank D. **Aliança Brasil-Estados Unidos: 1937-1945**. Rio de Janeiro: Biblioteca da Exército, 1995.

MARX, Karl. O Capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, [19--], Livro I.

MATHIAS, Suzeley Kalil; GUZI, André Cavaler. **Autonomia na Lei: As Forças Armadas nas Constituições Nacionais**. Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 25, nº 73, junho 2010.

MONTENEGRO FILHO, Casimiro. **Casimiro Montenegro Filho** (depoimento, 1988). Rio de Janeiro, CPDOC, 2006. 41 p. dat.;

MOTA, João Eduardo Magalhães. **FAB. Força Aérea Brasileira (1941-1961) Como eu a vi**. Rio de Janeiro: INCAER, 1992.

**NOVOS RUMOS**, Rio de Janeiro, 21.11.1963.

OLIVEIRA, Tania R. P. de G. T. de. **Ensino de História Militar: uma análise centrada na concepção do ensino de História na formação dos oficiais da Força Aérea Brasileira.** Orientação de Amarílio Ferreira Junior e Antonio Carlos W. Ludwig. Dissertação de Mestrado. São Carlos-SP: UFSCar, 2001.

\_\_\_\_\_, Tânia Regina Pires de Godoy Torres de. **O estudo da Guerra e a liderança militar brasileira (1996-2004).** Tese de Doutorado em Educação. PPGE/UFSCar. São Carlos, 2004.

PARO, Vitor Henrique. **Educação como exercício do poder: crítica ao senso comum em educação.** São Paulo: Cortez, 2010.

PEREIRA, M.L.P.S. **Resiliência em ambiente de aviação:** a experiência do grupo de aviação de caça do Brasil na segunda guerra mundial. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp040698.pdf> .

PORTARIA 90 de 26 de março de 1941. **Instruções para o Funcionamento da Escola de Aeronáutica.**

PORTARIA 198 de 04 de outubro de 1941. **Dá nova redação a diversos artigos do Regulamento da ex- Escola de Aeronáutica do Exército.**

PORTARIA 326 de 05 de outubro de 1944. **Aprova as instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica.**

SACRISTÁN, Gimeno. **O currículo: uma reflexão sobre a prática.** 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2000.

\_\_\_\_\_. **Compreender e transformar o ensino.** Trad. Ernani da Fonseca Rosa. 4ª ed. Artmed, 1998.

SALES, Mauro Vicente. **O princípio da urbanização no Campo dos Afonsos (1912 – 1941): um breve panorama.** Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

SANTOS, Murilo. **O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas.** Rio de Janeiro: Gráfica Editora do Livro, 1991.

SAVIANI, Demerval. **História das ideias pedagógicas no Brasil.** 3º ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2011.

\_\_\_\_\_. **Escola e Democracia.** São Paulo: Cortez, 1984.

SAVIANI, Nereide. **Saber escolar, currículo e didática: problemas da unidade conteúdo/método no processo pedagógico.** Campinas, SP. Autores associados, 1994.

\_\_\_\_\_. **Currículo – Um grande desafio para o professor**. Texto referente à palestra proferida a 05/12/02, no Ciclo de Conferências promovido pela Apeoesp – São Paulo/SP. Publicado em *Revista de Educação*. Nº 16. São Paulo, 2003.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História militar do Brasil**. 2 ed., São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SUPPO, Hugo Rogelio. **La politique culturelle Française au Brésil entre les années 1920-1950**. (tese de doutorado) Paris: Université Paris III, 1992.

TAKAHASHI, Emília. **Homens e Mulheres em Campo: um estudo sobre a formação da identidade militar**. 2002. Tese de Doutorado em Educação – UNICAMP, Campinas, 2002.

TEIXEIRA, A.M. **Aviação Militar Brasileira: da criação até a década de 1940**. Seminário da Aviação Militar: Centenário do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro: UNIFA, 2012.

VIANA, Claudius Gomes de Aragão. **Realengo e a Escola Militar: um estudo sobre memória e patrimônio urbano**. In: PPHPBC/Cpdoc/FGV. *Revista Mosaico*.

ZANLORENZI, C. M. P. **História da Educação, Fontes e a Imprensa**. Disponível em: [http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/edicoes/40/art04\\_40.pdf](http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/edicoes/40/art04_40.pdf) . Acesso em: 5 jun. 2017.

## EDIÇÕES DAS REVISTAS ESQUADRILHA

N. 02: Maio 1942

N. 03: Junho 1942

N. 04: Julho 1942

N. 5-7: Setembro e Outubro 1942

N.08 3 09: Novembro e Dezembro 1942

N. 10 Fevereiro 1943

N. 11: Abril 1943

N. 15: 1944

N. 15: Julho 1944

N. 16 Agosto 1944

N.16 1944

N. 18 Setembro 1945

N. 19 Novembro 1945

N. 20 Abril 1946

N. 22 Dezembro 1947

N. 21 Outubro 1947

- N. 22 Dezembro 1947
- N. 23 Março-Abril 1948
- N. 24 Julho- Agosto 1948
- N. 25 1948
- N. 26 1949
- N. 27 1950
- N. 29 1951
- N. 30 1951
- N.34 1955
- N 35 1956
- N.38 Julho 1958
- N.44 Dezembro 1963
- N. 46 Dezembro 1965



## ANEXO I

ANNO DE 19.....

GRAN  
4 1 1

NOME: **RUI BARBOSA MOREIRA LIMA**

PAI: **Bento Moreira Lima**

MÃE: **Meloisa Moreira Lima**

NASCIDO EM: **12** DE **Junho** DE 19 **19**

CIDADE: **Picos** ESTADO: **Maranhão**

PROFISSÃO ANTERIOR: **cadete** CORPO:

PROCEDÊNCIA: CATEGORIA:

DATA DA MATRÍCULA: **24** DE **maio** DE 19 **41** TURMA:

DATA DO DESENGAJAMENTO: MOTIVO:

ESCOLA DE AVIAÇÃO  
Estado de Maranhão



FOTOGRAFIA TIRADA

GRAN  
4 1 1

NOME: **JOSE R. MEIRA DE VASCONCELOS**

PAI: **Joné Pinto Meira de Vasconcelos**

MÃE: **Angelica Rebelo Meira de Vasconcelos**

NASCIDO EM: **27** DE **Setembro** DE 19 **22**

CIDADE: **Distrito Federal** ESTADO:

PROFISSÃO ANTERIOR: CORPO:

PROCEDÊNCIA: CATEGORIA:

DATA DA MATRÍCULA: **23** DE **Abril** DE 19 **42** TURMA:

DATA DO DESENGAJAMENTO: MOTIVO:

ESCOLA DE AVIAÇÃO



Ex: / / 19




GRÃO		4 / 7	
NOME:	RODOLFO BECKER REISFSHNEIDER		
PAI:	Francisco B. Reifschneider		
MÃE:	Elisa B. Reifschneider		
NASCIDO EM:	26 DE Setembro	DE 19	22
CIDADE:	Bagé	ESTADO:	Rio Grande do Sul
PROFISSÃO ANTERIOR:	cadete	CURSO:	
PROCEDENCIA:		CATEGORIA:	
DATA DA MATRÍCULA:	14 DE maio	DE 19	41 TURMA:
DATA DO DESLIGAMENTO:		MOTIVO:	



PROFOTGRAPHIA TIRADA EM: / / 19

GRÃO		4 / 5	
NOME:	JOÃO PAULO MOREIRA BURNIER		
PAI:	Otavio Penido Burnier		
MÃE:	Margarida Penido Burnier		
NASCIDO EM:	17 DE Outubro	DE 19	19
CIDADE:	Distrito Federal	ESTADO:	
PROFISSÃO ANTERIOR:	cadete	CURSO:	Aviação Militar
PROCEDENCIA:	Escola Militar	CATEGORIA:	
DATA DA MATRÍCULA:	19 DE Abril	DE 19	41 TURMA: 16a.
DATA DO DESLIGAMENTO:		MOTIVO:	



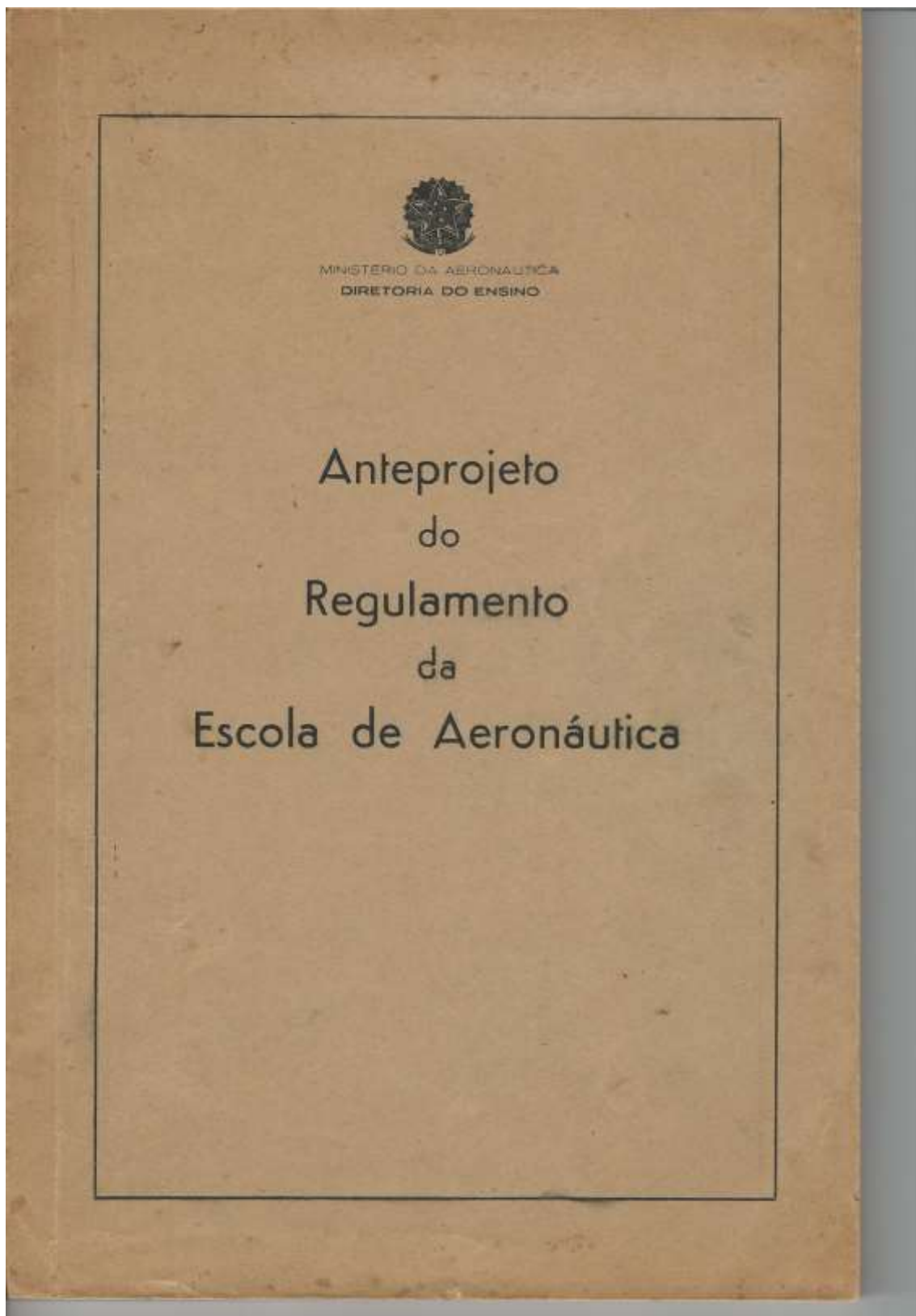
EM: / / 19

GRÃO			
NOME:	JOÃO EDUARDO MAGALHÃES MOTA		
PAI:	Hugo Floriano Mota		
MÃE:	Edith Magalhães Mota		
NASCIDO EM:	4 DE Outubro	DE 19	21
CIDADE:	S. José de Além Paraíba	ESTADO:	Minas Gerais
PROFISSÃO ANTERIOR:	cadete da E.N.	CURSO:	
PROCEDENCIA:	Escola Naval	CATEGORIA:	
DATA DA MATRÍCULA:	9 DE maio	DE 19	41 TURMA:
DATA DO DESLIGAMENTO:		MOTIVO:	



PROFOTGRAPHIA TIRADA EM: / / 19

## ANEXO II



31

REGULAMENTO DA ESCOLA DE AERONÁUTICAPRIMEIRA PARTEGENERALIDADESCAPÍTULO IMISSÃO E SUBORDINAÇÃO

Art. 1º - A Escola de Aeronáutica ( E AER ) é a Organização do Ensino Superior do Ministério de Aeronáutica destinada à formação de oficiais da ativa, para a Aeronáutica .

§ 1º - Funcionam na Escola de Aeronáutica os seguintes cursos :

- 1 - Curso de Formação de Oficiais Aviadores ( CFA ) ;
- 2 - Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica ( CFI ) .

§ 2º - Quando o interesse da Aeronáutica aconselhar, funcionarão na Escola de Aeronáutica outros cursos de formação de oficiais .

Art. 2º - A Escola de Aeronáutica é subordinada diretamente ao Diretor Geral de Ensino da Aeronáutica .

Art. 3º - A Escola de Aeronáutica tem autonomia administrativa .

CAPÍTULO IIOBJETIVO DO ENSINO

Art. 4º - O Ensino na Escola de Aeronáutica tem por finalidade :

- 1 - aprimorar no Cadete as qualidades morais e outros atributos pessoais indispensáveis ao Oficial da Aeronáutica ;
- 2 - proporcionar ao Cadete cultura fundamental compatível com sua futura situação de oficial e educação militar e conhecimentos profissionais, básicos , que lhe dêem, mediante constante aprimoramento, capacidade para o exercício das funções correspondentes aos sucessivos graus da escala hierárquica.



CAPÍTULO III

ORGANIZAÇÃO DO ENSINO

Art. 5º - Consoante o seu objetivo, o Ensino na Escola de Aeronáutica abrange as seguintes categorias de instrução :

- 1 - Instrução Fundamental ;
- 2 - Instrução Especializada ;
- 3 - Instrução Militar .

Art. 6º - A Instrução Fundamental tem por finalidade proporcionar ao Cadete uma educação básica em humanidades e ciências, juntamente com conhecimentos e conceitos básicos atinentes à sua profissão .

Art. 7º - A Instrução Especializada tem por finalidade - proporcionar ao Cadete cultura e treinamento profissionais, necessários à formação do oficial da Aeronáutica .

Parágrafo único - Os assuntos dessa Instrução serão agrupados da seguinte maneira :

- 1 - Instrução de Vôo ;
- 2 - Instrução de Intendência ;
- 3 - Outras instruções especializadas, relacionadas com os diversos Cursos de Formação de Oficiais, à medida que os mesmos passem a funcionar na Escola .

Art. 8º - A Instrução Militar tem por finalidade proporcionar ao Cadete conhecimento e treinamento militares, necessários à formação do oficial da Aeronáutica .

Art. 9º - O Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do Diretor Geral do Ensino da Aeronáutica, fixará a duração dos diferentes Cursos que funcionem na Escola de Aeronáutica .

CAPÍTULO IV

CORPO DOCENTE

Art. 10 - O Ensino na Escola de Aeronáutica é ministrado por professores, instrutores-chefes, instrutores, auxiliares do instrutor , laboratoristas e monitores .

Art. 11 - A admissão de professores, de acordo com a legislação em vigor, far-se-á :

- 1 - através de concurso público de títulos e provas, para os professores titulados ;
- 2 - através de apresentação de títulos e parecer do Conselho de Ensino, para os professores admitidos como especia-

-listas-temporários .

Parágrafo único - A admissão de professores terá, como condição primária, a exigência de prioridade de horário para a Escola, mesmo em detrimento de funções semelhantes que exerçam em qualquer outro estabelecimento de ensino .

Art. 12 - Os instrutores-chefes, instrutores e auxiliares de instrutor serão oficiais e os monitores serão suboficiais e sargentos, dos diferentes quadros da Aeronáutica .

Parágrafo único - O instrutor que ministrar instrução de pilotagem será considerado instrutor de vôo .

Art. 13 - A Escola poderá dispor de professores, instrutores ou monitores, militares de outras Forças Armadas, que tenham sido postos à disposição do Ministério da Aeronáutica, por solicitação desta, desde que seja possível o cumprimento do princípio fixado no artigo 11, em seu parágrafo único .

Art. 14 - Os componentes do Corpo Docente, no exercício das suas funções, são subordinados ao Departamento de Ensino .

Parágrafo único - No caso de haver incompatibilidade hierárquica, a subordinação referida será de caráter funcional e técnico, e apenas no que se relacionar com o Ensino da Escola .

Art. 15 - Rigorosa disciplina intelectual é exigida de todos os membros do Corpo Docente, traduzida pelo fiel cumprimento das disposições regulamentares específicas, bem como da orientação, instruções, ordens e recomendações de ensino do Departamento de Ensino .

Art. 16 - O regime disciplinar a que ficam sujeitos professores, instrutores, laboratoristas e monitores será o prescrito no Regulamento Disciplinar da Aeronáutica ou no Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União, conforme se trate, respectivamente, de militares ou civis .

Art. 17 - O Comandante da Escola poderá convidar pessoas de notório saber, nacionais ou estrangeiras, indicadas pelo Conselho de Ensino, para realizar conferências que visem aumentar a cultura geral e profissional do Cadete .

internato, tendo em vista a continuidade dos estudos e melhor utilização do tempo .

Art. 28 - A data do início do ano letivo e a sua duração, bem como o período destinado a férias escolares, serão fixados pelo Diretor Geral do Ensino da Aeronáutica, mediante proposta do Comandante da Escola de Aeronáutica .

Art. 29 - Tanto a frequência como a execução de todos os trabalhos escolares são obrigatórias .

Parágrafo único - A justificação das faltas nos trabalhos escolares será feita ao Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, exclusivamente para efeito disciplinar .

Art. 30 - A falta a cada hora ou fração de hora de aula ou instrução acarreta para o Cadete a perda de 0,1 de ponto.

Parágrafo único - O não comparecimento à aula ou instrução, motivado por cumprimento de missão de serviço por ordem expressa do Comandante da Escola, não será computado como falta .

Art. 31 - O número total de pontos perdidos pelos Cadetes será publicado mensalmente em boletim .

Art. 32 - Os licenciamentos individuais serão concedidos :

1 - pelo Comandante da Escola, nos casos de força maior ;

2 - pelo Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, depois dos trabalhos escolares diários, por motivo de força maior ou a título de prêmio, aos Cadetes que se destacarem pelas qualidades militares e brilho nos estudos .

#### CAPÍTULO VIII

##### APROVEITAMENTO NA INSTRUÇÃO

Art. 33 - O aproveitamento dos Cadetes na Instrução Fundamental, Instrução Especializada e Instrução Militar será verificado por meio de :

1 - provas escritas ou práticas ;

2 - exames escritos ou práticos .



Art. 34 - O julgamento das provas e exames será expresso por graus variáveis de zero a dez, com aproximação até centésimos .

Parágrafo único - É da competência do Chefe do Departamento de Ensino programar ou anular provas, exames ou trabalhos escolares sujeitos a grau .

Art. 35 - Aos Cadetes que faltarem, sem motivo justificado, às provas marcadas, será computado grau zero .

§ 1º - A justificação da falta às provas será apresentada ao Chefe do Departamento de Ensino, exclusivamente para marcação de nova prova .

§ 2º - A marcação de nova prova será feita uma única vez .

Art. 36 - A média em cada matéria, no ano letivo, é definida pela média aritmética dos graus das provas realizadas .

Art. 37 - O grau final de cada matéria é a média aritmética entre a média das provas realizadas durante o ano letivo e o grau de exame dessa matéria .

Art. 38 - Na matéria em que o Cadete obtiver média nas provas igual ou superior a 6 (seis), será ele dispensado do exame dessa matéria, se assim o desejar, tendo nesse caso, como grau final a média aritmética das provas realizadas .

Art. 39 - Na matéria em que o Cadete obtiver média aritmética, nas provas, inferior a 6 (seis), será ele, obrigatoriamente submetido a exame dessa matéria, sendo considerado aprovado na mesma se obtiver grau final igual ou superior a 4 (quatro) .

Art. 40 - O grau de aproveitamento de Cadete, em cada uma das categorias de instrução (Fundamental, Especializada e Militar), é traduzido pela média aritmética dos graus finais obtidos em cada matéria, na respectiva categoria de instrução .

Art. 41 - O grau final do ano letivo será a média ponderada dos graus obtidos em cada categoria de instrução, observados os coeficientes aprovados pelo Comandante da Escola,

no início de cada ano letivo .

Art. 42 - Os exames serão realizados na semana seguinte ao encerramento de cada ano letivo .

Art. 43 - Será considerado reprovado nas matérias de cada ano letivo, o Cadete que :

1 - completar, por motivo de faltas aos trabalhos escolares, 30 pontos no ano letivo , computados na forma do artigo 30 d'êste Regulamento ;

2 - tendo se submetido a exame de uma matéria , qualquer que seja a sua média, obtiver, nessa matéria, grau final inferior a 4 (quatro) ;

3 - tendo faltado a exame por motivo justificado, não poder realizar novo exame, de acôrdo com o artigo 44 e seus parágrafos ;

4 - faltar ao exame sem justificativa .

Art. 44 - O Cadete que faltar a exame e tiver a sua justificativa aceita pelo Chefe do Departamento de Ensino será submetido a novo exame, logo que cesse o motivo de impedimento, desde que possa realizá-lo antes do início de ano letivo seguinte .

§ 1º - O Cadete que estiver cursando o último ano, será submetido a novo exame, desde que possa realizá-lo antes da data de declaração de Aspirantes a Oficial .

§ 2º - Ao Cadete que não realizar o exame antes do início de ano letivo seguinte ou na data de declaração de Aspirantes a Oficial, conforme o caso, será atribuído grau zero no exame .

Art. 45 - O progresso do Cadete na Instrução de Vão é verificado por meio de conceitos emitidos pelos instrutores de vão, de acôrdo com a apreciação feita nos vãos de instrução realizados pelos Cadetes .

Art. 46 - A forma de expressar os conceitos referidos no artigo anterior será estabelecida por Normas Especiais, elaboradas pelo Departamento de Ensino .



Art. 47 - O Cadete que, durante a instrução de vôo revelar qualquer deficiência para a pilotagem militar, será submetido a julgamento pelo Conselho de Vôo .

Art. 48 - O aproveitamento na Instrução de Vôo em cada estágio , é traduzido pelos conceitos "Apto" ou "Inapto" para a pilotagem militar .

#### CAPÍTULO IX

##### PROMOÇÃO, CONCLUSÃO DE CURSO E CLASSIFICAÇÃO

Art. 49 - É considerado :

1 - promovido ao ano seguinte, o Cadete que :

a - tiver concluído , com aproveitamento, a instrução ministrada no ano letivo que cursar ;

b - obtiver conceito favorável para o oficialato, na forma deste Regulamento ;

c - estiver em dia com a sua inspeção de saúde.

2 - com o Curso concluído, o Cadete que :

a - tiver concluído, com aproveitamento, a instrução ministrada no último ano do respectivo Curso ;

b - obtiver conceito favorável para o oficialato, na forma deste Regulamento .

Art. 50 - Os Cadetes do 1º Ano serão classificados pelo grau final do Curso da Escola Preparatória de Cadetes de Ar .

§ 1º - No caso de serem matriculados candidatos de outras procedências, conforme o previsto no § 2º do artigo 18, a classificação dos Cadetes do 1º Ano será feita atendendo a seguinte - prioridade :

1 - Alunos da Escola Preparatória de Cadetes de Ar ;

2 - Candidatos à Escola, de outras procedências.

§ 2º - O Comandante da Escola de Aeronáutica baixará - instruções regulando o critério para a classificação entre os - candidatos referidos no item 2 do parágrafo anterior .

Art. 51 - Os Cadetes do 2º Ano serão classificados pelo grau final obtido no 1º Ano .

Art. 52 - Os Cadetes do 3º Ano serão classificados pela média aritmética dos graus finais obtidos nos 1º e 2º anos.

Art. 53 - Os Aspirantes serão classificados pela média aritmética dos graus finais obtidos nos diversos anos do Curso.

#### CAPÍTULO X

##### DIREITOS DO CADETE

Art. 54 - Ao Cadete é assegurado :

1 - repetência de apenas um ano letivo, durante todo o Curso, quando for excluído do estado efetivo do Corpo de Cadetes da Aeronáutica nas condições previstas nos itens 3, 4 e 12 do artigo 59 deste Regulamento ;

2 - promoção ao ano letivo seguinte, com dependência de aprovação numa das matérias do ano anterior .

§ 1º - O Cadete amparado pelo item 1 deste artigo reiniciará o ano letivo que cursava, obrigatoriamente, no ano letivo seguinte, ficando, para efeito de frequência às aulas ou a inscrição, graus, realização de provas e de exames, considerado - como se estivesse cursando o ano pela primeira vez .

§ 2º - O Cadete amparado pelo item 2 deste artigo não é obrigado a frequentar as aulas da matéria dependente de aprovação, mas é obrigado a realizar as provas e os exames da mesma , na forma prevista nas disposições que regem o assunto. Para tanto o Departamento de Ensino programará as provas e exames, considerando a conveniência do ensino e evitando, sempre que possível, superposição de outros trabalhos escolares .

§ 3º - Os graus obtidos nas provas e exames a que se refere o parágrafo anterior serão computados para efeito de verificação de aproveitamento .

§ 4º - O Cadete reprovado uma segunda vez, na mesma matéria, será desligado da Escola .

Art. 55 - Dentro do elevado compustura e na forma disciplinar que sempre deve manter, o Cadete poderá :

1 - solicitar ao Chefe do Departamento de Ensino revisão de provas, apresentando para isto razões escritas ;

2 - organizar, com a necessária permissão do Comando, sociedade de fundo cívico, esportivo e cultural que atenda ao desenvolvimento do espírito de coopeção dos Cadetes .

#### CAPÍTULO XI

##### RECOMPENSAS ESPECIAIS

Art. 56 - Além das recompensas previstas no Regulamento disciplinar da Aeronáutica, serão concedidas aos Cadetes, como distinção e reconhecimento de valor, as seguintes recompensas especiais :

1 - Prêmio "SANTOS DUMONT" - Ao Cadete colocado em primeiro lugar na classificação final e desde que haja mantido essa classificação em todos os anos de Curso, com grau 8 (oito) ou superior, em todos os assuntos ministrados ;

2 - Prêmio "SALGADO FILHO" - Aos Cadetes da Aeronáutica dos demais Cursos, nas condições estipuladas para o Prêmio "Santos Dumont" ;

3 - Prêmio "ESCOLA DE AERONÁUTICA" - Aos Cadetes colocados em primeiro lugar na classificação final em cada Curso ;

4 - Ao Cadete de Ar, melhor classificado ao ser promovido ao último Ano, será concedida a distinção de ser o Porta-estandarte da Escola ;

5 - Aos Cadetes melhor classificados em cada Ano dos respectivos Cursos, exceto no último Ano, serão concedidos prêmios constituídos por objetos de utilidade profissional .

Art. 57 - Os prêmios citados nos itens 1, 2 e 3 do artigo anterior constarão :

1 - o Prêmio "Santos Dumont", de uma medalha de ouro, tendo cunhada no anverso a effigie de Santos Dumont e no verso o Estandarte da Escola com a inscrição: Prêmio Santos Dumont, Escola de Aeronáutica .

A medalha terá fita azul-celeste com faixa vertical amarela de 3mm no centro, podendo ser usada pelo oficial em todos os atos de sua vida militar ;

2 - o Prêmio "Salgado Filho", de uma medalha de ouro, tendo cunhada no anverso a effigie de Salgado Filho e no verso



distintivo do Quadro a que se destinar o Cadete com a inscrição:  
Ezio Salgado Filho, Escola de Aeronáutica .

A medalha terá fita amarela com faixa vertical azul  
branca no centro, podendo ser usada pelo oficial em todos os atos  
de sua vida militar ;

3 - o Prêmio "Escola de Aeronáutica", de distintivo  
especial do Quadro de Oficiais a que pertencer o detentor ou da  
graduação de oficial da Aeronáutica .

O distintivo, em ouro, terá, no verso, gravado:  
"Aluno", seguida da abreviatura "E.Aer." e do ano em que foi  
conferido o prêmio .

A espada terá, na lâmina, gravado: o nome do con-  
cedido, seguido da mesma inscrição constante do distintivo .

#### CAPÍTULO XII

##### CONCEITO PARA O OFICIALATO

Art. 58 - O Corpo de Cadetes da Aeronáutica e as Divisões  
de Instrução emitirão, antes do término de cada ano letivo, con-  
ceito para o oficialato sobre todos os cadetes cuja instrução es-  
ta sob sua responsabilidade .

§ 1º - Em qualquer época do ano, quando fôr o caso, pode  
ser emitido conceito para o oficialato .

§ 2º - As fichas de conceito para o oficialato serão con-  
feridas no Corpo de Cadetes da Aeronáutica, cujo Comandante soli-  
citará julgamento pelo Conselho de Ensino, para os Cadetes que ti-  
verem qualquer parte de conceito desfavorável .

#### CAPÍTULO XIII

##### EXCLUSÃO DO CORPO DE CADETES DA AERONÁUTICA

Art. 59 - A exclusão do Cadete, do estado efetivo do Cor-  
po de Cadetes da Aeronáutica e da Escola de Aeronáutica, consoante  
as disposições da Lei de Serviço Militar, dar-se-á :

1 - no terminar o Curso, na mesma data da publica-  
ção do ato de declaração de Aspirante a Oficial ;

- 2 - a pedido, após ser deferido o seu requerimento;
  - 3 - por motivo de saúde, quando, em consequência de parecer da Junta de Inspeção de Saúde, fôr julgado incapaz de completar com aproveitamento a ano letivo que estiver cursando; caso esteja em tratamento de saúde, a exclusão dar-se-á quando sair alta ;
  - 4 - quando, por motivo de faltas aos trabalhos escolares, haja ultrapassado 30 (trinta) pontos no ano letivo, na forma do artigo 30 deste Regulamento ;
  - 5 - quando ingressar no mau comportamento, na forma do Regulamento Disciplinar da Aeronautica ;
  - 6 - quando fôr julgado definitivamente incapaz para o serviço da Aeronautica, por Junta de Inspeção de Saúde ;
  - 7 - quando o Cadete de Ar fôr julgado incapaz para a pilotagem militar, por Junta de Inspeção de Saúde ;
  - 8 - por falecimento ;
  - 9 - quando houver cometido indisciplina de vôo ;
  - 10 - nos seguintes casos, mediante parecer do respectivo Conselho :
    - a - quando fôr julgado inapto para o oficialato ;
    - b - quando fôr julgado inapto para a pilotagem militar ;
    - c - quando houver utilizado de meios ilícitos durante a realização de qualquer trabalho escolar ;
    - d - quando cometer falta grave atentatória à dignidade e ao decôro militar, podendo, neste caso, ser aplicada a pena de expulsão ;
  - 11 - quando fôr reprovado na matéria em que era declarado ;
  - 12 - quando fôr reprovado em duas ou mais matérias ;
  - 13 - quando, estando beneficiado pela repetência de um ano letivo, fôr reprovado numa ou mais matérias .
- § 1º - Somente poderão ser reanunciados os Cadetes

excluídos pelos motivos expressos nos itens 3, 4, 7, 12 e na lei  
do item 10 do presente artigo .

§ 2º - O Cadete excluído por ter sido julgado inco-  
mum ou inapto para a pilotagem militar, não poderá ser rematri-  
culado no Curso de Formação de Oficiais Aviadores .

Art. 60 - O Cadete excluído da Escola de Aeronautica  
terá a sua situação regulada pela Lei de Serviço Militar .

Art. 61 - O Cadete excluído da Escola de Aeronautica  
que, de acôrdo com a Lei de Serviço Militar, tiver direito a  
benefício de reservista de 1ª categoria, terá a graduação de  
1º ou 3º sargento, caso haja completado, com aproveitamen-  
to e instrução militar de 3º, 2º ou 1º Ano, respectivamente .

Art. 62 - Os Cadetes que concluírem, com aproveita-  
mento, um dos Cursos da Escola de Aeronautica, obtiverem con-  
dição favorável para o oficialato e que forem considerados -  
bons em Inspeção de Saúde, serão declarados Aspirantes a Ofi-  
cial .

Parágrafo único - A classificação dos Aspirantes a  
Oficial será feita de acôrdo com o artigo 53 d'êste Regulamento.

## SEGUNDA PARTE

### ORGANIZAÇÃO

#### CAPÍTULO I

##### CONSTITUIÇÃO GERAL

Art. 63 - A Escola de Aeronautica tem a seguinte  
constituição geral :

- 1 - Comando ;
- 2 - Departamento de Ensino ;
- 3 - Grupo de Serviços ;
- 4 - Esquadrão de Suprimento e Manutenção .

#### CAPÍTULO II

##### COMANDO

Art. 64 - O Comando da Escola de Aeronautica compõe-  
se :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Prevenção de Acidentes ;
- 3 - Esquadrão de Comando ;
- 4 - Esquadrão de Operações ;
- 5 - Conselho de Ensino ;
- 6 - Conselho de Vão .

#### SEÇÃO I

##### DO COMANDANTE

Art. 65 - O Comandante da Escola de Aeronáutica é Bri-  
gadeiro do Ar, nomeado por Decreto .

Art. 66 - Ao Comandante da Escola de Aeronáutica, além  
das atribuições previstas especificamente em leis e regulamentos,  
competem :

- 1 - dirigir, orientar e fiscalizar todas as ati-  
vidades da Escola ;
- 2 - baixar diretrizes e normas para o planeja-  
mento e execução dos trabalhos a serem desenvolvidos ;
- 3 - exercer ação pessoal sobre todos os esca-  
dotes subordinados , visando obter uma perfeita coordenação pa-  
ra o cumprimento da missão da Escola ;
- 4 - submeter o Plano de Ensino da Escola para  
o ano letivo seguinte, ao Diretor Geral de Ensino da Aeronáuti-  
ca, antes do início do referido ano ;
- 5 - matricular e incluir no estado efetivo da  
Escola os candidatos que satisfaçam às condições previstas no -  
presente Regulamento ;
- 6 - promover Cadetes no ano seguinte, na for-  
ma do presente Regulamento ;
- 7 - desligar e excluir Cadetes, consoante os -  
preceitos regulamentares ;
- 8 - declarar Aspirantes a Oficial os Cadetes -  
que concluírem os respectivos Cursos da Escola ;
- 9 - corresponder-se, diretamente, com as auto-  
idades militares ou civis sobre assuntos que indopen da inter-



função da autoridade superior ;

10 - acompanhar ou delegar a função Agente-dire-

## SEÇÃO II

### SEÇÃO DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Art. 67 - A Seção de Prevenção de Acidentes é o órgão da Escola encarregado de estabelecer as medidas acuteladoras tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes aeronúticos e terrestres .

Art. 68 - O Chefe da Seção de Prevenção de Acidentes é Major Aviador ou Capitão Aviador .

Art. 69 - O Chefe da Seção de Prevenção de Acidentes tem a orientação técnica da Inspeção Geral de Aeronútica, - responde a cadeia de Comando

Art. 70 - O Chefe da Seção de Prevenção de Acidentes é parte integrante do SIPAER (Serviço de Investigação de Acidentes e Incidentes Aeronúticos) .

Art. 71 - Ao Chefe da Seção de Prevenção de Acidentes compete :

- 1 - estabelecer um Programa de Prevenção de Acidentes na Escola ;
- 2 - realizar a investigação de todos os acidentes ocorridos com avião da Escola ;
- 3 - indicar os métodos, medidas e procedimentos de segurança que visem a diminuição de acidentes tanto aeronúticos quanto terrestres ;
- 4 - realizar inspeções tendo em vista reduzir as possíveis causas de acidentes ou incidentes aeronúticos e terrestres ;
- 5 - elaborar as normas e procedimentos visando a segurança de vôo e a prevenção de acidentes ou incidentes terrestres ;
- 6 - interessar-se pelo aumento do índice de segurança geral, pelo ordenamento de todo o pessoal da Escola,



serviços de palestras, documentos, filmes, fotografias e cartas;

7 - providenciar a guarda para as aeronaves adaptadas .

### SECÇÃO III

#### ESQUADRÃO DE COMANDO

Art. 72 - O Esquadrão de Comando, diretamente subordinado ao Comandante da Escola, é a Unidade que opera os Serviços de Comando .

Art. 73 - Os Serviços de Comando são constituídos - nas seguintes órgãos auxiliares :

- 1 - Seção de Comando ;
- 2 - Seção de Administração ;
- 3 - Seção de Relações Públicas ;
- 4 - Seção de Assistência Religiosa ;
- 5 - Seção Mobilizadora Associada ;
- 6 - Companhia de Polícia da Aeronáutica .

#### Do Comandante

Art. 74 - O Comandante do Esquadrão de Comando é Major Avião .

Art. 75 - Ao Comandante do Esquadrão de Comando, além das atribuições previstas especificamente na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os trabalhos dos órgãos que lhe são subordinados ;
- 2 - executar todos os trabalhos que se relacionam com a criptografia ;
- 3 - encaminhar ao Comandante da Escola, após realizá-los, pessoalmente, os relatórios estatísticos confeccionados pelo órgão competente ;
- 4 - reunir os dados para o relatório anual ;
- 5 - elaborar, de acordo com as diretrizes do Comando, o programa das solenidades que devam ser realizadas na Escola;

6 - elaborar e submeter à aprovação do Comandante -  
da Escola os planos de vigilância, segurança interna e defesa da  
escola .

#### SEÇÃO DE COMANDO

Art. 76 - A Seção de Comando é o órgão do Esquadrão  
de Comando encarregado da correspondência do Comandante do Es-  
quadrão, de enquadrar as praças do efetivo do Esquadrão e dos -  
assuntos relacionados com a administração do mesmo .

Art. 77 - As funções do Chefe da Seção de Comando são  
exercidas por Tenente de Administração .

#### Seção Auxiliar

Art. 78 - A Seção Auxiliar é o órgão do Esquadrão de -  
Comando que tem por finalidade :

1 - executar todos os trabalhos relativos à cor-  
respondência do Comandante da Escola, ao Histórico e ao Museu -  
da Unidade, ao Protocolo e ao Arquivo Geral dos diversos docu-  
mentos que por ela transitarem ;

2 - tomar as medidas que dizem respeito à segu-  
rança interna da Escola ;

3 - encarregar-se dos assuntos relacionados com  
investigação e justiça ;

4 - executar todos os trabalhos relativos à Es-  
tatística ;

5 - encarregar-se dos assuntos relacionados com  
os serviços de fotografia da Escola .

Art. 79 - A Seção Auxiliar tem a seguinte constitui-  
ção :

- 1 - Secretaria ;
- 2 - Subseção de Segurança Interna ;
- 3 - Subseção de Investigação e Justiça ;
- 4 - Subseção de Estatística ;
- 5 - Subseção Foto ;
- 6 - Museu da Escola .

Art. 80 - As funções do Chefe da Seção Auxiliar são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso da EAOAR .

Art. 81 - A Secretaria, diretamente subordinada ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão que tem por finalidade :

- 1 - executar todos os trabalhos relativos à corresponsabilidade do Comandante da Escola ;
- 2 - organizar o Histórico da Escola ;
- 3 - executar os trabalhos referentes ao Protocolo, ao Arquivo Geral, aos encaminhamentos e às informações dos diversos documentos que transitarem pela Escola .

Art. 82 - A Secretaria dispõe das seguintes subseções :

- 1 - Expediente e Protocolo ;
- 2 - Histórico e Arquivo Geral .

Art. 83 - As funções de Secretário são exercidas por Tenente de Administração .

Art. 84 - A Subseção de Segurança Interna, diretamente subordinada ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão que tem por finalidade obter informações a respeito da segurança interna e organizar a sistematização de todas as normas, medidas e ações, orientadas com a finalidade de manter a vigilância da Escola e de todas as áreas sob sua jurisdição ou responsabilidade e assegurar a guarda e defesa imediata de suas instalações .

Art. 85 - As funções de Chefe da Subseção de Segurança Interna são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso da EAOAR.

Parágrafo único - O Chefe da Subseção de Segurança Interna exerce, cumulativamente, as funções de Chefe da Subseção de Investigação e Justiça .

Art. 86 - A Subseção de Investigação e Justiça, diretamente subordinada ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão que tem por finalidade tratar das questões relativas às sindicâncias, investigações, conselhos de justiça e disciplina, inquéritos ou processos de natureza policial-militar que se originem na Escola e que pela mesma transitarem .

Art. 87 - A Subseção de Estatística, diretamente subordinada ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão responsável :

- 1 - pela coleta e avaliação de dados estatísticos relativos às atividades da Escola ;
- 2 - pela apresentação desses dados , sob a forma de mapas, gráficos ou relatórios, ao Chefe da Seção Auxiliar ;
- 3 - pelo registro de todo o serviço aéreo realizado pelo pessoal da Escola ;

Art. 88 - As funções de Chefe da Subseção de Estatística são exercidas por Tenente Aviador .

Art. 89 - A Subseção Foto, diretamente subordinada ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão que tem a seu cargo todos os serviços de fotografia e cinefotografia da Escola, inclusive os relativos à identificação do pessoal de seu efetivo .

Art. 90 - As funções de Chefe da Subseção Foto são exercidas por Tenente Especialista em Fotografia .

Art. 91 - O Museu da Escola, diretamente subordinado ao Chefe da Seção Auxiliar, é o órgão que tem por finalidade - preservar as tradições e a história da Aeronáutica Brasileira , manter a exposição permanente de objetos e documentos .

Parágrafo único - O patrimônio do Museu da Escola poderá ser incorporado ao do Museu da Aeronáutica, quando o mesmo for criado .

Art. 92 - As funções de Diretor do Museu da Escola são exercidas por oficial ou civil designado pelo Comandante da Escola .

#### Seção de Relações Públicas

Art. 93 - A Seção de Relações Públicas, diretamente subordinada ao Comandante do Esquadrão de Comando, é o órgão por intermédio do qual o Comandante da Escola estabelece suas relações com o público .

Art. 94 - As funções de Chefe da Seção de Relações Públicas são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso de E.M.O.A.R.



Seção de Assistência Religiosa

Art. 95 - A Seção de Assistência Religiosa é um órgão do Esquadrão de Comando que tem as suas atividades reguladas pela legislação específica vigente .

Art. 96 - As funções de Chefe da Seção de Assistência Religiosa são exercidas por Major Capelão da Aeronáutica .

Seção Mobilizadora Associada

Art. 97 - A Seção Mobilizadora Associada é um órgão do Esquadrão de Comando que tem as suas atividades reguladas pela legislação específica vigente .

Companhia de Polícia da Aeronáutica

Art. 98 - A Companhia de Polícia da Aeronáutica é o órgão que tem sob sua responsabilidade o cumprimento de missões específicas previstas na legislação competente .

Art. 99 - As funções de Comandante da Companhia de Polícia da Aeronáutica são exercidas por Capitão de Infantaria do Exército .

SEÇÃO IV

ESQUADRÃO DE OPERAÇÕES

Art.100 - O Esquadrão de Operações, diretamente subordinado ao Comandante da Escola, é a Unidade encarregada :

- 1 - das atividades relacionadas com os programas de instrução e adiestramento aéreo do pessoal, com exceção daquelas que estiverem sob a responsabilidade do Departamento de Ensino ;
- 2 - de assegurar o funcionamento da Esquadilha de Instrução ;
- 3 - de coordenar as atividades relativas à Proteção da Escola ;
- 4 - assegurar o funcionamento do Posto C.A.N., quando este for ativado .

Art.101 - O Esquadrão de Operações tem a seguinte composição :

- 1 - Comandante ;

- 2 - Seção de Comando ;
- 3 - Seção de Instrução ;
- 4 - Esquadrilha de Adestramento ;
- 5 - Esquadrilha de Proteção ao Voo ;
- 6 - Pôsto C.A.N. ( quando ativado ) .

#### Do Comandante

Art.102 - O Comandante do Esquadrão de Operações é Militar Avião .

Art.103 - Ao Comandante do Esquadrão de Operações, além das atribuições previstas especificamente na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os trabalhos dos órgãos que lhe são subordinados ;
- 2 - supervisionar as atividades de todos os órgãos que compõem a Seção de Instrução ;
- 3 - controlar o adestramento aéreo do pessoal da Escola, com exceção dos Cadetes ;
- 4 - supervisionar os trabalhos relacionados com a Proteção ao Voo ;
- 5 - fiscalizar e orientar os Serviços de responsabilidade do Pôsto C.A.N., quando o mesmo estiver ativado .

#### Seção de Comando

Art.104 - A Seção de Comando é o órgão do Esquadrão de Operações encarregado de receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante e enquadrar as peças de efetivo do Esquadrão .

Art.105 - As funções de Chefe da Seção de Comando são exercidas por Tenente de Administração .

#### Seção de Instrução

Art.106 - A Seção de Instrução é o órgão do Esquadrão de Operações que trata de estudo, da elaboração, da difusão e da execução de todos os programas, normas e ordens relativas ao adestramento aéreo e à instrução terrestre e de educação física do pessoal e efetivo da Escola, com exceção dos Cadetes .

Art. 107 - A Seção de Instrução tem a seguinte constitui-

ção :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Subseção Auxiliar ;
- 3 - Subseção de Programação e Controle.

Art. 108 - As funções do Chefe da Seção de Instrução - são exercidas por Capitão Aviador .

Art. 109 - A Subseção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração da Chefe .

Art. 110 - A Subseção de Programação e Controle é o órgão da Seção de Instrução que programa e controla o adiestramento aéreo e a instrução terrestre do todo pessoal pertencente à escola, com exceção dos Cadetes .

Art. 111 - As funções do Chefe da Subseção de Programação e Controle são exercidas por Tenente Aviador .

#### Esquadrilha de Adiestramento

Art. 112 - A Esquadrilha de Adiestramento é a subunidade do Esquadrão de Operações, de organização especial, destinada a assegurar o treinamento aéreo do pessoal da Escola, exceto cadetes, e a prover assistência aos aviões em trânsito .

Parágrafo único - A Esquadrilha de Adiestramento poderá, também, ter a seu cargo a operação de determinadas linhas de Serviço Aéreo Nacional e o cumprimento de missões específicas, de acordo com a natureza da região em que esteja sediada a Escola torne necessárias .

Art. 113 - A Esquadrilha de Adiestramento tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Operações-Informações ;
- 3 - Seção de Pessoal ;
- 4 - Seção de Material .

Art. 114 - As funções do Comandante da Esquadrilha de Adiestramento são exercidas por Capitão Aviador .

Art. 115 - A Seção de Operações-Informações da Esquadrilha de Adestramento é o órgão encarregado da coordenação das atividades aéreas da Esquadrilha .

Art. 116 - As funções de Chefe da Seção de Operações-Informações são exercidas por Tenente Aviador .

Art. 117 - A Seção de Pessoal da Esquadrilha de Adestramento é o órgão que trata da vida administrativa e enquadra todos os prazos da Esquadrilha .

Art. 118 - As funções de Chefe da Seção de Pessoal são exercidas por Tenente Aviador .

Art. 119 - A Seção de Material da Esquadrilha de Adestramento é o órgão encarregado de prestar assistência técnica-especializada ao material em serviço na Esquadrilha e em trânsito pelo Escala .

Parágrafo Único - A Seção de Material centraliza e dirige todos os trabalhos de manutenção e suprimento do escalão orgânico .

Art. 120 - As funções de Chefe da Seção de Material são exercidas por Tenente Especialista em Aviação .

#### Esquadrilha de Proteção ao Voo

Art. 121 - A Esquadrilha de Proteção ao Voo é a subunidade do Esquadrão de Operações que reúne o conjunto de meios destinados a controlar todas as atividades que se relacionem com as comunicações, o controle e a segurança do tráfego aéreo e a prevenção contra incêndio, na jurisdição da Escola .

Art. 122 - A Esquadrilha de Proteção ao Voo tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Seção de Tráfego Aéreo ;
- 4 - Seção de Comunicações ;
- 5 - Seção de Prevenção Contra Incêndios ;
- 6 - Seção de Material .



Parágrafo único - Quando um ou mais Órgãos do Serviço de Proteção ao Voo (Estação Rádio PV, Centro de Controle, etc.) forem eliminados, pelo Órgão técnico responsável por sua eficiência sob a direção do Comando da Escola, os mesmos serão integrados na Esquadilha de Proteção ao Voo e vinculados às Seções que lhe são a cargo.

Art. 123 - As funções do Comandante da Esquadilha de Proteção ao Voo são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso de Comunicações ou de Proteção ao Voo .

Art. 124 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado de manter o material e da administração da Esquadilha .

Art. 125 - A Seção de Tráfego Aéreo é o órgão encarregado de assegurar a eficiência das operações aéreas de responsabilidade da Escola .

Art. 126 - A Seção de Tráfego Aéreo articula o seu trabalho através dos seguintes órgãos :

- 1 - Sala de Tráfego ;
- 2 - Subseção de Meteorologia ;
- 3 - Torre de Controle .

Art. 127 - A Seção de Comunicações é o órgão encarregado de manter as redes de comunicações indispensáveis à operação da Escola .

Art. 128 - A Seção de Comunicações articula o seu trabalho através dos seguintes órgãos :

- 1 - Centro de Mensagem ;
- 2 - Centro Telefônico e de Comunicações Internas ;
- 3 - Estação Radiotática ;
- 4 - Estação Radioadministrativa .

Art. 129 - A Seção de Prevenção Contra Incêndios é o órgão encarregado de executar e dirigir os trabalhos concernentes ao sistema contra fogo na Escola, estabelecendo as necessárias medidas de prevenção .

Parágrafo único - A Seção de Prevenção Contra Incêndios será organizada de acordo com as instruções em vigor para esse fim .

tipo de serviço .

Art. 130 - A Seção de Material da Esquadilha de Protetores de Vôo é o órgão encarregado de :

- 1 - prestar assistência técnica a todo o material e equipamento especializado dos órgãos da Esquadilha ;
- 2 - controlar e dirigir todos os trabalhos de manutenção e suprimento do escalão orgânico ;
- 3 - estabelecer e manter as redes de comunicação indispensáveis à operação da Escola .

#### Pôsto C.A.N.

Art. 131 - O Pôsto C.A.N., quando ativado na Escola, é o órgão encarregado de tratar das questões relativas ao transporte de passageiros, correspondência, carga e bagagem nos aviões -

Parágrafo único - O funcionamento e a orientação técnica do Pôsto C.A.N. obedecerão às prescrições em vigor para esse serviço .

#### SEÇÃO V

##### ÓRGÃOS CONSULTIVOS

Art. 132 - Para dispor de elementos mais seguros às suas decisões nos assuntos relacionados com o ensino dos Cadetes, o Comandante da Escola conta com os seguintes órgãos consultivos:

- 1 - Conselho de Ensino ;
- 2 - Conselho de Vôo .

Art. 133 - Os Conselhos se reunirão por convocação do Chefe do Departamento de Ensino, para tratar de assuntos constantes de agenda aprovada pelo Comandante da Escola .

Art. 134 - Os Conselhos emitirão pareceres sobre os fatos apreciados, os quais constarão do competente Livro de Atas e serão apresentados ao Comandante da Escola, acompanhados dos pareceres vencidos, devidamente fundamentados .

Art. 135 - Não é lícito a nenhum membro dos Conselhos abster-se de votar, nem lhe é permitida a divulgação, sobre

qualquer forma, dos assuntos tratados nas reuniões dos Conselhos, não se poderá ser feito pelo Comandante da Escola, quando assim não for conveniente .

Art. 136 - No caso de terem os Conselhos de se pronunciar sobre assuntos que digam respeito a um dos seus membros ou parentes destes até o 2º grau, inclusive, o Comandante da Escola não poderá substituir no julgamento do caso o membro impedido .

Art. 137 - O Chefe do Departamento de Ensino é o Presidente dos Conselhos .

Parágrafo único - Quando julgar conveniente, poderá o Comandante da Escola avocar a si a presidência dos Conselhos , ficando então o Chefe do Departamento de Ensino a funcionar - como membro .

Art.138 - Servirá como Secretário, nas reuniões dos Conselhos, um oficial designado pelo Chefe do Departamento de Ensino .

Art. 139 - Poderá o Presidente dos Conselhos convocar, para consultas e esclarecimentos, qualquer militar ou civil da Escola, o qual não terá, porém, direito a voto .

#### Conselho de Ensino

Art. 140 - O Conselho de Ensino é o órgão encarregado de opinar sobre qualquer questão de natureza geral referente ao ensino .

Art.141 - O Conselho de Ensino é constituído dos seguintes membros :

- 1 - Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronáutica ;
- 2 - Chefe da Divisão de Planejamento ;
- 3 - Chefe da Divisão de Instrução relacionada com este assunto em pauta ;
- 4 - Professores ou Instrutores, em número de - - - - - , convocados pelo Presidente do Conselho .

Art. 142 - O Conselho de Ensino é especificamente chamado a pronunciar :

- 1 - sôbre os programas elaborados ;
- 2 - sôbre métodos de ensino ;
- 3 - sôbre a aprovação de livros texto ;
- 4 - emitindo parecer sôbre os professores inscritos em concurso e os documentos apresentados ;
- 5 - emitindo parecer sôbre incompatibilidade ou competência do professores ;
- 6 - emitindo parecer sôbre conceito para o oficialidade conforme consta do § 2º do artigo 58 do presente Regulamento.

#### Conselho de Vão

Art. 143 - O Conselho de Vão é o órgão encarregado de emitir sôbre qualquer questão referente à instrução do vô.

Art. 144 - O Conselho de Vão é constituído dos seguintes membros :

- 1 - Chefe da Divisão de Instrução de Aviação ;
- 2 - Chefes de Estágios de Vô ;
- 3 - Chefes de Classes interessadas .

Parágrafo único : São elementos informativos do Conselho de Vô :

- 1 - Comandante da Esquadilha de Cadete cujo caso esteja em julgamento ;
- 2 - Chefe da Seção Aeromédica ;
- 3 - Instrutores de Vô d. Cadete cujo caso esteja em julgamento .

Art. 145 - O Conselho de Vô é especificamente chamado a emitir parecer sôbre :

- 1 - acidentes e incidentos aeronáuticos ocorridos em instrução ;
- 2 - deficiência e inaptidão para a pilotagem não reveladas em qualquer dos Estágios, pelos Cadetes ;
- 3 - indicação de oficiais para as funções de Instrutores de Vô ;
- 4 - incompatibilidade ou competência de Instrutores de Vô .



CAPÍTULO III

DEPARTAMENTO DE ENSINO

SEÇÃO I

MISSÃO, SUBORDINAÇÃO E CONSTITUIÇÃO

Art. 146 - O Departamento de Ensino, diretamente subordinado ao Comandante da Escola de Aeronáutica, é o órgão encarregado dos assuntos relacionados com o ensino dos Cadetes .

Parágrafo único - É através do Departamento de Ensino - o Comandante da Escola, como Diretor do Ensino, exerce sua orientação sobre todas as atividades e questões pertinentes ao ensino dos Cadetes .

Art. 147 - O Departamento de Ensino tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefia ;
- 2 - Divisão de Planejamento e Orientação ;
- 3 - Divisão de Avaliação e Controle ;
- 4 - Divisão de Instrução Fundamental ;
- 5 - Divisão de Instrução de Aviação ;
- 6 - Divisão de Instrução de Intendência ;
- 7 - Corpo de Cadetes de Aeronáutica .

SEÇÃO II

CHEFIA

Art. 148 - A Chefia do Departamento de Ensino tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe do Departamento de Ensino ;
- 2 - Secretaria de Ensino ;
- 3 - Seção de Serviços Escolares .

Do Chefe do Departamento de Ensino

Art. 149 - O Chefe do Departamento de Ensino é Coronel Militar, com o Curso Superior de Comando .

Art. 150 - O Chefe do Departamento de Ensino é diretamente responsável, perante o Comandante da Escola, pela direção de todo o trabalho escolar dos Cadetes .

Art. 151 - O Chefe do Departamento de Ensino, no interesse do ensino, pode entender-se diretamente com todos os órgãos orgânicos da Escola .

Art. 152 - Ao Chefe do Departamento de Ensino, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - elaborar o Plano de Ensino e submetê-lo à aprovação do Comandante da Escola ;
- 2 - submeter à aprovação do Comandante da Escola os programas analíticos das diversas matérias ;
- 3 - apurar, de acordo com o Plano de Ensino, o conteúdo de ano letivo e os programas semestrais ;
- 4 - estudar ou fazer estudar todas as questões de ensino, de interesse para a Escola ;
- 5 - manter a coordenação do ensino nos diferentes cursos ;
- 6 - organizar os planos de exame e designar as respectivas comissões examinadoras ;
- 7 - manter o Comandante da Escola informado sobre a marcha dos trabalhos escolares ;
- 8 - superintender as provas de concurso para o preenchimento dos cargos de professor .

#### Secretaria de Ensino

Art. 153 - A Secretaria de Ensino é o órgão da Chefia do Departamento de Ensino encarregado de :

- 1 - preparar o expediente diário do Chefe do Departamento ;
- 2 - organizar os diversos fichários de sua responsabilidade e o arquivo dos órgãos integrantes da Chefia do Departamento, mantendo-os em dia ;
- 3 - organizar os processos de matrícula ;
- 4 - executar o serviço de protocolo da Chefia do Departamento ;
- 5 - organizar os fichários dos candidatos à matrícula ;
- 6 - controlar o encaustamento dos candidatos à matrícula ;

7 - controlar a matrícula , inclusão, desligamento e exclusão de Cadetes ;

8 - controlar a promoção, conclusão do curso e classificação de Cadetes, conforme estabelece o Capítulo IX do Regulamento .

Art. 154 - As funções de Chefe da Secretaria de Ensino são exercidas por Capitão de Administração .

#### Seção de Serviços Escolares

Art. 155 - A Seção de Serviços Escolares é o órgão encarregado de :

1 - administração do Pavilhão de Aulas e das demais salas de aula sob sua responsabilidade ;

2 - execução dos trabalhos de mecanografia, tipografia e desenho do Departamento de Ensino ;

3 - distribuição do material escolar .

Art. 156 - As funções de Chefe da Seção de Serviços Escolares são exercidas por Capitão da Aeronáutica .

Art. 157 - A Seção de Serviços Escolares contará, para seu funcionamento, com Tipografia, Seção de Desenho, Laboratório e outras instalações necessárias .

### SEÇÃO III

#### DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E ORIENTAÇÃO

Art. 158 - A Divisão de Planejamento e Orientação é o órgão encarregado dos trabalhos relativos ao planejamento e à orientação do ensino na Escola .

Art. 159 - A Divisão de Planejamento e Orientação tem a seguinte constituição :

1 - Chefe ;

2 - Adjunto ;

3 - Secretaria .

Art. 160 - O Chefe da Divisão de Planejamento e Orientação é Tenente-Coronel Avindor, com o Curso de Estado-Maior.

Art. 161 - Ao Chefe da Divisão de Planejamento e Orientação além das atribuições previstas na legislação vigente , compete :

- 1 - realizar estudos visando o aprimoramento da instrução;
- 2 - propor a divisão dos Cadetes em turmas de instrução ;
- 3 - efetuar os estudos necessários à elaboração do Plano de Ensino da Escola, para o ano letivo seguinte ;
- 4 - analisar os programas analíticos apresentados pelos professores e instrutores, para cada matéria ;
- 5 - comparar os programas analíticos das diversas matérias, com o objetivo de evitar superposição de assuntos e de se obter uma seqüência lógica no desenvolvimento da instrução ;
- 6 - elaborar o calendário do ano letivo e os programas semanais de instrução .

Art. 162 - As funções de Adjunto do Chefe da Divisão de Planejamento e Orientação são exercidas por Major Aviador .

Art. 163 - A Secretaria é o órgão encarregado dos trabalhos burocráticos da Divisão .

Art. 164 - As funções de Chefe da Secretaria da Divisão de Planejamento e Orientação são exercidas por Capitão da Armada.

Art. 165 - O Chefe da Divisão de Planejamento e Orientação terá como elementos consultivos os Chefes das Divisões de Instrução, o Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronáutica e o Chefe da Divisão de Avaliação e Controle .

#### SEÇÃO IV

##### DIVISÃO DE AVALIAÇÃO E CONTRÔLE

Art. 166 - A Divisão de Avaliação e Controle é o órgão encarregado dos trabalhos relativos à avaliação e controle do ensino na Escola .

Art. 167 - A Divisão de Avaliação e Controle tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Adjuntos ;
- 3 - Secretaria .



Art. 168 - O Chefe da Divisão de Avaliação e Controle é o Comandante Coronel Aviador .

Art. 169 - Ao Chefe da Divisão de Avaliação e Controle, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - acompanhar o desenvolvimento do ensino e avaliar os seus resultados, com o objetivo de corrigir deficiências e aperfeiçoar os métodos aplicados ;
- 2 - controlar o desenvolvimento dos programas - qualitativos e frequência de professores e instrutoras nos trabalhos programados ;
- 3 - organizar mapas e gráficos estatísticos relativos ao ensino ;
- 4 - orientar o recebimento, preparação e distribuição aos cadetes dos questionários de exercícios, provas, exames, testes, trabalhos práticos, etc. ;
- 5 - orientar os trabalhos de registro e fichário de graus de exercícios, provas, exames, testes, trabalhos práticos, etc. ;
- 6 - encaminhar à Divisão de Planejamento os resultados obtidos em seu trabalho de avaliação e controle , sugerindo as alterações que julgar convenientes ;
- 7 - elaborar os relatórios referentes ao ensino.

Art. 170 - O Chefe da Divisão de Avaliação e Controle - Adjunto , como adjunto, de um Major Aviador .

Parágrafo único - Para cada Curso ativo na Escola, haverá, ainda, um Adjunto , Capitão do quadro correspondente .

Art. 171 - A Secretaria é o órgão encarregado dos trabalhos burocráticos da Divisão .

Art. 172 - As funções da Chefe da Secretaria da Divisão de Avaliação e Controle são exercidas por Capitão da Aer náutica .

#### SEÇÃO V

##### DIVISÃO DE INSTRUÇÃO FUNDAMENTAL

Art. 173 - A Divisão de Instrução Fundamental, diretamente

subordinada ao Chefe do Departamento de Ensino, é o órgão a quem cargo e responsabilidade estão afetos o controle direto e as medidas de execução da instrução relativa à cultura científica fundamental dos Cadetes.

Art. 174 - A Divisão de Instrução Fundamental tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção de Ciências Matemáticas ;
- 3 - Seção de Ciências Físicas ;
- 4 - Seção de Ciências Sociais .

Art. 175 - O Chefe da Divisão de Instrução Fundamental é Tenente-Coronel Aviador ou Professor designado pelo Comandante da Escola .

Parágrafo único - O Chefe da Divisão de Instrução Fundamental dispõe dos Chefes das Seções de Ciências, como assessores nos assuntos de natureza técnica .

Art. 176 - Ao Chefe da Divisão de Instrução Fundamental compete :

- 1 - assistir os professores no desempenho de suas funções, mantendo com os mesmos as relações diretas necessárias ao andamento da instrução ;
- 2 - servir de elemento de ligação entre os professores e o Chefe do Departamento de Ensino ;
- 3 - propor ao Chefe do Departamento de Ensino a distribuição dos horários de aula para as diversas disciplinas, dentro do tempo reservado para a Instrução Fundamental .
- 4 - estudar e encaminhar ao Chefe do Departamento de Ensino as propostas que visem melhorar a instrução .

Art. 177 - As Seções de Ciências Matemáticas, Físicas e Sociais são órgãos encarregados da coordenação e controle dos assuntos a elas correspondentes .

Art. 178 - As funções dos Chefes dessas Seções são exercidas por professores, militares ou civis, designados pelo Comandante da Escola.

Art. 179 - São para fins didáticos, subordinados à Divisão de Instrução Fundamental os Laboratórios de Química, Física e Eletrônica .

Art. 180 - As funções de Chefe do Laboratório de Química são exercidas por Capitão Farmacêutico da Aeronáutica .

Art. 181 - As funções de Chefe do Laboratório de Física são exercidas por um professor de Física .

Art. 182 - As funções de Chefe do Laboratório de Eletrônica são exercidas por Capitão ou Tenente Especialista em Comunicações .

#### SEÇÃO VI

##### DIVISÃO DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO

Art. 183 - A Divisão de Instrução de Aviação, subordinada diretamente ao Chefe do Departamento de Ensino, é o órgão responsável :

- 1 - pela execução dos programas de instrução aérea ;
- 2 - pela execução dos programas de instrução terrestre, relativa ao vôo ;
- 3 - pela padronização dos instrutores do vôo da Aviação ;
- 4 - pela execução da instrução terrestre do pessoal militar da Divisão .

Art. 184 - A Divisão de Instrução de Aviação tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefia ;
- 2 - Seção de Operações-Interações ;
- 3 - Seção de Logística ;
- 4 - Estágio de Vôo ;
- 5 - Estágio de Instrução Terrestre .

##### Chefia da Divisão de Instrução de Aviação

Art. 185 - A Chefia da Divisão de Instrução de Aviação tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção de Comando .

Art. 186 - O Chefe da Divisão de Instrução de Aviação é o Tenente Coronel Aviador, com o Curso de Estado-Maior .

Art. 187 - Ao Chefe da Divisão de Instrução de Aviação , de acordo com as atribuições previstas na legislação vigente, compete:

- 1 - dirigir, coordenar e fiscalizar a instrução ministrada à Divisão ;
- 2 - conduzir , dentro da orientação fixada pelo Departamento de Ensino, a administração da Divisão ;
- 3 - programar e fazer executar a instrução terrestre do pessoal militar da Divisão ;
- 4 - manter o Chefe do Departamento de Ensino devidamente informado da situação da instrução, sugerindo-lhe a adoção de medidas oportunas e convenientes .

Art. 188 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de acompanhar, preparar e expedir a correspondência do Chefe da Divisão .

Art. 189 - As funções do Chefe da Seção de Comando são exercidas por Tenente da Administração .

#### SEÇÃO DE OPERAÇÕES-INFORMAÇÕES

Art. 190 - A Seção de Operações-Informações é o órgão encarregado do planejamento, da coordenação e da supervisão de todas as atividades da Divisão referentes à instrução bem como à coleta e disseminação de informações .

Art. 191 - A Seção de Operações-Informações tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Subseção de Controle da Instrução ;
- 3 - Subseção de Controle Estatístico ;
- 4 - Subseção de Equipamento de Vôo .

Art. 192 - As funções do Chefe da Seção de Operações-Informações são exercidas por Major Aviador .

Art. 193 - A Subseção de Controle da Instrução é o órgão encarregado de acompanhar, dia a dia, a instrução ministrada aos Cadotés, para informar ao Chefe da Seção de Operações-In



funções e respeito de seu andamento .

Art. 194 - As funções do Chefe da Subseção de Controle e Instrução são exercidas por Tenente Aviador .

Art. 195 - A Subseção de Controle Estatístico é o órgão encarregado de levantamento estatístico de Divisão e de classificação de dados obtidos com o fim de facilitar a observação dos resultados alcançados .

Art. 196 - As funções do Chefe da Subseção de Controle Estatístico são exercidas por Tenente Aviador .

Art. 197 - A Subseção de Equipamento de Vôo é o órgão encarregado da manutenção e distribuição de equipamento de vôo .

Art. 198 - As funções do Chefe da Subseção de Equipamento de Vôo são exercidas por Tenente Aviador .

#### Seção de Logística

Art. 199 - A Seção de Logística é o órgão encarregado de planejamento, coordenação e supervisão de todas as atividades da Divisão, no que concerne a pessoal e material .

Art. 200 - A Seção de Logística tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Subseção de Material ;
- 3 - Subseção de Pessoal .

Art. 201 - As funções do Chefe da Seção de Logística são exercidas por Major Aviador .

Art. 202 - A Subseção de Material é o órgão encarregado de planejamento, coordenação e supervisão de todas as atividades da Divisão, referentes a manutenção e suprimento .

Art. 203 - As funções do Chefe da Subseção de Material são exercidas por Capitão Especialista em Aviação .

Art. 204 - A Subseção de Pessoal é o órgão encarregado de planejamento, coordenação e supervisão de todas as atividades da Divisão , referentes a pessoal .

Art. 205 - As funções do Chefe da Subseção de Pessoal são exercidas por Capitão Aviador .

Estágios de Vôo

Art. 206 - Os Estágios de Vôo são os órgãos diretamente responsáveis pela execução dos programas de instrução aérea .

Art. 207 - Os Estágios de Vôo são ativados, por ato do Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do Diretor Geral de Aeronáutica, encaminhada através do Estado-Maior de Aeronáutica, de acordo com os diversos programas de instrução - aérea e serão cumpridos e com o número de Cadetes a receberem - instrução .

Art. 208 - Os Estágios de Vôo têm a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção de Operações ;
- 3 - Seção de Pessoal ;
- 4 - Seção de Material ;
- 5 - Classes .

Art. 209 - As funções do Chefe de Estágio de Vôo são exercidas por Major Aviador .

Art. 210 - A Seção de Operações é o órgão encarregado de coordenar a execução da instrução, orientando os Chefes de Classes .

Art. 211 - As funções do Chefe da Seção de Operações são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso da MCOAR .

Parágrafo único - O Chefe da Seção de Operações é o substituto eventual do Chefe de Estágio, devendo, por conseguinte, ser o segundo oficial de Estágio na escala hierárquica .

Art. 212 - A Seção de Pessoal é o órgão encarregado do planejamento, coordenação e supervisão de todas as atividades de Estágio, referentes a pessoal .

Art. 213 - As funções do Chefe da Seção de Pessoal são exercidas por Capitão Aviador .

Art. 214 - A Seção de Material é o órgão encarregado da execução de todas as atividades referentes a suprimento e manutenção orgânicos .

Art. 215 - As funções de Chefe da Seção de Material são exercidas por um dos Chefes de Classes de Estágio .

Parágrafo único - O Chefe da Seção de Material disporá de dois auxiliares, sendo um Tenente Especialista em Suprimento Técnico (Oficial de Suprimento) e um Tenente Especialista em Manutenção (Oficial de Manutenção)

Art. 216 - O número de Classes variará com o número de Classes de Estágio .

Art. 217 - As funções de Chefe de Classe são exercidas pelo Capitão Avidor .

Art. 218 - Os oficiais aviadores classificados nos Estágios de Vôo são instrutores de vôo .

#### Estágio de Instrução Terrestre

Art. 219 - O Estágio de Instrução Terrestre é o órgão a quem cabe o cargo e responsabilidade está a execução dos programas de instrução terrestre, relativo ao vôo .

Art. 220 - O Estágio de Instrução Terrestre tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Adjunto ;
- 3 - Seção de Equipamento de Instrução e de Treinamento Simulado ;
- 4 - Seção de Material Escolar .

Art. 221 - As funções de Chefe do Estágio de Instrução Terrestre são exercidas por Major Aviador .

Art. 222 - As funções de Adjunto do Chefe do Estágio de Instrução Terrestre são exercidas por Capitão Aviador .

Art. 223 - A Seção de Equipamento de Instrução e de Treinamento Simulado é o órgão encarregado das providências materiais que se fizerem necessárias à instrução de treinamento simulado e de aerotécnica, ficando sob sua responsabilidade a guarda e manutenção do material utilizado nesta instrução .

Art. 224 - As funções de Chefe da Seção de Equipamento de

Instrução e de Treinamento Simulado são exercidas por Capitão Especialista .

Art. 225 - A Seção de Material Escolar é o órgão encarregado das providências materiais que se fizerem necessárias à Instrução de Navegação, Comunicações, Meteorologia e Fotografia Aérea, ficando sob sua responsabilidade a guarda e a manutenção do material utilizado .

Art. 226 - As funções do Chefe da Seção de Material Escolar são exercidas , cumulativamente, pelo Adjunto do Chefe do Serviço de Instrução Terrestre .

#### SEÇÃO VII

##### DIVISÃO DE INSTRUÇÃO DE INTENDÊNCIA

Art. 227 - A Divisão de Instrução de Intendência, subordinada diretamente ao Chefe do Departamento de Ensino, é o órgão responsável pela instrução especializada de Intendência .

Art. 228 - A Divisão de Instrução de Intendência tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção de Instrução Prática.

##### Do Chefe da Divisão de Instrução de Intendência

Art. 229 - O Chefe da Divisão de Instrução de Intendência é Major Intendente da Aeronáutica .

Art. 230 - Ao Chefe da Divisão de Instrução de Intendência, além das atribuições previstas na legislação vigente, competem :

1 - dirigir , coordenar e fiscalizar a instrução especializada de Intendência ;

2 - propor ao Chefe do Departamento de Ensino a designação ou dispensa de instrutores e monitores, para assuntos especializados de Intendência ;

3 - propor ao Chefe do Departamento de Ensino a realização de palestras e conferências especializadas, indicando-lhe os conferencistas cogitados ;

4 - manter ligação com o Chefe da Divisão de Instrução Fundamental e com o Comandante do Corpo de Cadetes .



Aeronáutica, com o objetivo de alcançar os melhores resultados na instrução ;

5 - manter o Chefe do Departamento de Ensino devidamente informado sobre a instrução, sugerindo-lhe a adoção de medidas julgadas oportunas ou convenientes .

#### Seção de Instrução Prática

Art. 231 - A Seção de Instrução Prática é o órgão encarregado de preparar o Cadete para o exercício das funções de Intendência, até o nível de Capitão .

Parágrafo único - A Seção de Instrução Prática disporá de meios que permitam ao Cadete o trabalho simulado das funções de Intendência .

Art. 232 - As funções de Chefe da Seção de Instrução Prática são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica .

### SEÇÃO VIII

#### CORPO DE CADETES DA AERONÁUTICA

Art. 233 - O Corpo de Cadetes da Aeronáutica, subordinado diretamente ao Chefe do Departamento de Ensino, é o órgão que - por finalidade receber, enquadrar e disciplinar os Cadetes , cuidando e providenciando quanto às suas necessidades .

Art. 234 - O Corpo de Cadetes da Aeronáutica têm confiada à sua guarda o Estendarte da Escola de Aeronáutica, o qual , em suas fôrmaturas, será postado à esquerda da Bandeira Nacional .

Art. 235 - O Corpo de Cadetes da Aeronáutica, tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Esquadrilhas de Cadetes ;
- 3 - Esquadrilha de Educação Física e Desportos .

#### Comando

Art. 236 - O Comando do Corpo de Cadetes da Aeronáutica tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Esquadrão do Comando .

Art. 237 - O Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronautica é Tenente Coronel Aviador com o Curso Superior de Comando .

Art. 238 - Ao Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronautica, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - exercer ação direta sobre a conduta militar do Cadete, imprimindo justa orientação na parte relativa à perfeita formação moral e militar do futuro oficial ;
- 2 - coordenar e fiscalizar a Instrução Militar - dos Cadetes ;
- 3 - programar e fazer executar a instrução trimestre do pessoal militar do Corpo de Cadetes ;
- 4 - assegurar a perfeita execução das medidas - necessárias ao funcionamento dos trabalhos escolares em geral ;
- 5 - manter o Chefe do Departamento de Ensino constantemente informado da situação da instrução, sugerindo-lhe a adoção de medidas oportunas e convenientes .

Art. 239 - O Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronautica, em benefício da organização e fiscalização da instrução, pode entender-se diretamente com todos os elementos orgânicos - da Escola .

Art. 240 - O Esquadrão de Comando, diretamente subordinado ao Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronautica, é o Órgão que opera os serviços de Comando .

Art. 241 - O Esquadrão de Comando tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Esquadrilha de Instrução Militar ;
- 3 - Esquadrilha de Comando ;
- 4 - Esquadrilha de Administração .

Art. 242 - As funções de Comandante do Esquadrão de Comando são exercidas por Major Aviador .

Art. 243 - Ao Comandante do Esquadrão de Comando, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - elaborar e difundir os ordens do Comandante do Corpo ;
- 2 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços dos órgãos que lhe são subordinados .
- 3 - propor os programas de trabalho da Instrução Militar ;
- 4 - dirigir a Instrução Militar dos Cadetes ;
- 5 - enquadrar , militarmente, os Cadetes, através das Esquadrilhas de Cadetes ;
- 6 - aproveitar as diversas escalas de serviço do Corpo ;
- 7 - inspecionar as dependências comuns do Corpo , quanto à conservação, limpeza e higiene ;
- 8 - prestar assistência direta a todas as formalidades internas e ter a seu cargo o controle dos livros de Partes - dos serviços de Oficial do Dia do Corpo e do Cadete do Dia do Corpo ;
- 9 - coordenar toda a rotina do Corpo, mantendo íntima ligação com os Comandantes de Esquadrilhas de Cadetes e com o Comandante da Esquadrilha de Educação Física e Desportos .

Art. 244 - A Esquadrilha de Instrução Militar é o órgão encarregado das providências, tanto de material quanto de pessoal, que se fizerem necessárias à Instrução Militar, assim como - ao controle do andamento dessa instrução .

Art. 245 - A Esquadrilha de Instrução Militar tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Seção de Instrução Básica ;
- 3 - Seção de Instrução Complementar ;
- 4 - Seção de Instrução Tática e Sobrevivência .

Art. 246 - O Comando da Esquadrilha de Instrução Militar tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Subseção de Armamento .

Art. 247 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Instrução Militar são exercidas por Capitão de Infantaria de Guarda .

Parágrafo único - O Comandante da Esquadrilha de Instrução Militar dispõe de um número variável de Adjuntos, Tenentes de Infantaria de Guarda, na razão de um Adjunto para cada cem Cadetes .

Art. 248 - As Seções de Instrução Básica, complementar física e Sobrevivência são órgãos encarregados da coordenação, controle e execução dos assuntos da Instrução Militar e das correspondentes .

Art. 249 - As funções de Chefes das Seções de que trata o artigo anterior são exercidas, cumulativamente, por Tenentes Maiores, Subalternos das Esquadrilhas de Cadetes .

Art. 250 - Todos os oficiais classificados no Corpo de Cadetes são instrutores de Instrução Militar .

Art. 251 - A Esquadrilha de Comando é o órgão encarregado de todas as trabalhos de escrita ligados à vida do Corpo de Cadetes isoladamente, englobando o serviço de Secretaria .

Art. 252 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Comando são exercidas por Capitão ou Tenente Aviação .

Art. 253 - A Esquadrilha de Administração é o órgão encarregado dos assuntos relacionados com os serviços de provimento e controle de material, englobando os serviços de Repariação, Barbearia, Cossino dos Cadetes, Higiene e Limpeza .

Parágrafo único - A Esquadrilha de Administração deverá manter íntima ligação com as Esquadrilhas de Cadetes, em particular, e, de um modo geral, com todos os órgãos do mesmo nível funcional de que dependa, para o melhor desempenho das suas atribuições .

Art. 254 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Administração são exercidas por Capitão ou Tenente Intendente de Aviação .



Esquadrilhas de Cadetes

Art. 255 - As Esquadrilhas de Cadetes são subunidades - destinadas a enquadrar, militarmente, os Cadetes e proporcionar-lhes assistência imediata .

Art. 256 - O Comandante da Escola ativará, anualmente, tantas Esquadrilhas de Cadetes quantas julgar convenientes .

Art. 257 - As funções de Comandantes das Esquadrilhas de Cadetes são exercidas por Capitães Aviadores, com o Curso de CAPR .

Art. 258 - As funções de Subalternos das Esquadrilhas de Cadetes são exercidas por Tenentes Aviadores, na razão de um Subalterno para cada cinquenta Cadetes .

Esquadrilha de Educação Física e Desportos

Art. 259 - A Esquadrilha de Educação Física e Desportos é o órgão encarregado do controle e das medidas de execução da parte da instrução de Educação Física Militar dos Cadetes e do apoio à instrução de educação física dos demais elementos da Escola .

Art. 260 - A Esquadrilha de Educação Física e Desportos tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Educação Física, Desportos e Paraquedismo ;
- 3 - Seção de Assistência Médica ;
- 4 - Seção de Material .

Art. 261 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Educação Física e Desportos são exercidas por Capitão Aviador, com o Curso Especializado de Educação Física .

Art. 262 - A Seção de Educação Física, Desportos e Paraquedismo é o órgão encarregado da organização e execução dos programas de instrução de Educação Física Militar, Atividades Esportivas e Paraquedismo .

Art. 263 - As funções de Chefe da Seção de Educação Física, Desportos e Paraquedismo são exercidas por Capitão ou -

Tenente, com o Curso Especializado de Educação Física.

Art. 264 - A Seção de Assistência Médica é o órgão responsável pelo controle biotipológico e assistência médico-desportiva aos Cadetes.

Art. 265 - As funções de Chefe da Seção de Assistência Médica são exercidas por Capitão ou Tenente Médico da Aeronáutica, com o Curso Especializado de Medicina Desportiva.

Art. 266 - A Seção de Material é o órgão encarregado da aquisição, controle e conservação de todo o material pertencente à Esquadilha de Educação Física e Desportes.

Art. 267 - As funções de Chefe da Seção de Material são exercidas por Tenente, com o Curso Especializado de Educação Física.

#### CAPÍTULO IV

#### GRUPO DOS SERVIÇOS

#### SEÇÃO I

#### MISSÃO, SUBORDINAÇÃO E CONSTITUIÇÃO

Art. 268 - O Grupo de Serviços, diretamente subordinado ao Comandante da Escola, é a Unidade que tem por missão operar, através de seus Esquadrões, os Serviços da Escola, reunindo, para isso, todo o pessoal e material necessários.

Art. 269 - O Grupo de Serviços tem a seguinte constituição:

- 1 - Comando;
- 2 - Esquadrão de Pessoal;
- 3 - Esquadrão de Material;
- 4 - Esquadrão de Intendência;
- 5 - Esquadrão de Saúde.

#### SEÇÃO II

#### COMANDO

Art. 270 - O Comando do Grupo de Serviços tem a seguinte constituição:

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Comando ;
- 3 - Fiscalização Administrativa .

#### Do Comandante

Art. 271 - O Comandante do Grupo de Serviços, também Chefe dos Serviços, é Coronel Aviador, com o Curso de Estado-Maior.

Art. 272 - O Comandante do Grupo de Serviços exercerá as funções de Agente-diretor, quando as mesmas lhe forem delegadas pelo Comandante da Escola .

Art. 273 - Ao Comandante do Grupo de Serviços, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - prestar ao Departamento de Ensino todo o apoio em seu alcance, tendo em vista a missão específica da Escola ;
- 2 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços da Escola que lhe estão subordinados, baixando ordens complementares sempre que se façam necessárias ;
- 3 - manter o Comandante da Escola a par do desenvolvimento dos trabalhos em geral ;
- 4 - encaminhar ao Esquadrão de Comando os dados estatísticos das Unidades subordinadas ;
- 5 - elaborar, de acordo com a orientação do Comandante da Escola, as "Normas Padrão de Ação" e as "Ordens Administrativas" relativas aos encargos do Grupo de Serviços .

#### Seção de Comando

Art. 274 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de:

- 1 - receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante do Grupo de Serviços ;
- 2 - manter o registro do material permanente por pertencente à Escola .

Art. 275 - As funções do Chefe da Seção de Comando do Grupo de Serviços são exercidas por Capitão Intendente de Aeronáutica .

Art. 276 - O Chefe da Seção de Comando do Grupo de Servi

ções é o Gestor do Registos da Escola .

Parágrafo único - O Chefe da Seção de Comando do Grupo de Serviços é responsável pela carga do Gabinete do Comandante do Grupo .

#### Fiscalização Administrativa

Art. 277 - A Fiscalização Administrativa é o órgão do Grupo de Serviços responsável pela normalidade dos serviços Administrativos da Escola .

Art. 278 - A Fiscalização Administrativa tem a seguinte constituição :

- 1 - Fiscal Administrativo ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Seção de Procura e Compras .

Art. 279 - O Fiscal Administrativo é Tenente-Coronel - Criador , com o Curso de Estado-Maior , e é o substituto eventual do Comandante do Grupo de Serviços .

Art. 280 - O Fiscal Administrativo é o Agente-fiscalizador da Unidade Administrativa

Parágrafo único - As funções de Agente-fiscalizador da Escola não podem ser desdobradas .

Art. 281 - Ao Fiscal Administrativo, além das atribuições previstas especificamente na legislação vigente, compete:

- 1 - coordenar, impulsionar e fiscalizar os serviços administrativos da Escola, de conformidade com a legislação em vigor e as instruções do Agente-diretor ;
- 2 - cumprir e fazer cumprir as ordens emanadas do Agente-diretor ;
- 3 - exercer uma constante fiscalização para assegurar a boa execução dos serviços administrativos afetos a cada um dos Agentes de Administração que lhe são subordinados ;
- 4 - secundar o Agente-diretor nos exames, fiscalizações, inspeções e verificações que tenham de realizar .

Art. 282 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração da Chefia da Fiscalização -



Administrativo .

Art. 283 - As funções do Chefe da Seção Auxiliar são exercidas por Tenente de Administração .

Art. 284 - A Seção de Procura e Compras é o órgão por intermédio do qual a Fiscalização Administrativa faz a procura e a aquisição dos artigos necessários aos diversos elementos da Escola e contrata os serviços indispensáveis à sua conservação .

Art. 285 - A aquisição, inclusive de gêneros alimentícios, far-se-á mediante concorrência ou coleta de preços, realizada por uma Comissão composta dos seguintes membros :

- 1 - Fiscal Administrativo ;
- 2 - Comandante do Esquadrão de Intendência ;
- 3 - Chefe da Seção de Procura e Compras ;
- 4 - Almojarife ou Aproveisionar ;
- 5 - Eventualmente, um ou mais oficiais a quem ,

seja pela função interesse a aquisição dos artigos .

Art. 286 - As funções do Chefe da Seção de Procura e Compras são exercidas por Capitão ou Primeiro Tenente Intendente de Aeronáutica .

Art. 287 - O Chefe da Seção de Procura e Compras exerce a função de Gestor de Material, no que se refere a aquisições .

Art. 288 - Ao Chefe da Seção de Procura e Compras, além das atribuições previstas especificamente na legislação vigente, no que se refere a aquisições, para os Gestores de Material, compete :

- 1 - preparar e controlar os pedidos de material e de serviços ;
- 2 - fazer sentir aos signatários dos pedidos, a necessidade de especificações claras e completas dos artigos e dos serviços solicitados ;
- 3 - submeter à consideração dos órgãos técnicos interessados da Escola, quaisquer dúvidas quanto às características do material ou normas do serviço .

SECÇÃO III

ESQUADRÃO DE PESSOAL

Art. 289 - O Esquadrão de Pessoal é a Unidade subordinada ao Comandante do Grupo de Serviços, que opera os serviços interditos da :

- 1 - administração de todo o pessoal militar e civil da Escola, com exceção dos Cadetes ;
- 2 - guarda e segurança interna da Escola e suas dependências .

Art. 290 - O Esquadrão de Pessoal tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Companhia Especial de Guarda ;
- 3 - Seção de Serviços Especiais .

Comando

Art. 291 - O Comando do Esquadrão de Pessoal tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Comando ;
- 3 - Ajudância .

Art. 292 - O Comandante do Esquadrão de Pessoal é Tenente-Coronel Aviador .

Art. 293 - Ao Comandante do Esquadrão de Pessoal, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços dos órgãos que lhe são subordinados, baixando as ordens complementares que se façam necessárias ;
- 2 - manter o Comandante do Grupo de Serviços a par do desenvolvimento dos trabalhos dos órgãos que lhe são subordinados ;
- 3 - assegurar a transmissão de ordens e instruções do Comandante da Escola, relativas a pessoal ;
- 4 - dirigir o adiestramento do pessoal militar

para a execução do plano de defesa da Escola ;

- 5 - supervisionar a execução dos Serviços Especiais;
- 6 - executar as providências relativas à movimentação interna do pessoal militar e civil da Escola ;
- 7 - orientar a organização das escolas para os serviços internos ;
- 8 - assinar as fôlhas de alterações dos Suboficiais e Sargentos da Escola ;
- 9 - estar a par das condições sanitárias do pessoal do Esquadrão, tomando as providências cabíveis ;
- 10 - prever o suprimento de Intendência (material e consumo) para os órgãos que lhe são subordinados ;
- 11 - movimentar internamente e ter de em vista a eficiência dos serviços que lhe estão afetos, e pessoal militar e civil de sua Unidade, fornecendo os dados para publicação em Boletim .

Art. 294 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante e enquadrar as praças do efetivo do Esquadrão, executando-se as enquadrações pela Companhia Especial de Guarda .

Parágrafo único - As praças em serviço no Comando do Grupo de Serviços são enquadradas, para efeito de administração, pelo Esquadrão de Pessoal .

Art. 295 - As funções do Chefe da Seção de Comando do Esquadrão de Pessoal são exercidas por Tenente de Administração .

Art. 296 - A Ajudância é o órgão do Esquadrão de Pessoal encarregado da transmissão das ordens do Comandante da Escola e de todos os trabalhos de escrita ligados à vida isolada dos Oficiais, Suboficiais, Sargentos e Civis da Escola .

Art. 297 - A Ajudância tem a seguinte constituição :

- 1 - Casa das Ordens ;
- 2 - Seção de Pessoal Civil ;
- 3 - Seção de Alterações .

Art. 298 - As funções de Ajudante são exercidas por Capitão Avindor .

Art. 299 - Ao Ajudante, além das atribuições previstas - especificamente na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os trabalhos das Seções que lhe são subordinadas ;
- 2 - responsabilizar-se pelos serviços executados nessas Seções ;
- 3 - organizar o Boletim Escolar ;
- 4 - distribuir os serviços internos ;
- 5 - comandar a parada diária de rendição dos serviços ;
- 6 - organizar os processos de transformação para reserva e os de concessão de medalhas ao pessoal militar da Escola .

Art. 300 - A Casa das Ordens é o órgão encarregado de :

- 1 - confeccionar o Boletim Escolar ;
- 2 - organizar as escolas de serviço, os mapas de serviço e outros exigidos pelo serviço ;
- 3 - organizar e manter e manter em dia o fichário de todo o pessoal militar da Escola ;
- 4 - organizar e manter em dia, para consultas inquiridas, o arquivo de Leis do Brasil e Atos do Ministro e demais autoridades da Aeronáutica, que se refiram a pessoal militar .

Parágrafo único - As funções de Chefe da Casa das Ordens são exercidas por Suboficial .

Art. 301 - A Seção do Pessoal Civil é o órgão da Escola encarregado de :

- 1 - administrar, em geral, todos os servidores civis;
- 2 - controlar as faltas do pessoal civil ;
- 3 - manter em dia as fichas de assentamentos de todos os servidores civis, de acôrdo com as normas previstas na legislação vigente ;
- 4 - confeccionar o boletim de frequência dos servidores civis ;
- 5 - organizar e manter em dia, para consulta in-



dieta, o arquivo de Leis e Atos do Ministro e demais autoridades da Aeronáutica que se referirem a pessoal civil ;

6 - confeccionar todo o expediente relativo ao pessoal civil ;

7 - prestar ao Ajudante tôdas as informações sôbre o pessoal civil da Escola .

Parágrafo único - As funções do Chefe da Seção de Pessoal Civil são exercidas por Funcionário Civil do Quadro Permanente do Ministério da Aeronáutica .

Art. 302 - A Seção de Alterações é o órgão que centraliza a confecção das fôlhas de alterações dos Oficiais, Suboficiais e Sargentos da Escola .

Parágrafo único - As funções de Chefe da Seção de Alterações são exercidas por Suboficial ou Sargento Escrevente .

#### Companhia Especial de Guarda

Art. 303 - A Companhia Especial de Guarda é um dos elementos de que dispõe o Comando da Escola para manter a guarda e a segurança interna da Escola, bem como para prestar as honras militares previstas nos regulamentos em vigor .

Art. 304 - A Companhia Especial de Guarda tem a seguinte constituição :

1 - Comandante ;

2 - Seção Auxiliar .

Art. 305 - As funções de Comandante da Companhia Especial de Guarda são exercidas por Major de Infantaria de Guarda .

Art. 306 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração do Comando da Companhia Especial de Guarda .

Art. 307 - A Companhia Especial de Guarda subordina-se, ainda, a Banda de Música "tipo Extra" e a Banda Marcial "tipo I".

#### Seção de Serviços Especiais

Art. 308 - A Seção de Serviços Especiais é o órgão que dirige o conjunto de meios que tem por finalidade centralizar

os trabalhos referentes à instrução primária e complementar das praças e às facilidades e recreações para todo o pessoal da Escola .

Art. 309 - A Seção de Serviços Especiais tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Escola de Base ;
- 4 - Seção de Facilidades e Recreação :
  - a - Biblioteca ;
  - b - Cassinos ;
  - c - Cinema ;
  - d - Serviço Postal ;
  - e - Alojamentos de Pessoal em Trânsito .

Art. 310 - O Chefe e os demais auxiliares da Seção de Serviços Especiais são Oficiais e Praças, de reconhecido pendor, do efetivo da Escola, designados pelo Comandante da Escola para - exercerem essas funções cumulativamente com suas funções normais .

#### SEÇÃO IV ESQUADRÃO DE MATERIAL

Art. 311 - O Esquadrão de Material é a Unidade subordinada diretamente ao Grupo de Serviços, que opera os Serviços de Transporte e Reabastecimento, Material Bólico e Patrimônio .

Art. 312 - O Esquadrão de Material tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Serviço de Transporte e Reabastecimento ;
- 3 - Serviço de Patrimônio ;
- 4 - Serviço de Material Bólico .

#### Comando

Art. 313 - O Comando do Esquadrão de Material tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Comando .

Art. 314 - O Comandante do Esquadrão de Material é Tenente-Coronel Aviador .

Art. 315 - Ao Comandante do Esquadrão de Material, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços dos órgãos que lhe são subordinados, baixando as ordens complementares que se façam necessárias ;
- 2 - manter o Comandante do Grupo de Serviços a par do desenvolvimento dos trabalhos que lhe estão afetos ;
- 3 - elaborar o plano de obras e de manutenção das instalações da Escola, de acôrdo com as diretrizes do Comandante do Grupo de Serviços ;
- 4 - baixar normas para a manutenção, distribuição e emprêgo de viaturas ;
- 5 - prever o suprimento de Intendência (material de consumo) para os órgãos que lhe são subordinados ;
- 6 - movimentar internamente, tendo em vista a eficiência dos serviços que lhe estão afetos, o pessoal militar e civil de sua Unidade, fornecendo os dados para publicação no Boletim ;
- 7 - baixar normas para o tráfego de viaturas no interior da Escola .

Art. 316 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante e enquadrar as peças do Esquadrão .

Art. 317 - As funções do Chefe da Seção de Comando são exercidas por Tenente de Administração .

#### Serviço de Transporte e Reabastecimento

Art. 318 - O Serviço de Transporte e Reabastecimento é o órgão que abrange o conjunto de meios que tem por finalidade :

- 1 - centralizar a direção e execução dos trabalhos referentes à operação, manutenção e suprimento até o escalão



"Base", inclusive, de todos os meios de transporte da Escola ;

2 - assegurar o reabastecimento de combustíveis e lubrificantes para aviões e viaturas .

Art. 319 - O Serviço de Transporte e Reabastecimento tem a seguinte constituição :

1 - Chefe ;

2 - Seção de Viaturas ;

3 - Oficina ;

4 - Seção de Suprimento ;

5 - Depósito de Combustíveis e Lubrificantes .

Art. 320 - As funções de Chefe do Serviço de Transporte e Reabastecimento são exercidas por Major ou Capitão Especialista.

Art. 321 - A Seção de Viaturas é o órgão encarregado da guarda, operação, reabastecimento e lubrificação dos meios de transporte existentes na Escola .

Art. 322 - As funções de Chefe da Seção de Viaturas são exercidas por Capitão ou Tenente Especialista .

Art. 323 - A Oficina é o órgão encarregado da manutenção, no escalão "Base", inclusive, de todas as viaturas existentes na Escola .

Art. 324 - As funções de Chefe da Oficina são exercidas, cumulativamente, pelo Chefe da Seção de Viaturas .

Art. 325 - A Seção de Suprimento é o órgão encarregado da aquisição, recebimento, registro, armazenagem e distribuição, na conformidade das disposições em vigor, de todo o material de viaturas proveniente dos escalões "Parque" e da Esquadilha de Material de Manutenção .

Art. 326 - As funções de Chefe da Seção de Suprimento são exercidas por Capitão ou Tenente Especialista .

Art. 327 - O Depósito de Combustíveis e Lubrificantes é o órgão encarregado do recebimento, armazenagem e distribuição de todos os combustíveis e lubrificantes utilizados na Escola .

Art. 328 - As funções de Chefe do Depósito de Combustíveis e Lubrificantes são exercidas, cumulativamente, pelo Chefe

a Seção do Suprimento .

Serviço de Patrimônio

Art. 329 - O Serviço de Patrimônio é o órgão que abrangem o conjunto de meios e a sistematização de todas as normas, medidas e ações, organizadas com a finalidade de :

- 1 - administrar , conservar e reparar os bens patrimoniais imóveis sob a responsabilidade da Escola ;
- 2 - conservar e reparar o mobiliário e máquina da Escola .

Art. 330 - O Serviço de Patrimônio tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Almozarifado ;
- 4 - Seção de Serviços Gerais ;
- 5 - Escritório Técnico-Administrativo .

Art. 331 - As funções do Chefe do Serviço de Patrimônio são exercidas por Major Aviador ou Intendente da Aeronáutica .

Art. 332 - O Chefe do Serviço de Patrimônio exerce as funções de Gestor de Imóveis .

Art. 333 - Ao Chefe do Serviço de Patrimônio, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os trabalhos dos órgãos do Serviço de Patrimônio ;
- 2 - executar o plano de manutenção dos bens patrimoniais imóveis sob a responsabilidade da Escola ;
- 3 - estabelecer a prioridade para a execução dos serviços a cargo da Seção de Serviços Gerais ;
- 4 - cumprir e fazer cumprir as normas técnicas dos órgãos superiores competentes .

Art. 334 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração da Chefia .

Art. 335 - As funções do Chefe da Seção Auxiliar são exercidas por Tenente de Administração .

Art. 336 - O Almoarifado é o órgão encarregado de receber, armazenar, estocar, controlar e distribuir o material destinado ao cumprimento da missão do Serviço de Patrimônio .

Art. 337 - As funções do Chefe do Almoarifado são exercidas, cumulativamente, pelo Chefe da Seção Auxiliar .

Art. 338 - A Seção de Serviços Gerais é o órgão encarregado de centralizar, dirigir e executar os diversos serviços de manutenção e melhoria das instalações e maquinaria da Escola , inclusive da parte referente ao Aeródromo e suas utilidades .

Art. 339 - A Seção de Serviços Gerais tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Subseção de Oficinas ;
- 3 - Subseção de Reparo, Conservação e Obras .

Art. 340 - As funções do Chefe da Seção de Serviços Gerais são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica ou Especialista .

Art. 341 - A Subseção de Oficinas é o órgão que executa os diversos serviços especializados do serviço de Patrimônio .

Art. 342 - As funções do Chefe da Subseção de Oficinas são exercidas por Tenente Especialista .

Art. 343 - A Subseção de Reparo, Conservação e Obras é o órgão que executa os trabalhos de reparação, conservação e obras nas instalações da Escola, assim como a conservação e manutenção do Aeródromo .

Art. 344 - As funções do Chefe da Subseção de Reparo, Conservação e Obras são exercidas por Tenente Especialista .

Art. 345 - O Escritório Técnico-Administrativo é o órgão encarregado da assessoria técnica da Chefia do Serviço de Patrimônio .

Parágrafo único - O Escritório Técnico-Administrativo atua sob sua responsabilidade e registro dos bens imóveis da Escola (cadastro) .

Art. 346 - As funções de Chefe do Escritório Técnico-Administrativo são exercidas por Engenheiro Civil do Quadro Permanente do Ministério da Aeronáutica .

Serviço de Material Bélico

Art. 347 - O Serviço de Material Bélico é o órgão responsável pelo recebimento, guarda, reparo, manutenção e distribuição de todo o material bélico da Escola .

Art. 348 - O Serviço de Material Bélico tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Seção Armamento e Munição .

Art. 349 - As funções de Chefe do Serviço de Material Bélico são exercidas por Major ou Capitão Especialista em Armamento .

Art. 350 - As funções de Chefe da Seção Auxiliar são exercidas por Tenente Especialista em Armamento .

Art. 351 - As funções de Chefe da Seção de Armamento e Munição são exercidas por Tenente Especialista em Armamento .

SEÇÃO V

ESQUADRÃO DE INTENDÊNCIA

Art. 352 - O Esquadrão de Intendência é a Unidade subordinada ao Comandante do Grupo de Serviços que opera os órgãos financeiros e os de provimento de material de Intendência e subsistência .

Art. 353 - O Esquadrão de Intendência tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Esquadrilha de Finanças ;
- 3 - Esquadrilha de Abastecimento ;
- 4 - Esquadrilha de Material de Intendência ;
- 5 - Seção de Reembolsável .

Parágrafo único - O conjunto dos diversos serviços pelo



Esquadrão de Intendência toma a denominação genérica de Formação de Intendência .

Comando

Art. 354 -- O Comando do Esquadrão de Intendência tem a seguinte constituição :

- 1 -- Comandante;
- 2 -- Seção de Comando .

Art. 355 -- O Comandante do Esquadrão de Intendência é Tenente Coronel ou Major Intendente da Aeronáutica .

Art. 356 -- Ao Comandante do Esquadrão de Intendência , além das atribuições previstas especificamente na legislação vigente, compete :

- 1 -- coordenar, orientar e supervisionar os serviços dos órgãos que lhe são subordinados, baixando as ordens complementares que se façam necessárias ;
- 2 -- manter o Comandante do Grupo de Serviços a cargo do desenvolvimento dos serviços dos órgãos que lhe são subordinados ;
- 3 -- verificar os processos de prestação de contas dos Agentes responsáveis que lhe são subordinados e, eventualmente , de outros Agentes, quando chamado a opinar, e só encaminhá-los ao Agente-fiscalizador, após os ter considerado regulares ;
- 4 -- responsabilizar-se pelo desenvolvimento dos trabalhos e pela observância dos preceitos regulamentares a serem cumpridos pelos diversos órgãos do Esquadrão ;
- 5 -- examinar, dar parecer e encaminhar ao Agente-fiscalizador a documentação do movimento econômico-financeiro dos órgãos que lhe são subordinados ;
- 6 -- examinar, dar parecer e encaminhar ao Agente-fiscalizador os documentos que impliquem em receita ou despesa, mesmo quando tiverem origem em órgãos que não lhe estão subordinados ;

7 - estudar, opinar, e encaminhar ao Agente-fiscalizador todos os processos que tenham origem na Escola ou por ela transitarem, sobre questões de finanças e provisões ;

8 - assessorar o Fiscal Administrativo, no exercício de suas funções de Agente-fiscalizador ;

9 - emitir parecer e encaminhá-lo ao Agente-fiscalizador, sobre acordos, ajustes ou contratos que impliquem em responsabilidade, despesa e ainda qualquer movimento financeiro ou de crédito ;

10 - movimentar internamente, tendo em vista a eficiência dos serviços que lhe estão afetos, o pessoal militar e civil da Esquadra de Intendência, fornecendo dados para publicação em Boletim .

Art. 357 - O Comandante da Esquadra de Intendência, no desempenho das atribuições previstas no artigo anterior, tem sua responsabilidade vinculada, na forma dos artigos 201 e 206 do Regulamento de Administração da Aeronáutica, aos atos ou às omissões que praticar .

Art. 358 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de reunir, examinar, preparar e expedir o expediente da alçada do Comandante da Esquadra, através dos competentes registros e variações bem como de enquadrar as praças do efetivo da Esquadra.

Art. 359 - As funções do Chefe da Seção de Comando são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica .

#### Esquadra de Finanças

Art. 360 - A Esquadra de Finanças é o órgão encarregado da execução de todas as medidas relacionadas com requisições, desembolsos, guarda e pagamento de valores, sua comprovação e respectiva contabilidade .

Art. 361 - As funções do Comandante da Esquadra de Finanças são exercidas por Major ou Capitão Intendente da Aeronáutica .

Parágrafo único - O Comandante da Esquadra de Finanças pode Auxiliar um Capitão ou Major .

Esquadrilha de Aproveitamento

Art. 362 - A Esquadrilha de Aproveitamento é o órgão - que abrange o conjunto de meios que tem por finalidade receber e armazenar os víveres e preparar e distribuir os alimentos destinados à subsistência de todo o pessoal da Escola .

Art. 363 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Aproveitamento são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica .

Parágrafo único - O Comandante da Esquadrilha de Aproveitamento tem como Auxiliares, dois Tenentes Intendentes da Aeronáutica .

Esquadrilha de Material de Intendência

Art. 364 - A Esquadrilha de Material de Intendência é o órgão encarregado de receber, armazenar e distribuir todo o material adquirido pela Seção de Procura e Compras ou fornecido pelos órgãos provedores sob a jurisdição da Diretoria de Intendência da Aeronáutica .

Art. 365 - As funções de Comandante da Esquadrilha de Material de Intendência são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica .

Parágrafo único - O Comandante da Esquadrilha de Material de Intendência tem como Auxiliar um Tenente Intendente da Aeronáutica .

Seção de Reembolsável

Art. 366 - A Seção de Reembolsável é o órgão encarregado de adquirir, armazenar e fornecer, mediante reembolso, gêneros de alimentação, utilidades e peças de fardamento, assim como manter em funcionamento os serviços da Padaria, Lavanderia, Alfaiataria e outros que a necessidade indicar .

Art. 367 - As funções de Chefe da Seção de Reembolsável são exercidas por Capitão Intendente da Aeronáutica .

Parágrafo único - O Chefe da Seção de Reembolsável tem como Auxiliar um Tenente Intendente da Aeronáutica .



SECÇÃO VI

ESQUADRÃO DE SAÚDE

Art. 368 - O Esquadrão de Saúde é a Unidade subordinada diretamente ao Comandante do Grupo de Serviços que opera os Órgãos de Saúde que têm por missão prestar assistência médica no Hospital Militar da Escola .

Art. 369 - O Esquadrão de Saúde tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Seção Aeromédica ;
- 3 - Seção de Medicina Preventiva ;
- 4 - Seção Técnico-Profissional (quando ativada);
- 5 - Seção Técnico-Auxiliar ;
- 6 - Juntas de Saúde .

Comando

Art. 370 - O Comando do Esquadrão de Saúde tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Comando .

Art. 371 - O Comandante do Esquadrão de Saúde é Tenente-Coronel ou Major Médico de Aeromédica .

Art. 372 - Ao Comandante do Esquadrão de Saúde, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços dos Órgãos que lhe são subordinados ;
- 2 - manter o Comandante do Grupo de Serviços a par do desenvolvimento dos trabalhos do Esquadrão ;
- 3 - assegurar a transmissão de ordens e instruções do Comandante do Grupo de Serviços ;
- 4 - elaborar as Normas Padrão de Ação e Ordens Administrativas relativas aos encargos do Esquadrão , de acordo com a orientação do Comandante do Grupo de Serviços ;
- 5 - presidir as Juntas de Saúde, quando em funcionamento no Esquadrão e propor a desnomeação dos demais membros ;

6 - entender-se diretamente com o Chefe do Serviço de Saúde do Alto Comando, nos casos individuais, que envolvam regime médico;

7 - assegurar o controle médico do pessoal militar;

8 - dirigir o Hospital da Escola, quando ativado .

Art.373 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante do Esquadrão e enquadrar as peças pertencentes ao efetivo do mesmo .

Art. 374 - As funções de Chefe da Seção de Comando são exercidas por Tenente de Administração .

#### Seção Aeronômica

Art. 375 - A Seção Aeronômica é o órgão encarregado da assistência especializada ao pessoal aeronavegante da Escola .

Parágrafo único - A Seção Aeronômica deverá manter estreita ligação com a Divisão de Instrução de Aviação, proporcionando-lhe todo o apoio técnico de que necessita para maior eficiência do pessoal de vôo .

Art. 376 - As funções de Chefe da Seção Aeronômica são exercidas por Major ou Capitão Médico da Aeronáutica .

#### Seção de Medicina Preventiva

Art. 377 - A Seção de Medicina Preventiva é o órgão encarregado das questões relativas à imunização, controle sanitário, higiene geral e medicina do trabalho .

Art. 378 - As funções de Chefe da Seção de Medicina Preventiva são exercidas por Capitão Médico da Aeronáutica .

#### Seção Técnico-Profissional

Art. 379 - A Seção Técnico-Profissional, equivalente ao Hospital Base, é o órgão encarregado da execução dos serviços técnicos especializados necessários à assistência médica, ambulatória e hospitalar do pessoal da Escola .

§ 1º - A Seção Técnico-Profissional tem a seguinte constituição :

1 - Gabinete de Oftalmologia ;

- 2 - Gabinete de Otorrinolaringologia ;
- 3 - Gabinete de Clínica Médica ;
- 4 - Gabinete de Ortopedia ;
- 5 - Gabinete de Cirurgia ;
- 6 - Gabinete de Radiologia ;
- 7 - Gabinete de Odontologia .

§ 2º - As funções do Chefe dos Gabinetes Especializados e da Seção Técnico-Profissional são exercidas por Capitães ou Primeiro-Tenentes do Quadro de Saúde da Aeronáutica .

§ 3º - A Seção Técnico-Profissional será ativada pelo comandante da Escola, mediante prévio entendimento com a Diretoria de Saúde da Aeronáutica .

§ 4º - Enquanto não for ativada a Seção Técnico-Profissional, o Esquadrão de Saúde disporá de Ambulatório, Enfermaria de Primeiros Socorros e Gabinete Odontológico, ficando a cargo do Hospital de Aeronáutica dos Afonso toda a assistência hospitalar aos militares da Escola .

Art. 380 - As funções de Chefe da Seção Técnico-Profissional são exercidas por Major Médico da Aeronáutica, que será o Sub-Diretor do Hospital Escola .

#### Seção Técnico-Auxiliar

Art. 381 - A Seção Técnico-Auxiliar é o órgão encarregado de fornecer os meios complementares para fins de diagnóstico e terapêuticos .

Parágrafo único - A Seção Técnico-Auxiliar, a fim de atender às suas finalidades, disporá de um Laboratório e de uma Farmácia .

Art. 382 - As funções de Chefe da Seção Técnico-Auxiliar são exercidas por Capitão ou Primeiro-Tenente Farmacêutico da Aeronáutica .

#### Juntas de Saúde

Art. 383 - As Juntas de Saúde em funcionamento no Esquadrão terão suas atividades reguladas pelas normas específicas vigentes .

CAPÍTULO V

ESQUADRÃO DE SUPRIMENTO E MANUTENÇÃO

SEÇÃO I

MISSÃO, SUBORDINAÇÃO E CONSTITUIÇÃO

Art. 384 - O Esquadrão de Suprimento e Manutenção, diretamente subordinado ao Comandante da Escola, é a Unidade que tem por missão operar os Serviços Técnicos de Suprimento e Manutenção do nível "Base" .

Art. 385 - O Esquadrão de Suprimento e Manutenção tem a seguinte constituição :

- 1 - Comando ;
- 2 - Seção de Planejamento e Controle ;
- 3 - Esquadrilha de Suprimento ;
- 4 - Esquadrilha de Manutenção .

SEÇÃO II

COMANDO

Art. 386 - O Comando do Esquadrão de Suprimento e Manutenção tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção de Comando .

Do Comandante

Art. 387 - O Comandante do Esquadrão de Suprimento e Manutenção é Tenente-Coronel ou Major Aviador, de preferência, da categoria de Engenheiro .

Art. 388 - Ao Comandante do Esquadrão de Suprimento e Manutenção, além das atribuições previstas na legislação vigente, compete :

- 1 - coordenar, orientar e fiscalizar os serviços que lhe estão subordinados, baixando as ordens complementares que sejam necessárias ;
- 2 - manter o Comandante da Escola a par do desenvolvimento dos trabalhos em geral ;
- 3 - supervisionar e orientar tecnicamente os escalões orgânicos de suprimento e manutenção ;



4 - observar e fazer com que sejam obedecidas as prescrições técnicas estabelecidas pelo órgão técnico superior , responsável pelo suprimento e manutenção da P.A.B. ;

5 - manter ligação com o escalão "Parque" de suprimento e manutenção, por intermédio do Comandante da Escola;

6 - responsabilizar-se pelos trabalhos realizados pelos órgãos que lhe são subordinados ;

7 - encaminhar ao Esquadrão de Comando os dados estatísticos dos serviços subordinados ;

8 - movimentar internamente, e tendo em vista a eficiência dos serviços que lhe estão afetos, o pessoal militar e civil da sua Unidade, fornecendo os dados para publicação em boletim ;

9 - prover o suprimento de Intendência-material e consumo necessário aos Serviços subordinados .

#### Seção de Comando

Art. 389 - A Seção de Comando é o órgão encarregado de receber, preparar e expedir a correspondência do Comandante e encadernar o pessoal do Esquadrão .

Art. 390 - As funções do Chefe da Seção de Comando são exercidas por Tenente de Administração .

### SEÇÃO III

#### SEÇÃO DE PLANEJAMENTO E CONTRÔLE

Art. 391 - A Seção de Planejamento e Contrôlo é o órgão que planeja e inspeciona a execução dos serviços técnicos a cargo do Esquadrão, realiza a contabilidade industrial dos mesmos e mantém o Comandante informado sobre o andamento dos serviços e o rendimento obtido, recomendando as medidas corretivas, porventura, exigidas necessárias .

Art. 392 - A Seção de Planejamento e Contrôlo tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefia ;
- 2 - Subseção de Planejamento ;
- 3 - Subseção de Inspeção Técnica ;

#### 4 - Subseção de Contabilidade Industrial .

Parágrafo único - A Subseção de Contabilidade Industrial somente será ativada quando assim o exigir a quantidade de trabalhos e responsabilidades que forem atribuídas à Seção de Planejamento e Controle .

#### Chefia

Art. 393 - A Chefia da Seção de Planejamento e Controle tem a seguinte constituição :

- 1 - Chefe ;
- 2 - Subseção Auxiliar .

Art. 394 - As funções de Chefe da Seção de Planejamento e Controle são exercidas por Capitão Aviador, de preferência da categoria de Engenheiro .

Art. 395 - A Subseção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração da Chefia .

#### Subseção de Planejamento

Art. 396 - A Subseção de Planejamento é o órgão encarregado de planejar e programar os serviços técnicos do Esquadrão, visando o melhor rendimento dos trabalhos e a aplicação das ordens, normas e instruções técnicas em vigor .

Art. 397 - As funções de Chefe da Subseção de Planejamento são exercidas por Tenente Aviador .

#### Subseção de Inspeção Técnica

Art. 398 - A Subseção de Inspeção Técnica é o órgão encarregado de verificar a aplicação correta das ordens, normas e instruções técnicas emanadas do órgão técnico competente, por todos os escalões de Suprimento e Manutenção da Escola .

Art. 399 - A Subseção de Inspeção Técnica tem a seguinte constituição :

- 1 - Inspetor Técnico ;
- 2 - Auxiliares ( tantos oficiais especializados - quantos forem necessários ) .

Art. 400 - As funções de Inspetor Técnico são exercidas, cumulativamente, pelo Chefe da Seção de Planejamento e Controle.

#### Subseção de Contabilidade Industrial

Art. 401 - A Subseção de Contabilidade Industrial é o órgão encarregado de manter o registro adequado das despesas, em relação de obra, suprimento e matéria prima, a fim de que se tenha um controle eficiente dos gastos e dos custos de produção .

Art. 402 - As funções de Chefe da Subseção de Contabilidade Industrial são exercidas por Tenente Intendente de Aeronáutica.

### SEÇÃO IV

#### ESQUADRILHA DE SUPRIMENTO

Art. 403 - A Esquadilha de Suprimento é o conjunto de unidades que tem por finalidade prover, requisitar, receber e armazenar o material técnico proveniente dos escalões "Parque" e da Esquadilha de Material de Intendência, distribuindo-o a fim de manter os níveis dos escalões "orgânicos", na forma das disposições em vigor, emanadas do órgão técnico competente .

Art. 404 - A Esquadilha de Suprimento tem a seguinte constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Seção Técnica ;
- 4 - Seção de Recebimento e Expedição ;
- 5 - Seção de Material Recuperável ;
- 6 - Depósitos .

#### Do Comandante

Art. 405 - As funções de Comandante da Esquadilha de Suprimento são exercidas por Capitão Especialista em Suprimento Técnico .

#### Seção Auxiliar

Art. 406 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado do pessoal, do material e da administração do Comando da Esquadilha .

#### Seção Técnica

Art. 407 - A Seção Técnica é o órgão encarregado de :



- 1 - manter em dia as Ordens Técnicas;
- 2 - identificar o material ;
- 3 - confeccionar as requisições ;
- 4 - inventariar, periodicamente, as Classes de Suprimento controladas pela Esquadilha ;
- 5 - fazer o controle de estoque .

Parágrafo único - A Seção Técnica tem a seguinte constituição :

- 1 - Subseção de Ordens Técnicas e Requisições ;
- 2 - Subseção de Inventário e Controle de Estoque.

Art. 408 - As funções do Chefe da Seção Técnica são exercidas por Tenente Especialista em Suprimento Técnico .

#### Seção de Recebimento e Expedição

Art. 409 - A Seção de Recebimento e Expedição é o órgão encarregado do recebimento, da distribuição e da expedição, após cumprimento das disposições regulamentares vigentes, de todo o material que constitui as Classes de Suprimento controladas pela Esquadilha .

#### Seção de Material Recuperável

Art. 410 - A Seção de Material Recuperável é o órgão encarregado de receber dos escalões "orgânicos" o material defeituoso e distribuí-lo ao escalão "Base" ou escalão "Parque", conforme o caso, para recuperação .

Art. 411 - As funções do Chefe da Seção de Material Recuperável são exercidas por Tenente Especialista em Avião .

#### Depósitos

Art. 412 - Os Depósitos são órgãos encarregados de receber, armazenar e conservar, após ter passado pela Seção de Recebimento e Expedição todo o material que constitui as Classes de Suprimento controladas pela Esquadilha .

Art. 413 - As funções dos Chefes dos Depósitos são exercidas por Tenentes Especialistas em Suprimento Técnico .

### SEÇÃO V

#### ESQUADRILHA DE MANUTENÇÃO

Art. 414 - A Esquadilha de Manutenção é o conjunto de -  
 meios que tem por finalidade recuperar o material técnico e repara-  
 ar, no escalão "Base", os aviões da Escola, dentro dos limites -  
 fixados pelo órgão técnico competente e segundo as prioridades es-  
 tabelecidas pelo Comandante da Escola .

Art. 415 - A Esquadilha de Manutenção tem a seguinte -  
 constituição :

- 1 - Comandante ;
- 2 - Seção Auxiliar ;
- 3 - Seção de Suprimento (escalão "orgânico") ;
- 4 - Seção de Reparo de Aviões ;
- 5 - Seção de Reparo de Motores ;
- 6 - Seção de Reparo de Equipamento de Vôo ;
- 7 - Oficina Especializada .

#### Do Comandante

Art. 416 - As funções do Comandante da Esquadilha de Manu-  
 tenção são exercidas por Capitão Especialista em Avião .

#### Seção Auxiliar

Art. 417 - A Seção Auxiliar é o órgão encarregado de pes-  
 soal, do material e da administração do Comando da Esquadilha .

#### Seção de Suprimento

Art. 418 - A Seção de Suprimento é o órgão encarregado de  
 receber, armazenar e distribuir todo o suprimento indispensável -  
 ao funcionamento da Esquadilha de Manutenção .

#### Seção de Reparo de Aviões

Art. 419 - A Seção de Reparo de Aviões é o órgão encarre-  
 gado da manutenção e reparação do material aéreo, com exceção dos  
 motores .

Art. 420 - As funções de Chefe da Seção de Reparo de Avi-  
 ões são exercidas por Tenente Especialista em Avião .

#### Seção de Reparo de Motores

Art. 421 - A Seção de Reparo de Motores é o órgão encarre-  
 gado dos serviços do escalão "Base" nos motores dos aviões da Es-  
 cola .

Seção de Reparo de Equipamento de Vôo

Art. 422 - A Seção de Reparo de Equipamento de Vôo é o órgão encarregado da manutenção e das inspeções periódicas de todo o equipamento de vôo existente na Escola, de uso individual ou coletivo .

Art. 423 - As funções do Chefe da Seção de Reparo de Equipamento de Vôo são exercidas por Tenente Especialista em Aviação .

Oficina Especializada

Art. 424 - A Oficina Especializada é o órgão encarregado do reparo das diferentes partes do material aéreo da Escola .

Art. 425 - A Oficina Especializada dispõe das seguintes Subseções :

- 1 - Instrumentos ;
- 2 - Rádio, Eletricidade e Eletrônica ;
- 3 - Carpintaria ;
- 4 - Hidráulica ;
- 5 - Pintura e Entulagem ;
- 6 - Hélice ;
- 7 - Mecânica ;
- 8 - Outras que a evolução da técnica aeronáutica indicar .

Parágrafo único - Sempre que uma das Subseções da Oficina Especializada, pela natureza de suas atribuições ou pelo volume dos trabalhos a realizar, exigir um maior desenvolvimento, poderá ser transformada em Oficina diretamente subordinada ao Comandante da Esquadilha de Manutenção, mediante proposta dirigida ao Estado-Maior da Aeronáutica .

Art. 426 - As funções do Chefe da Oficina Especializada são exercidas, cumulativamente, pelo Chefe da Seção de Reparo de Equipamento de Vôo .

TERCEIRA PARTE  
DISPOSIÇÕES FINAIS  
CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 427 - O substituto do Comandante da Escola será o -  
oficial aviador, da ativa, de maior posto e antiguidade, do efe-  
tivo .

Art. 428 - As demais substituições serão realizadas den-  
tro do Departamento de Ensino, do Corpo de Cadetes da Aeronáutica  
e do Grupo de Serviços, considerando-se esses órgãos como se fos-  
sem unidades isoladas .

Art. 429 - O Comandante da Escola tem as atribuições dis-  
ciplinares correspondentes às de Comandante de Zona Aérea .

Art. 430 - O Chefe do Departamento de Ensino e o Coman-  
dante do Grupo de Serviços têm as atribuições disciplinares cor-  
respondentes às de Comandante de Base Aérea .

Art. 431 - O Comandante do Corpo de Cadetes da Aeronáuti-  
ca e o Chefe da Divisão de Instrução de Aviação têm as atribuições  
disciplinares correspondentes às de Comandante do Grupo Incorpora-  
do .

Art. 432 - Os Comandantes de Esquadrões têm as atribuições  
disciplinares correspondentes às de Comandante de Subunidades .

Art. 433 - As lotações de funções na Escola de Aeronáuti-  
ca, não fixadas no presente Regulamento, são estabelecidas na res-  
pectiva Tabela de Organização e Lotação .

Art. 434 - O Comandante da Escola baixará normas, ordens  
ou instruções de serviço, as quais regulam as mínimas de funcio-  
namento da Escola e definem, pormenorizadamente, as atribuições  
do pessoal, o calendário dos deveres e demais indicações neces-  
sárias à boa marcha do serviço .

Art. 435 - Os casos omissos serão resolvidos pelo Minis-  
tro da Aeronáutica, ouvido o Diretor de Ensino da Aeronáutica .



Art. 436 - As atividades dos diversos serviços especializados da Escola de Aeronáutica deverão reger-se, sempre que não colidirem com o presente Regulamento, pelas normas estabelecidas nos Regulamentos ou baixadas pelos órgãos de direção técnico-administrativa correspondentes.

Art. 437 - O Diretor Geral do Ensino da Aeronáutica fará circular, dentro das possibilidades da Escola de Aeronáutica, um estágio de seleção para piloto militar entre os alunos do último ano do E.P.C.Ar.

Parágrafo único - Os candidatos à Escola de Aeronáutica que tenham sido considerados inaptos para piloto militar, não mais poderão ser matriculados no Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

## CAPÍTULO II

### DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 438 - Enquanto não existirem, em número suficiente, oficiais Especialistas em Suprimento Técnico e Oficiais de Administração, as funções previstas para Oficiais desses Quadros poderão ser exercidas por Oficiais de mesmo posto, pertencentes a outros Quadros.

Art. 439 - Enquanto a Escola de Aeronáutica não tiver organizado a seção de manutenção de "Base", e estes serviços especializados sendo prestados pelo Parque de Aeronáutica dos Afonsos, não serão ativadas a Esquadrilha de Manutenção, a Seção de Planejamento e Controle e a Seção de Comando do Esquadrão de Suprimento e Manutenção.

§ 1º - Enquanto perdurar a situação prevista neste artigo, o Esquadrão de Suprimento e Manutenção terá uma Seção de Ligação, chefiada por um Capitão Especialista em Avião, encarregado de manter a ligação com os Parques, nos assuntos atinentes à manutenção de "Base".

§ 2º - Ao Chefe da Seção de Ligação compete:

1 - acompanhar o andamento dos serviços de manutenção de "Base" que estejam sendo executados;

ANEXO III

13. O Comando da Escola providenciará a elaboração dos anteprojetos de regulamento, regimento interno e programas de ensino, submetendo-os à aprovação do Ministro no mais breve prazo possível. — *Joaquim Pedro Salgado Filho.*

S) INSTRUÇÕES PARA O FUNCIONAMENTO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA:

Portaria n. 90, de 26 de março de 1941 — O Ministro de Estado da Aeronáutica, usando da atribuição que lhe confere o art. 2.º do decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941, e de acordo com o art. 2.º do decreto n. 3.142, de 25 de março de 1941, resolve baixar as seguintes Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica:

1. A formação de oficiais aviadores passará a ser feita em uma só Escola, denominada "Escola de Aeronáutica", que utilizará para seu funcionamento as instalações e recursos da extinta Escola de Aeronáutica do Exército, no Campo dos Afonsos.

2. A instrução a ser ministrada na Escola de Aeronáutica compreenderá um curso completo de três anos, pelos quais será convenientemente distribuído o ensino, que abrangerá:

a) *Instrução Fundamental* — relativa às disciplinas que são necessárias ao preparo básico superior do futuro oficial, tais como: Física — Geometria Analítica — Cálculo Diferencial e Integral — Eletricidade — Mecânica — Desenho Técnico — Línguas;

b) *Instrução Militar* — relativa a regulamentos militares, à organização de serviços de Aeronáutica do Exército e da Armada, etc.;

c) *Instrução Aeronáutica* — relativa aos assuntos que são necessários ao preparo especializado profissional do futuro oficial, tais como: Aerodinâmica — Teoria do vôo — Motores — Navegação — Armamento — Meteorologia — Tecnologia Aeronáutica — Fotografia Aérea — Rádio — Tática e Instrução Prática de Vôo.

3. A Escola de Aeronáutica funcionará em 1941, com seu curso completo, obedecendo no que lhe for aplicável ao regulamento da extinta Escola de Aeronáutica do Exército, regulando-se nos casos omissos e nos



decorrentes da fusão, por meio de Instruções Provisórias baixadas pelo seu Comandante.

4. Este Ministério promoverá, no corrente ano, todas as medidas necessárias à elaboração do Regulamento, do Regimento Interno da Escola, e dos diferentes Programas de Ensino.

5. Os candidatos matriculados na Escola de Aeronáutica terão praça como "Cadetes de Aeronáutica" e terão as vantagens e obrigações que forem estipuladas nas leis, regulamentos e instruções competentes.

6. Para evitar interrupção na formação de oficiais aviadores, e em face da demora e das dificuldades que acarretaria a abertura de inscrições normais de candidatos ao 1.º e 2.º anos, o recrutamento de candidatos à matrícula na Escola de Aeronáutica será feito, em 1941, da seguinte forma:

*a) Terão matrícula no 1.º ano:*

— os candidatos civís já selecionados, para matrícula em 1941, no Curso de Piloto Aviador para R. N. A. da extinta Escola de Aviação Naval, desde que requeiram ao Ministro da Aeronáutica, independentemente de outras formalidades.

*b) Terão matrícula no 2.º ano:*

I — Os cadetes do 2.º e 3.º anos da Escola Militar, mesmo dependentes da cadeira de Química do 1.º ano desta Escola, desde que requeiram ao Ministro da Aeronáutica e sejam considerados aptos em inspeção de saúde.

II — Os aspirantes do 2.º e 3.º anos da Escola Naval, mesmo dependentes da cadeira de Química do 1.º ano desta Escola, desde que requeiram ao Ministro e sejam considerados aptos em inspeção de saúde.

III — Os 2os. Tenentes do Q. O. de Oficiais da Armada e os Guardas-Marinha que requererem matrícula ao Ministro da Aeronáutica e forem considerados aptos em inspeção de saúde.

IV — Os alunos da Escola de Engenharia da Universidade do Rio

de Janeiro ou de Escolas de Engenharia a ela equiparadas que apresentem certificados de aprovação em exame final de Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral, Geometria Descritiva e Física; e os Engenheiros diplomados por essas Escolas que apresentarem seus diplomas desde que requeiram ao Ministro da Aeronáutica e satisfaçam as seguintes condições:

- ser brasileiro nato
- ser menor de 24 anos na data de encerramento das inscrições (10 de abril)
- ter bons antecedentes de conduta atestados por autoridade competente
- apresentar atestado de vacina
- apresentar atestado de idoneidade moral assinado por dois oficiais do Exército, da Armada ou da Aeronáutica
- ser solteiro
- Apresentar autorização de pai ou tutor, se menor de 21 anos
- ser considerado apto em inspeção de saúde.

*c) Terão matrícula no 3.º ano:*

Os cadetes que terminaram com aprovação, em 1940, o segundo ano do Curso de Aviação Militar, na Escola de Aeronáutica do Exército.

§ 1.º Será fixado oportunamente em 120 o número de candidatos à matrícula no primeiro e segundo anos da Escola, em 1941.

§ 2.º Se o número de candidatos, em condições de matrícula, for superior ao número das vagas fixadas, será obedecida a seguinte ordem de frequência:

- a) os candidatos militares (procedentes da Marinha ou do Exército);
- b) os candidatos civís já selecionados à matrícula no primeiro ano;
- c) os engenheiros diplomados;
- d) os alunos das Escolas de Engenharia (tendo preferência os mais idosos).

7. Os candidatos à matrícula deverão requerer ao Ministro da Aeronáutica, dentro do prazo máximo de 15 dias, encerrando-se as inscrições em 10 de abril próximo futuro.

§ 1.º Os candidatos civís deverão juntar aos seus requerimentos todos os demais documentos de que trata o n. IV, letra "b", do item 6.

§ 2.º Nos Estados, os requerimentos deverão ser entregues pelos interessados nas Secretarias dos Corpos, Bases ou Regimentos de Aviação mais próximos, devendo os Comandantes e Diretores desses Corpos, Bases ou Regimentos:

a) Entregarem ao requerente uma ficha de entrada do requerimento;

b) anotarem as residências dos requerentes;

c) providenciarem o embarque dos requerentes, pelo meio mais rápido de transporte, à expensas deste Ministério, fazendo-os apresentar à Diretoria de Aeronáutica Militar;

d) Encaminharem à Diretoria de Aeronáutica Militar, a partir do dia 10, e com a máxima urgência, todos os requerimentos recebidos.

§ 3.º Na Capital Federal os requerimentos deverão ser entregues na D. A. M.

§ 4.º O Comandante da Escola providenciará alojamento para todos os candidatos, e fará submetê-los a inspeção de saúde para fins de matrícula, encaminhando ao Diretor da Aeronáutica Militar, o resultado das inspeções realizadas.

§ 5.º O Diretor de Aeronáutica Militar informará os requerimentos dos candidatos, juntando os resultados das inspeções de saúde realizadas, e os encaminhará finalmente ao Ministro para que este conceda ou negue as matrículas solicitadas.

§ 6.º Os candidatos considerados inaptos em inspeção de saúde terão direito à viagem de regresso, à expensas do Ministério, dentro do prazo de 30 dias a partir do despacho do Ministro em seu requerimento. O Comandante da Escola providenciará a requisição das passagens.

8. Em 1942, serão abertas matrículas ao primeiro e segundo anos da Escola de Aeronáutica.

§ 1.º No 1.º ano,

para os candidatos que se inscreverem de acordo com as disposições do futuro Regulamento da Escola.

§ 2.º No 2.º ano,

a) para os cadetes dos 2.º e 3.º anos da Escola Militar, de acordo com o disposto no n. I, letra "b", item 6.

b) para os aspirantes dos 2.º e 3.º anos da Escola Naval, de acordo com o disposto no n. II, letra "b", item 6.

c) para os candidatos civís com o curso ginásial completo que satisfaçam às seguintes condições:

- ser brasileiro nato;
- ser menor de 23 anos na data do encerramento das inscrições;
- ter bons antecedentes de conduta atestados por autoridade competente;
- apresentar atestado de vacina;
- apresentar atestado de idoneidade moral assinado por dois oficiais da Armada, do Exército ou da Aeronáutica;
- ser solteiro;
- apresentar autorização de pai ou tutor, se menor de 21 anos;
- ser considerado apto em inspeção de saúde realizada nos Serviços Médicos do Ministério;
- ser aprovado em concurso de admissão versando sobre Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral, Física.

9. Os segundos tenentes e guardas-marinha de que trata o n. III letra "b", item 6, não serão promovidos além do posto de segundo tenente enquanto estiverem cursando a Escola de Aeronáutica.

§ 1.º Se terminarem o curso com aprovação final, serão incluídos no Quadro de Oficiais Aviadores e classificados abaixo do 2.º tenente mais moderno na data da classificação.

§ 2.º Se forem desligados do curso por qualquer motivo, regressarão ao quadro de origem na Armada.

10. Compete ao Comandante da Escola regular por meio de Ordens Internas a distribuição das disciplinas da instrução aeronáutica e da fundamental de forma a atender a situação especial criada com a concessão de matrículas no 2.º ano da Escola.

11. As Diretorias de Aeronáutica Naval e Militar entrarão em entendimentos, afim de regularizarem com a máxima urgência, as questões relativas à transferênciã de pessoal, de instrutores e material necessários ao ensino da Escola. — *Joaquim Pedro Salgado Filho*.

— Aviso n. 12, de 26 de março de 1941 — O Ministro da Aeronáutica, de acordo com o art. 2.º do decreto-lei n. 3.142, de 25-3-941, resolve baixar as seguintes instruções para o funiconamento da Escola de Aeronáutica: I) O Comando da Escola de Aeronáutica terá a seguinte organização: a) Comandante; b) Sub-Comandante — Tenente Coronel ou Major Aviador Navegante, que chefiará a Segunda Divisão e desempenhará as funções de Chefe do Pessoal; c) Chefe de Ensino — Tenente Coronel ou Major Aviador Navegante, que chefiará a Primeira Divisão; d) Fiscal Administrativo — Major Aviador Navegante, que chefiará a Terceira Divisão. II) Corpo de Cadetes: a) O Corpo de Cadetes será constituído pelo conjunto de cadetes, grupados em uma ou mais esquadrilhas; b) O Corpo de Cadetes será comandado por um Major Navegante da Aeronáutica, que terá atribuições idênticas às do Chefe de Agrupamento, no que for compatível com o regime escolar. — *J. P. Salgado Filho*.

#### T) MATRÍCULAS NA ESCOLA DE AERONAUTICA:

Por despacho de 22-4-941 foram matriculados na Escola de Aeronáutica, no 1.º ano, de acordo com a letra a, do n. 6, da Portaria n. 90/1941, os seguintes candidatos civís já seleccionados para matrícula em 1941, no Curso de Piloto Aviador para R. N. A., da extinta Escola de Aviação Naval:

- 1 — Ivon Cesar Pimentel.
- 2 — Jorge Ernesto Paranhos Taborda.
- 3 — Zedir Joaquim da Silva.
- 4 — Paulo Moura.

- 5 — Marcos Eduardo Coelho de Magalhães.
- 6 — Nelson da Silva Fonseca.
- 7 — Wilson França.
- 8 — Ademar Antunes Pinheiro.
- 9 — Herch Hoineff.
- 10 — Paulo Costa.
- 11 — Heitor Barbosa de Menezes.
- 12 — José de Magalhães Fraga Loureiro.
- 13 — John Richardson Cordeiro e Silva.
- 14 — Luiz Maciel Junior.
- 15 — Marcelo Bandeira Maia.
- 16 — Sergio Candido Schnoor.
- 17 — Rubem de Freitas Novais.
- 18 — José Rebelo Meira de Vasconcelos.
- 19 — Justo Wilson de Carvalho.
- 20 — Lothar Karl Joachim Paul.
- 21 — Franklin Enéas de Miranda Galvão.
- 22 — Everaldo Breves.
- 23 — Francisco de Oliveira Santos.
- 24 — Marcos Menezes Braga.
- 25 — Oscar Tempel da Costa Gadelha.
- 26 — Ibraim Faissol.
- 27 — Joaquim Vespasiano Ramos.
- 28 — Maximiniano Pimentel de Bittencourt Leal.

No 2.º ano, de acordo com o item i, da letra b, n. 6, das instruções baixadas pela referida Portaria n. 90, os seguintes cadetes do 2.º ano da Escola Militar:

- 1 — Eduardo Nilor de Souza Mendes.
- 2 — José de Oliveira Moura.
- 3 — Ruy Barbosa Moreira Lima.
- 4 — Afonso Ferreira Lima.

#### U) OFICIAL A DISPOSIÇÃO:

Foi posto à disposição da Comissão encarregada do ante-projeto do Plano de uniformes para o pessoal militar do Ministério da Aeronáutica, o 1.º Tenente Fortunato Camara de Oliveira, do 3.º Regimento de Aviação, conforme proposta da Diretoria de Aeronáutica Militar. (Despacho de 3-3-941).



## V) PAGAMENTO DE SERVIÇOS TELEFÔNICOS:

No processo relativo ao pagamento à Companhia Telefônica, da quantia de 17:119\$2, proveniente de serviços telefônicos prestados ao Departamento de Aeronáutica Civil, em 1939, o Senhor Ministro deu o seguinte despacho: Processe-se como exercícios findos. Em 5-2-941.

## W) PROIBE INFORMAÇÕES SOBRE ANDAMENTO DE PROCESSOS, ETC.:

Aviso n. 13, de 14 de abril de 1941 — O Ministro de Estado da Aeronáutica determina: I) E' expressamente vedado aos funcionários e extranumerários deste Ministério tratar de interesses de particulares, ou empenhar-se junto a outros em matéria que seja estranha à sua função. II) E' também expressamente vedado a qualquer pessoa a serviço deste Ministério prestar informações às partes sobre o andamento dos respectivos processos, antes de exarado o desfecho final e publicado o mesmo no *Diário Oficial*. III) Os chefes de serviço e autoridades superiores deste Ministério deverão cumprir e fazer cumprir rigorosamente as presentes disposições, dando conhecimento das mesmas, ato contínuo, aos respectivos subordinados. — *J. P. Salgado Filho*.

## X) REQUERIMENTOS DESPACHADOS:

Do Capitão-Tenente, Aviador Naval, Franklin Antonio Rocha, em que, de conformidade com o disposto no artigo único do decreto-lei n. 2.092, de 10-6-940, que modificou um dispositivo do decreto-lei n. 197, de 22 de janeiro de 1938, requer um ano de licença afim de empregar sua atividade técnica no Sindicato Condor Limitada. — Deferido, de acordo com a informação. Em 30-1-941.

Do Capitão de Corveta, Aviador Naval, Alvaro de Araujo, em que requer permissão para trabalhar como técnico de aviação no Sindicato Condor Limitada. — Deferido, de acordo com a informação. Em 30-1-941.

Do 2.º Tenente do Q. Of. Aux. Av. Naval, Geraldo Cavalcante Cardoso, em que requer um ano de licença afim de empregar atividade técnica na Companhia Panair do Brasil. — Autorizo, diante da informação. Em 5-2-941.



## ANEXO IV

N. 7, DE 16 DE OUTUBRO DE 1941

767

Brasileiro do Ar, e de acordo com o parecer do Departamento de Aeronáutica Civil,

Resolve aprovar os itinerários e horários das linhas aéreas Rio de Janeiro-Parnaíba e Parnaíba-Florianópolis-Belem, da Serviços Aéreos Condor Ltda., que com esta baixam assinados pelo Chefe da Divisão do Tráfego e com o "visto" do Diretor do Departamento de Aeronáutica Civil. — *Joaquim Pedro Salgado Filho*.

(Tabelas do itinerário e horário em anexo B).

---

PORTARIA N. 198 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1941

*Dá nova redação a diversos artigos do Regulamento da ex-Escola de Aeronáutica do Exército*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, usando da atribuição que lhe confere o art. 2.º do decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941, e de acordo com o parágrafo único do art. 14 do mesmo decreto-lei, resolve:

Passam a ter a seguinte redação os arts. 77, 84, 85, 86, 91, 94, 95, 97, 183 e 185 do Regulamento da ex-Escola de Aeronáutica do Exército, provisoriamente em vigor para a Escola de Aeronáutica:

Art. 77. Todo aluno terá um ano de tolerância nos estudos, mediante parecer favorável do Diretor do Ensino e aprovação do Diretor de Aeronáutica Militar.

§ 1.º Os alunos desligados, por inaptidão para pilotagem, nos termos do art. 85, não serão amparados pelo presente artigo.

Art. 84. No corrente ano (1941), serão consideradas provas parciais, para o primeiro ano, as médias aritméticas dos trabalhos mensais de física e geometria analítica e cálculo diferencial e integral, correspondentes aos meses de junho, julho, agosto e setembro.

Art. 85. Será considerado sem aproveitamento e como tal desde logo desligado o aluno que demonstrar falta de aptidão

para a pilotagem, nos termos da seleção dos alunos, constante do Manual de Pilotagem, e todo aquele que tiver grau inferior a 3 na média aritmética dos graus das provas parciais, constante do art. 84.

Art. 86. O exame compreenderá provas escritas; e, quando a matéria o exigir, também provas orais, gráficas e práticas.

§ 1.º Dada a generalidade da instrução e sua subdivisão nos diferentes ramos de instrução fundamental, militar e aeronáutica, Direção do Ensino, um mês antes do encerramento dos cursos mediante prévia aprovação do Diretor de Aeronáutica Militar, fixará as matérias que terão provas escritas, orais, gráficas ou práticas, sendo computado nos demais como grau de aprovação o grau da conta do ano.

§ 2.º Em princípio, haverá exames em número igual à metade do número de matérias que constituem a instrução fundamental e aeronáutica.

§ 3.º O aluno que, nas matérias não previstas para exame, tiver grau de conta do ano inferior a 4 será submetido à prova escrita, oral, gráfica ou prática, sendo o grau final a soma aritmética de conta do ano e prova final e aprovado nos termos do art. 92, seja qual for o grau, para a classificação geral, terá computado o grau 4 de aprovação.

§ 4.º A comissão examinadora, uma para cada grupo de matérias, será de três membros, professores ou instrutores das disciplinas que o constituem.

§ 5.º O grau final do exame será a média aritmética simples dos graus obtidos nas diferentes provas — escritas, orais, práticas, etc.

Art. 91. O grau de aprovação por matéria será a média aritmética das seguintes parcelas:

— Conta de ano — decorrentes da média aritmética dos graus mensais;

— grau final do exame.

§ 1.º Ressalvados os §§ 1.º e 3.º do art. 86.

Art. 94. Haverá, no mês de fevereiro, uma segunda época de exame. A exame de segunda época só serão submetidos:

a) os alunos que, por doença grave ou acidente, não puderem fazer exames dentro do último ano escolar;

b) os alunos reprovados em duas matérias, no máximo, desde que uma delas apenas pertença à instrução fundamental.

Art. 95. O aluno reprovado em qualquer matéria ou matérias terá um ano de tolerância nos estudos, nos termos do art. 77, não havendo passagem de ano com dependência, e, reprovado em todas as matérias, de qualquer ano, será desligado da Escola e não mais poderá renovar matrícula.

Art. 97. A reprovação em segunda época importará no imediato desligamento do aluno, respeitada a disposição do art. 77.

Art. 183. Concluindo o curso com aproveitamento, os alunos receberão o diploma de "Aviador Militar" e passarão a fazer jús às vantagens estabelecidas nos regulamentos respectivos.

Art. 184. Os alunos que obtiverem o diploma de "Aviador Militar" serão declarados aspirantes aviadores.

Art. 185. Em cada turma, os alunos serão declarados aspirantes aviadores, por ordem rigorosa de merecimento intelectual, segundo a classificação definida no art. 99 deste Regulamento. — *Joaquim Pedro Salgado Filho*.

(D.O. de 9-9-941).

---

PORTARIA N. 201 — DE 10 DE OUTUBRO DE 1941

*Aprova as Instruções Provisórias para o Regime Escolar na Escola de Especialistas de Aeronáutica*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, de acordo com o parágrafo único do art. 14, e art. 15, do decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941, resolve:

Aprovar as Instruções Provisórias para o Regime Escolar na Escola de Especialistas de Aeronáutica. — *Joaquim Pedro Salgado Filho*.

## ANEXO V

N. 10, DE 31 DE OUTUBRO DE 1944

585

## PORTARIA N.º 325 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1944

*Aditamento à Portaria n.º 141, de 7-6-944 (Inscrição para matrícula nos cursos de formação de engenheiros de Aeronáutica)*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica

Resolve, em aditamento à Portaria n.º 141, de 7 de junho do corrente ano, admitir candidatos de menos de 30 (trinta) anos, que hajam conseguido bolsas particulares que lhes garantam matrícula em Escola de Engenharia Aeronáutica nos Estados Unidos, para realização de qualquer dos cursos referidos na aludida Portaria, sem despesas para os cofres públicos, e conceder-lhes as vantagens dos ns. 6 e 7, alínea *a*, das instruções, uma vez se comprometam, terminado o curso, a servir como oficial convocado da reserva Técnica da Aeronáutica pelo prazo mínimo de dois anos. — *Joaquim Pedro Salgado Filho.*

## PORTARIA N.º 326 — DE 5 DE OUTUBRO DE 1944

*Aprova as instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica,

Resolve dada a urgência de entrarem em vigor, aprovar as Instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica que com esta baixam, Instruções que substituem o Regulamento da extinta Escola de Aeronáutica do Exército e as Portarias n.º 90, de 26-3-941 e 198, de 4-10-941, que regem atualmente o funcionamento da referida Escola.

As presentes Instruções vigorarão enquanto sôbre elas não se pronunciar o Estado Maior da Aeronáutica, cujas sugestões com o que a experiência aconselhar, devem entrar na elaboração do Regulamento da Escola. — *Joaquim Pedro Salgado Filho.*

## INSTRUÇÕES PARA O ENSINO NA ESCOLA DE AERONAUTICA

## TÍTULO I

## DA ESCOLA E SEUS FINS

Art. 1.º A Escola de Aeronáutica é o estabelecimento militar de ensino superior, destinado a formar os oficiais para a Força Aérea Brasileira.

Art. 2.º Para atingir êste objetivo, a instrução deve ser orientada de maneira tal que o acesso ao oficialato seja permitido apenas aos cadetes que hajam demonstrado possuir as qualidades de aptidão profissional, cultura e caráter indispensáveis ao exercício daquela função.

Art. 3.º O curso da Escola terá como finalidade proporcionar aos cadetes:

a) a cultura geral constituída pelos conhecimentos básicos, fundamentais e científicos necessários ao preparo subsequente do oficial.

b) a instrução militar destinada a prepará-los moral, cívica e fisicamente e a dar-lhes o enquadramento militar e os conhecimentos necessários ao exercício das funções de oficial da F.A.B.

c) a instrução aeronáutica destinada a assegurar-lhes a cultura profissional e a prática de pilotagem militar indispensáveis ao exercício das funções de oficial aviador.

## TÍTULO II

### DO ENSINO

#### Cap. I — Organização Geral do Ensino

Art. 4.º O ensino na Escola de Aeronáutica será ministrado aos cadetes do ar em 1 ano de Curso Prévio e 3 anos de Curso Superior.

Parágrafo único. O Curso Prévio tem por objetivo dar aos alunos a base de conhecimentos fundamentais e a preparação moral, física e militar que os capacitem à realização do Curso Superior.

#### Cap. II — Organização dos Cursos

Art. 5.º O Curso Prévio compreenderá o ensino das seguintes matérias:

##### Instrução Fundamental:

Português.

Aritmética.

Álgebra.

Geometria.

Trigonometria.

Física.

Química.

N. 10, DE 31 DE OUTUBRO DE 1944

587

**Instrução Militar:**

Ordem Unida.  
 Instrução Geral (noções gerais sobre o vôo).  
 Educação Física.

Art. 6.º O Curso Superior compreenderá o ensino das seguintes matérias:

**1.º Ano****Instrução Fundamental:**

História.  
 Física.  
 Geometria Analítica.  
 Cálculo Diferencial e Integral.  
 Inglês.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida.  
 Armamento e Tiro (armas portáteis).  
 Instrução Geral.  
 Higiene.  
 Educação Física.

**Instrução Aeronáutica:**

Aerotécnica:  
 Prática de Motores.  
 Prática de Aviões.  
 Prática de Hélices.  
 Prática de Instrumentos de Aviação.  
 Tecnologia Prática.

**Navegação estimada:**

Vôo — Estágio Primário.

**2.º Ano****Instrução Fundamental:**

Química.  
 Mecânica.  
 Eletricidade.  
 Inglês.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida.  
 Armamento e Tiro (armas portáteis).



Instrução Geral.  
Educação Física.

Instrução Aeronáutica:

Teoria do Motor.  
Aerodinâmica.  
Tecnologia Teórica.  
Manutenção de aviões e motores.  
Navegação Astronômica.  
Informação Aérea (parte básica).  
Voo — Estágio Básico.

3.º Ano

Instrução Fundamental:

Inglês.

Administração Militar e Direito Aeronáutico.

Instrução Militar:

Ordem Unida.  
Educação Física.

Instrução Aeronáutica:

Meteorologia.  
Rádio.  
Tiro Aéreo.  
Bombardeio Aéreo.  
Balística.  
Informação Aérea.  
Navegação pelo rádio.  
Emprêgo de Fôrças Aéreas.  
Emprêgo de Fôrças Terrestres.  
Emprêgo de Fôrças Navais.  
Defesa Anti-Aérea.  
Voo — Estágio avançado.

*Cap. III — Organização da Direção do Ensino*

Art. 7.º A Direção do Ensino é o órgão encarregado de assegurar e orientar a execução da instrução na Escola.

Ela compreende:

A Secretaria do Ensino.  
O Departamento de Voo.  
O Departamento Técnico-Fundamental.  
O Corpo de Cadetes do Ar.

§ 1.º A Direção do Ensino disporá, ainda, de:



a) uma Seção de Aparelhos Sintéticos de Treinamento, destinada a reunir e assegurar a manutenção desses aparelhos utilizados nas diferentes instruções de aeronáutica, ligada ao Departamento de Vôo e Departamento Técnico Fundamental.

b) uma Seção de Navegação e Meteorologia, destinada a reunir os elementos necessários à instrução de navegação aérea e de meteorologia, ligada ao Departamento de Vôo e ao Departamento Técnico-Fundamental;

c) uma Seção de Informação Aérea, compreendendo todo o material e pessoal necessário à instrução de Informação Aérea, ligada ao Departamento de Vôo e ao Departamento Técnico-Fundamental;

d) uma Seção de Fotografia, compreendendo todo o material e pessoal necessário à instrução de Fotografia Aérea e serviços correlatos, ligada ao Departamento de Vôo e ao Departamento Técnico-Fundamental.

§ 2.º Essas seções serão chefiadas por capitães aviadores do Q. O. Av.

Art. 8.º A função de Diretor do Ensino é privativa de coronel-aviador do Q. O. Av.

O Diretor do Ensino terá um adjunto, major-aviador do Q. O. Av. seu auxiliar imediato e chefe da Secretaria.

Art. 9.º A Secretaria do Ensino compreenderá a Seção de Estatística e a Seção de Publicação, com o pessoal civil e militar necessário à boa execução do serviço.

Art. 10. O Departamento de Vôo tem a seu cargo o preparo, a execução e o controle de toda a instrução de vôo da Escola, de acordo com o programa traçado pela Direção do Ensino.

Ele compreende:

- A Chefia e a Seção de Operações;
- O Estágio Primário;
- O Estágio Básico;
- O Estágio Avançado;
- A Seção de P. S. V.;
- A Seção de Tiro e Bombardeio.

Art. 11. A função de Chefe do Departamento de Vôo é privativa de tenente-coronel aviador do Q. O. Av.

O Departamento de Vôo terá um adjunto, major-aviador do Q. O. Av., que chefiará a Secretaria do Departamento e exercerá funções equivalentes às do Oficial de Operações dos Regimentos de Aviação.

Art. 12. A função de Chefe de Estágio do Departamento de Vôo é privativa de major-aviador do Q. O. Av.

Cada Estágio terá um adjunto, capitão-aviador do Q. O. Av., que exercerá funções equivalentes às do Oficial de Operações dos Grupos Incorporados de Aviação, e compreenderá um número variável de Esquadrilhas de Instrução de Vôo e de P. S. V.

§ 1.º As funções de Comandante de Esquadrilhas de Instrução de Vôo e do P. S. V. dos Estágios são privativas de capitão-aviador do Q. O. Av.

§ 2.º O número de Esquadrilhas de Instrução de Vôo e de Esquadrilhas de Instrução de P. S. V. de cada Estágio será função do número de alunos.

Em princípio, cada Esquadrilha de Instrução de Vôo compreenderá 30 alunos e 6 instrutores e cada Esquadrilha de Instrução de P. S. V. terá 60 alunos e 6 instrutores.

§ 3.º As funções de Instrutor de Vôo e de P. S. V. deverão ser, de preferência, atribuídas aos oficiais do Q. O. Av.

Art. 13. O Estágio Primário será composto apenas das Esquadrilhas de Instrução de Vôo correspondentes ao número de alunos.

Os Estágios Básico e Avançado compreenderá um número variável de Esquadrilhas de Instrução de Vôo e de Esquadrilhas de Instrução de P. S. V.

Art. 14. A função de Chefe da Seção de P. S. V. do Departamento de Vôo é cargo privativo de major-aviador do Q. O. Av.

Ela compreenderá a Seção de Treinadores Link e terá a seu cargo, a fim de obter uma seqüência de instrução mais uniforme e um maior rendimento, o preparo, a orientação e o controle de toda a instrução do P. S. V., inclusive navegação pelo rádio, de acordo com o programa estabelecido pela Direção do Ensino; para isso, ela terá ligação direta com as Esquadrilhas de Instrução de P. S. V. dos Estágios Básico e Avançado.

Parágrafo único. A Seção de Treinadores Link deve ter, em princípio, 2 operadores para cada treinador.

Art. 15. A Seção de Tiro e Bombardeio será chefiada por major-aviador do Q. O. Av.

Ela compreenderá uma Esquadrilha de Instrução de Tiro, uma Esquadrilha de Instrução de Bombardeio e uma Esquadrilha de Aplicação, e terá a seu cargo o preparo, a orientação e controle de toda a instrução de Tiro e Bombardeio Aéreo, de acordo com o programa estabelecido pela Direção do Ensino.

Para isso, ela terá ligação íntima com o Estágio Avançado, cujo material e instrutores poderá utilizar na execução da instrução, de acordo com as diretivas que forem traçadas pela Chefia do Departamento de Vôo.

Parágrafo único. Da mesma forma, o Estágio Avançado poderá utilizar o material da Esquadrilha de Aplicação, na execução de sua instrução.

Art. 16. O Departamento Técnico-Fundamental tem a seu cargo o preparo e controle da instrução fundamental e da instrução técnica de aeronáutica, de acordo com os programas gerais traçados pela Diretoria do Ensino.

Compete-lhe, também, assegurar a manutenção de todos os aviões em serviço na Escola.

§ 1.º O Departamento Técnico-Fundamental compreenderá:

- a) Chefia;
- b) Agrupamento de Aerotécnica;
- c) Serviço de Manutenção;

d) um Laboratório de Física, Química, Mecânica e Eletricidade, que reunirá os meios necessários à realização da parte experimental dessas matérias.

§ 2.º Os professores do ensino fundamental ficarão diretamente ligados ao Diretor do Ensino.

Art. 17. A função de Chefe do Departamento Técnico-Fundamental é privativa de Tenente-Coronel Aviador do Q. O. Av. ou Eng. Aer.

A função de Chefe do Agrupamento de Aerotécnica é privativa de Major-Aviador do Q. O. Av. ou Eng. Aer.

A função de Chefe do Serviço de Manutenção é privativa de Major-Aviador Eng. de Aer. ou do Q. O. Av.

O laboratório será chefiado por um civil laboratorista.

Parágrafo único. Os Majores Chefes do Agrupamento de Aerotécnica e Chefe do Serviço de Manutenção, acumularão as funções de adjuntos do Chefe do Departamento Técnico-Fundamental.

Art. 18. O Agrupamento de Aerotécnica compreenderá as seguintes seções:

Motores e Hélices:

Aviões e Instrumentos:

Tecnologia e Oficinas; e

Rádio.

Estas seções serão chefiadas por capitães especializados no tipo de instrução da seção, e terão um número variável de instrutores e de monitores, função do número de alunos de cada turma.

Parágrafo único. Compete ao Agrupamento de Aerotécnica, além da execução da instrução dos cadetes, colaborar com o Serviço de Manutenção, utilizando, para isso, todo o seu material e pessoal especializado.

Art. 19. O Serviço de Manutenção tem a seu cargo a revisão e reparo de todos os aviões da Escola, dentro dos limites fixados às Unidades; para isso, disporá do número de seções especializadas, necessárias à execução dessa natureza de serviço.

As seções serão chefiadas por oficiais mecânicos.

Art. 20. O Corpo de Cadetes do Ar tem a seu cargo o enquadramento de todos os cadetes, e o preparo, contróle e execução da instrução militar que lhes deve ser ministrada de acôrdo com os programas gerais traçados pela Direção do Ensino.

Ele compreenderá:

- O Comando do Corpo de Cadetes;
- Quatro esquadrilhas;
- O Departamento de Instrução Militar;
- O Departamento de Educação Física.

§ 1.º As Esquadrilhas do Corpo de Cadetes do Ar terão a seguinte constituição:

- Primeira esquadrilha — cadetes do primeiro ano superior.
- Segunda esquadrilha — cadetes do segundo ano superior.
- Terceira esquadrilha — cadetes do terceiro ano superior.
- Quarta esquadrilha — alunos do Curso Prévio.

§ 2.º O Departamento de Educação Física da Escola terá a seu cargo, além da instrução dos cadetes, a formação de instrutores e monitores de Educação Física para a F. A. B.

Art. 21. A função de Comandante do Corpo de Cadetes do Ar é privativa de Tenente-Coronel Aviador do Q. O. Av.

O Comandante do Corpo de Cadetes terá como adjunto um Major-Aviador do Q. O. Av., que acumulará estas funções com as de Chefe do Departamento de Instrução Militar.

A Chefia do Departamento de Educação Física é cargo de Major, devendo êle possuir o curso correspondente.

O comando das esquadrilhas do Corpo de Cadetes é função privativa de Capitão-Aviador do Q. O. Av., que acumulará essas funções com as de instrutor de Instrução Militar.

Cada esquadrilha terá dois (2) oficiais subalternos, que acumularão as suas funções com as de instrutores de Instrução Militar ou de Educação Física.



Parágrafo único. Os Departamentos de Instrução Militar e de Educação Física disporão de um número variável de monitores, função do efetivo das esquadilhas do Corpo de Cadetes do Ar.

#### CAPÍTULO IV

##### ORIENTAÇÃO GERAL PARA A EXECUÇÃO DA INSTRUÇÃO

Art. 22. O programa Geral de Instrução da Escola será organizado pela Direção do Ensino, e aprovado pelo Comandante. Este programa deve estabelecer qual a soma de conhecimentos e qual o treinamento de vôo que o cadete deve ter ao concluir o curso, levando em conta as funções que um oficial-aviador irá desempenhar nas Unidades, e o tipo de material que por êle será utilizado. O programa geral deverá também estabelecer os objetivos a atingir em cada matéria nas diferentes fases da instrução, e ser organizado de maneira tal que os cadetes disponham dos conhecimentos teórico-práticos necessários à realização do vôo antes de que êles os precisem aplicar.

Art. 23. Cabe ao Departamento de Vôo organizar, de acôrdo com o programa geral estabelecido pela Direção do Ensino, os programas detalhados da instrução de vôo para cada um dos seus Estágios, orientar e controlar a execução dêsses programas, e firmar a doutrina a ser seguida na instrução de Vôo da Escola.

Parágrafo único. Na organização dêsses programas, o Departamento de Vôo deve ser auxiliado pelo Estágio, Seção de Instrução Teórico-Prática ou Seção de P. S. V. correspondente, a fim de que sejam aproveitados ao máximo os ensinamentos adquiridos na execução da instrução.

Art. 24. Cabe aos Estágios, à Seção de P. S. V. e à Seção de Tiro e Bombardeio do Departamento de Vôo organizar o detalhe de execução e os programas semanais de instrução, de acôrdo com o respectivo programa estabelecido pelo Departamento de Vôo. As Esquadilhas de Instrução e as Seções são os respectivos órgãos de execução da instrução.

Art. 25. A instrução de vôo nos Estágios Primário e Básico será a mesma para todos os cadetes; a instrução no Estágio Avançado será especializada, e constará da instrução avançada em avião monomotor e da instrução avançada em avião bimotor, destinadas, respectivamente, à formação do piloto para o avião de guerra monomotor e para o avião de guerra multimotor.

§ Único. Ao terminarem o Estágio Básico, os cadetes serão distribuídos, de acôrdo com suas aptidões e com os efetivos fixados à Escola, parte para o Estágio Avançado em monomotor e parte para o Estágio Avançado, bimotor.

Art. 26. Dada a natureza extremamente especializada da instrução de vôo, para cuja perfeita execução nunca será dada importância excessiva ou exagerada ao valor que têm a prática e o conhecimento detalhados da mesma por parte do pessoal encarregado de sua direção, as funções de Comandante de Esquadilha de Instrução de Vôo ou de P. S. V. só deverão ser exercidas pelos oficiais que tiverem sido, no mínimo durante 1 ano, auxiliares da instrução correspondente; as funções de Chefe de Estágio só deverão ser exercidas pelos oficiais que tiverem sido, no mínimo durante 1 ano, Comandante de Esquadilha de Instrução do Estágio em questão.

§ 1.º As substituições de funções no Departamento de Vôo serão feitas exclusivamente com o pessoal desse Departamento.

§ 2.º Os oficiais classificados no Departamento de Vôo não poderão acumular o desempenho de outras funções fora do mesmo.

Art. 27. Cabe ao Departamento Técnico-Fundamental organizar, de acordo com o programa geral estabelecido pela Direção do Ensino, os programas detalhados das matérias do ensino fundamental e da instrução de Aerotécnica, e orientar e controlar a execução desses programas.

§ 1.º O programa de cada matéria do ensino fundamental deve ser organizado com a colaboração do respectivo professor.

§ 2.º Os programas detalhados da instrução de Aerotécnica devem ser organizados com a colaboração do Chefe do Agrupamento de Aerotécnica.

Art. 28. Cabe ao Agrupamento de Aerotécnica organizar o detalhe da execução e os programas semanais da instrução de cada uma de suas seções, de acordo com os programas estabelecidos pelo Departamento Técnico-Fundamental.

As Seções do Agrupamento de Aerotécnica são os respectivos órgãos de execução da instrução.

Art. 29. As substituições de funções no Departamento Técnico-Fundamental serão feitas exclusivamente com o pessoal desse Departamento.

§ 1.º Os oficiais classificados no Departamento Técnico-Fundamental não poderão acumular o desempenho de outras funções fora do mesmo.

Art. 30. Cabe ao Corpo de Cadetes do Ar organizar, de acordo com o programa geral estabelecido pela Direção do Ensino, os programas detalhados de Instrução Militar e de Educação Física, e orientar e controlar a execução desses programas.

Art. 31. Cabe aos Departamentos de Instrução Militar e de Educação Física organizarem o detalhe de execução dos programas da instrução militar e de educação física.

As esquadrihas do Corpo de Cadetes do Ar são os órgãos de execução de ambos êsses Departamentos.

Parágrafo único. Cabe também ao Departamento de Educação Física organizar o detalhe de execução e os programas remanais para a instrução de formação de instrutores e monitores de Educação Física, de acôrdo com as diretrizes e o programa geral organizado pela Direção do Ensino.

Art. 32. A fim de assegurar a uniformidade da instrução, as substituições de funções de oficiais do Corpo de Cadetes do Ar serão feitas exclusivamente com o pessoal a êle pertencente.

Parágrafo único. Os oficiais classificados no Corpo de Cadetes do Ar não poderão acumular o desempenho de outras funções fora do mesmo.

Art. 33. Os programas de instrução aeronáutica da Escola, quer da parte de vôo, quer da parte de técnica e emprêgo, devem ser revistos no fim de cada ano de instrução, a fim de que seja possível não só aproveitar os ensinamentos colhidos durante a execução da instrução como atualizar os conhecimentos ministrados aos cadetes de acôrdo com a evolução do material de vôo e do seu emprêgo.

## CAPÍTULO V

### DOS CONSELHOS DO ENSINO E DE INSTRUÇÃO

Art. 34. O Conselho do Ensino da Escola é o órgão encarregado de opinar sobre as questões referentes ao ensino fundamental. Ele é constituído pelo Diretor do Ensino, o Chefe do Departamento Técnico-Fundamental e por 5 professores do ensino fundamental designados pelo comando, e terá como secretário o adjunto da Direção do Ensino.

Art. 35. O Conselho de Instrução da Escola é o órgão encarregado de opinar sobre as questões referentes à instrução aeronáutica e à instrução militar. Ele é constituído pelo Diretor do Ensino, os Chefes do Departamento de Vôo e do Departamento Técnico-Fundamental, o Comandante do Corpo de Cadetes do Ar e o major-avidor mais antigo dentre os pertencentes à Direção do Ensino, e terá como secretário o adjunto da Direção do Ensino.



*Cap. IV — Da Nomeação e Dispensa dos Professores e Instrutores*

Art. 36. Da qualidade da instrução dada aos cadetes na Escola, e do critério com que forem formados os futuros oficiais-aviadores, dependerá, em última análise, o valor e a eficiência da Aeronáutica. Os elementos que concorrerão diretamente para a consecução deste objetivo são os professores e instrutores da Escola; é, portanto, da maior importância que o pessoal escolhido para o desempenho dessas funções constitua realmente uma elite, à qual possa ser confiada com segurança a dupla e a delicada missão de instruir e educar.

Parágrafo único. A todos os professores instrutores da Escola compete concorrerem com o máximo esforço para que os cadetes tenham a melhor formação moral, intelectual e profissional possível.

Art. 37. Enquanto não fôr constituído o Quadro de Professores da Aeronáutica, os professores do ensino fundamental serão nomeados pelo Ministro, de acôrdo com as propostas feitas pelo Comandante da Escola, pelo espaço de 2 anos. Os professores do ensino fundamental poderão ser oficiais da Aeronáutica, do Exército ou da Marinha, ou civis devidamente qualificados para o desempenho dessas funções.

Art. 38. O comandante da Escola proporá ao Ministro a designação para o cargo de professor dos elementos que lhe tiverem sido indicados pelo Conselho de Ensino da Escola. A indicação desse Conselho será feita em função do exame de títulos, o tirocínio dos candidatos ao cargo de professor, além das qualidades gerais que o exercício do cargo exige.

Art. 39. Os instrutores da Escola serão designados por portaria do Ministro, de acôrdo com as propostas feitas pelo comandante da Escola. Essa designação especificará a natureza da instrução — de Vôo, Técnica ou Militar — a que ela se refere.

Art. 40. O comandante proporá a designação para instrutores da Escola dos oficiais que lhe tiverem sido indicados pelo Conselho de Instrução.

Esse Conselho indicará à escôlha do comandante, de acôrdo com o estabelecido nos capítulos III e IV, os oficiais que melhor satisfizerem os seguintes requisitos:

- 1 — conhecerem teórica e praticamente, em todos os detalhes, a instrução que vão ministrar;
- 2 — serem capazes de transmitir os seus conhecimentos por meio de explicações claras e demonstrações práticas.
- 3 — serem capazes de executar perfeitamente, e mesmo automaticamente, a instrução prática que tiverem que ensinar;

4 — distinguirem-se por suas qualidades de caráter e nitidez de atitudes;

5 — terem uma alta noção de responsabilidade e cumprimento do dever;

6 — distinguirem-se por sua cultura geral e de aeronáutica, e por sua capacidade profissional;

7 — terem uma apresentação correta e serem absolutamente disciplinados.

Art. 41. O oficial designado instrutor da Escola desempenhará essas funções obrigatoriamente durante 2 anos, no mínimo. Os instrutores poderão ser dispensados antes desse prazo apenas nos casos seguintes:

1 — por motivo de saúde;

2 — por excepcional necessidade do serviço;

3 — por indicação do Conselho de Instrução.

Parágrafo único. O Conselho de Instrução reunir-se-á obrigatoriamente no fim de cada ano letivo, a fim de verificar quais os oficiais que devem, de acordo com o n.º 3 do art. 41, ser dispensados das funções de instrutor. O Conselho de Instrução deverá também reunir-se com este objetivo, em qualquer época durante o ano letivo, por solicitação do Chefe do Departamento de Vôo, do Chefe do Departamento Técnico-Fundamental ou do Comandante do Corpo de Cadetes do Ar.

Art. 42. O prazo máximo de permanência continuada de um instrutor na Escola é de 4 anos; cabe à Direção do Ensino prever a renovação gradual dos quadros de instrução de maneira a evitar que a saída de instrutores por conclusão do prazo de desempenho de função prejudique a boa marcha da instrução.

Parágrafo único. É de todo interesse para a Escola, e terá os melhores resultados na instrução, que seja assegurado aos instrutores de vôo, nos quais se tenham reconhecido capacidade e qualidades para exercer funções de chefia, e aos Comandantes de Esquadrilhas de Instrução indicados para uma futura chefia de Estágio, servirem pelo menos um ano numa Unidade da FAB. Este pessoal, regressando à Escola com conhecimento perfeito do material de vôo para cujo emprêgo os cadetes estão sendo preparados, estará nas melhores condições possíveis para orientar a execução da sua instrução no sentido de atingir aquele objetivo.

Art. 43. Salvo nos casos previstos no art. 41, a substituição de instrutores deverá sempre ser efetuada após a terminação de um ano letivo e antes do início do seguinte.

## TÍTULO III

## REGIME ESCOLAR

*Cap. VII — Ano Letivo*

Art. 44. O ano letivo terá a duração de 10 meses, começando no primeiro dia útil do mês de março e terminando no último dia do mês de dezembro.

Art. 45. Os meses de janeiro e fevereiro são destinados às férias escolares.

Art. 46. Haverá em cada ano, no mês de julho, um período de férias de quinze dias.

Art. 47. O início e o encerramento do ano letivo serão atos que se revestirão de solenidade, segundo programa organizado pelo Comandante da Escola de Aeronáutica.

*Cap. VIII — Horários — Organização das turmas*

Art. 48. Para efeito de aulas, os cadetes de cada ano serão divididos em duas turmas A e B, identificáveis pelo algarismo do ano a que pertencem.

Exemplo: 1A e 1B para o 1.º ano, etc.

Art. 49. Nas instruções práticas no solo, as turmas poderão ser subdivididas em sub-turmas, conforme a conveniência de cada instrução.

Art. 50. Para a instrução de vôo, os cadetes de cada ano serão grupados em Esquadrilhas que receberão uma numeração seguida dentro de cada Estágio.

Cada Esquadrilha da instrução de vôo compreenderá número aproximadamente igual de cadetes das diferentes turmas A e B definidas no art. 48, de modo que, quando estes se sucederem no horário, os instrutores de vôo possam ter uma boa distribuição do tempo pelos seus diferentes alunos.

Se a natureza da instrução, entretanto, assim o exigir, as Esquadrilhas poderão compreender cadetes apenas de uma das turmas, A ou B.

Art. 51. A distribuição do tempo necessário ao desenvolvimento da instrução e o estabelecimento dos horários cabe ao Diretor do Ensino, que os submeterá à aprovação do Comandante da Escola.

Sempre que possível, os horários serão organizados mensalmente, de modo a evitar variações muito freqüentes.

Art. 52. As aulas teóricas terão normalmente a duração de cinquenta minutos; as aulas práticas no solo terão, em média, a duração de duas horas; para a instrução de vôo, deverá ser previsto sempre um tempo igual ou superior a duas horas.

Art. 53. Os trabalhos escolares serão iniciados, normalmente, às sete horas da manhã e compreenderão 3 tempos de instrução — 2 diurnos e 1 noturno.

Os tempos de instrução se estenderão normalmente até às 17,00 horas; o tempo de instrução noturna se estenderá da hora do crepúsculo às vinte e quatro horas.

Os horários de instrução devem ser organizados de maneira que, sempre que possível, as horas de início e terminação de vôo dos diferentes Estágios não coincidam.

#### *Cap. IX — Freqüência*

Art. 54. É obrigatória a freqüências às aulas e instruções; o comparecimento a todos os trabalhos escolares é serviço militar, por cujas faltas serão os responsáveis punidos na forma prescrita no Regulamento Disciplinar da Aeronáutica.

Art. 55. Para cada assunto de instrução será utilizado um livro de registro de aulas com fôlhas soltas impressas no molde do Anexo I, e onde será assinalado pelo professor ou instrutor o assunto da aula dada, assim como as faltas dos cadetes verificadas.

Art. 56. O cadete que se retirar de qualquer aula ou instrução, sem estar para isso autorizado, ficará sujeito à pena disciplinar que o caso comportar.

Art. 57. A justificação de faltas far-se-á perante a Direção do Ensino da Escola.

Art. 58. O cadete que não estiver em condições de acompanhar a instrução da turma a que pertencer por motivo de doença continuada ou acidente, poderá, a critério do Comandante da Escola, ser rematriculado no ano escolar seguinte, devendo, neste caso, repetir todos os trabalhos escolares do ano do curso em que estava matriculado; esta concessão só poderá ser dada uma única vez no curso de cada cadete.

#### *Cap. X — Verificação de aproveitamento*

Art. 59. O aproveitamento dos cadetes nas instruções teóricas ou práticas no solo será verificado por meio de:

a) provas escritas, orais ou práticas, em número previsto para cada matéria no programa detalhado de instrução.

b) exames, que constarão de uma prova escrita.

Parágrafo único. O aproveitamento dos cadetes na instrução de vôo será feito de acôrdo com as normas constantes dos capítulos XI e XII.

Art. 60. Os julgamentos serão expressos em nota numérica variável de zero a dez, aproximando-se os resultados até os centésimos, não havendo arredondamento a favor ou contra o aluno.

Art. 61. As provas terão uma duração normal de cinqüenta minutos; duas provas quaisquer não devem ser realizadas com um intervalo inferior a 48 horas.

Art. 62. Depois de corrigidas e julgadas as provas escritas, poderão as mesmas ser entregues aos cadetes por um período de 48 horas, findo o qual serão novamente recolhidas e entregues à Direção do Ensino, acompanhadas de uma relação de graus assinada pelo professor ou instrutor para publicação e arquivo.

As provas ficarão arquivadas na Direção do Ensino por espaço de dois anos, findo os quais serão destruídas.

Art. 63. O cadete que fôr encontrado utilizando meios ilícitos para responder às questões de qualquer prova ou exame, será imediatamente desligado da Escola.

Art. 64. O aproveitamento do cadete, em cada matéria, será expresso pela média aritmética dos graus das provas realizadas durante o ano, de acôrdo com a letra a do art. 59, aproximando-se os resultados até os centésimos, não havendo arredondamento a favor ou contra o aluno.

§ Único. As matérias da instrução prática de Aerotécnica no 1.º ano do Curso Superior, e as de Instrução Militar no Curso Prévio e nos 3 anos do Curso Superior, serão consideradas como grupos de matérias. O aproveitamento do cadete em cada um desses grupos será expresso pela média aritmética dos graus das matérias constantes do grupo, obtidas de acôrdo com o estabelecido no art. 64.

Art. 65. O cadete será considerado aprovado por média, nas matérias em que tiver obtido média igual ou superior a seis (6), e nos grupos de Instrução Militar e Aerotécnica Prática em que tiver obtido média de conjunto igual ou superior a quatro e média igual ou superior a três nas matérias que compõem o grupo.

Art. 66. O cadete que não tiver obtido o grau seis de aprovação por média em uma ou mais matérias, será submetido a exame escrito dessas matérias.

O cadete que não tiver obtido o grau quatro de conjunto nos grupos de Instrução Militar ou de Aerotécnica Prática, será



submetido a exame escrito ou prático das matérias do grupo em que tiver média inferior a quatro. O cadete que tiver obtido o grau quatro de conjunto, mas não tiver obtido o grau três de aprovação em uma ou mais matérias de um grupo de Instrução Militar ou de Aerotécnica Prática, será submetido a exame escrito ou prático dessas matérias.

Art. 67. As provas escritas de exame obedecerão às seguintes disposições:

a) as questões serão formuladas pela banca examinadora e versarão sobre assunto do ponto sorteado, dentre os que tenham sido organizados pelo professor ou instrutor da matéria correspondente e previamente entregues à Direção do Ensino e por esta aprovados.

b) o tempo para a resolução das questões propostas será de 2 horas.

c) os cadetes não poderão consultar documentos para a resolução das questões, salvo decisão em contrário da banca examinadora, que, neste caso, limitará os documentos capazes de serem consultados.

Art. 68. As provas práticas de exame obedecerão às seguintes disposições:

a) o exame constará da realização de um ou mais exercícios práticos dentre os que tenham sido relacionados pelo instrutor da matéria correspondente e previamente entregues à Direção do Ensino e por esta aprovados.

b) a duração do exame será no máximo de uma hora.

c) os cadetes não poderão consultar documentos nem ser auxiliados durante a realização do exame.

Art. 69. O grau do exame será expresso pela média aritmética entre o grau da matéria definido no art. 64 e o grau obtido na prova escrita do exame, seja este de primeira ou de segunda época.

O cadete será considerado aprovado nas matérias em que tiver obtido grau de exame igual ou superior a quatro.

Parágrafo único. Nos grupos de Instrução Militar ou de Aerotécnica Prática, o grau de exame das matérias do grupo será expresso pela média aritmética entre o grau da matéria definido no art. 64 e o grau obtido na prova escrita ou prática do exame.

Será considerado aprovado o cadete que tiver obtido no exame os graus básicos definidos no art. 65.

Art. 70. Para cada exame a ser realizado, o Comandante da Escola, por proposta do Diretor do Ensino, designará uma banca

examinadora composta de três professores, instrutores ou oficiais da Escola, devendo a banca ser chefiada, sempre que possível, pelo professor ou instrutor da matéria em questão.

Os exames de 1.ª época serão normalmente realizados no mês de dezembro.

Art. 71. Será considerado reprovado o cadete que faltar a uma prova de exame sem motivo perfeitamente justificado.

Art. 72. Haverá, um mês após o exame de primeira época, um exame de segunda época, ao qual serão submetidos:

a) os cadetes que por doença, acidente ou motivo perfeitamente justificado tiverem faltado ao exame de primeira época.

b) os cadetes que tiverem sido reprovados em primeira época, no máximo em duas matérias.

Art. 73. Os cadetes que fizerem exame de 2.ª época, por estarem nas condições da letra a do art. 72, não terão direito a outro exame, no caso de reprovação.

Art. 74. Para os cadetes que por doença, acidente ou motivo perfeitamente justificado faltarem a uma prova de exame de 2.ª época, poderá ser marcado novo exame logo que cesse o motivo que determinou a falta, desde que tal exame seja realizado antes do início dos trabalhos escolares do ano seguinte.

Art. 75. Será considerado definitivamente reprovado e sendo como tal imediatamente desligado da Escola o cadete que:

a) tiver sido reprovado, em primeira época, em mais de duas matérias;

b) faltar sem motivo de força maior devidamente comprovado a qualquer exame de segunda época, que tenha que fazer;

c) tiver sido reprovado em qualquer matéria em exames de segunda época.

Art. 76. Devido ao caráter especial da instrução ministrada na Escola de Aeronáutica, não será concedido o ano de tolerância para repetição de qualquer dos anos do seu curso, com exceção dos casos previstos no art. 58. Também não será permitido o curso de qualquer ano com dependência de matérias do ano anterior.

#### Cap. XI — Da Verificação do Aproveitamento na Instrução de Vôo

Art. 77. É doutrina firmada na instrução de vôo da Escola que todos os cadetes, sem exceção, satisfaçam plenamente às condições nela estabelecidas como padrão para o piloto-militar,



sem elementos que se destaquem em prejuízo do conjunto e sem elementos que não se enquadrem neste padrão.

A formação de mentalidade de vôo dos cadetes deve ter como base a noção de que tudo o que é feito na Aeronáutica é resultado de um trabalho de conjunto.

Art. 78. De acôrdo com os princípios enunciados no artigo anterior, e dada a natureza particular dessa instrução, a verificação do aproveitamento dos cadetes na instrução de vôo será feita da seguinte maneira:

1) não haverá graus mensais, periódicos ou de conta de ano para a instrução de vôo.

2) nos vôos diários, o instrutor apreciará o trabalho e o progresso do aluno atribuindo tanto à execução das manobras isoladamente como ao conjunto do dia um dos seguintes conceitos:

S — satisfatório e aceitável.

D — deficiente.

P — péssimo e perigoso.

3) no fim dos Estágios Primário e Básico os cadetes devem ser considerados ou "em condições de prosseguir a instrução" ou "inaptos para as funções de piloto-militar"; no fim do Estágio Avançado os cadetes devem ser considerados "aptos" ou "inaptos para as funções de piloto-militar". Estas condições devem ser dadas em função das Fichas Diárias de Vôo e das Fichas de Conceito dos cadetes relativas ao Estágio considerado.

4) a seleção dos cadetes na instrução de vôo será feita de acôrdo com o estabelecido no cap. XII.

#### *Cap. XII — Da Seleção dos cadetes na Instrução de Vôo*

Art. 79. Dentro do objetivo final da Escola, que é a formação de oficiais-aviadores, cabe ao Departamento de Vôo ministrar aos cadetes, de acôrdo com o estabelecido no art. 77, a instrução de vôo necessária para que todos, sem exceção, ao concluírem o curso, estejam em perfeitas condições de desempenharem as funções de piloto-militar.

Art. 80. Nem todos os cadetes matriculados na Escola conseguem atingir, durante o curso, os padrões estabelecidos na instrução, seja por deficiências de natureza física e intelectual, seja por falhas de ordem moral.

Uma das tarefas mais importantes do Departamento de Vôo é verificar quais os alunos que não satisfazem às condições estabelecidas como padrão na Escola, a fim de que os mesmos sejam eliminados da instrução.

Art. 81. Serão considerados inaptos para as funções de piloto-militar os cadetes que:

a) não estiverem em condições para o solo quando atingirem os limites máximos de duplo comando inicial previstos para os diferentes tipos de avião utilizados na instrução (15 horas para o primário, 6 horas para o básico, 5 horas para o avançado monomotor e 10 horas para o avançado bimotor; nestes limites deverão estar incluídos todos os vôos que o aluno fizer antes do solo no tipo de avião em que estiver voando).

b) não apresentarem, em qualquer fase da instrução, o progresso normal, constituindo um retardo para o resto da turma.

c) apresentarem um progresso irregular e inconstante, tornando-se elementos duvidosos no conjunto da turma.

d) demonstrarem deficiências ou ausência de uma das seguintes qualidades essenciais ao piloto-militar:

raciocínio rápido;  
bom senso;  
iniciativa;  
coordenação e sensibilidade dos comandos;  
sentido de sustentação;  
destemor na execução de qualquer tipo de vôo.

e) não se adaptarem a um determinado tipo de vôo especializado (vôo de grupo, vôo de cruzeiro, vôo noturno, P.S.V., tiro aéreo, etc.).

f) puderem tornar-se, por qualquer motivo, um elemento perigoso para a sua segurança pessoal ou para a dos outros;

g) não demonstrarem aptidão profissional por desinteresse pelo vôo ou por falta de noção de responsabilidade;

h) quebrarem ou provocarem a quebra de um avião, sem que para isso haja justificativa;

i) não cumprirem ou desrespeitarem, em vôo, quaisquer ordens gerais ou particulares para a execução da instrução.

O vôo de instrução é considerado do momento em que o aluno entre no avião até aquêle em que dêle saia.

j) cometerem qualquer indisciplina de vôo.

Art. 82. O julgamento da inaptidão dos alunos será sempre feito por todos os elementos que podem opinar sobre o caso. Os casos previstos nas letras a e b (êstes apenas na parte referente à instrução de duplo comando inicial em cada Estágio) do art. 81 serão examinados pelo Chefe do Estágio a que o aluno pertencer, o seu Comandante de Esquadilha e o seu instrutor, que constituirão a Junta Ordinária de Seleção do Estágio. Os demais casos, com exceção da letra j, serão submetidos

à consideração do Diretor do Ensino da Escola, Chefe do Departamento de Vôo, Chefes do Estágio, Comandante da Esquadilha de Instrução a que o aluno pertencer e do seu instrutor, que constituirão a Junta Superior de Seleção.

Art. 83. Nos casos de indisciplina de vôo (letra *j* do art. 81), o aluno será automática e imediatamente desligado.

Art. 84. Sempre que o instrutor estiver convencido de que um dos seus alunos é deficiente, êle deve apresentar o nome dêste ao Comandante da Esquadilha, que voará com o aluno o tempo e o número de vezes necessários à verificação do fato. Caso o Comandante da Esquadilha ache conveniente, deve dar ao aluno um novo instrutor. Cabe também ao aluno que julgar não estar tendo aproveitamento com o instrutor, o direito de solicitar ao Chefe de sua Esquadilha uma troca de instrutor, no que deve ser normalmente atendido.

Art. 85. A Junta Ordinária dos Estágios reunir-se-á por solicitação do Comandante da Esquadilha a que o aluno pertencer.

A Junta Superior reunir-se-á por solicitação do Chefe do Estágio a que o aluno pertencer, por intermédio do Chefe do Departamento de Vôo, após o pronunciamento da Junta Ordinária.

Art. 86. Ambas as Juntas, ao apreciarem os casos da inaptidão, poderão ouvir o aluno ou alunos cuja situação está sendo considerada.

Nos casos das letras *a*, *b*, *c*, *d* e *e* do art. 81, a Junta Ordinária dos Estágios só se reunirá para deliberar depois que o Comandante da Esquadilha e o Chefe do Estágio a que o aluno pertencer tiverem feito, cada um, pelos menos um vôo de verificação com êle.

Nos casos das letras *b*, *c*, *d* e *e* do art. 81 a Junta Superior poderá, se o julgar necessário ou conveniente, determinar a realização de um vôo de verificação com o aluno pelo Chefe do Departamento de Vôo.

Art. 87. Em ambas as Juntas, os votos dos membros têm o mesmo peso. As deliberações das Juntas são de caráter *secrêto*, devendo as conclusões a que chegarem representar uma opinião de conjunto, na qual não tem cabimento o destaque individual de qual de seus membros. É expressamente proibido o comentário das deliberações ou decisões das Juntas, por qualquer dos seus membros.

Art. 88. Quando uma das Juntas verificar que um aluno está enquadrado em um dos itens do art. 81, êle será automaticamente considerado inapto para as funções de piloto-militar, solicitando então o Diretor do Ensino seu desligamento da Escola.

Art. 89. A Junta Ordinária dos Estágios apresentará conclusões ao Chefe do Departamento de Voo, que as encaminhará à solução do Comandante da Escola pelos canais competentes.

Art. 90. A Junta Superior submeterá suas conclusões diretamente ao Comandante da Escola, para solução por intermédio do Diretor do Ensino.

Art. 91. No caso do material atualmente utilizado na instrução (aviões TP-3, TB-2, TA-2 e TA-3) ser substituído, o Diretor do Ensino, o Chefe do Departamento de Voo e o Chefe do Estágio interessado decidirão, se isto fôr preciso, qual o limite do duplo comando inicial (letra *a* do art. 81) que deve ser adotado para o novo tipo de avião.

Art. 92. Os casos omissos serão resolvidos pela Junta Superior.

#### *Cap. XIII — Da verificação de Aptidão para o Oficialato*

Art. 93. Durante todo o curso da Escola, os cadetes deverão ser constantemente observados em todos os setores da instrução e da vida na coletividade militar, a fim de verificar os que realmente têm pendor e aptidão para o oficialato da FAB.

As conclusões a este respeito a que chegarem o Departamento de Voo, o Departamento Técnico-Fundamental e o Corpo de Cadetes do Ar serão expressas no fim de cada ano letivo em graus de conceito numérico de zero a dez, representando a média aritmética desses 3 graus de conceito o grau de aptidão para o Oficialato do cadete.

Este grau deve ser aproximado até os centésimos, não havendo arredondamento a favor ou contra o aluno.

Parágrafo único. Estes graus de conceito deverão ser enviados, em caráter reservado, à Direção do Ensino na última quinzena do mês de novembro.

Art. 94. Os graus de conceito sobre a aptidão dos cadetes para o Oficialato serão emitidos no Departamento de Voo pelo seu instrutor, seu Comandante de Esquadrilha de Instrução e seu Chefe de Estágio; no Departamento Técnico-Fundamental, pelos 2 instrutores mais antigos do ano a que o cadete pertencer e pelo Chefe do Agrupamento de Aerotécnica; no Corpo de Cadetes do Ar pelo seu Comandante de Esquadrilha, pelo Chefe do Departamento de Instrução Militar e pelo Chefe do Departamento de Educação Física.

Art. 95. Os graus de conceito de aptidão para o Oficialato serão dados de acordo com as seguintes normas:

a) o grau de conceito será emitido no Departamento de Vôo, no Departamento Técnico-Fundamental e no Corpo de Cadetes do Ar, em Fichas de Aptidão para o Oficialato.

b) estas Fichas conterão os graus de conceito sôbre:

- 1 — Personalidade.
- 2 — Noção de Responsabilidade.
- 3 — Atitude Militar e Disciplina.
- 4 — Iniciativa.
- 5 — Interêsse pela Instrução.
- 6 — Vocação Profissional.

c) os graus de conceito referentes aos diversos itens da Ficha de Aptidão para o Oficialato serão expressos por notas numéricas de zero a dez.

d) o grau final do conceito de cada item da Ficha corresponderá à média aritmética dos graus dados neste item pelos oficiais que preencherem a Ficha, aproximando-se os resultados até os centésimos, não havendo arredondamento a favor ou contra o aluno.

e) o grau geral de conceito de cada Ficha corresponderá à média aritmética dos graus finais de conceito de cada item, aproximando-se os resultados até os centésimos, não havendo arredondamento a favor ou contra o aluno.

Art. 96. Se um cadete não obtiver grau geral de conceito igual ou superior a seis em uma das Fichas de Aptidão para o Oficialato que lhe dizem respeito, o seu caso será submetido à apreciação do Conselho de Instrução da Escola, que, ouvidos os elementos que o possam esclarecer, julgará da aptidão ou inaptidão do cadete para o Oficialato.

Parágrafo único. Sempre que o Conselho de Instrução julgar que um cadete não demonstra aptidão para o Oficialato, o seu desligamento da Escola será solicitado pelo Diretor do Ensino.

Art. 97. Se um cadete não obtiver grau de conceito seis em duas das Fichas de Aptidão para o Oficialato que lhe dizem respeito, êle será automaticamente julgado inapto para o Oficialato, solicitando então o Diretor do Ensino o seu desligamento da Escola.

Art. 98. Cabe ao adjunto da Direção do Ensino verificar quais os cadetes que não obtiveram o grau geral de conceito seis em uma das Fichas de Aptidão para o Oficialato que lhe dizem respeito, a fim de encaminhá-las à apreciação do Conselho de Instrução, ou os que não obtiverem êsse grau em duas das Fichas a fim de que seja providenciado o seu pedido de desligamento pelo Diretor do Ensino.



*Cap. XIV — Da promoção e classificação durante o Curso*

Art. 99. Os cadetes que tiverem sido aprovados em tôdas as matérias do 1.º ou do 2.º ano do Curso Superior, tiverem sido julgados em condições de prosseguir a instrução de vôo como determina o n.º 3 do art. 78, e tiverem obtido gráu de aptidão para o Oficialato igual ou superior a seis, serão promovidos ao ano seguinte do Curso.

§ 1.º Os cadetes que tiverem sido aprovados em tôdas as matérias do Curso Prévio e tiverem obtido gráu de aptidão para o Oficialato igual ou superior a seis serão matriculados no 1.º ano do Curso Superior.

§ 2.º As matrículas correspondentes às promoções de ano serão publicadas em Boletim Escolar no dia 1.º de março.

Art. 100. No Curso Prévio e em cada ano do Curso Superior, o aproveitamento dos cadetes é expresso por um gráu final de ano, correspondente à média aritmética de duas parcelas, a primeira constituída pela média aritmética dos graus das diferentes matérias e grupos de matérias e a segunda pelo gráu de aptidão para o Oficialato; ambas essas médias serão computadas até os centésimos, não havendo aproximação a favor ou contra o cadete.

Art. 101. O gráu de promoção do Curso Prévio ao Curso Superior é o gráu final do ano como definido no art. 100.

No Curso Superior, o gráu de promoção do 1.º para o 2.º ano é o grau final do 1.º ano, como definido no art. 100; o grau de promoção do 2.º para o 3.º ano é expresso pela média aritmética entre os graus finais obtidos no 1.º e no 2.º ano do Curso.

Art. 102. Os cadetes aprovados no fim de cada ano escolar serão classificados por ordem de merecimento definido pelo grau de promoção de ano, como estabelecido no art. 101.

§ 1.º Em caso de empate entre dois ou mais cadetes, manterá a melhor classificação aquele que já a tiver no ano anterior ou no exame de admissão.

§ 2.º O cadete classificado em 1.º lugar ao ser promovido para o 3.º ano será o porta-estandarte da Escola.

Art. 103. A precedência militar entre os cadetes será observada pela antiguidade do ano escolar; dentro de cada ano escolar, a precedência decorrerá da classificação do cadete na turma.

*Cap. XV — Da conclusão do Curso*

Art. 104. Todo cadete que tiver sido aprovado nas matérias do 3.º ano do Curso Superior, tiver sido julgado apto para as

funções de piloto-militar como determina o n.º 3, do art. 78, e tiver obtido grau de aptidão para o Oficialato igual ou superior a seis, será declarado Aspirante a Oficial Aviador, e receberá o diploma de Aviador Militar.

Art. 105. Os Cadetes serão declarados Aspirantes a Oficial Aviador, por ordem rigorosa de merecimento definido pelo grau do Curso.

§ único. Os Aspirantes de uma turma só poderão ser promovidos depois que já o tenham sido todos os da turma anterior, uma vez satisfeitas as exigências estabelecidas em Lei e as firmadas pelas autoridades competentes.

Art. 106. O grau de terminação do Curso da Escola é expresso pela média aritmética dos graus finais obtidos no 1.º, 2.º e 3.º ano do Curso Superior.

Parágrafo único. Em caso de empate entre dois ou mais cadetes, manterá a melhor classificação aquele que já a tiver no ano anterior.

Art. 107. A declaração de Aspirantes-Aviadores será feita em Boletim da Escola, logo após a terminação dos exames do 3.º ano do Curso Superior, em dia fixado pelo Comandante.

Na semana seguinte à declaração, serão os aspirantes desligados da Escola e apresentados ao Diretor do Pessoal, ao Chefe do Estado Maior e ao Ministro da Aeronáutica.

Art. 108. A solenidade da declaração de Aspirantes-Aviadores será realizada com destaque especial, obedecendo ao cerimonial firmado pelo Comandante da Escola, e com a presença de altas autoridades do País.

A leitura do Boletim Escolar, atinente à declaração, será feita em formatura de todo o Corpo de Cadetes do Ar e com a presença de todos os Oficiais da Escola.

Parágrafo único. O compromisso resultante da declaração de Aspirante-Aviador será dirigido pelo Comandante do Corpo de Cadetes do Ar, que pronunciará as seguintes palavras, repetidas em voz alta e pausada pelos Aspirantes:

“Recebendo a nomeação de Aspirante a Oficial-Aviador — prometo cumprir rigorosamente — as ordens das autoridades a que estiver subordinado — a respeitar os superiores hierárquicos — a tratar com afeição os irmãos de armas — e com bondade os subordinados — e dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria — cuja honra — integridade e instituições — defenderei com o sacrifício da própria vida”.



*Cap. XVI — Da Admissão e Matrícula*

Art. 109. A matrícula inicial na Escola de Aeronáutica será feita no Curso Prévio e numa única época do ano.

Parágrafo único. O número de vagas para matrícula será fixado anualmente pelo Ministro da Aeronáutica, de acôrdo com as necessidades da F. A. B. e as possibilidades da Escola.

Art. 110. Nenhum candidato será matriculado na Escola sem que:

a) satisfaça às condições físicas necessárias ao desempenho da função de piloto-militar, verificadas em inspeção de saúde realizada pela J. E. I. S. Aer.

b) tenha sido aprovado em concurso de admissão, constante de provas escritas de português, matemática e desenho.

Art. 111. O resultado final do concurso de admissão é expresso por um grau único, denominado grau de admissão, correspondente à média aritmética dos graus dos diferentes exames, e computado até os centésimos, não havendo aproximação a favor ou contra o candidato.

Art. 112. Os candidatos que tenham satisfeito às exigências do art. 110 serão classificados por rigorosa ordem de merecimento intelectual, definido pelo grau de admissão que estabelece o art. 111.

Parágrafo único. Em caso de empate entre 2 ou mais candidatos, terão a melhor classificação:

- a) as praças da Aeronáutica;
- b) as praças do Exército ou da Marinha;
- c) os alunos do Colégio Militar;
- d) os mais velhos.

Art. 113. Serão matriculados na Escola os candidatos constantes da relação de que trata o artigo anterior, dentro do número de vagas fixado.

O candidato matriculado terá praça de Cadete do Ar, e prestará compromisso à bandeira, em solenidade especial, no dia 10 de julho do ano da matrícula.

Art. 114. As inscrições e o concurso de admissão serão realizados de acôrdo com as Instruções para matrícula na Escola de Aeronáutica baixadas pelo Ministro da Aeronáutica.

A aprovação obtida no concurso de admissão somente é válida no ano de sua realização.

*Cap. XVII — Dos Desligamentos de Cadetes da Ar*

Art. 115. Serão desligados da Escola os cadetes que:

a) estiverem enquadrados no estabelecido nos arts. 63, 75, 83, 88 e parágrafo único do art. 96 ou art. 97,

b) solicitarem o seu desligamento por motivos particulares,

c) tiverem sido julgados definitivamente incapazes para a pilotagem militar em inspeção de saúde realizada durante o curso.

d) não estiverem em condições de acompanhar a instrução da Turma a que pertencerem, por motivo de doença continuada ou acidente.

Parágrafo único. Os cadetes desligados de acôrdo com os itens a, b e c d'este artigo, não mais poderão ser matriculados na Escola; os cadetes desligados de acôrdo com o item d, poderão ser rematriculados desde que sejam obedecidas às disposições do art. 58.

Art. 116. Os cadetes desligados de acôrdo com o artigo anterior terão direito ao certificado de reservista de 1.ª categoria da FAB como soldados de 1.ª classe se tiverem mais de 4 meses de instrução militar no Curso Prévio; como 3.º sargento se forem alunos do 1.º ano; como 2.º sargento se forem alunos do 2.º ano; e como 1.º sargento se forem alunos do 3.º ano.

*Cap. XVIII — Do Sistema Disciplinar*

Art. 117. O sistema disciplinar a que deve ficar sujeito o cadete é baseado no princípio de que, na Escola de Aeronáutica, a disciplina é essencialmente Seletiva visando antes aprimorar as qualidades e o caráter dos cadetes do que corrigir-lhes os defeitos. Assim é indispensável que eles tenham a mais elevada noção de responsabilidade no cumprimento de seus deveres e que sua maneira de agir, em qualquer ocasião, seja orientada por uma disciplina perfeitamente consciente.

As punições impostas aos cadetes, destinando-se a melhorá-los sob todos os pontos de vista, devem, portanto, serem compatíveis com o fim a que se destinam e com a situação militar do cadete. O cadete que se mostrar insensível a essas punições não poderá permanecer na Escola.

Art. 118. O regime disciplinar da Escola obedecerá às normas estabelecidas no R. D. Aer. com as modificações constantes dessas Instruções.

Parágrafo único. Não será adotada para os cadetes a classificação de conduta constante do artigo daquele Regulamento.

Art. 119. Têm competência para aplicar punições disciplinares aos cadetes:

- a) o comandante de esquadrilha do Corpo de Cadetes até prisão por 8 dias;
- b) o comandante do Corpo de Cadetes — até prisão por 15 dias;
- c) o chefe do Departamento de Vôo até prisão por 15 dias para as faltas cometidas durante a instrução de vôo, e que se relacionem exclusivamente com essa instrução;
- d) o Diretor do Ensino — até prisão por 20 dias;
- e) o Comandante da Escola — até expulsão.

#### TITULO IV

##### PRESCRIÇÕES GERAIS

##### *Cap. XIX — Organização Geral da Escola*

Art. 120. A função de comandante da Escola de Aeronáutica será exercida por Coronel Aviador ou Brigadeiro do Ar.

Art. 121. A matrícula e desligamento dos cadetes são atos da competência exclusiva do Comandante da Escola.

Art. 122. A Escola compreenderá, além da Direção do Ensino, um Departamento do Pessoal e um Departamento Administrativo, aos quais compete assegurar à Direção do Ensino os meios necessários à execução da instrução.

##### *Cap. XX — Disposições Gerais*

Art. 123. As presentes instruções entram em vigor na data de sua publicação, observado o estabelecido nas Disposições transitórias. Elas substituem o Regulamento da extinta Escola de Aeronáutica do Exército, as portarias n.º 90 e 198 do Ministro da Aeronáutica, devendo servir de base à elaboração do Regulamento da Escola de Aeronáutica.

Art. 124. O Departamento do Pessoal e o Departamento Administrativo da Escola compreenderão o pessoal constante do Quadro de Efetivos aprovado por Despacho de 18-3-44, do Ministro da Aeronáutica, e referente, respectivamente, às antigas 2.ª Divisão do E. M. e 3.ª Divisão do E. M. Estes Departamentos serão regidos pelos Regulamentos e ordens em vigor na Aeronáutica.

Art. 125. As praças necessárias ao serviço do Departamento de Vôo serão enquadradas numa única sub-unidade, comandada

por um capitão e denominada 1.º Grupamento de Praças, e subordinado diretamente à Chefia daquele Departamento. As praças necessárias ao serviço do Departamento Técnico-Fundamental, Corpo de Cadetes e Secretaria do Ensino serão enquadradas numa única sub-unidade, comandada por um capitão e denominada 2.º Grupamento de Praças.

Art. 126. O Comandante da Escola classificará todo o pessoal que nela serve atualmente, de acôrdo com o estabelecido nas presentes instruções, dentro de 15 dias de sua publicação.

Art. 127. Os oficiais designados para a Chefia dos Departamentos da Direção do Ensino ou Comando do Corpo de Cadetes do Ar exercerão automaticamente as funções de chefe de ensino definidas pelo art. 31 do C.V.V.M.Aer. Os oficiais designados para as funções de Chefe de Estágio, Chefe de Seção de P.S.V. e Chefe da Seção de Tiro e Bombardeio no Departamento de Vôo, Chefe do Agrupamento de Aerotécnica no Departamento Técnico-Fundamental e Chefe dos Departamentos de Instrução Militar e de Educação Física no Corpo de Cadetes do Ar exercerão automaticamente as funções de instrutor-chefe definidas no art. 31 do C.V.V.M.Aer.; os oficiais designados para as funções de Comandante de Esquadilha ou de Chefe de Seção e adjunto no Departamento de Vôo, chefes de Seção do Agrupamento de Aerotécnica e comandantes de esquadilhas do Corpo de Cadetes do Ar exercerão automaticamente as funções de instrutor definidas no art. 31 do C.V.V.M.Aer.

Todos os oficiais designados auxiliares ou subalternos de uma seção, ou Esquadilha qualquer pertencente à Direção do Ensino, exercerão automaticamente as funções de instrutor definidas no artigo 31 do C.V.V.M.Aer.

#### *Cap. XXI — Disposições transitórias*

Art. 128. Serão realizados no ano de 1945 dois concursos de admissão à Escola, o primeiro para os candidatos ao 1.º ano do Curso Superior, e o segundo para os candidatos ao Curso Prévio. Estes concursos serão realizados de acôrdo com as instruções baixadas oportunamente pelo Ministro da Aeronáutica.

Art. 129. A fim de não prejudicar o funcionamento da Escola no período de adaptação das presentes instruções, deverão observar as seguintes normas na sua aplicação:

a) a classificação dos oficiais que ora servem na Escola, determinada pelo art. 125, deverá ser feita tanto quanto possível obedecendo às prescrições do cap. III;

b) o Comandante da Escola deve tomar as providências necessárias à substituição dos oficiais instrutores que não se enquadram nas prescrições acima referidas do cap. III até o início do ano letivo de 1946;

c) a reunião do Conselho de Instrução no fim de cada ano letivo, determinada pelo parágrafo único do art. 41, deverá ser feita pela 1.ª vez ao encerrar-se a instrução do ano de 1945;

d) o prazo máximo de permanência continuada dos instrutores na Escola, como estabelece o art. 42.º, começará a ser computado da data de publicação das presentes instruções.

e) a verificação de aproveitamento dos cadetes na instrução teórico-prática será feita no ano de 1944, de acordo com as normas em vigor no início do ano letivo; a partir de 1945, ela passará a ser feita como determina o cap. X.

f) os programas dos 3 anos do Curso Superior só serão modificados para os estabelecidos no art. 6.º, após a promoção das atuais turmas do 1.º e 2.º ano ao imediato.

Art. 130. As presentes instruções, até a confecção do Regulamento da Escola de Aeronáutica, só poderão ser modificadas por ato do Ministro da Aeronáutica por proposta do Comandante da Escola; o Comandante da Escola só deverá propor uma modificação das presentes instruções após ter ouvido o Conselho do Ensino ou Conselho de Instrução da Escola.

Art. 131. Os casos omissos das presentes instruções serão resolvidos pelo Comandante da Escola, que submeterá suas decisões à aprovação do Ministro da Aeronáutica.

Art. 132. Caso haja conveniência ou necessidade de serem modificadas as presentes instruções, essas alterações serão obrigatórias para todos os cadetes, sem que a nenhum assista o direito de reclamação de qualquer espécie.

Art. 133. O mapa de efetivos, aprovado para a Escola pelo Despacho de 18-3-944, será reajustado de forma a atender às presentes Instruções.

Art. 134. Até a aprovação do Regulamento definitivo, a Escola funcionará regida por essas Instruções, o esquema anexo que estabelece as ligações de subordinação e de serviço entre os diferentes órgãos — e demais disposições regulamentares em vigor na Aeronáutica e aplicáveis à Escola. — Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1944. — *Joaquim Pedro Salgado Filho*.

---

PORTARIA N.º 343 — DE 12 DE OUTUBRO DE 1944

*Aprova as instruções para o concurso de seleção para o recrutamento de segundos tenentes do Quadro de Infantaria de Guarda*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica:

Resolve aprovar as Instruções para o Concurso de Seleção para o Recrutamento de segundos tenentes do Quadro de In-

fantaria de Guarda, de acôrdo com o disposto no art. 2.º do Decreto-lei n.º 6.853, de 5 de setembro de 1944, que com esta baixam. — *Joaquim Pedro Salgado Filho.*

INSTRUÇÕES PARA O CONCURSO DE SELEÇÃO PARA O RECRUTAMENTO DE SEGUNDOS TENENTES DO QUADRO DE INFANTARIA DE GUARDA, DE AÔRDO COM O DISPOSTO NÔ ART. 2.º DO DECRETO-LEI N.º 6.853, DE 5 DE SETEMBRO DE 1944.

#### I — DO CONCURSO DE SELEÇÃO

1. O recrutamento de segundos tenentes para o Quadro de Infantaria de Guarda poderá ser feito mediante seleção em concurso, de conformidade com o disposto no art. 2.º do Decreto-lei n.º 6.853, de 5 de setembro de 1944.

2. Dentro do limite de vagas estabelecido pelo Ministro, os candidatos aprovados serão incluídos no Quadro de Infantaria de Guarda, como segundos tenentes.

a) A inclusão de segundos tenentes dos candidatos habilitados no concurso será feita, em conjunto, por meio de um só decreto, dentro de trinta dias da data da publicação do resultado do respectivo concurso.

b) Os candidatos habilitados e não aproveitados dentro de seis meses, perderão os direitos que o concurso lhes haja atribuído.

#### II — DA INSCRIÇÃO NO CONCURSO

3. A inscrição no concurso de seleção será feita mediante requerimento dirigido ao Ministro da Aeronáutica.

a) Os requerimentos serão entregues às Sub-Unidades, Seções ou Divisões em que o candidato estiver servindo, até o dia 30 de outubro do ano da inscrição, no máximo, e encaminhados por via hierárquica ao Ministro.

b) Os pedidos de inscrição serão despachados pelo Ministro e os documentos concernentes aos mesmos serão encaminhados em caráter confidencial à Comissão Examinadora a que se refere o número 9.

4. São condições para inscrever-se no concurso:

1.º Ser sub-oficial ou sargento de fileira da Fôrça Aérea Brasileira;

2.º Possuir um dos seguintes cursos: Curso de Comandante de Pelotão, Curso de Centro de Instrução de Defesa Anti-Aérea de categoria D, Curso de Moto-mecanização de categoria E. Mc.;



3.º Ter idade inferior a trinta e cinco (35) anos, na data de 30 de outubro do ano da inscrição, comprovada pela cópia dos assentamentos militares;

4.º Ter mais de cinco (5) anos de serviço efetivo após a promoção a 3.º sargento;

5.º Ter boa conduta;

6.º Obter juízo favorável das autoridades a que estiver subordinado;

7.º Possuir aptidão física, comprovada em inspeção de saúde.

5. A primeira autoridade que receber o requerimento informará sobre:

— posto, nome e função que exerce o candidato;

— data e lugar do nascimento;

— filiação

— nacionalidade dos pais;

— religião;

— data de praça;

— graduações sucessivas e respectivas datas de promoção;

— tempo de serviço efetivo, a 30 de setembro do ano da inscrição, a contar da data de promoção a 3.º sargento;

— cursos que possui;

— número de repreensões, número de detenções e total de dias de detenção, número de prisões e total de dias de prisão;

— número de elogios coletivos e individuais;

— comissões e funções desempenhadas;

— classificação de conduta.

6. As autoridades superiores (comandantes de corpos, diretores ou chefes de estabelecimentos e repartições e os comandantes de Zonas Aéreas ou diretores gerais) farão anexar:

— cópia da ata de inspeção de saúde;

— folha de juízo sobre o candidato.

a) a folha de juízo será em caráter confidencial e em envelope lacrado dirigida ao Ministro da Aeronáutica, e exprimirá o conceito de cada uma das autoridades informantes, versando obrigatoriamente sobre os seguintes pontos:

— caráter;

— capacidade de ação;

— inteligência;

— cultura profissional e geral;

— espírito militar;

— conduta militar e civil;

— capacidade de comando e de administrador;

— capacidade como instrutor e técnico;

— capacidade física;

— honorabilidade para oficialato;



— condições a que se refere o art. 116 do Estatuto dos Militares (Decreto-lei n.º 3.864, de 24-11-941).

b) Os requerimentos, devidamente informados e acompanhados da cópia da ata de inspeção de saúde e da "fôlha de juízo", deverão dar entrada no Gabinete do Ministro da Aeronáutica até 15 de novembro do ano da inscrição.

### III — DO CONCURSO

7. O concurso de seleção será realizado na Escola de Aeronáutica e constará de provas e assuntos versando sôbre:

Parte geral e  
Parte especializada.

a) A parte geral constará de provas escritas sôbre as seguintes matérias:

Português,  
Aritmética,  
Geometria,  
Geografia,  
História do Brasil.

Estas provas deverão ser realizadas em número de cinco (5), com intervalo de 48 horas entre uma e outras, a partir da data da primeira prova.

Cada prova constará de um mínimo de três (3) questões e terá a duração máxima de quatro (4) horas.

A prova de português comportará obrigatoriamente: uma composição limitada sôbre assuntos da escôlha da Comissão Examinadora, uma questão que demonstre conhecimento das fórmulas em uso e redação sôbre assuntos dados em termos comuns, ou que envolva a redação de ofício, memoranda, ordens, partes, etc. (correspondência oficial), além de uma questão sôbre assuntos técnicos, a juízo da Comissão Examinadora.

As provas de Aritmética e Geometria comportarão, também, problemas práticos e uma questão teórica.

b) A parte especializada constará de provas escritas e provas práticas.

As provas escritas versarão sôbre:

- serviço em campanha,
- topografia e organização do terreno,
- defesa anti-aérea,
- transmissões,
- administração e redação oficial,
- códigos e regulamentos militares,

— conhecimentos especiais.

As provas práticas serão as seguintes:

— ordem unida,

— maneabilidade,

— educação física,

— combate e serviço em campanha,

— armamento,

— material.

8. O programa dos conhecimentos exigidos na parte geral e o programa e a orientação para a realização das provas escritas e práticas da parte especializada constam do Anexo 1 a esta Portaria.

9. A fiscalização e o julgamento das provas competem a uma Comissão Examinadora composta de três (3) membros, um dos quais será oficial superior e a presidirá.

Essa Comissão, nomeada pelo Ministro, deverá requisitar os meios, em pessoal e material, necessários à realização dos seus trabalhos.

10. A autoria das provas será conservada em anonimato até a terminação dos trabalhos de julgamento, quando, perante a Comissão, serão identificadas e feita a apuração dos resultados.

11. O julgamento das provas obedecerá ao seguinte:

1.º A escala de graus será de zero (0) a dez (10).

2.º Cada questão receberá um grau, podendo a Comissão Examinadora arbitrar um peso coeficiente de importância para cada questão.

3.º No cômputo do resultado final, será atribuído peso 1 à média dos graus obtidos na Parte Geral e peso 2 aos da Parte Especializada.

4.º O grau final de concurso será a média dos graus computados na forma acima para a Parte Geral e Parte Especializada.

12. Será considerado inabilitado o candidato que:

— utilizar-se de meios ilícitos para a solução das questões;

— desrespeitar qualquer prescrição da Comissão Examinadora, referente à execução das provas;

— obtiver notas inferiores às básicas de aprovação de cada disciplina e no concurso.

a) São notas básicas de aprovação:

1.º Em cada disciplina — grau três (3).

2.º No concurso — o grau quatro (4).

b) Todas as provas são eliminatórias; os candidatos inabilitados em uma prova não serão chamados às seguintes.

13. O grau final do concurso será de uso exclusivamente interno da Comissão Examinadora, devendo o resultado ser expresso sob a forma de: Habilitado — Inabilitado.

14. Terminados os trabalhos de julgamento, a Comissão Examinadora classificara os candidatos habilitados por ordem de suas graduações e antiguidade, e, com um relatório sucinto, remetera toda a documentação ao ministro.

a) A relação dos candidatos habilitados será publicada em boletim da Diretoria do Pessoal da Aeronáutica e no do Ministério da Aeronáutica.

Rio de Janeiro, em 12 de outubro de 1944. — *Salgado Filho.*

#### ANEXO I

*Programa dos conhecimentos exigidos no exame de seleção para ingresso no Quadro de Oficiais de Infantaria de Guarda, a que se refere a presente Portaria:*

##### I — PARTE GERAL (ESCRITA)

###### Português:

Redação em forma de descrição, narração ou dissertação — Correspondência oficial usual na Marinha, Exército e Aeronáutica, compreendendo conhecimentos das fórmulas em uso e redação sobre assuntos dados em termos comuns. A correspondência oficial envolverá ofícios, memoranda, ordens, partes, etc. — Análise léxica — Análise sintática.

###### Aritmética:

Problemas sobre números inteiros e fracionários — Sistema métrico decimal: medidas de comprimento, superfície e volume — Razões e proporções — Divisões proporcionais — Regra de três.

###### Geometria:

Linhas e ângulos: propriedades, definições e medidas — Perpendiculares, oblíquas e paralelas: propriedades e definições — Triângulos: casos de igualdade e semelhança — Propriedade do triângulo retângulo — Quadrilátero: elementos, classificação e propriedades — Áreas planas: preliminares, área do retângulo, do quadrado, do paralelograma, do triângulo, do trapézio, dos polígonos regulares convexos e do círculo.

###### Geografia:

Países da América, suas capitais — Principais baías, portos e golfos — Vias de comunicações terrestres, marítimas e flu-

vias do Brasil — Divisão política e territorial do Brasil — Recursos economicos dos principais países da América — Limites, superfícies e população dos países da América do Sul.

#### História do Brasil:

Descobrimiento do Brasil — Nações e tribos indígenas brasileiras — Jesuitas e a catequese — As invasões — Fundação do rio de Janeiro — Nassau e a invasão holandesa — O desbravamento do sertão, as bandeiras — Inconfidência mineira — D. Joao VI e a transformação do Brasil — Independência — Padre Feijó e a unidade brasileira — D. Pedro I e o Império Constitucional — Guerra do Paraguai e seus grandes vultos militares — Libertação dos escravos e a Princesa Isabel — Propaganda e proclamação da República.

## II — PARTE ESPECIALIZADA

### A — PARTE ESCRITA

#### 1. Serviço em campanha.

Formas de estacionamento — Generalidades — Prescrições regulamentares — Segurança em estacionamento — Pequeno pôsto — Sentinelas — Prescrições regulamentares — Marchas — Segurança em marcha — Patrulhas — Vanguarda — Flanco-guarda — Retaguarda.

#### 2. Topografia e organização do terreno.

Emprêgo da carta em combinação com o terreno; cópia e ampliação de cartas; cálculo e croquis — Ferramenta de sapa portátil e grossa — Emprêgo — Abrigo individual — Trincheiras — Sapa — Traçados — Perfis normais — Plataformas — Espaldões.

#### 3. Defesa anti-aérea.

Regras gerais — A defesa passiva — Disfarce — Construção de abrigos sumários — A defesa ativa — Ação contra os aviões em vôo baixo — Emprêgo das armas do Pelotão de Fuzileiros e de Metralhadoras.

#### 4. Transmissões.

Estudo particularizado dos meios e funcionamento das transmissões na Companhia.

#### 5. Administração e redação oficial.

Regulamento do C.P.S.Aer.: Ramos e quadros do pessoal combatente e dos serviços. Fins e composição dos quadros. Normas de recrutamento do pessoal. Promoções — Código de

Vencimentos e Vantagens dos Militares da Aeronáutica: Disposições relativas aos sargentos — Noções sobre Serviço de Fazenda — Fôlhas de vencimentos e vantagens; fichas de vencimentos; balancete de vencimentos; guias de remessa, guias de socorrimento — Administração da Companhia: Organização e guarda da carga. Livros Carga e Descarga — Correspondência interna e externa — Proposta — Indicação — Encaminhamento — Informação — Pernoite — Vale de rações — Grade .

#### 6. Códigos e Regulamentos Militares:

Estatuto dos Militares — Código Penal Militar: crimes militares e contra a segurança nacional — Código processual militar: noções sobre as atribuições dos diversos órgãos da Justiça e sobre a marcha dos processos — Regulamento Disciplinar da Aeronáutica — Regulamento de Continências e Sinais de Respeito: Direitos e deveres dos oficiais, sargentos e praças — Continência individual e da tropa.

#### 7. Conhecimentos especiais.

Noções sumárias da organização do Exército e da Armada — Organização pormenorizada da Companhia de Fuzileiros e da Companhia de Metralhadoras, inclusive — Organização da Aeronáutica: Generalidades sobre a organização geral do Ministério da Aeronáutica e estudo pormenorizado da organização da Força Aérea Brasileira em tempo de paz — Serviço em campanha da Aeronáutica: movimentos e estacionamentos das unidades de aviação e estudo da organização do terreno aplicada à defesa dos aeródromos e campos bases — Legislação de Aeronáutica: — Leis particulares e extensivas à Aeronáutica.

As provas teóricas, em número de duas, serão escritas, devendo as questões organizadas pela Comissão Examinadora constar:

- a) sobre os diversos assuntos referidos;
- b) sob a forma de testes e as respostas serem sucintas, não excedendo os limites fixados

## B — PARTE PRÁTICA

### COMANDO DO PELOTÃO

#### 1. Ordem unida.

Formações — Mudanças de formação — Deslocamentos — Mudança de direção — Honras fúnebres.

#### 2. Maneabilidade.

Formações — Mudança de frente — Passagem de uma formação à outra — Mecanismo para execução dos fogos — Mecanismo dos movimentos sob as vistas e fogos do inimigo.

### 3. Educação física.

Conhecimento dos princípios básicos do método — Lições de aplicações militares — Comando de uma turma: em lições de educação física e de aplicações militares — Prática da organização da ficha individual na parte de antropometria.

### 4. Combate e serviço em campanha.

#### a) Combate ofensivo.

Aproximação — Tomada de contato — Ataque — Assalto — Ocupação e conservação do terreno — Combate em localidade — Golpe de mão.

#### b) Combate defensivo.

Instalação de uma posição sumariamente organizada — Reconhecimento do terreno — Plano de fogos — Organização do terreno — Orientação a ser dada para execução dos trabalhos — Organização de defesa de uma localidade.

### 5. Armamento.

Armamento e tiro da Infantaria: Conhecimento completo do armamento de infantaria. Prática intensiva do tiro com este material — Conhecimento prático do armamento da Companhia, metralhadoras e petrechos — Desmontagem e montagem — Incidentes de tiro.

### 6. Material.

Conhecimento prático e utilização do material (ferramenta de sapa portátil e grossa).

A execução das provas práticas obedecerá às normas seguintes:

#### 1. *Ordem unida:*

a) Comando de pelotão na Ordem unida, devendo o candidato evidenciar:

- capacidade e ação de comando;
- conhecimentos e desembaraço.

b) Duração aproximada: 10 a 15 minutos.

#### 2. *Maneabilidade:*

a) Realizada com a mesma orientação que a de ordem unida;

b) Duração aproximada: 30 a 45 minutos.

**3. Educação física:**

- a) Comando de turma em lições de educação física e aplicações militares;
- b) Duração aproximada: 45 minutos.

**4. Combate:****a) Compreendendo:**

— Comando de pelotão em uma situação tática simples, proposta pela Comissão Examinadora (ponto sorteado) — Execução prática — Arguição do candidato no decorrer da prova.

- b) Duração aproximada: 30 a 35 minutos.

**5. Armamento:**

a) Conhecimento prático e utilização do armamento — Desmontagem — Incidentes de tiro.

- b) Duração aproximada: 10 a 20 minutos.

**6. Material:**

a) Conhecimento prático e utilização do material da Companhia.

- b) Duração aproximada: 10 a 15 minutos.



## CONFIDENCIAL

Fôlha de juízo sôbre o .....

Caráter	
Capacidade de ação	
Inteligência	
Cultura profissional e geral	
Espírito militar	
Conduta militar e civil	
Capacidade de comando e de administrador	
Capacidade como instrutor e técnico	
Capacidade física	
Honorabilidade para o oficialato	
Condições a que se refere o art. 118, do Estatuto dos Militares	

Em ..... de ..... de 19....

**INSTRUÇÕES:** — O juízo será emitido pelo Comandante do Corpo, Diretor ou Chefe de Repartição, Serviço ou Estabelecimento a quem o candidato esteja diretamente subordinado.

No lugar correspondente à capacidade física, será inscrito o resultado da inspeção de saúde "apto" ou "inapto".

ANEXO VI

VIII — A transferência de Quadro só será efetivada a juízo do Ministro e quando atender cabalmente o interesse do serviço. Rio de Janeiro, em 25 de março de 1946. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

M. Aer.

E. M. Aer.

FICHA DE INFORMAÇÕES

Finalidade: Transferência de Quadro (Decreto n.º 20.333, de 5-1-946):

1. Nome: .....
  2. Graduação e Quadro: .....
  3. Idade: .....
  4. Tempo de serviço: .....
  5. Data da última promoção: .....
  6. Quadros a que pertenceu desde que verificou praça, com as respectivas graduações: .....
  7. Data em que iniciou o trabalho na especialidade requerida: .....
  8. Tempo ininterrupto de trabalho efetivo na especialidade requerida: .....
  9. Curso feito nos EE.UU. e quando concluiu: .....
  10. Idem na E. E. Aer., ou de Sgto.-Av.: .....
  11. Idem na E. T. Av.: .....
  12. Idem na E. M. M. Ex.: .....
  13. Outras especialidades que possui: .....
  14. Conceito sobre a habilitação do requerente para o exercício da nova especialidade: .....
- Data: .....

Cmt., Chefe ou Diretor

PORTARIA N.º 121 — DE 25 DE MARÇO DE 1946

*Instruções para o Ensino na Escola de Aeronáutica — Aprova*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica

Resolve aprovar, em caráter provisório, as Instruções anexas para o Ensino na Escola de Aeronáutica, que substituem integralmente as de que trata a Portaria n.º 326 de 5 de outubro de 1944. — *Armando F. Trompowsky de Almeida*, Major-Brigadeiro-do-Ar.

**Instruções para o Ensino na Escola de Aeronáutica****TÍTULO I****DA ESCOLA E SUA FINALIDADE**

Art. 1.º A Escola de Aeronáutica é o estabelecimento militar de ensino superior, destinado a formar os oficiais para a Força Aérea Brasileira.

Art. 2.º Para atingir esse objetivo a instrução deve ser orientada de maneira tal que o acesso ao oficialato seja permitido apenas aos cadetes que hajam demonstrado possuir as qualidades de aptidão profissional, intelectual e moral indispensáveis ao exercício daquela função.

Art. 3.º O curso da Escola terá como finalidade proporcionar aos cadetes:

- a) a cultura geral constituída pelos conhecimentos fundamentais necessários à formação do oficial;
- b) a instrução aeronáutica e de vôo, destinadas a assegurar-lhes o conhecimento profissional e a prática de vôo, indispensáveis ao exercício das funções de oficial aviador;
- c) a instrução militar, destináda a prepará-la moral, militar e fisicamente para o exercício das funções de oficial.

**TÍTULO II****ORGANIZAÇÃO GERAL DA ESCOLA**

Art. 4.º Para o cumprimento de sua finalidade, a Escola terá a seguinte organização:

- a) Comandante;
- b) Direção do Ensino;
- c) Departamento do Pessoal;
- d) Serviço de Intendência.

**CAPÍTULO I****Do Comandante**

Art. 5.º Ao Comandante cabe a responsabilidade do cumprimento do objetivo da Escola, orientando e fiscalizando tôdas as suas atividades.

Art. 6.º A função de Comandante da Escola de Aeronáutica é privativa de Brigadeiro-do-Ar.

Art. 7.º O Comandante terá um Ajudante-de-ordens, que atenderá ao serviço de representação e a sua correspondência pessoal.

## CAPITULO II

### *Da Direção do Ensino*

Art. 8.º Ao Diretor do Ensino cabe a responsabilidade de assegurar os meios, orientar e fiscalizar a execução de toda a instrução na Escola.

Art. 9.º A função de Diretor do Ensino da Escola de Aeronáutica é privativa de Coronel-Aviador.

Art. 10. A Direção do Ensino compreenderá:

- a) Secretaria do Ensino;
- b) Departamento Técnico-Fundamental;
- c) Corpo de Cadetes-do-Ar;
- d) Departamento de Vôo;
- e) Departamento do Material;
- f) Conselho de Ensino;
- g) Conselho de Instrução;
- h) Conselho de Seleção de Vôo.

### DA SECRETARIA

Art. 11. A Secretaria do Ensino terá a seu cargo todo o serviço de registro e expediente relativo ao ensino.

Parágrafo único. Disporá a Secretaria de uma Seção de Estatística, destinada a coligir os elementos necessários ao perfeito controle do ensino na Escola.

Art. 12. A Secretaria será chefiada pelo Major-Aviador, Adjunto do Diretor do Ensino.

### DO DEPARTAMENTO TÉCNICO-FUNDAMENTAL

Art. 13. Ao Chefe do Departamento Técnico-Fundamental competirá controlar a execução de toda a instrução fundamental e aeronáutica, de acordo com as diretivas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 14. O Departamento Técnico-Fundamental compreenderá:

- a) uma Seção de Navegação, destinada a assegurar a instrução de navegação estimada e astronômica;
- b) uma Seção de Informação Aérea, compreendendo o material e pessoal necessário à execução desse tipo de instrução;
- c) uma Seção de Foto, que disporá dos meios necessários à realização da instrução de fotografia aérea e dos demais serviços dessa especialidade;
- d) uma Seção de Aeronáutica, reunindo os elementos necessários ao funcionamento desse tipo de instrução;
- e) uma Seção de Aparelhos de Treinamento Sintético, destinada a assegurar a manutenção desses aparelhos e a proporcionar um maior rendimento às diferentes instruções especializadas;
- f) uma Seção de Publicação e Tradução, com a finalidade de assegurar a atualização dos conhecimentos sobre os manuais técnicos e permitir a necessária regularidade na publicação das apostilas e livros-textos;
- g) um laboratório experimental, equipado de forma a atender às necessidades do ensino.

#### *Do Corpo de Cadetes-do-Ar*

Art. 15. Ao Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar competirá o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar, que deverá se processar de conformidade com as normas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 16. O Corpo de Cadetes-do-Ar compreenderá:

- a) o Comandante, a quem compete assegurar e fiscalizar o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar;
- b) a Divisão de Instrução Militar, destinada a controlar e executar toda a instrução militar programada para os cadetes-do-ar;
- c) a Divisão de Educação Física, destinada a controlar e executar o programa de preparação física necessária aos cadetes-do-ar;
- d) as Esquadrilhas do Corpo de Cadetes-do-Ar, destinadas a darem assistência moral aos cadetes-do-ar e a colaborarem na sua instrução física e militar.

#### *Do Departamento de Vôo*

Art. 17. Ao Chefe do Departamento de Vôo cumprirá orientar e fiscalizar toda a instrução de vôo, dentro das diretivas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 18. O Departamento de Vôo compreenderá:

- a) uma Seção de Operações, destinada a proporcionar todos os meios necessários, à segurança do vôo na Escola;
- b) o Estágio Primário, encarregado da execução do programa primário de vôo;
- c) o Estágio Básico, destinado a dar cumprimento ao programa básico de vôo;
- d) o Estágio Avançado, com atribuição de fazer executar o programa avançado de vôo;
- e) o Estágio de Vôo por Instrumentos, que terá a seu cargo a execução de todo o programa de vôo por instrumentos, assim como a instrução de rádionavegação e meteorologia prática;
- f) o Estágio de Tiro e Bombardeio, encarregado da execução do programa de tiro e bombardeio.

#### *Do Departamento do Material*

Art. 19. Ao Chefe do Departamento do Material competirá prover e fornecer todos os meios necessários à manutenção dos aviões, à conservação dos campos de pouso e suas instalações, assim como assegurar os meios de transporte.

Art. 20. O Departamento do Material compreenderá:

- a) o Serviço de Manutenção, destinado a assegurar a manutenção dos aviões;
- b) a Seção de Suprimento, encarregada de manter o suprimento do material aéreo;
- c) o Serviço de Aeródromo, com atribuição de garantir a conservação dos campos de pouso e suas instalações, assim como assegurar os meios de transporte necessários.

#### *Do Conselho de Ensino*

Art. 21. Ao Conselho de Ensino competirá estudar e opinar sobre tôdas as questões referentes ao Ensino e indicar os nomes dos professores a serem propostos.

Art. 22. O Conselho de Ensino terá a seguinte constituição:

Diretor do Ensino;

Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;

7 professores;

Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).



Parágrafo único. Os professores membros do Conselho serão nomeados pelo Comandante da Escola, no início de cada ano letivo e terão exercício no correr do mesmo.

#### *Do Conselho de Instrução*

Art. 23. Ao Conselho de Instrução competirá estudar e opinar sobre todas as questões relativas à instrução de vôo e militar, indicar os nomes dos instrutores a serem nomeados ou dispensados e julgar da inaptidão dos cadetes para o oficialato, nos casos previstos nas presentes Instruções.

Art. 24. O Conselho de Instrução terá a seguinte constituição:

Diretor do Ensino;

Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;

Chefe do Departamento de Vôo;

Chefe do Departamento do Material;

Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar;

Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).

Parágrafo único. Sempre que o Conselho de Instrução se reunir para julgar da inaptidão de um cadete para o oficialato, deverão ser convocados, como elementos de consulta: o Chefe da Divisão de Instrução Militar e o Comandante e oficiais da Esquadrilha do Corpo de Cadetes-do-Ar, a que pertencer o cadete.

#### *Do Conselho de Seleção de Vôo*

Art. 25. Ao Conselho de Seleção de Vôo competirá estudar e opinar sobre todas as questões referentes à inaptidão dos cadetes para a pilotagem militar.

Art. 26. O Conselho de Seleção de Vôo terá a seguinte constituição:

Diretor do Ensino;

Chefe do Departamento de vôo;

Chefes de Estágio;

Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).

Parágrafo único. Como Elementos de consulta, deverão ser convocados pelo Conselho, os Comandantes de Esquadrilha e Instrutores de Vôo que, no momento, estiverem dando instrução ao cadete a ser julgado.

## CAPITULO III

*Do Departamento do Pessoal*

Art. 27. Ao Chefe do Departamento do Pessoal competirá dar assistência, controlar e classificar todo o pessoal civil e militar, superintender o policiamento do aeródromo, assim como atender a todo o serviço de expediente relativo ao pessoal.

Art. 28. O Departamento do Pessoal compreenderá:

- a) uma Secretaria encarregada do serviço de registro do pessoal civil e militar e do expediente referente ao Departamento;
- b) os Grupamentos de praças e Companhias de Guardas, destinados a assegurar a execução dos serviços internos e externos e a manter a vigilância do aeródromo;
- c) o Serviço de Saúde com a atribuição de prestar assistência médica a todo o pessoal civil e militar.

## CAPITULO IV

*Do Serviço de Intendência*

Art. 29. Ao Chefe do Serviço de Intendência competirá assegurar e controlar todos os assuntos referentes a finanças e provisões da Escola.

Art. 30. O Serviço de Intendência compreenderá:

- a) a Tesouraria, que trata do recebimento de fundos, pagamentos, prestação de contas e respectiva contabilidade;
- b) o Almojarifado, com atribuição de gerir o material de intendência utilizado pela Escola;
- c) a Subsistência, encarregada de tôdas as questões relativas ao rancho e sua contabilidade;
- d) o Reembolsável, com a finalidade de facilitar ao pessoal em tudo quanto fôr essencial à sua manutenção.

## TITULO III

## DO ENSINO

## CAPITULO I

*Organização Geral do Ensino*

Art. 31. O ensino na Escola de Aeronáutica será ministrado em 4 anos, sendo 1 de Curso Prévio e 3 de Curso Superior.

Parágrafo único. O Curso Prévio tem por objetivo dar aos cadetes que forem matriculados na Escola, os conhecimentos básicos fundamentais e o preparo moral, militar e físico necessário à realização do Curso Superior.

Art. 32. O ensino na Escola de Aeronáutica compreenderá os seguintes tipos de instrução:

- a) Instrução Fundamental;
- b) Instrução Aeronáutica;
- c) Instrução de Vôo;
- d) Instrução Militar.

Art. 33. A instrução fundamental, ministrada por professores, terá por fim proporcionar aos cadetes a necessária cultura geral.

Art. 34. A instrução aeronáutica, ministrada por instrutores, visará assegurar aos cadetes os conhecimentos profissionais indispensáveis ao exercício das funções de oficial aviador.

Art. 35. A instrução de vôo, ministrada por instrutores, se destinará a dar aos cadetes os conhecimentos práticos de vôo, necessários ao desempenho das funções de piloto militar.

Art. 36. A instrução militar, ministrada por instrutores, terá como finalidade o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar.

## CAPÍTULO II

### Organização do Curso

Art. 37. O curso da Escola de Aeronáutica compreenderá o ensino das seguintes matérias:

- a) Curso Prévio:

Instrução Fundamental:

Português.

Aritmética.

Álgebra.

Geometria.

Trigonometria.

Física.

Química.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida.  
 Armamento e Tiro.  
 Higiene.  
 Educação Física.  
 Instrução Geral.

**b) 1.º Ano do Curso Superior:****Instrução Fundamental:**

História do Brasil.  
 Física.  
 Geometria Analítica.  
 Cálculo Diferencial e Integral.  
 Inglês.  
 Direito Constitucional e Internacional Público (Noções).

**Instrução Aeronáutica:**

Navegação estimada.  
 Aerotécnica: — Noções de motores; Idem de aviões; Idem de hélices; Idem de instrumentos de aviação (Noções de rádio).

**Instrução de Vôo:**

Estágio Primário.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida e Maneabilidade.  
 Armamento e Tiro.  
 Instrução Geral.  
 Higiene.  
 Topografia Prática.  
 Direção de Automóveis.

**c) 2.º Ano do Curso Superior:****Instrução Fundamental:**

Química Aplicada.  
 Mecânica.  
 Eletricidade.  
 Inglês.

**Instrução Aeronáutica:**

Teoria do Motor.  
 Aerodinâmica.

Tecnologia Teórica.  
 Manutenção de Aviões.  
 Navegação Astronômica.  
 Informação Aérea.

Instrução de Vôo:

Estágio Básico e  
 Vôo por Instrumentos.

Instrução Militar:

Ordem Unida.  
 Combate.  
 Instrução Geral.  
 Educação Física.

d) 3.º Ano do Curso Superior:

Instrução Fundamental:

Inglês.  
 Direito Penal e Processual Militar (Noções).  
 Direito Aeronáutico.

Instrução Aeronáutica:

Meteorologia.  
 Rádio.  
 Balística.  
 Informação Aérea.  
 Emprêgo das Forças Aéreas.  
 Emprêgo das Forças Terrestres.  
 Emprêgo das Forças Navais.  
 Defesa Antiaérea.

Instrução de Vôo:

Estágio Avançado.  
 Vôo por Instrumentos.  
 Tiro e Bombardeio Aéreo.

Instrução Militar:

Ordem Unida e  
 Educação Física.

**TITULO IV**  
**DO REGIME ESCOLAR**

**CAPITULO I**

*Do Ano Letivo*

Art. 38. O ano letivo terá início no dia 1 do mês de março,

Art. 39. As férias escolares deverão ser previstas nos meses de janeiro e fevereiro.

Parágrafo único. Haverá no mês de julho um período de férias de 15 dias.

**CAPITULO II**

*Da Matrícula*

Art. 40. As matrículas na Escola de Aeronáutica serão efetuadas por ato do Comandante do Curso Prévio, no início de cada ano letivo.

Art. 41. Serão matriculados os candidatos que, estando dentro do número de vagas fixado, tiverem satisfeito as condições estabelecidas pelas "Instruções para a matrícula na Escola de Aeronáutica".

Parágrafo único. As Instruções para matrícula na Escola serão baixadas pelo Ministro da Aeronáutica.

Art. 42. Os candidatos que obtiverem matrícula serão incorporados como "Cadetes-do-Ar".

Parágrafo único. A incorporação ao Corpo de Cadetes-do-Ar deverá se processar de acôrdo com o cerimonial previsto no Regimento Interno da Escola de Aeronáutica.

**CAPITULO III**

*Da Organização dos Programas*

Art. 43. Os Programas Gerais da Instrução na Escola serão organizados pelo Diretor do Ensino e aprovados pelo Comandante.

Parágrafo único. Esses programas deverão estabelecer os objetivos a atingir em cada tipo de instrução.

Art. 44. Os programas detalhados da Instrução Fundamental e Aeronáutica serão elaborados pelo Chefe do Departamento Técnico-Fundamental.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar os Chefes das Seções encarregadas de executá-los.

Art. 45. Os programas detalhados de Instrução de Vôo serão elaborados pelo Chefe do Departamento de Vôo.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar os Chefes de Estágios.

Art. 46. Os programas detalhados da Instrução Militar serão elaborados pelo Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar o Chefe da Divisão de Instrução Militar e o Chefe da Divisão de Educação Física.

#### CAPÍTULO IV

##### *Da Verificação do Aproveitamento na Instrução Fundamental, Aeronáutica e Militar*

Art. 47. O aproveitamento dos cadetes-do-ar na instrução fundamental, aeronáutica e militar será verificado por meio de:

- a) provas escritas, orais ou práticas;
- b) exames escritos ou práticos.

Art. 48. As provas terão normalmente a duração de 50 minutos e não deverão ser realizadas com um intervalo inferior a 48 horas.

Art. 49. Os julgamentos das provas serão expressos por graus, variáveis de zero a dez, com aproximação até centésimos.

Art. 50. Aos cadetes que não comparecerem, sem motivo justificável, às provas que forem marcadas, será computado grau zero.

Art. 51. As provas escritas deverão ser julgadas num prazo máximo de uma semana, findo o qual, na primeira aula, serão pelo professor ou instrutor, comentados os erros nelas cometidos pelos cadetes.

Art. 52. As provas escritas serão enviadas à Secretaria do Ensino, acompanhadas de uma relação de graus assinada pelo professor ou instrutor.

Parágrafo único. As provas escritas serão arquivadas pelo espaço de dois anos, findo o qual serão destruídas.



Art. 53. Após a realização das provas orais ou práticas, pelo professor ou instrutor, será enviado à Secretaria do Ensino uma relação nominal, devidamente assinada, com a discriminação dos graus atribuído aos cadetes.

Art. 54. O aproveitamento dos cadetes, em cada matéria, será expresso pela média aritmética dos graus das provas realizadas durante o ano letivo.

Art. 55. Os cadetes que obtiverem, em qualquer matéria, média de aproveitamento igual ou superior a seis (6), serão considerados aprovados por *média* nessa matéria.

Art. 56. Os cadetes que não obtiverem aprovação por *média*, em uma ou mais matérias, serão submetidos a exame escrito ou prático, conforme a natureza dessas matérias.

Parágrafo único. Esses exames serão realizados no mês de dezembro.

Art. 57. Os exames escritos terão a duração de 2 horas e não deverão ser realizados com um intervalo inferior a 48 horas.

Art. 58. Para a realização dos exames escritos serão observadas as seguintes normas:

a) pelos professores ou instrutores serão organizados, e aprovados pelo Diretor do Ensino, 5 pontos que contendam todo o assunto ministrado durante o curso;

b) pelo Comandante da Escola, por proposta do Diretor do Ensino, serão nomeadas as bancas examinadoras, constituídas por três professores ou instrutores, presididas, sempre que possível, pelo professor ou instrutor da matéria;

c) pelas bancas examinadoras serão fornecidas questões versando obrigatoriamente sobre o assunto do ponto sorteado;

d) pelas bancas examinadoras será fixada a possibilidade ou não da consulta de documentos durante a realização dos exames, definindo, em caso afirmativo, a natureza desses documentos.

Art. 59. Para a realização dos exames práticos serão nomeadas bancas examinadoras como previsto na letra b do artigo 58.

Art. 60. Os graus de exames escritos ou práticos serão expressos de zero a dez, com aproximação até centésimos.

Art. 61. Serão considerados aprovados em exame os cadetes que obtiverem nota igual ou superior a 4, definida pela média aritmética entre a média final da matéria e o grau do exame.

Art. 62. Serão considerados reprovados em exame:

- a) os cadetes que não obtiverem o grau mínimo definido no art. 61;
- b) os cadetes que deixarem de comparecer ao exame, mesmo por motivo de força maior.

Art. 63. Os cadetes que forem considerados reprovados serão submetidos a novo exame de segunda época.

Parágrafo único. Os exames de segunda época serão realizados no mês de fevereiro.

Art. 64. Serão considerados reprovados em exame de segunda época:

- a) os cadetes que não obtiverem o grau mínimo definido no art. 61;
- b) os cadetes que deixarem de comparecer ao exame sem motivo de força maior.

Art. 65. Os cadetes que deixarem de comparecer a exame de segunda época por motivo de força maior, serão submetidos a novo exame logo que cesse o motivo do impedimento.

#### Na Instrução de Vôo

Art. 66. O aproveitamento dos cadetes-do-ar na instrução de vôo será verificado por meio dos conceitos emitidos pelos instrutores.

Art. 67. Os instrutores emitirão esses conceitos de acordo com a apreciação que fizerem em todos os vôos realizados pelos cadetes durante a instrução.

Art. 68. Os conceitos serão expressos da seguinte forma:

- S — quando o vôo fôr considerado "Satisfatório";
- D — quando o vôo fôr considerado "Deficiente".

Art. 69. Os cadetes que, durante a instrução de vôo, revelarem deficiência para a pilotagem militar, serão submetidos a julgamento do Conselho de Seleção de Vôo, a critério e por solicitação do Chefe do Estágio correspondente.

Art. 70. São condições que revelam deficiência para a pilotagem militar:

- a) apresentar um progresso irregular e inconstante, ou demonstrar um progresso lento que o impossibilite de acompanhar a turma;
- b) não se adaptar a qualquer tipo de vôo previsto nos programas de instrução;
- c) demonstrar incapacidade para o cumprimento das ordens em vigor para execução da instrução de vôo.

Art. 71. Será considerado inapto para a pilotagem militar o cadete que:

- a) não estiver em condições para o vôo solo, ao atingir os limites máximos de duplo comando inicial, nos diferentes tipos de aviões de instrução;
- b) fôr assim julgado pelo Conselho de Seleção de Vôo.

Art. 72. Quando o Conselho de Seleção julgar que a deficiência do cadete não é eliminatória, poderá atribuir ao mesmo um "coeficiente" que traduza o grau de deficiência por êle revelado.

Art. 73. Esse coeficiente, expresso em forma numérica, deverá traduzir, em percentagem, a deficiência que fôr atribuída, pelo Conselho, ao cadete julgado.

Parágrafo único. Quando a soma dos coeficientes atribuídos a um cadete atingir a 100 %, o cadete será considerado inapto para a pilotagem militar.

## CAPÍTULO V

### *Do Conceito para o Oficialato*

Art. 74. O grau de conceito para o oficialato atribuído a um cadete, deverá exprimir a vocação e aptidão para a carreira militar, relevados nas diferentes situações em que possam ser observadas.

Art. 75. Os graus de conceito sobre os cadetes serão emitidos pelo Corpo de Cadetes-do-Ar, Departamento de Vôo e Departamento Técnico-Fundamental e expressos numericamente de zero a dez, com aproximação até centésimos.

§ 1.º O grau de conceito do Corpo de Cadetes-do-Ar será definido pela média aritmética dos graus atribuídos pelo Chefe da Divisão de Instrução Militar, Chefe da Divisão de Educação Física e Comandante da Esquadrilha a que pertencer o cadete.

§ 2.º O grau de conceito do Departamento de Voo será definido pela média aritmética dos graus atribuídos pelos Chefes de Estágio, Comandantes de Esquadrilha e Instrutores que no momento estejam dando instrução ao cadete.

§ 3.º O grau de conceito do Departamento Técnico-Fundamental será definido pela média aritmética dos graus atribuídos por três professores ou instrutores, designados pelo Comandante da Escola, dentre os que estejam lecionando a turma a que pertencer o cadete.

Art. 76. O grau final de conceito para o oficialato de um cadete, será definido pela média aritmética dos graus de conceito a ele atribuídos de acordo com o art. 75.

Parágrafo único. Para os cadetes do Curso Prévio não haverá grau de conceito do Departamento de Voo.

Art. 77. Será considerado como tendo conceito final satisfatório o cadete que obtiver, no ano letivo, os graus de conceito iguais ou superiores a seis (6).

Art. 78. O cadete que obtiver, num ano letivo, um dos graus de conceito inferior a 6, será submetido a julgamento do Conselho de Instrução, que se pronunciará sobre a sua aptidão para o oficialato.

Art. 79. O cadete que, durante um ano letivo, obtiver dois ou mais graus de conceito inferiores a 6, será considerado inapto para o oficialato.

## CAPÍTULO VI

### *Da Promoção e Classificação*

Art. 80. Será promovido ao ano superior o cadete que satisfizer às seguintes condições:

a) ser aprovado, por média ou em exame, em todas as matérias da Instrução Fundamental, Aeronáutica e Militar, de acordo com o estabelecido no art. 55 e no art. 61;

b) ser considerado com aproveitamento satisfatório na Instrução de Voo;

c) ter obtido conceito final para o oficialato satisfatório, conforme o estabelecido no art. 77, ou ser considerado apto pelo Conselho de Instrução, no caso previsto no art. 78.

Parágrafo único. As promoções serão efetuadas no dia 1 de março de cada ano.

Art. 81. O cadete que, estando nas condições do art. 65, só obtiver aprovação quando não fôr mais possível o prosseguimento normal do seu curso será promovido, continuando, porém, o curso com a turma seguinte.

Art. 82. O grau de mérito de um cadete, em cada ano, será definido pela média aritmética de duas parcelas: a primeira, constituída pelo grau final de conceito para o oficialato e, a segunda, pela média aritmética dos graus de aprovação nas matérias do curso.

Parágrafo único. No cálculo desse grau de mérito, as matérias da instrução de Aerotécnica do 1.º ano superior e as matérias previstas, para cada ano, nos programas de Instrução Militar, serão computadas como uma única matéria.

Art. 83. A classificação, entre os cadetes na Escola, será definida da seguinte forma:

- a) no Curso Prévio: pela classificação intelectual obtida no Concurso de Admissão;
- b) no 1.º Ano Superior: pelo grau de mérito obtido durante o Curso Prévio;
- c) no 2.º Ano Superior: pela média aritmética dos graus de mérito obtidos no Curso Prévio, 1.º Ano Superior e 2.º Ano Superior.

Art. 84. O cadete que, por motivo de força maior, ficar impossibilitado de acompanhar o curso com a sua turma, deverá continuar o curso com a turma seguinte, desde que fique comprovado estar em condições para isso.

Art. 85. Os cadetes que estiverem nas condições previstas nos arts. 81 e 84, serão classificados na turma de acôrdo com o disposto no art. 83, ficando sujeitos a tôdas as obrigações da sua nova turma.

Art. 86. O cadete que fôr classificado em 1.º lugar na promoção ao 3.º ano será o Sub-Ajudante do Corpo de Cadetes-do-Ar e o porta-estandarte da Escola.

## CAPÍTULO VII

### Do Sistema Disciplinar

Art. 87. O sistema disciplinar adotado na Escola de Aero-náutica é baseado no princípio de que a disciplina é essencialmente seletiva, tendo por objetivo aprimorar as qualidades de caráter dos cadetes.

Art. 88. A competência para a aplicação e a natureza das punições disciplinares, a que estão sujeitos os cadetes-do-ar, deverão constar do Regimento Interno para a Escola de Aeronáutica.

## CAPITULO VIII

### *Do Desligamento*

Art. 89. Serão desligados da Escola, por ato do Comandante, os cadetes que:

- a) requererem o seu desligamento;
- b) forem julgados incapazes para o serviço da aviação pela Junta de Inspeção de Saúde;
- c) forem reprovados em qualquer exame de 2.ª época;
- d) utilizarem meios ilícitos na realização de qualquer prova ou exame;
- e) forem julgados inaptos para o oficialato;
- f) cometerem quaisquer atos que os tornem indignos de permanecer na Escola;
- g) forem julgados inaptos para a pilotagem militar;
- h) cometerem qualquer indisciplina de voo.

Art. 90. Aos cadetes que forem desligados da Escola, por estarem incursos na letra c do art. 89, será facultado prestar novo concurso de admissão, desde que satisfaçam as condições exigidas para inscrição no mesmo.

Art. 91. Aos cadetes que forem desligados e que não estiverem nas condições do art. 90, não será permitida nova matrícula na Escola.

Art. 92. Os cadetes que forem desligados da Escola serão incluídos na Reserva de 1.ª categoria da F.A.B., nas seguintes graduações:

- a) como soldado de 1.ª classe I. G., se o desligamento se verificar no Curso Prévio, após mais de 4 meses de instrução militar;
- b) como 3.º sargento I. G., se o desligamento se verificar durante o 1.º ano superior;
- c) como 2.º sargento I. G., se o desligamento se verificar durante o 2.º ano superior;
- d) como 1.º sargento I. G., se estiverem cursando o 3.º ano superior.



## CAPÍTULO IX

*Da Conclusão do Curso*

Art. 93. Todos os cadetes que terminarem o curso da Escola de Aeronáutica serão declarados Aspirantes a Oficial Aviador e receberão o Diploma de Aviador Militar.

Art. 94. A classificação dos Aspirantes será definida pela média aritmética dos graus de mérito obtidos durante o curso.

Art. 95. A solenidade da declaração dos Aspirantes deverá se processar de acôrdo com o cerimonial que fôr previsto no Regimento Interno da Escola de Aeronáutica.

## TÍTULO V

## DO PESSOAL

## CAPÍTULO I

*Da Competência para o Exercício das Chefias e Comandos*

Art. 96. As funções de Chefes de Departamento e de Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar, serão privativas de Tenentes-Coronéis-Aviadores.

Parágrafo único. O Departamento do Material deverá, de preferência, ser chefiado por Tenente-Coronel-Aviador, engenheiro.

Art. 97. As funções de Chefes de Estágio do Departamento de Voo e de Chefes de Divisão do Corpo de Cadetes-do-Ar serão privativas de Majores-Aviadores.

Art. 98. A função de Chefe do Serviço de Manutenção será privativa de Major-Aviador ou Engenheiro.

Art. 99. A função de Chefe do Serviço de Aeródromo será exercida por um engenheiro da Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. No caso da Escola não poder dispor de engenheiro para a Chefia do Serviço, ela será exercida por um Major-Aviador.

Art. 100. A função de Chefe do Serviço de Intendência será privativa de Major Intendente de Aeronáutica.

Art. 101. A função de Chefe do Serviço de Saúde será privativa de Major Médico da Aeronáutica.



Art. 102. As funções de Chefes de Seção e Comandantes de Esquadrilha serão privativas de Capitães-Aviadores.

§ 1.º O Chefe da Seção de Operações será o adjunto do Chefe do Departamento de Voo.

§ 2.º A Seção de Publicação e Tradução será chefiada por funcionário civil, devidamente qualificado.

Art. 103. A Seção de Suprimento, a Tesouraria, o Almo-xarifado e a Subsistência, serão chefiadas por Capitães Inten-dentes de Aeronáutica.

Art. 104. O Comando de Grupamentos de praças e da Companhia de Guardas serão exercidos por oficiais do Quadro de Infantaria de Guarda.

## CAPÍTULO II

### *Da nomeação, movimentação e dispensa dos Professôres e Instrutores*

Art. 105. Os professores da Escola serão nomeados pelo Ministro, por proposta do Comandante e indicação do Conselho de Ensino.

Art. 106. O Conselho de Ensino indicará ao Comandante da Escola, para nomeação como professores, os elementos mais qualificados dentre os que concorrerem para preenchimento das vagas que se verificarem.

Parágrafo único. A indicação do Conselho poderá recair em oficiais das Forças Armadas ou em civis devidamente cre-denciados.

Art. 107. A dispensa dos professores da Escola poderá se verificar por solicitação dos interessados ou por proposta do Conselho de Ensino.

Art. 108. O Conselho de Instrução indicará ao Coman-dante da Escola, para nomeação como instrutores, os oficiais mais qualificados para o exercício dessas funções.

Art. 109. A dispensa dos instrutores da Escola poderá se verificar por necessidade do serviço ou por indicação do Con-selho de Instrução.

Art. 110. A classificação interna dos oficiais antes do início de cada ano letivo.

Art. 111. A fim de ficar assegurada a continuidade da instrução, as substituições eventuais que ocorrerem durante o ano letivo deverão se processar dentro de cada Departamento ou do Corpo de Cadetes-do-Ar, obedecendo o critério de antiguidade.

Art. 112. O Chefe do Departamento de Vôo, o Chefe do Departamento Técnico-Fundamental e o Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de Chefes de Ensino.

Art. 113. Os Chefes de Estágio do Departamento de Vôo e os Chefes da Divisão do Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de Instrutores-Chefes.

Art. 114. Os Comandantes de Esquadrilha do Departamento de Vôo, os Comandantes de Esquadrilha do Corpo de Cadetes-do-Ar e os Chefes de Seção do Departamento Técnico-Fundamental exercerão automaticamente as funções de Instrutores.

Parágrafo único. Excetua-se o Chefe da Seção de Publicação e Tradução.

Art. 115. Os oficiais subalternos que forem classificados no Departamento de Vôo, Departamento Técnico-Fundamental e Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de instrutores.

## TÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 116. Os Conselhos de Ensino e de Instrução se reunirão obrigatoriamente após a terminação de cada ano letivo, a fim de apresentarem ao Comandante da Escola as sugestões que julgarem do interesse da instrução.

Art. 117. A Escola de Aeronáutica terá um Regimento Interno aprovado pelo Ministro, no qual serão previstos todos os detalhes necessários ao perfeito cumprimento das presentes Instruções, assim necessários ao perfeito cumprimento das presentes Instruções, assim como as ligações de serviço entre os vários órgãos nela existentes.

Parágrafo único. Nesse Regimento Interno deverá também ser estabelecido o sistema disciplinar que melhor atenda à finalidade e a natureza essencialmente especializada dos serviços da Escola.

## TÍTULO VII

## DISPOSIÇÕES ESPECIAIS

Art. 118. O Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica tem como finalidade proporcionar aos cadetes:

- a) a cultura geral, compreendendo os conhecimentos fundamentais necessários à formação do oficial, constituindo a Instrução Fundamental;
- b) os conhecimentos especializados necessários ao exercício das funções de oficial intendente, constituindo a Instrução Especializada.
- c) os conhecimentos práticos da especialidade, constituindo a Instrução Prática;
- d) a preparação moral, militar e física necessária ao exercício das funções de oficial, constituindo a Instrução Militar.

Art. 119. Enquanto o Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica funcionar na Escola de Aeronáutica, o mesmo se regerá pelas normas estabelecidas nas presentes Instruções, com as modificações constantes dos artigos que constituem o "Título VII — Disposições Especiais".

Art. 120. O Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica compreenderá o ensino das seguintes matérias:

- a) Curso Prévio:  
Idêntico ao previsto para os cadetes-do-ar.
- b) 1.º Ano do Curso Superior:

## Instrução Fundamental:

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

## Instrução Especializada:

- Contabilidade.
- Geografia Econômica.
- Organização Pública.
- Subsistência e Reembolsável (Técnica, Emprêgo e Escrituração).
- Estenografia e Mecanografia.

## Instrução Militar:

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

- c) 2.º Ano do Curso Superior:

**Instrução Fundamental:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

**Instrução Especializada:**

Direito Administrativo.

Estatística.

Material de Intendência (Técnica, Emprêgo e Escrituração):  
Contabilidade.

Suprimentos.

**Instrução Prática:**

Estágios práticos nos Serviços de Tesouraria, Subsistência, Almozarifado e Suprimento.

**Instrução Militar:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

d) 3.º Ano do Curso Superior:

**Instrução Fundamental:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

**Instrução Especializada:**

Transporte (Técnica, Emprêgo e Escrituração)

Redação oficial — Prática do Processo Administrativo,  
Economia e Ciências das Finanças.

Finanças (Técnica, Emprêgo e Escrituração).

**Instrução Prática:**

Estágios práticos, nos Serviços de Tesouraria, Subsistência, Almozarifado e Suprimento.

**Instrução Militar:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

Art. 121. Os diferentes tipos de instrução, de que se compõe o Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, serão controlados:

a) as Instruções Fundamental e Especializada, pelo Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;

b) a Instrução Militar, pelo Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar;

c) a Instrução Prática, por um Major Intendente de Aeronáutica que exercerá também as funções de Adjunto do Diretor do Ensino.

Art. 122. O Major Intendente de Aeronáutica Adjunto do Diretor do Ensino terá como auxiliares, com funções de instrutores para a execução da Instrução Prática, os oficiais Intendentes de Aeronáutica que estiverem classificados nos serviços onde se realizarem os estágios dos cadetes.

Art. 123. O Conselho de Instrução, de que tratam os artigos 23 e 24, será acrescido de mais 2 membros, sendo um, o Chefe da Instrução Prática, e o outro, um oficial Intendente de Aeronáutica, instrutor do Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, nomeado pelo Comandante da Escola, no início de cada ano letivo.

Art. 124. Os candidatos que obtiverem matrícula na Escola, por terem satisfeito as condições do art. 41 e se destinarem ao Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, serão incorporados como "cadetes de Intendência".

Art. 125. O aproveitamento dos cadetes, no fim de cada Estágio de Instrução Prática, será verificado por meio de conceitos, emitidos pelos instrutores correspondentes.

Art. 126. Êsses conceitos serão expressos da seguinte forma:

S — quando o resultado fôr considerado "Satisfatório";

D — quando fôr julgado "Deficiente".

Art. 127. Quando um cadete fôr considerado deficiente, em qualquer estágio de Instrução Prática, êle será submetido a julgamento do Conselho de Instrução, que opinará pela conveniência ou não de seu aproveitamento.

Parágrafo único. Quando o pronunciamento do Conselho fôr desfavorável ao aproveitamento do cadete, o seu desligamento será solicitado ao Comandante.

Art. 128. Para os cadetes de Intendência não haverá o grau de conceito para o oficialato, emitido pelo Departamento de Vôo, de que trata o art. 75.

Art. 129. Será promovido ao ano superior o cadete que satisfizer as seguintes condições:

a) ser aprovado por média ou em exame em tôdas as matérias de Instrução Fundamental, Especializada e Militar, de acôrdo com o estabelecido nos arts. 55 e 61;

b) ser considerado com aproveitamento satisfatório na Instrução Prática, de acôrdo com o estabelecido nos arts. 125 e 126;

c) ter obtido conceito final para o oficialato satisfatório, conforme estabelecido no art. 77, ou ser considerado apto pelo Conselho de Instrução, no caso previsto no art. 78.

Art. 130. Todos os cadetes de Intendência, que terminarem com aproveitamento o Curso da Escola de Aeronáutica, serão declarados Aspirantes a Oficial Intendente de Aeronáutica e receberão o Diploma de Intendente de Aeronáutica.

### TÍTULO VIII

#### DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 131. A fim de evitar solução de continuidade na seqüência do ensino da Escola, as modificações na distribuição das matérias decorrentes do art. 37 não serão aplicáveis aos cadetes do ar que estiverem cursando o 2.º e 3.º ano superior na data da aprovação das presentes Instruções.

Art. 132. A distribuição e programação das matérias para os três anos superiores do Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, a que se refere o art. 120, só entrará em vigor para os cadetes que forem matriculados no Curso Prévio em 1947.

Rio de Janeiro, em 25 de março de 1946. — *Armando F. Trompowsky de Almeida*, Major-Brigadeiro-do-Ar.

#### AVISO N.º 21 — DE 11 DE MARÇO DE 1946

*Dispõe sobre contagem de antiguidade de promoção de sargentos do Q-EA*

Ao Exmo. Sr. Diretor Geral do Pessoal:

Declaro a Vossa Excelência que os 3S-Q-EA, cujo acesso à graduação imediata estava sujeito às exigências dos Avisos n.º 155, de 26-10-943 e n.º 38, de 11-5-945, não poderão, quando promovidos à 2.º Sargento, contar antiguidade de promoção de data anterior à da publicação do Aviso n.º 97, de 31-12-945, que os liberou daquelas exigências. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.



## AVISO N.º 22 — DE 12 DE MARÇO DE 1946

*Dispõe sobre contrôle, administração do tráfego de aeronaves e a operação de linhas nacionais e estrangeiras sobrevoando o território brasileiro — Designa comissão.*

Ao Senhor Chefe do Estado Maior da Aeronáutica:

Atendendo

à conveniência de promover com urgência, a modernização dos métodos usados para controlar e administrar o tráfego de aeronaves e a apuração de linhas nacionais e estrangeiras sobrevoando o território brasileiro;

a conveniência de ser iniciada a preparação coordenada dos recursos de infraestrutura que constituirão o Sistema de Aerovias Federais;

a que a boa solução dos problemas acima mencionados interessa grandemente a eficiência da aviação militar e à expansão da aviação comercial;

a que o desenvolvimento já verificado no tráfego aéreo nacional e internacional reclama soluções urgentes e atualizadas por parte do Ministério da Aeronáutica;

a que pretende o Ministério da Aeronáutica assumir, gradativamente, integral responsabilidade pelos serviços de proteção, orientação e segurança do vôo;

à conveniência de estar a Administração preparada para fazer face aos graves e múltiplos problemas de política aérea internacional surgidas após guerra;

finalmente, a que a boa solução dos complexos problemas envolvidos só pode ser obtida através de uma ação sequente e coordenada que não seja embaraçada pelo conflito de atribuições ora existente na atual regulamentação das Diretorias de Rotas Aéreas e Aeronáutica Civil.

Comunico a Vossa Excelência que resolvi designar uma Comissão composta dos Senhores Engenheiro César da Silveira Grilo, Coronel-Aviador Reinaldo Joaquim Ribeiro de Carvalho Filho, Coronel-Aviador Hélio Costa, Engenheiro Luís Cantanhede de Carvalho Almeida Filho e Dr. Bento Ribeiro Dantas (especialmente convidado pelo Ministro) para, sob a presidência do Brigadeiro-do-Ar Hugo da Cunha Machado rever os Regulamentos das Diretorias de Rotas Aéreas e Aeronáutica Civil.

A Comissão considerará a conveniência, ou não, de extinguir ou criar órgãos e serviços, tendo em vista obter a melhor fórmula para a administração dos problemas de tráfego aéreo.



N. 3, DE 31 DE MARÇO DE 1946

317

A Comissão tem plena liberdade para orientar seus estudos da maneira mais conveniente, devendo, no prazo de trinta dias, apresentar o seu Relatório devidamente justificado. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

AVISO N.º 23 — DE 18 DE MARÇO DE 1946

*Atribuições do Comandante da 3.ª Zona Aérea*

Ao Senhor Chefe do Estado Maior da Aeronáutica:

Declaro a V. Excia. que, por conveniência do serviço, o comandante da 3.ª Zona Aérea terá, a partir desta data, as atribuições de Comandante de Guarnição sobre todas as Unidades e Estabelecimentos da F.A.B., inclusive os de Ensino sediados no Distrito Federal. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

AVISO N.º 24 — DE 19 DE MARÇO DE 1946

*Trânsito de papéis neste Ministério — Dispõe sobre*

Considerando a conveniência de uma melhor orientação no trânsito de papéis neste Ministério, determino, para os devidos fins, que todo e qualquer expediente relativo a — Pessoal — a mim dirigido, o seja feito através à Diretoria do Pessoal, à qual deverá, inicialmente, estudar o assunto e sobre ele informar e opinar, para posterior encaminhamento ao meu Gabinete.

No caso de envolver matéria atinente à Diretoria de Intendência, deverá também transitar pela mesma Diretoria, para os devidos esclarecimentos e sugestões, antes de sua remessa ao Gabinete.

Da mesma forma e de um modo geral o expediente deverá transitar preliminarmente pelos órgãos da administração aos quais interessar possa, antes do final encaminhamento à minha apreciação.

Dou também por bem recomendado que a informação da última autoridade a falar no expediente, ao encaminhá-lo ao Gabinete, o faça acompanhar de uma cópia dessa informação, lavrada em papel branco de cópia. Essa última informação deverá conter uma súmula do processo ou expediente e a sugestão final da autoridade informante. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

## ANEXO VII

N. 3, DE 31 DE MARÇO DE 1946

291

VIII — A transferência de Quadro só será efetivada a juízo do Ministro e quando atender cabalmente o interesse do serviço. Rio de Janeiro, em 25 de março de 1946. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

M. Aer.

E. M. Aer.

## FICHA DE INFORMAÇÕES

Finalidade: Transferência de Quadro (Decreto n.º 20.333, de 5-1-946):

1. Nome: .....
2. Graduação e Quadro: .....
3. Idade: .....
4. Tempo de serviço: .....
5. Data da última promoção: .....
6. Quadros a que pertenceu desde que verificou praça, com as respectivas graduações: .....
7. Data em que iniciou o trabalho na especialidade requerida: .....
8. Tempo ininterrupto de trabalho efetivo na especialidade requerida: .....
9. Curso feito nos EE.UU. e quando concluiu: .....
10. Idem na E. E. Aer., ou de Sgto.-Av.: .....
11. Idem na E. T. Av.: .....
12. Idem na E. M. M. Ex.: .....
13. Outras especialidades que possui: .....
14. Conceito sobre a habilitação do requerente para o exercício da nova especialidade: .....

Data: .....

Cmt., Chefe ou Diretor

PORTARIA N.º 121 — DE 25 DE MARÇO DE 1946

*Instruções para o Ensino na Escola de Aeronáutica — Aprova*

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica

Resolve aprovar, em caráter provisório, as Instruções anexas para o Ensino na Escola de Aeronáutica, que substituem integralmente as de que trata a Portaria n.º 326 de 5 de outubro de 1944. — *Armando F. Trompowsky de Almeida*, Major-Brigadeiro-do-Ar.

**Instruções para o Ensino na Escola de Aeronáutica****TÍTULO I****DA ESCOLA E SUA FINALIDADE**

Art. 1.º A Escola de Aeronáutica é o estabelecimento militar de ensino superior, destinado a formar os oficiais para a Força Aérea Brasileira.

Art. 2.º Para atingir esse objetivo a instrução deve ser orientada de maneira tal que o acesso ao oficialato seja permitido apenas aos cadetes que hajam demonstrado possuir as qualidades de aptidão profissional, intelectual e moral indispensáveis ao exercício daquela função.

Art. 3.º O curso da Escola terá como finalidade proporcionar aos cadetes:

- a) a cultura geral constituída pelos conhecimentos fundamentais necessários à formação do oficial;
- b) a instrução aeronáutica e de vôo, destinadas a assegurar-lhes o conhecimento profissional e a prática de vôo, indispensáveis ao exercício das funções de oficial aviador;
- c) a instrução militar, destináda a prepará-la moral, militar e fisicamente para o exercício das funções de oficial.

**TÍTULO II****ORGANIZAÇÃO GERAL DA ESCOLA**

Art. 4.º Para o cumprimento de sua finalidade, a Escola terá a seguinte organização:

- a) Comandante;
- b) Direção do Ensino;
- c) Departamento do Pessoal;
- d) Serviço de Intendência.

**CAPÍTULO I****Do Comandante**

Art. 5.º Ao Comandante cabe a responsabilidade do cumprimento do objetivo da Escola, orientando e fiscalizando tôdas as suas atividades.

Art. 6.º A função de Comandante da Escola de Aeronáutica é privativa de Brigadeiro-do-Ar.

Art. 7.º O Comandante terá um Ajudante-de-ordens, que atenderá ao serviço de representação e a sua correspondência pessoal.

## CAPITULO II

### *Da Direção do Ensino*

Art. 8.º Ao Diretor do Ensino cabe a responsabilidade de assegurar os meios, orientar e fiscalizar a execução de toda a instrução na Escola.

Art. 9.º A função de Diretor do Ensino da Escola de Aeronáutica é privativa de Coronel-Aviador.

Art. 10. A Direção do Ensino compreenderá:

- a) Secretaria do Ensino;
- b) Departamento Técnico-Fundamental;
- c) Corpo de Cadetes-do-Ar;
- d) Departamento de Vôo;
- e) Departamento do Material;
- f) Conselho de Ensino;
- g) Conselho de Instrução;
- h) Conselho de Seleção de Vôo.

### DA SECRETARIA

Art. 11. A Secretaria do Ensino terá a seu cargo todo o serviço de registro e expediente relativo ao ensino.

Parágrafo único. Disporá a Secretaria de uma Seção de Estatística, destinada a coligir os elementos necessários ao perfeito controle do ensino na Escola.

Art. 12. A Secretaria será chefiada pelo Major-Aviador, Adjunto do Diretor do Ensino.

### DO DEPARTAMENTO TÉCNICO-FUNDAMENTAL

Art. 13. Ao Chefe do Departamento Técnico-Fundamental competirá controlar a execução de toda a instrução fundamental e aeronáutica, de acordo com as diretivas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 14. O Departamento Técnico-Fundamental compreenderá:

- a) uma Seção de Navegação, destinada a assegurar a instrução de navegação estimada e astronômica;
- b) uma Seção de Informação Aérea, compreendendo o material e pessoal necessário à execução desse tipo de instrução;
- c) uma Seção de Foto, que disporá dos meios necessários à realização da instrução de fotografia aérea e dos demais serviços dessa especialidade;
- d) uma Seção de Aeronáutica, reunindo os elementos necessários ao funcionamento desse tipo de instrução;
- e) uma Seção de Aparelhos de Treinamento Sintético, destinada a assegurar a manutenção desses aparelhos e a proporcionar um maior rendimento às diferentes instruções especializadas;
- f) uma Seção de Publicação e Tradução, com a finalidade de assegurar a atualização dos conhecimentos sobre os manuais técnicos e permitir a necessária regularidade na publicação das apostilas e livros-textos;
- g) um laboratório experimental, equipado de forma a atender às necessidades do ensino.

#### *Do Corpo de Cadetes-do-Ar*

Art. 15. Ao Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar competirá o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar, que deverá se processar de conformidade com as normas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 16. O Corpo de Cadetes-do-Ar compreenderá:

- a) o Comandante, a quem compete assegurar e fiscalizar o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar;
- b) a Divisão de Instrução Militar, destinada a controlar e executar toda a instrução militar programada para os cadetes-do-ar;
- c) a Divisão de Educação Física, destinada a controlar e executar o programa de preparação física necessária aos cadetes-do-ar;
- d) as Esquadrilhas do Corpo de Cadetes-do-Ar, destinadas a darem assistência moral aos cadetes-do-ar e a colaborarem na sua instrução física e militar.

#### *Do Departamento de Vôo*

Art. 17. Ao Chefe do Departamento de Vôo cumprirá orientar e fiscalizar toda a instrução de vôo, dentro das diretivas traçadas pelo Diretor do Ensino.

Art. 18. O Departamento de Vôo compreenderá:

- a) uma Seção de Operações, destinada a proporcionar todos os meios necessários, à segurança do vôo na Escola;
- b) o Estágio Primário, encarregado da execução do programa primário de vôo;
- c) o Estágio Básico, destinado a dar cumprimento ao programa básico de vôo;
- d) o Estágio Avançado, com atribuição de fazer executar o programa avançado de vôo;
- e) o Estágio de Vôo por Instrumentos, que terá a seu cargo a execução de todo o programa de vôo por instrumentos, assim como a instrução de rádionavegação e meteorologia prática;
- f) o Estágio de Tiro e Bombardeio, encarregado da execução do programa de tiro e bombardeio.

#### *Do Departamento do Material*

Art. 19. Ao Chefe do Departamento do Material competirá prover e fornecer todos os meios necessários à manutenção dos aviões, à conservação dos campos de pouso e suas instalações, assim como assegurar os meios de transporte.

Art. 20. O Departamento do Material compreenderá:

- a) o Serviço de Manutenção, destinado a assegurar a manutenção dos aviões;
- b) a Seção de Suprimento, encarregada de manter o suprimento do material aéreo;
- c) o Serviço de Aeródromo, com atribuição de garantir a conservação dos campos de pouso e suas instalações, assim como assegurar os meios de transporte necessários.

#### *Do Conselho de Ensino*

Art. 21. Ao Conselho de Ensino competirá estudar e opinar sobre todas as questões referentes ao Ensino e indicar os nomes dos professores a serem propostos.

Art. 22. O Conselho de Ensino terá a seguinte constituição:

Diretor do Ensino;

Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;

7 professores;

Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).

Parágrafo único. Os professores membros do Conselho serão nomeados pelo Comandante da Escola, no início de cada ano letivo e terão exercício no correr do mesmo.

#### *Do Conselho de Instrução*

Art. 23. Ao Conselho de Instrução competirá estudar e opinar sobre todas as questões relativas à instrução de vôo e militar, indicar os nomes dos instrutores a serem nomeados ou dispensados e julgar da inaptidão dos cadetes para o oficialato, nos casos previstos nas presentes Instruções.

Art. 24. O Conselho de Instrução terá a seguinte constituição:

- Diretor do Ensino;
- Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;
- Chefe do Departamento de Vôo;
- Chefe do Departamento do Material;
- Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar;
- Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).

Parágrafo único. Sempre que o Conselho de Instrução se reunir para julgar da inaptidão de um cadete para o oficialato, deverão ser convocados, como elementos de consulta: o Chefe da Divisão de Instrução Militar e o Comandante e oficiais da Esquadrilha do Corpo de Cadetes-do-Ar, a que pertencer o cadete.

#### *Do Conselho de Seleção de Vôo*

Art. 25. Ao Conselho de Seleção de Vôo competirá estudar e opinar sobre todas as questões referentes à inaptidão dos cadetes para a pilotagem militar.

Art. 26. O Conselho de Seleção de Vôo terá a seguinte constituição:

- Diretor do Ensino;
- Chefe do Departamento de vôo;
- Chefes de Estágio;
- Adjunto do Diretor do Ensino (Secretário).

Parágrafo único. Como Elementos de consulta, deverão ser convocados pelo Conselho, os Comandantes de Esquadrilha e Instrutores de Vôo que, no momento, estiverem dando instrução ao cadete a ser julgado.



## CAPITULO III

*Do Departamento do Pessoal*

Art. 27. Ao Chefe do Departamento do Pessoal competirá dar assistência, controlar e classificar todo o pessoal civil e militar, superintender o policiamento do aeródromo, assim como atender a todo o serviço de expediente relativo ao pessoal.

Art. 28. O Departamento do Pessoal compreenderá:

- a) uma Secretaria encarregada do serviço de registro do pessoal civil e militar e do expediente referente ao Departamento;
- b) os Grupamentos de praças e Companhias de Guardas, destinados a assegurar a execução dos serviços internos e externos e a manter a vigilância do aeródromo;
- c) o Serviço de Saúde com a atribuição de prestar assistência médica a todo o pessoal civil e militar.

## CAPITULO IV

*Do Serviço de Intendência*

Art. 29. Ao Chefe do Serviço de Intendência competirá assegurar e controlar todos os assuntos referentes a finanças e provisões da Escola.

Art. 30. O Serviço de Intendência compreenderá:

- a) a Tesouraria, que trata do recebimento de fundos, pagamentos, prestação de contas e respectiva contabilidade;
- b) o Almoxarifado, com atribuição de gerir o material de intendência utilizado pela Escola;
- c) a Subsistência, encarregada de tôdas as questões relativas ao rancho e sua contabilidade;
- d) o Reembolsável, com a finalidade de facilitar ao pessoal em tudo quanto fôr essencial à sua manutenção.

## TITULO III

## DO ENSINO

## CAPITULO I

*Organização Geral do Ensino*

Art. 31. O ensino na Escola de Aeronáutica será ministrado em 4 anos, sendo 1 de Curso Prévio e 3 de Curso Superior.

Parágrafo único. O Curso Prévio tem por objetivo dar aos cadetes que forem matriculados na Escola, os conhecimentos básicos fundamentais e o preparo moral, militar e físico necessário à realização do Curso Superior.

Art. 32. O ensino na Escola de Aeronáutica compreenderá os seguintes tipos de instrução:

- a) Instrução Fundamental;
- b) Instrução Aeronáutica;
- c) Instrução de Vôo;
- d) Instrução Militar.

Art. 33. A instrução fundamental, ministrada por professores, terá por fim proporcionar aos cadetes a necessária cultura geral.

Art. 34. A instrução aeronáutica, ministrada por instrutores, visará assegurar aos cadetes os conhecimentos profissionais indispensáveis ao exercício das funções de oficial aviador.

Art. 35. A instrução de vôo, ministrada por instrutores, se destinará a dar aos cadetes os conhecimentos práticos de vôo, necessários ao desempenho das funções de piloto militar.

Art. 36. A instrução militar, ministrada por instrutores, terá como finalidade o preparo moral, militar e físico dos cadetes-do-ar.

## CAPÍTULO II

### Organização do Curso

Art. 37. O curso da Escola de Aeronáutica compreenderá o ensino das seguintes matérias:

- a) Curso Prévio:

Instrução Fundamental:

Português.

Aritmética.

Álgebra.

Geometria.

Trigonometria.

Física.

Química.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida.  
Armamento e Tiro.  
Higiene.  
Educação Física.  
Instrução Geral.

**b) 1.º Ano do Curso Superior:****Instrução Fundamental:**

História do Brasil.  
Física.  
Geometria Analítica.  
Cálculo Diferencial e Integral.  
Inglês.  
Direito Constitucional e Internacional Público (Noções).

**Instrução Aeronáutica:**

Navegação estimada.  
Aerotécnica: — Noções de motores; Idem de aviões; Idem de hélices; Idem de instrumentos de aviação (Noções de rádio).

**Instrução de Vôo:**

Estágio Primário.

**Instrução Militar:**

Ordem Unida e Maneabilidade.  
Armamento e Tiro.  
Instrução Geral.  
Higiene.  
Topografia Prática.  
Direção de Automóveis.

**c) 2.º Ano do Curso Superior:****Instrução Fundamental:**

Química Aplicada.  
Mecânica.  
Eletricidade.  
Inglês.

**Instrução Aeronáutica:**

Teoria do Motor.  
Aerodinâmica.

Tecnologia Teórica.  
 Manutenção de Aviões.  
 Navegação Astronômica.  
 Informação Aérea.

Instrução de Vôo:

Estágio Básico e  
 Vôo por Instrumentos.

Instrução Militar:

Ordem Unida.  
 Combate.  
 Instrução Geral.  
 Educação Física.

d) 3.º Ano do Curso Superior:

Instrução Fundamental:

Inglês.  
 Direito Penal e Processual Militar (Noções).  
 Direito Aeronáutico.

Instrução Aeronáutica:

Meteorologia.  
 Rádio.  
 Balística.  
 Informação Aérea.  
 Emprego das Forças Aéreas.  
 Emprego das Forças Terrestres.  
 Emprego das Forças Navais.  
 Defesa Antiaérea.

Instrução de Vôo:

Estágio Avançado.  
 Vôo por Instrumentos.  
 Tiro e Bombardeio Aéreo.

Instrução Militar:

Ordem Unida e  
 Educação Física.

**TITULO IV**  
**DO REGIME ESCOLAR**

**CAPITULO I**

*Do Ano Letivo*

Art. 38. O ano letivo terá início no dia 1 do mês de março,

Art. 39. As férias escolares deverão ser previstas nos meses de janeiro e fevereiro.

Parágrafo único. Haverá no mês de julho um período de férias de 15 dias.

**CAPITULO II**

*Da Matrícula*

Art. 40. As matrículas na Escola de Aeronáutica serão efetuadas por ato do Comandante do Curso Prévio, no início de cada ano letivo.

Art. 41. Serão matriculados os candidatos que, estando dentro do número de vagas fixado, tiverem satisfeito as condições estabelecidas pelas "Instruções para a matrícula na Escola de Aeronáutica".

Parágrafo único. As Instruções para matrícula na Escola serão baixadas pelo Ministro da Aeronáutica.

Art. 42. Os candidatos que obtiverem matrícula serão incorporados como "Cadetes-do-Ar".

Parágrafo único. A incorporação ao Corpo de Cadetes-do-Ar deverá se processar de acôrdo com o cerimonial previsto no Regimento Interno da Escola de Aeronáutica.

**CAPITULO III**

*Da Organização dos Programas*

Art. 43. Os Programas Gerais da Instrução na Escola serão organizados pelo Diretor do Ensino e aprovados pelo Comandante.

Parágrafo único. Esses programas deverão estabelecer os objetivos a atingir em cada tipo de instrução.

Art. 44. Os programas detalhados da Instrução Fundamental e Aeronáutica serão elaborados pelo Chefe do Departamento Técnico-Fundamental.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar os Chefes das Seções encarregadas de executá-los.

Art. 45. Os programas detalhados de Instrução de Voo serão elaborados pelo Chefe do Departamento de Voo.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar os Chefes de Estágios.

Art. 46. Os programas detalhados da Instrução Militar serão elaborados pelo Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar.

Parágrafo único. Na organização desses programas deverão colaborar o Chefe da Divisão de Instrução Militar e o Chefe da Divisão de Educação Física.

#### CAPÍTULO IV

##### *Da Verificação do Aproveitamento na Instrução Fundamental, Aeronáutica e Militar*

Art. 47. O aproveitamento dos cadetes-do-ar na instrução fundamental, aeronáutica e militar será verificado por meio de:

- a) provas escritas, orais ou práticas;
- b) exames escritos ou práticos.

Art. 48. As provas terão normalmente a duração de 50 minutos e não deverão ser realizadas com um intervalo inferior a 48 horas.

Art. 49. Os julgamentos das provas serão expressos por graus, variáveis de zero a dez, com aproximação até centésimos.

Art. 50. Aos cadetes que não comparecerem, sem motivo justificável, às provas que forem marcadas, será computado grau zero.

Art. 51. As provas escritas deverão ser julgadas num prazo máximo de uma semana, findo o qual, na primeira aula, serão pelo professor ou instrutor, comentados os erros nelas cometidos pelos cadetes.

Art. 52. As provas escritas serão enviadas à Secretaria do Ensino, acompanhadas de uma relação de graus assinada pelo professor ou instrutor.

Parágrafo único. As provas escritas serão arquivadas pelo espaço de dois anos, findo o qual serão destruídas.

Art. 53. Após a realização das provas orais ou práticas, pelo professor ou instrutor, será enviado à Secretaria do Ensino uma relação nominal, devidamente assinada, com a discriminação dos graus atribuído aos cadetes.

Art. 54. O aproveitamento dos cadetes, em cada matéria, será expresso pela média aritmética dos graus das provas realizadas durante o ano letivo.

Art. 55. Os cadetes que obtiverem, em qualquer matéria, média de aproveitamento igual ou superior a seis (6), serão considerados aprovados por *média* nessa matéria.

Art. 56. Os cadetes que não obtiverem aprovação por *média*, em uma ou mais matérias, serão submetidos a exame escrito ou prático, conforme a natureza dessas matérias.

Parágrafo único. Esses exames serão realizados no mês de dezembro.

Art. 57. Os exames escritos terão a duração de 2 horas e não deverão ser realizados com um intervalo inferior a 48 horas.

Art. 58. Para a realização dos exames escritos serão observadas as seguintes normas:

a) pelos professores ou instrutores serão organizados, e aprovados pelo Diretor do Ensino, 5 pontos que contêm todo o assunto ministrado durante o curso;

b) pelo Comandante da Escola, por proposta do Diretor do Ensino, serão nomeadas as bancas examinadoras, constituídas por três professores ou instrutores, presididas, sempre que possível, pelo professor ou instrutor da matéria;

c) pelas bancas examinadoras serão fornecidas questões versando obrigatoriamente sobre o assunto do ponto sorteado;

d) pelas bancas examinadoras será fixada a possibilidade ou não da consulta de documentos durante a realização dos exames, definindo, em caso afirmativo, a natureza desses documentos.

Art. 59. Para a realização dos exames práticos serão nomeadas bancas examinadoras como previsto na letra b do artigo 58.

Art. 60. Os graus de exames escritos ou práticos serão expressos de zero a dez, com aproximação até centésimos.



Art. 61. Serão considerados aprovados em exame os cadetes que obtiverem nota igual ou superior a 4, definida pela média aritmética entre a média final da matéria e o grau do exame.

Art. 62. Serão considerados reprovados em exame:

- a) os cadetes que não obtiverem o grau mínimo definido no art. 61;
- b) os cadetes que deixarem de comparecer ao exame, mesmo por motivo de força maior.

Art. 63. Os cadetes que forem considerados reprovados serão submetidos a novo exame de segunda época.

Parágrafo único. Os exames de segunda época serão realizados no mês de fevereiro.

Art. 64. Serão considerados reprovados em exame de segunda época:

- a) os cadetes que não obtiverem o grau mínimo definido no art. 61;
- b) os cadetes que deixarem de comparecer ao exame sem motivo de força maior.

Art. 65. Os cadetes que deixarem de comparecer a exame de segunda época por motivo de força maior, serão submetidos a novo exame logo que cesse o motivo do impedimento.

#### Na Instrução de Vôo

Art. 66. O aproveitamento dos cadetes-do-ar na instrução de vôo será verificado por meio dos conceitos emitidos pelos instrutores.

Art. 67. Os instrutores emitirão esses conceitos de acordo com a apreciação que fizerem em todos os vôos realizados pelos cadetes durante a instrução.

Art. 68. Os conceitos serão expressos da seguinte forma:

- S — quando o vôo fôr considerado "Satisfatório";
- D — quando o vôo fôr considerado "Deficiente".

Art. 69. Os cadetes que, durante a instrução de vôo, revelarem deficiência para a pilotagem militar, serão submetidos a julgamento do Conselho de Seleção de Vôo, a critério e por solicitação do Chefe do Estágio correspondente.

Art. 70. São condições que revelam deficiência para a pilotagem militar:

- a) apresentar um progresso irregular e inconstante, ou demonstrar um progresso lento que o impossibilite de acompanhar a turma;
- b) não se adaptar a qualquer tipo de vôo previsto nos programas de instrução;
- c) demonstrar incapacidade para o cumprimento das ordens em vigor para execução da instrução de vôo.

Art. 71. Será considerado inapto para a pilotagem militar o cadete que:

- a) não estiver em condições para o vôo solo, ao atingir os limites máximos de duplo comando inicial, nos diferentes tipos de aviões de instrução;
- b) fôr assim julgado pelo Conselho de Seleção de Vôo.

Art. 72. Quando o Conselho de Seleção julgar que a deficiência do cadete não é eliminatória, poderá atribuir ao mesmo um "coeficiente" que traduza o grau de deficiência por êle revelado.

Art. 73. Esse coeficiente, expresso em forma numérica, deverá traduzir, em percentagem, a deficiência que fôr atribuída, pelo Conselho, ao cadete julgado.

Parágrafo único. Quando a soma dos coeficientes atribuídos a um cadete atingir a 100 %, o cadete será considerado inapto para a pilotagem militar.

## CAPÍTULO V

### *Do Conceito para o Oficialato*

Art. 74. O grau de conceito para o oficialato atribuído a um cadete, deverá exprimir a vocação e aptidão para a carreira militar, relevados nas diferentes situações em que possam ser observadas.

Art. 75. Os graus de conceito sobre os cadetes serão emitidos pelo Corpo de Cadetes-do-Ar, Departamento de Vôo e Departamento Técnico-Fundamental e expressos numericamente de zero a dez, com aproximação até centésimos.

§ 1.º O grau de conceito do Corpo de Cadetes-do-Ar será definido pela média aritmética dos graus atribuídos pelo Chefe da Divisão de Instrução Militar, Chefe da Divisão de Educação Física e Comandante da Esquadrilha a que pertencer o cadete.

§ 2.º O grau de conceito do Departamento de Voo será definido pela média aritmética dos graus atribuídos pelos Chefes de Estágio, Comandantes de Esquadrilha e Instrutores que no momento estejam dando instrução ao cadete.

§ 3.º O grau de conceito do Departamento Técnico-Fundamental será definido pela média aritmética dos graus atribuídos por três professores ou instrutores, designados pelo Comandante da Escola, dentre os que estejam lecionando a turma a que pertencer o cadete.

Art. 76. O grau final de conceito para o oficialato de um cadete, será definido pela média aritmética dos graus de conceito a ele atribuídos de acordo com o art. 75.

Parágrafo único. Para os cadetes do Curso Prévio não haverá grau de conceito do Departamento de Voo.

Art. 77. Será considerado como tendo conceito final satisfatório o cadete que obtiver, no ano letivo, os graus de conceito iguais ou superiores a seis (6).

Art. 78. O cadete que obtiver, num ano letivo, um dos graus de conceito inferior a 6, será submetido a julgamento do Conselho de Instrução, que se pronunciará sobre a sua aptidão para o oficialato.

Art. 79. O cadete que, durante um ano letivo, obtiver dois ou mais graus de conceito inferiores a 6, será considerado inapto para o oficialato.

## CAPÍTULO VI

### *Da Promoção e Classificação*

Art. 80. Será promovido ao ano superior o cadete que satisfizer às seguintes condições:

a) ser aprovado, por média ou em exame, em todas as matérias da Instrução Fundamental, Aeronáutica e Militar, de acordo com o estabelecido no art. 55 e no art. 61;

b) ser considerado com aproveitamento satisfatório na Instrução de Voo;

c) ter obtido conceito final para o oficialato satisfatório, conforme o estabelecido no art. 77, ou ser considerado apto pelo Conselho de Instrução, no caso previsto no art. 78.

Parágrafo único. As promoções serão efetuadas no dia 1 de março de cada ano.

Art. 81. O cadete que, estando nas condições do art. 65, só obtiver aprovação quando não fôr mais possível o prosseguimento normal do seu curso será promovido, continuando, porém, o curso com a turma seguinte.

Art. 82. O grau de mérito de um cadete, em cada ano, será definido pela média aritmética de duas parcelas: a primeira, constituída pelo grau final de conceito para o oficialato e, a segunda, pela média aritmética dos graus de aprovação nas matérias do curso.

Parágrafo único. No cálculo desse grau de mérito, as matérias da instrução de Aerotécnica do 1.º ano superior e as matérias previstas, para cada ano, nos programas de Instrução Militar, serão computadas como uma única matéria.

Art. 83. A classificação, entre os cadetes na Escola, será definida da seguinte forma:

- a) no Curso Prévio: pela classificação intelectual obtida no Concurso de Admissão;
- b) no 1.º Ano Superior: pelo grau de mérito obtido durante o Curso Prévio;
- c) no 2.º Ano Superior: pela média aritmética dos graus de mérito obtidos no Curso Prévio, 1.º Ano Superior e 2.º Ano Superior.

Art. 84. O cadete que, por motivo de força maior, ficar impossibilitado de acompanhar o curso com a sua turma, deverá continuar o curso com a turma seguinte, desde que fique comprovado estar em condições para isso.

Art. 85. Os cadetes que estiverem nas condições previstas nos arts. 81 e 84, serão classificados na turma de acôrdo com o disposto no art. 83, ficando sujeitos a tôdas as obrigações da sua nova turma.

Art. 86. O cadete que fôr classificado em 1.º lugar na promoção ao 3.º ano será o Sub-Ajudante do Corpo de Cadetes-do-Ar e o porta-estandarte da Escola.

## CAPÍTULO VII

### Do Sistema Disciplinar

Art. 87. O sistema disciplinar adotado na Escola de Aero-náutica é baseado no princípio de que a disciplina é essencialmente seletiva, tendo por objetivo aprimorar as qualidades de caráter dos cadetes.

Art. 88. A competência para a aplicação e a natureza das punições disciplinares, a que estão sujeitos os cadetes-do-ar, deverão constar do Regimento Interno para a Escola de Aeronáutica.

## CAPITULO VIII

### *Do Desligamento*

Art. 89. Serão desligados da Escola, por ato do Comandante, os cadetes que:

- a) requererem o seu desligamento;
- b) forem julgados incapazes para o serviço da aviação pela Junta de Inspeção de Saúde;
- c) forem reprovados em qualquer exame de 2.ª época;
- d) utilizarem meios ilícitos na realização de qualquer prova ou exame;
- e) forem julgados inaptos para o oficialato;
- f) cometerem quaisquer atos que os tornem indignos de permanecer na Escola;
- g) forem julgados inaptos para a pilotagem militar;
- h) cometerem qualquer indisciplina de voo.

Art. 90. Aos cadetes que forem desligados da Escola, por estarem incursos na letra c do art. 89, será facultado prestar novo concurso de admissão, desde que satisfaçam as condições exigidas para inscrição no mesmo.

Art. 91. Aos cadetes que forem desligados e que não estiverem nas condições do art. 90, não será permitida nova matrícula na Escola.

Art. 92. Os cadetes que forem desligados da Escola serão incluídos na Reserva de 1.ª categoria da F.A.B., nas seguintes graduações:

- a) como soldado de 1.ª classe I. G., se o desligamento se verificar no Curso Prévio, após mais de 4 meses de instrução militar;
- b) como 3.º sargento I. G., se o desligamento se verificar durante o 1.º ano superior;
- c) como 2.º sargento I. G., se o desligamento se verificar durante o 2.º ano superior;
- d) como 1.º sargento I. G., se estiverem cursando o 3.º ano superior.

## CAPÍTULO IX

*Da Conclusão do Curso*

Art. 93. Todos os cadetes que terminarem o curso da Escola de Aeronáutica serão declarados Aspirantes a Oficial Aviador e receberão o Diploma de Aviador Militar.

Art. 94. A classificação dos Aspirantes será definida pela média aritmética dos graus de mérito obtidos durante o curso.

Art. 95. A solenidade da declaração dos Aspirantes deverá se processar de acôrdo com o cerimonial que fôr previsto no Regimento Interno da Escola de Aeronáutica.

## TÍTULO V

## DO PESSOAL

## CAPÍTULO I

*Da Competência para o Exercício das Chefias e Comandos*

Art. 96. As funções de Chefes de Departamento e de Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar, serão privativas de Tenentes-Coronéis-Aviadores.

Parágrafo único. O Departamento do Material deverá, de preferência, ser chefiado por Tenente-Coronel-Aviador, engenheiro.

Art. 97. As funções de Chefes de Estágio do Departamento de Vôo e de Chefes de Divisão do Corpo de Cadetes-do-Ar serão privativas de Majores-Aviadores.

Art. 98. A função de Chefe do Serviço de Manutenção será privativa de Major-Aviador ou Engenheiro.

Art. 99. A função de Chefe do Serviço de Aeródromo será exercida por um engenheiro da Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. No caso da Escola não poder dispor de engenheiro para a Chefia do Serviço, ela será exercida por um Major-Aviador.

Art. 100. A função de Chefe do Serviço de Intendência será privativa de Major Intendente de Aeronáutica.

Art. 101. A função de Chefe do Serviço de Saúde será privativa de Major Médico da Aeronáutica.



Art. 102. As funções de Chefes de Seção e Comandantes de Esquadrilha serão privativas de Capitães-Aviadores.

§ 1.º O Chefe da Seção de Operações será o adjunto do Chefe do Departamento de Voo.

§ 2.º A Seção de Publicação e Tradução será chefiada por funcionário civil, devidamente qualificado.

Art. 103. A Seção de Suprimento, a Tesouraria, o Almo-xarifado e a Subsistência, serão chefiadas por Capitães Inten-dentes de Aeronáutica.

Art. 104. O Comando de Grupamentos de praças e da Companhia de Guardas serão exercidos por oficiais do Quadro de Infantaria de Guarda.

## CAPÍTULO II

### *Da nomeação, movimentação e dispensa dos Professôres e Instrutores*

Art. 105. Os professores da Escola serão nomeados pelo Ministro, por proposta do Comandante e indicação do Conselho de Ensino.

Art. 106. O Conselho de Ensino indicará ao Comandante da Escola, para nomeação como professores, os elementos mais qualificados dentre os que concorrerem para preenchimento das vagas que se verificarem.

Parágrafo único. A indicação do Conselho poderá recair em oficiais das Forças Armadas ou em civis devidamente cre-denciados.

Art. 107. A dispensa dos professores da Escola poderá se verificar por solicitação dos interessados ou por proposta do Conselho de Ensino.

Art. 108. O Conselho de Instrução indicará ao Coman-dante da Escola, para nomeação como instrutores, os oficiais mais qualificados para o exercício dessas funções.

Art. 109. A dispensa dos instrutores da Escola poderá se verificar por necessidade do serviço ou por indicação do Con-selho de Instrução.

Art. 110. A classificação interna dos oficiais antes do início de cada ano letivo.



Art. 111. A fim de ficar assegurada a continuidade da instrução, as substituições eventuais que ocorrerem durante o ano letivo deverão se processar dentro de cada Departamento ou do Corpo de Cadetes-do-Ar, obedecendo o critério de antiguidade.

Art. 112. O Chefe do Departamento de Vôo, o Chefe do Departamento Técnico-Fundamental e o Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de Chefes de Ensino.

Art. 113. Os Chefes de Estágio do Departamento de Vôo e os Chefes da Divisão do Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de Instrutores-Chefes.

Art. 114. Os Comandantes de Esquadrilha do Departamento de Vôo, os Comandantes de Esquadrilha do Corpo de Cadetes-do-Ar e os Chefes de Seção do Departamento Técnico-Fundamental exercerão automaticamente as funções de Instrutores.

Parágrafo único. Excetua-se o Chefe da Seção de Publicação e Tradução.

Art. 115. Os oficiais subalternos que forem classificados no Departamento de Vôo, Departamento Técnico-Fundamental e Corpo de Cadetes-do-Ar exercerão automaticamente as funções de instrutores.

## TÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 116. Os Conselhos de Ensino e de Instrução se reunirão obrigatoriamente após a terminação de cada ano letivo, a fim de apresentarem ao Comandante da Escola as sugestões que julgarem do interesse da instrução.

Art. 117. A Escola de Aeronáutica terá um Regimento Interno aprovado pelo Ministro, no qual serão previstos todos os detalhes necessários ao perfeito cumprimento das presentes Instruções, assim necessários ao perfeito cumprimento das presentes Instruções, assim como as ligações de serviço entre os vários órgãos nela existentes.

Parágrafo único. Nesse Regimento Interno deverá também ser estabelecido o sistema disciplinar que melhor atenda à finalidade e a natureza essencialmente especializada dos serviços da Escola.

## TÍTULO VII

## DISPOSIÇÕES ESPECIAIS

Art. 118. O Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica tem como finalidade proporcionar aos cadetes:

- a) a cultura geral, compreendendo os conhecimentos fundamentais necessários à formação do oficial, constituindo a Instrução Fundamental;
- b) os conhecimentos especializados necessários ao exercício das funções de oficial intendente, constituindo a Instrução Especializada.
- c) os conhecimentos práticos da especialidade, constituindo a Instrução Prática;
- d) a preparação moral, militar e física necessária ao exercício das funções de oficial, constituindo a Instrução Militar.

Art. 119. Enquanto o Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica funcionar na Escola de Aeronáutica, o mesmo se regerá pelas normas estabelecidas nas presentes Instruções, com as modificações constantes dos artigos que constituem o "Título VII — Disposições Especiais".

Art. 120. O Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica compreenderá o ensino das seguintes matérias:

- a) Curso Prévio:  
Idêntico ao previsto para os cadetes-do-ar.
- b) 1.º Ano do Curso Superior:

## Instrução Fundamental:

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

## Instrução Especializada:

- Contabilidade.
- Geografia Econômica.
- Organização Pública.
- Subsistência e Reembolsável (Técnica, Emprêgo e Escrituração).
- Estenografia e Mecanografia.

## Instrução Militar:

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar

- c) 2.º Ano do Curso Superior:

N. 3, DE 31 DE MARÇO DE 1946

313

**Instrução Fundamental:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

**Instrução Especializada:****Direito Administrativo,****Estatística,****Material de Intendência (Técnica, Emprêgo e Escrituração):****Contabilidade.****Suprimentos.****Instrução Prática:****Estágios práticos nos Serviços de Tesouraria, Subsistência, Almozarifado e Suprimento.****Instrução Militar:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

d) 3.º Ano do Curso Superior:

**Instrução Fundamental:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

**Instrução Especializada:****Transporte (Técnica, Emprêgo e Escrituração)****Redação oficial — Prática do Processo Administrativo,****Economia e Ciências das Finanças,****Finanças (Técnica, Emprêgo e Escrituração).****Instrução Prática:****Estágios práticos, nos Serviços de Tesouraria, Subsistência, Almozarifado e Suprimento.****Instrução Militar:**

Idêntica à prevista para os cadetes-do-ar.

Art. 121. Os diferentes tipos de instrução, de que se compõe o Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, serão controlados:

a) as Instruções Fundamental e Especializada, pelo Chefe do Departamento Técnico-Fundamental;

b) a Instrução Militar, pelo Comandante do Corpo de Cadetes-do-Ar;

c) a Instrução Prática, por um Major Intendente de Aeronáutica que exercerá também as funções de Adjunto do Diretor do Ensino.

Art. 122. O Major Intendente de Aeronáutica Adjunto do Diretor do Ensino terá como auxiliares, com funções de instrutores para a execução da Instrução Prática, os oficiais Intendentes de Aeronáutica que estiverem classificados nos serviços onde se realizarem os estágios dos cadetes.

Art. 123. O Conselho de Instrução, de que tratam os artigos 23 e 24, será acrescido de mais 2 membros, sendo um, o Chefe da Instrução Prática, e o outro, um oficial Intendente de Aeronáutica, instrutor do Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, nomeado pelo Comandante da Escola, no início de cada ano letivo.

Art. 124. Os candidatos que obtiverem matrícula na Escola, por terem satisfeito as condições do art. 41 e se destinarem ao Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, serão incorporados como "cadetes de Intendência".

Art. 125. O aproveitamento dos cadetes, no fim de cada Estágio de Instrução Prática, será verificado por meio de conceitos, emitidos pelos instrutores correspondentes.

Art. 126. Êsses conceitos serão expressos da seguinte forma:

S — quando o resultado fôr considerado "Satisfatório";

D — quando fôr julgado "Deficiente".

Art. 127. Quando um cadete fôr considerado deficiente, em qualquer estágio de Instrução Prática, êle será submetido a julgamento do Conselho de Instrução, que opinará pela conveniência ou não de seu aproveitamento.

Parágrafo único. Quando o pronunciamento do Conselho fôr desfavorável ao aproveitamento do cadete, o seu desligamento será solicitado ao Comandante.

Art. 128. Para os cadetes de Intendência não haverá o grau de conceito para o oficialato, emitido pelo Departamento de Vôo, de que trata o art. 75.

Art. 129. Será promovido ao ano superior o cadete que satisfizer as seguintes condições:

a) ser aprovado por média ou em exame em tôdas as matérias de Instrução Fundamental, Especializada e Militar, de acôrdo com o estabelecido nos arts. 55 e 61;

b) ser considerado com aproveitamento satisfatório na Instrução Prática, de acôrdo com o estabelecido nos arts. 125 e 126;

c) ter obtido conceito final para o oficialato satisfatório, conforme estabelecido no art. 77, ou ser considerado apto pelo Conselho de Instrução, no caso previsto no art. 78.

Art. 130. Todos os cadetes de Intendência, que terminarem com aproveitamento o Curso da Escola de Aeronáutica, serão declarados Aspirantes a Oficial Intendente de Aeronáutica e receberão o Diploma de Intendente de Aeronáutica.

### TITULO VIII

#### DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 131. A fim de evitar solução de continuidade na seqüência do ensino da Escola, as modificações na distribuição das matérias decorrentes do art. 37 não serão aplicáveis aos cadetes do ar que estiverem cursando o 2.º e 3.º ano superior na data da aprovação das presentes Instruções.

Art. 132. A distribuição e programação das matérias para os três anos superiores do Curso de Formação de Oficiais Intendentes de Aeronáutica, a que se refere o art. 120, só entrará em vigor para os cadetes que forem matriculados no Curso Prévio em 1947.

Rio de Janeiro, em 25 de março de 1946. — *Armando F. Trompowsky de Almeida*, Major-Brigadeiro-do-Ar.

#### AVISO N.º 21 — DE 11 DE MARÇO DE 1946

*Dispõe sôbre contagem de antiguidade de promoção de sargentos do Q-EA*

Ao Exmo. Sr. Diretor Geral do Pessoal:

Declaro a Vossa Excelência que os 3S-Q-EA, cujo acesso à graduação imediata estava sujeito às exigências dos Avisos n.º 155, de 26-10-943 e n.º 38, de 11-5-945, não poderão, quando promovidos à 2.º Sargento, contar antiguidade de promoção de data anterior à da publicação do Aviso n.º 97, de 31-12-945, que os liberou daquelas exigências. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

AVISO N.º 22 — DE 12 DE MARÇO DE 1946

*Dispõe sobre contrôle, administração do tráfego de aeronaves e a operação de linhas nacionais e estrangeiras sobrevoando o território brasileiro — Designa comissão.*

Ao Senhor Chefe do Estado Maior da Aeronáutica:

Atendendo

à conveniência de promover com urgência, a modernização dos métodos usados para controlar e administrar o tráfego de aeronaves e a apuração de linhas nacionais e estrangeiras sobrevoando o território brasileiro;

a conveniência de ser iniciada a preparação coordenada dos recursos de infraestrutura que constituirão o Sistema de Aerovias Federais;

a que a boa solução dos problemas acima mencionados interessa grandemente a eficiência da aviação militar e à expansão da aviação comercial;

a que o desenvolvimento já verificado no tráfego aéreo nacional e internacional reclama soluções urgentes e atualizadas por parte do Ministério da Aeronáutica;

a que pretende o Ministério da Aeronáutica assumir, gradativamente, integral responsabilidade pelos serviços de proteção, orientação e segurança do vôo;

à conveniência de estar a Administração preparada para fazer face aos graves e múltiplos problemas de política aérea internacional surgidas após guerra;

finalmente, a que a boa solução dos complexos problemas envolvidos só pode ser obtida através de uma ação sequente e coordenada que não seja embaraçada pelo conflito de atribuições ora existente na atual regulamentação das Diretorias de Rotas Aéreas e Aeronáutica Civil.

Comunico a Vossa Excelência que resolvi designar uma Comissão composta dos Senhores Engenheiro César da Silveira Grilo, Coronel-Aviador Reinaldo Joaquim Ribeiro de Carvalho Filho, Coronel-Aviador Hélio Costa, Engenheiro Luís Cantanhede de Carvalho Almeida Filho e Dr. Bento Ribeiro Dantas (especialmente convidado pelo Ministro) para, sob a presidência do Brigadeiro-do-Ar Hugo da Cunha Machado rever os Regulamentos das Diretorias de Rotas Aéreas e Aeronáutica Civil.

A Comissão considerará a conveniência, ou não, de extinguir ou criar órgãos e serviços, tendo em vista obter a melhor fórmula para a administração dos problemas de tráfego aéreo.



N. 3, DE 31 DE MARÇO DE 1946

317

A Comissão tem plena liberdade para orientar seus estudos da maneira mais conveniente, devendo, no prazo de trinta dias, apresentar o seu Relatório devidamente justificado. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

AVISO N.º 23 — DE 18 DE MARÇO DE 1946

*Atribuições do Comandante da 3.ª Zona Aérea*

Ao Senhor Chefe do Estado Maior da Aeronáutica:

Declaro a V. Excia. que, por conveniência do serviço, o comandante da 3.ª Zona Aérea terá, a partir desta data, as atribuições de Comandante de Guarnição sobre todas as Unidades e Estabelecimentos da F.A.B., inclusive os de Ensino sediados no Distrito Federal. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.

AVISO N.º 24 — DE 19 DE MARÇO DE 1946

*Trânsito de papéis neste Ministério — Dispõe sobre*

Considerando a conveniência de uma melhor orientação no trânsito de papéis neste Ministério, determino, para os devidos fins, que todo e qualquer expediente relativo a — Pessoal — a mim dirigido, o seja feito através à Diretoria do Pessoal, à qual deverá, inicialmente, estudar o assunto e sobre ele informar e opinar, para posterior encaminhamento ao meu Gabinete.

No caso de envolver matéria atinente à Diretoria de Intendência, deverá também transitar pela mesma Diretoria, para os devidos esclarecimentos e sugestões, antes de sua remessa ao Gabinete.

Da mesma forma e de um modo geral o expediente deverá transitar preliminarmente pelos órgãos da administração aos quais interessar possa, antes do final encaminhamento à minha apreciação.

Dou também por bem recomendado que a informação da última autoridade a falar no expediente, ao encaminhá-lo ao Gabinete, o faça acompanhar de uma cópia dessa informação, lavrada em papel branco de cópia. Essa última informação deverá conter uma súmula do processo ou expediente e a sugestão final da autoridade informante. — Major-Brigadeiro-do-Ar, *Armando F. Trompowsky de Almeida*.



família, quando a licença não exceder de 180 dias, contados por decênio, nem pelas faltas justificadas;

c) entendem-se por faltas justificadas os dias em que o militar estiver afastado do serviço em virtude de férias, doença, nojo, júri, acidente de serviço, moléstia profissional, missão de estudo no estrangeiro e dispensa do serviço;

d) não serão computados, como tempo de efetivo serviço, os períodos em que estiver afastado de suas atividades:

— para aperfeiçoamento técnico ou realização de estudos no país ou no estrangeiro por conta própria;

— para tratar de interesses particulares ou dedicar-se a trabalho de indústria particular;

— para exercer atividades técnicas na Aviação Civil, observado o disposto no § 2.º do art. 86 do Estatuto dos Militares;

— para cumprimento de sentença judiciária ou prisão disciplinar sem fazer serviço.

e) a contagem do tempo de efetivo serviço será feita em número de dias.

7. Deferido o requerimento, a autoridade fará publicar em seu Boletim e o requerimento aguardará a publicação em Boletim de sua Unidade a data em que deverá entrar em gozo a licença requerida.

8. Os Comandantes de Unidades e estabelecimentos, atendendo os interesses do serviço, deverão organizar um plano de períodos de licença para os militares que tiverem seus requerimentos deferidos, submetendo-os à aprovação das autoridades mencionadas nas letras b, c e d do item 4. Na organização desse plano, a ordem preferencial para início da licença obedecerá ao critério de maior tempo de efetivo serviço.

9. Se, depois de concedida a licença, deixar o militar, por qualquer circunstância, inclusive por motivo de doença, de entrar em seu gozo na época em que lhe foi fixada, considerará-se revogado o despacho de concessão, devendo o Comandante da Unidade, Chefe ou Diretor fazer a respectiva declaração em Boletim, para que conste dos assentamentos do interessado.

10. A licença especial, constituindo um prêmio, não prejudica o direito ao gozo das férias anuais, desde que a sua duração não exceda de seis meses e que no período restado tenha estado o militar no exercício efetivo de suas funções.

11. A licença para tratamento de saúde própria ou de pessoa da família, gozada com ou sem vencimentos integrais, se tiver duração superior a seis meses, interrompe, para fins de concessão de licença especial, o decênio em curso, mas não invalida o direito adquirido pelo militar por decênios já decorridos.

12. Não haverá interrupção do decênio, se a licença concedida, qualquer que seja a sua duração, for consequente de ferimento recebido em combate ou na manutenção da ordem pública, moléstia adquirida em campanha, acidente ocorrido em serviço ou moléstia que deste haja decorrido.

13. Nos termos do art. 5.º da Lei n.º 263, de 24 de maio de 1948, as substituições decorrentes da concessão de licença especial não darão direito a quaisquer vantagens pecuniárias.

14. Os Comandantes de Unidades e Diretores de Estabelecimentos deverão enviar ao Diretor Geral do Pessoal, por intermédio das autoridades de escalão superior, a relação dos militares que obtiverem licença especial, declarando a duração da mesma, data de início e local escolhido para gozá-la.

15. A licença especial só poderá ser interrompida em caso de mobilização geral das Forças Armadas, quando o militar deverá apresentar-se imediatamente à sua Unidade.

16. No corrente ano, os militares com direito a licença especial poderão apresentar seus requerimentos até o dia 31 de maio, em caráter excepcional. Armando F. Trompowsky de Almeida, Tenente-Brigadeiro-do-Ar.

(D. O. de 30-4-1949).

#### PORTARIA N.º 83 — DE 19 DE ABRIL DE 1949

De nova organização, em caráter provisório, do ensino nos Cursos que funcionarão na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos.

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, atendendo às sugestões apresentadas pelo Diretor Geral do Ensino,

Resolve aprovar, em caráter provisório, a seguinte organização para o ensino na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos:

1. Funcionário na Escola de Aeronáutica, no Campo de Afonso, dois cursos:

- a) para Aviadores;
- b) para Intendentes.

2. O ensino, nos cursos referidos no item anterior, compreenderá:

- a) ensino fundamental;
- b) ensino especializado;
- c) instrução de voo;
- d) instrução militar.

3. Esse ensino visa ministrar aos cadetes:

- a) cultura fundamental, científica e geral, que lhes forneça conhecimentos intelectuais de nível superior;
- b) conhecimentos especializados, necessários a habilitá-los ao perfeito desempenho de sua missão, no futuro, como oficiais da FAB;
- c) instrução de voo, destinada à seleção e ao preparo de pilotos militares, fornecendo-lhes conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis a um Oficial-Aviador;
- d) instrução militar, visando prepará-los física, militar e moralmente, para o oficialato da Aeronáutica.

4. Os cursos de que trata o item 1 serão constituídos de disciplinas enumeradas nos quadros adiante:

1º ANO

AVIADORES	INTENDENTES
Fundamental:	Fundamental:
A — Língua Portuguesa	A — Língua Portuguesa
B — Física	B — Física
C — Geometria descritiva	C — Direito Público e Constitucional
D — 1.º período: Geometria Analítica	D — 1.º período: Geometria Analítica
2.º período: Cálculo Diferencial e Integral.	2.º período: Cálculo Diferencial e Integral.

ESPECIALIZADO

- A — Aeronáutica (Aviões, hélices, instrumentos de aviação, motores)
- B — Rádio (Teoria e Manipulação)
- C — Tecnologia aeronáutica
- D — Navegação estimada.

Wei:  
Escrição primário.

INSTRUÇÃO MILITAR

- A — Armaamento e tiro
- B — Educação Física
- C — Educação moral e instrução geral
- D — Higiene militar e socorro
- E — Aplicação dos regulamentos militares
- F — Direção de viaturas. Panes principais.

CULTURA GERAL

Conferências sobre assuntos de cultura geral, inclusive sociologia, filosofia e psicologia.

ESPECIALIZADO

- A — Contabilidade
- B — Mecanografia
- C — Organização e Administração Pública
- D — Suplemento de Transportes
- E — Noções sobre tecnologia aeronáutica.

INSTRUÇÃO MILITAR

- A — Armaamento e tiro
- B — Educação Física
- C — Educação moral e instrução geral
- D — Higiene militar e socorro
- E — Aplicação dos regulamentos militares
- F — Direção de viaturas. Panes principais.

CULTURA GERAL

Conferências sobre assuntos de cultura geral, inclusive sociologia, filosofia e psicologia.

2º ANO

AVIADORES	INTENDENTES
Fundamental:	Fundamental:
A — Língua Portuguesa	A — Língua Portuguesa
B — Direito Público e Constitucional	B — Direito Civil, Comercial e Administrativo
C — Química	C — Química
D — Mecânica	D — Economia Política
E — Eletricidade	E — Geografia Econômica
F — Desenho.	F — Desenho.

<p><b>ESPECIALIZADO</b></p> <p>A — Aerodinâmica e Teoria do avião</p> <p>B — Teoria do motor</p> <p>C — Higiene e Patologia do avião</p> <p>D — Rádio (teoria e aplicação à navegação aérea).</p> <p>Vão:</p> <p>Estágio Básico e vôo por instrumentos.</p> <p><b>INSTRUÇÃO MILITAR</b></p> <p>A — Educação Física</p> <p>B — Educação moral e instrução geral</p> <p>C — Topografia</p> <p>D — Exercícios e combates de infantaria (RECI)</p> <p>E — Aplicação dos regulamentos administrativos</p> <p>F — Visita a corpos de tropa.</p> <p><b>CULTURA GERAL</b></p> <p>Conferências sobre assuntos de cultura geral.</p> <p><b>AVIADORES</b></p> <p>Fundamental:</p> <p>A — Língua Portuguesa</p> <p>B — Balística</p> <p>C — Inglês</p> <p>D — 1.º período: Direito Internacional e Aeronáutico 2.º período: Direito Penal e Processual Militar</p>	<p><b>ESPECIALIZADO</b></p> <p>A — Administração Econômica e Aeronáutica</p> <p>B — Contabilidade</p> <p>C — Micrografia</p> <p>D — Estatística</p> <p>E — Ciências das Finanças.</p> <p><b>INSTRUÇÃO MILITAR</b></p> <p>A — Educação Física</p> <p>B — Educação moral e instrução geral</p> <p>C — Topografia</p> <p>D — Excitação militar</p> <p>E — Aplicação dos regulamentos administrativos</p> <p>F — Estágio na Tesouraria.</p> <p><b>CULTURA GERAL</b></p> <p>Conferências sobre assuntos de cultura geral.</p> <p><b>INSTRUMENTE</b></p> <p>Fundamental:</p> <p>A — Língua Portuguesa</p> <p>B — Aplicação de Física e Matemática</p> <p>C — Inglês</p> <p>D — 1.º período: Direito Constitucional e Aeronáutico 2.º período: Direito Penal</p>
--	---

<p><b>ESPECIALIZADO</b></p> <p>F — Navegação astronômica precedida de Trigonometria esférica.</p> <p><b>ESPECIALIZADO</b></p> <p>A — Arranjo de aviação, tiro e bombardeio</p> <p>B — Informação fotográfica</p> <p>C — Noções de metalurgia</p> <p>D — Meteorologia</p> <p>E — Manutenção de aviões e motores.</p> <p>Vão:</p> <p>Estágio avançado e vôo por instrumentos</p> <p><b>INSTRUÇÃO MILITAR</b></p> <p>A — Educação Física</p> <p>B — Defesa anti-aérea</p> <p>C — Organização e emprego das Forças Militares</p> <p>1.º período: Forças Aéreas</p> <p>2.º período: Forças Terrestres e Navais</p> <p>D — Aplicação dos regulamentos militares e administrativos (estágios e manobras)</p> <p>E — Visita a uma Base Aérea operacional.</p> <p><b>CULTURA GERAL</b></p> <p>Conferências sobre assuntos de cultura geral.</p>	<p>Processual Militar.</p> <p><b>ESPECIALIZADO</b></p> <p>A — Estatística</p> <p>B — Subsistência e Reembolsável</p> <p>C — Material de intendência</p> <p>D — Transportes (Técnica, emprego e escrituração).</p> <p><b>INSTRUÇÃO MILITAR</b></p> <p>A — Educação Física</p> <p>B — Tiro</p> <p>C — Organização da Aeronáutica e Emprego do Serviço de Intendência em campanha</p> <p>D — Aplicação dos regulamentos militares e administrativos (estágios e manobras)</p> <p>E — Estágio na Subsistência e Reembolsável.</p> <p><b>CULTURA GERAL</b></p> <p>Conferências sobre assuntos de cultura geral.</p>
--	--

3. A presente organização entrará em vigor no corrente ano para os cadetes matriculados no 1.º Ano Superior. Os cadetes matriculados no 3.º ano, terminarão o curso de acordo com a Portaria n.º 121, de 25 de março de 1946, e os matriculados no 2.º ano, terminá-lo-ão de acordo com a Portaria n.º 51, de 6 de março de 1948, feitas as necessárias adaptações. Armando F. Trepowsky de Almeida, Tenente-Brigadeiro-do-Ar. (D. O. de 23-4-949).

PORTARIA N.º 53-G.º — DE 3 DE MARÇO DE 1949 (\*)

Dispõe sobre o Aeródromo de Caravelas

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica,

Considerando as razões apresentadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica,

Resolve, no interesse do serviço transferir para a Jurisdição da 2.ª Zona Aérea o Aeródromo da cidade de Caravelas, no Estado da Bahia, ficando a sua guarda e conservação sob a ação administrativa do Comando da Base Aérea de Salvador, — Armando F. Trompowsky de Almeida, Tenente-Brigadeiro do Ar.

(D. O. de 5-3-1949).

(\*) Republicada por inserção no Bol. n.º 3-M. Aer., pag. 11.

AVISO N.º 16-GM — DE 31 DE MARÇO DE 1949

Torna extensiva ao pessoal que serve nos Aeroclubes a Serviço de Identificação da Aeronáutica

O Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, atendendo aos termos do parecer do Serviço de Identificação da Aeronáutica no processo GM-1.834-49, e de acordo com o estabelecido o art. 46 do Regulamento do Serviço de Identificação da Aeronáutica, aprovado pelo Decreto n.º 20.499, de 24 de janeiro de 1946, resolve:

a) tornar extensiva, a partir desta data, ao pessoal que serve nos Aeroclubes do País a identificação de que trata o art. 1.º do Regulamento do Serviço de Identificação da Aeronáutica, aprovado pelo Decreto n.º 20.499, de 24 de janeiro de 1946; e

b) que a expedição do cartão de identidade para funcionários de Aeroclubes deverá ser requerida diretamente ao Comando do Serviço de Identificação da Aeronáutica, devendo, entretanto, o requerimento ser encaminhado ao aludido Serviço, intermédio do presidente do Aeroclubes. — Armando F. Trompowsky de Almeida, Tenente-Brigadeiro do Ar.

(D. O. de 5-4-1949).

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Directorio de Intendência — Subdirectorio de Provisões de Intendência

Tabela dos valores das rações para o 1.º trimestre de 1949

UNIDADES	REDUZIDAS				Mensalidade (R\$ 23) (19%)
	Posição alçada (15%)	Alçada (50%)	Jantar (25%)	Complementar (10%)	
Completar					

## ANEXO VIII



**O Futuro da Força Aérea Brasileira  
Depende de Você**



*NÓS TRÊS*

## MANUAL ENDOUTRINAMENTO

### PREFÁCIO

- Jovem Oficial, o simples fato de estar esta obra em suas mãos, significa que suas responsabilidades são bem grandes, ligadas à Formação do Pessoal da nossa Força Aérea, e que existe no seu íntimo um desejo forte de ajudá-la no seu aperfeiçoamento.

1 - Os assuntos aqui contidos foram cuidadosamente selecionados de revistas, livros ou desenvolvidos por elementos altamente qualificados.

2 - Servirão a todo Oficial de Esquadilha, apenas como fonte de consulta e estudo, para o desenvolvimento e preparo das aulas de endoutrinamento.

4: - Os assuntos são independentes, mas foram colocados em seqüência, segundo a importância de que se revestem, em relação aos cadetes do 1.º, 2.º, 3.º e 4.º anos.

5 - Assuntos existem que poderão ficar ultrapassados no conteúdo, com o correr do tempo, mas serão conservados pelo seu valor passado, ou substituídos por outros mais importantes por este Departamento de Ensino.

6 - Utilize este manual; procure seguir os assuntos, na ordem em que estão colocados; mande-nos um comentário por escrito, qualquer que seja, junto com suas novas idéias e sugestões.

7 - Oportunamente, enviaremos novas publicações, que poderão muito facilmente ser inseridas neste manual.

8 - Este manual não deverá ser distribuído a cadete; é para uso exclusivo do Oficial, no preparo de aulas ou palestras de ENDOUTRINAMENTO.

9 - Lembre-se, ao preparar as palestras, do seu tempo de aluno ou cadete, de como você gostaria de ouvir o Oficial da Esquadilha e de que assuntos seriam bem recebidos.

10 - Prepare a palestra; não use o improviso; substitua-o pelas técnicas da comunicação oral e ajudas de instrução. Faça pesquisa, visite a biblioteca, pois o tema desenvolvido neste manual deverá servir apenas como ponto de apoio.

11 - Aproveite esta oportunidade, para desinibir-se e acostumar-se ao público, falando fluentemente e em bom tom, pois são momentos que devem ser aproveitados ao máximo para passar à frente a experiência adquirida e colher o fruto.

12 - O aluno ou cadete é homem em formação - NAO SE ESQUEÇA DISSO - trate-o como ele merece, isto é, como aluno ou cadete, indivíduo cujas responsabilidades estão acima da média, mas ainda em Fase de Formação e Seleção.

13 - É necessário dar-lhes trabalhos com responsabilidade; mas, como ainda trilham os Caminhos da Formação, preciso se faz constantemente mostrar-lhes e corrigir-lhes os erros e falhas, moldando-lhes os procedimentos e criando ao mesmo tempo hábitos sadios da vida militar e reflexos necessários à vida profissional.

14 - A criação dos hábitos, reflexos e adaptação à vida profissional, particularmente à do Aviador Militar, requer esforços e sacrifícios bastante



grandes; nem todos o conseguirão.

15 - Não se esqueça: os pequenos problemas que não forem resolvidos durante a formação, serão multiplicados no futuro com prejuízos elevados para o Brasil. Resolva-os já - deixe o coração de lado e pense mais no Futuro da nossa Força Aérea.

16 - Não se esqueça de que os seus comandados são os reflexos dos seus Oficiais; observe, compare e, sobretudo, PADRONIZE OS PROCEDIMENTOS DE TODOS OS OFICIAIS DAESQUADRILHA.

17 - Nenhum Oficial pode deixar de advertir o cadete que estiver transgredindo qualquer dispositivo regulamentar, mas para isto é necessário que o exemplo preceda sempre a advertência.

18 - Os detalhes são importantes, e a experiência mostra que o conjunto dêles é que forma uma tropa disciplinada e de elite.

19 - Não fôssem êsses detalhes, a diferença entre o militar e o civil seria nenhuma, porque o somatório dêles comp:eta o militar de elite.

20 - Os pontos mínimos, mas de importância máxima e de ocorrência comum que não devem ser descuidados, po; terem influência bastante grande na disciplina e apresentação são: -

a) O corte de cabelo deve ser único e o usado tradicionalmente por tôdas as Escolas Militares.

b) O uniforme limpo, passado, insígnias do ano que estiver cursando o cadete.

c) Sapato engraxado.

d) A utilização da cobertura tem sido pouco observada. Nenhum dispositivo regulamentar permite ao militar andar descoberto quando acompanhado de senhoras e senhoritas, nem muito menos simular não ver o superior, ao passar por ele.

e) O cumprimento ao superior, em hipótese alguma, pode ser dispensado, porque realça a educação militar e sempre impressiona bem.

f) Levantar-se na presença do superior.

g) Atitude militar, ao se dirigir ao superior; o comum é a excessiva gesticulação, em vez da postura correta.

h) O comando de sentido, no alojamento ou sala de aula, quando entrar um superior.

i) Atitude de respeito em qualquer situação quando na presença de um superior. Atraso ou falta à formatura ou instrução programada. Não cumprimento de quaisquer normas e instruções vigentes.

Comportamento pessoal inadequado. Proibição do fumo no alojamento

n) o toque de reunir deverá sempre ser atendido em acelerado.

o) Quando em forma, a obediência aos comandos deverá ser absoluta. Posição de descansar não é "à vontade".

p) Todos os deslocamentos devem ser feitos em passo ordinário.

q) Durante os primeiros 2 (dois) meses das novas Turmas chegadas aos Afonsos, é recomendável se desloquem os cadetes, mesmo isolados, em passo ordinário, fora do recinto do C.C.Aer.

21 - Certa vez, um Professor de Faculdade, lecionando nesta Escola, desejou saber



como conseguimos o respeito aos mestres, a consideração aos colegas, a disciplina e obediência aos mais antigos. Explicou-se-lhe que os consideramos homens, na verdadeira acepção da palavra, mas homens em Formação, cursando uma Escola Militar de seleção, e que lhes ministrávamos nas 24 horas de cada dia, através de um sadio endoutrinamento cívico militar, os conhecimentos necessários à ultrapassagem dos obstáculos acaso encontrados durante o curso de Formação, e os previstos na sua vida profissional.

22 - A compreensão, assimilação e cumprimento de todas as normas, a observação, a eterna vigilância e a bem desenvolvida apuração de valores, era critério que impedia a passagem dos elementos inadaptados ou inferiores aos padrões exigidos por uma elite militar.

23 - Cumpra sua missão o melhor possível; evite punir sempre que o bom senso o aconselhar, mas não deixe de fazê-lo por causa apenas do coração.

24 - Não deixe transparecer aos subordinados suas preocupações pessoais.

25 - Não teça comentários desastrosos sobre a vida de outro oficial máxime na presença de subordinados.

26 - Não inicie nem permita discussões políticas em presença de subordinados. 27 - Evite demonstrar afeição a subordinado, abraçando-o com insistência.

28 - Nunca deixe de exigir do subordinado aquilo que é seu, por direito regulamentar.

29 - NÃO PERMITA QUE PROBLEMAS ENTRE OS OFICIAIS, MESMO OS RELATIVOS A FÔRÇA AÉREA, ULTRAPASSEM OS LIMITES DO SEU CÍRCULO NATURAL.

30 - Nunca deixe de cumprir seu dever, porque, no momento, ele é o mais importante da Fôrça Aérea, e este manual visa a ajudá-la no seu exato cumprimento.

- BOA SORTE -



31 - Para que a - BOA SORTE - desejada, tenha valor total e possa realmente ajudá-lo no contacto diário com os seus cadetes, importante se faz que as normas seguintes sejam observadas e atendidas, a fim de que a apresentação dos assuntos de - ENDOUTRINAMENTO - possam atingir os objetivos. 32 - POR QUE ENSINAR ?

Satisfação - Uma das maiores recompensas para o Oficial Instrutor é ver os cadetes, nos quais estimulou a criação de hábitos novos e reflexos necessários à vida do militar de elite, progredirem na carreira escolhida, como oficiais de escol. Conduzir a juventude, educando, orientando e estimulando, da vida civil para a vida militar, preparando o caminho árduo para o oficialato. Desenvolvendo no cadete suas habilidades e seu Intelecto é prestar um real serviço à Pátria. Ensinar com consciência e dedicação é servir desinteressadamente à humanidade, sem pensar em honorários, vantagens ou lucros monetários imediatos.

### 33 - O QUE É NECESSARIO A UM OFICIAL INSTRUTOR?

a) Personalidade - Personalidade é a "chama interior" que caracteriza o bom oficial instrutor. Manifesta-se geralmente através do entusiasmo, tato, confiança e interêsse pelo ensino. A personalidade de um bom instrutor se revela através de uma atitude amistosa, uma aparência simpática e uma voz agradável.

b) Conhecimento do assunto -- Para um bom instrutor, o conhecimento sólido e a experiência profunda no seu setor têm valor inestimável. Aprofunde cada vez mais seus conhecimentos, mostre entusiasmo; mantenha-se a par dos progressos recentes e procure tornar as aulas e experiências cada vez mais interessantes. Só assim poderá tornar-se cada vez mais eficiente.

c) Jeito para ensinar - O jeito para ensinar, em geral, só pode ser julgado pelos resultados obtidos. Para ser bom instrutor, não basta conhecer o assunto; é preciso saber transmiti-la. Isto exige, além de habilidade, o cuidadoso planejamento de aulas. O instrutor bem treinado não perde tempo. Suas perguntas são diretas e incisivas. Suas ferramentas, equipamentos e referências estão sempre à mão.

### d) 34 - DANDO A PARTIDA, PARA O CUMPRIMENTO PERFEITO DA MISSÃO DO INSTRUTOR.

a) Chegue à hora - Esteja na sala de aula ou local de treinamento, pelo menos quinze minutos antes da primeira aula. Começando na hora certa, você subirá no conceito dos cadetes e eles se interessarão mais pela sua matéria. Chegando antes da hora, você terá tempo para uma

verificação final dos materiais necessários à aula e um ligeiro relaxamento físico e preparação

psicológica para a situação seguinte.

b) Organização de aula - .A organização de aula é fator importante. Verifique até que ponto os cadetes estão preparados. .Faça o plano de aula de acordo

com a capacidade deles. Formule projetos capazes de interessar a todos. Faça um esboço de suas aulas e utilize a Seção de Apoio à Instrução. Quando for possível, reserve algum tempo para discussão de idéias novas, solução de problemas, participação dos cadetes e avaliação individual.

- c) Execute seu plano - Mantenha as aulas de acordo com seu plano. Faça um "cronograma" de seu curso e consulte-o toda vez que entrar em assunto novo. Tenha cuidado com as digressões; mantenha a discussão dentro dos limites do plano. Lembre-se de reservar algum tempo para expor idéias novas, escrever, falar e escutar. Estas são formas de comunicação indispensáveis a qualquer indivíduo; também ajudam a suplementar outras habilidades e conhecimentos adquiridos.

- d) Conheça seus cadetes - Interesse-se pessoalmente pelos seus cadetes e mostre a cada um (diplomaticamente) que está interessado nele e em seus problemas. Procure descobrir o preparo, os objetivos, as necessidades e interesses de cada um,

e procure ajudá-lo no que for possível. O contato pessoal, às vezes, constitui excelente complemento para o ensino, permitindo discussão mais livre dos assuntos e melhor conhecimento individual.

### 35 - TIPOS DE INSTRUTOR -

- a) O orador - Fala alto e se estende exageradamente sobre qualquer ponto da matéria. Geralmente não planeja as aulas, afirmando que isso é apenas para os bitolados. Muitas vezes não percebe que um

aluno está roncando ou que a turma está contando piadas. Gosta tanto do som da própria voz, que muitas vezes se esquece dos objetivos da aula durante sua representação e os períodos de maior aproveitamento para a turma são os dos seus freqüentes ataques de laringite, quando então os cadetes são obrigados a aprender sozinhos, trocando idéias entre si.

- b) O comodista - Gosta de duas coisas na vida: ensinar e ficar sentado. 11] capaz de ensinar qualquer assunto sem se levantar da cadeira. Os estudantes formam fila em frente à mesa, para lhe mostrar seus problemas, suas dúvidas. Só se levanta quando a campanha toca, e muitas vezes é o primeiro a sair da sala.

- c) O pensador - Pode ser de dois tipos:

O tipo distraído, ou preocupado, que nem sempre ouve as perguntas dos cadetes e muitas vezes se sai com resposta que não tem nada a ver com o assunto

o "grande pensador" ou tipo inacessível. O estudante muitas vezes deixa de fazer uma pergunta para não interromper os pensamentos do "gênio". .!

- d) O exibicionista - Está sempre pronto para uma boa gargalhada. Perde o respeito dos cadetes na proporção da sua capacidade de se exibir. Geralmente conhece bem o assunto, mas aborda-o de forma grosseira e tem um falso senso de valores. Seus atos podem muitas vezes ser mal

interpretados pelos cadetes", causando-lhes, um sentimento de inferioridade, de insegurança e perda de interesse pelo assunto. Um instrutor desse tipo pode gerar grandes tensões em sua classe.

e) O falso - Fala com 'autoridade, até que uma pergunta ou discussão ultrapasse seus limitados conhecimentos. Então, começa a queixar-se da qualidade do equipamento ou das más condições da sala. Em geral, é fácil descobrir este tipo e eliminá-lo ou corrigi-la....

f)., Instrutor de verdade - :G: simpático, progressista, entusiasta, conhece bem o assunto, tem um plano e se mantém fiél a êle. Sabe como expor o assunto, de modo simples e interessante, permite que os cadetes façam perguntas e exponham suas idéias. Tem confiança em sua capacidade profissional, na habilidade para transmitir conhecimentos, e não tem vergonha de dizer: "Não sei, mas vamos procurar juntos a solução"

### **INSTRUTOR DEVE SER-**

Um bom ouvinte - O bom instrutor deve saber escutar e fazer o cadete sentir que êle está sinceramente interessado no problema. Deve encorajá-los a falar. Deve ser paciente, simpático e compreensivo. Saber ouvir é uma habilidade que requer prática. É possível aprender muita coisa a respeito de um assunto ou pessoa, simplesmente por escutar com atenção.

Um bom vendedor - Muitas idéias novas, normas e regulamentos têm que ser "vendidos". O instrutor, através dos seus contatos pessoais com os cadetes, pode ser o melhor vendedor do mundo. É preciso, entretanto, que conheça a "mercadoria", convença o "freguês" e finalmente faça a "venda", Um bom instrutor, como o bom vendedor, sempre tem "olho clínico". Nunca tenta empurrar uma "mercadoria" que esteja além das possibilidades do "freguês".

Um bom conselheiro - Problemas de relações humanas, trocas de idéias, missões especiais, programas de visitas são apenas alguns dos problemas de aconselhamento com que se defronta um instrutor. Um bom instrutor está capacitado para enfrentar êsses problemas e prestar valiosos serviços aos cadetes. Em todos os assuntos relacionados com o curso, ou mesmo em problemas pessoais, os cadetes devem sentir-se à vontade para conversar com o instrutor.

Um sujeito progressista - O ensino é o campo de trabalho que oferece maior área de ação para o pensamento criador. Todo dia, em cada aula, a cada instante o cadete oferece novo desafio para o instrutor progressista. Mantenha-se atento e procure adotar novas idéias, novos métodos, novos problemas, novas missões e novas experiências, sempre que possível. Evite cair na rotina. Nunca se dê por satisfeito com suas aulas; examine criticamente seu trabalho e novas idéias surgirão espontaneamente.

### **COMO ENSINAR-**

a) Falando - Diga aos cadetes o que vão fazer, como vão fazer e por que vão fazê-la.

Use uma linguagem simples e natural. Fale devagar. Procure destacar os pontos importantes. Verifique, através de perguntas, se está sendo bem compreendido. Confronte o resultado da aula com os objetivos relacionados em seu plano geral.

b) ,Mostrando - Mostre aos cadetes o método mais simples, mais fácil, mais curto e mais eficiente. A memória visual é mais eficiente que a auditiva. Detenha-se nos pormenores. Destaque os pontos mais importantes. Encoraje-os a fazerem perguntas. Utilize equipamento de áudio-visual, da Seção de Apoio à Instrução.

c). Fazendo'-:''' Deixe os cadetes fazerem o que você já lhes ensinou e mostrou. É uma das formas mais eficientes de aprender. Ponha à sua disposição os equipamentos e ferramentas necessários.

Lembre-se de que são "material de ensino" e não "peças , de museu". Observe de perto e corrija os erros com calma, paciência e atenção. Encoraje-os e dê-lhes mais trabalho. .

d) Verificando - Você não pode ter certeza de que ensinou bem, até dispor de provas concretas de que os cadetes aprenderam. 'Procure desenvolver a confiança de seus cadetes e fazer com que eles trabalhem com correção e segurança. Mantenha um registro do progresso de todos eles. Os testes bem planejados ajudam o instrutor ,a conhecer melhor a turma, e servem de motivação e desafio para os cadetes.

### 37 - COMO APROVEITAR O TEMPO -

a) O tempo é seu - Não tive tempo... começou um deles.

- Você teve todo o tempo que havia. . . , respondeu o velho sábio.

Ninguém lhe pode dizer como usar o seu tempo. Isso é problema seu. Entretanto podemos dar-lhe alguns conselhos que se revelaram úteis para outros instrutores como você. Cada um de nós dispõe de 1440 minutos por dia e de 168 horas por semana. Como é que você está usando sua quota? O tempo tem duas dimensões: horas e energia. Se usamos uma delas com propriedade, aumentamos o valor da outra.

b) 'Inimigos do tempo - ADIAMENTOS - Formulamos Um ótimo plano, mas esperamos até o DIA SEGUINTE para começar a executá-lo. Em ,geral, a causa disso é a indecisão. Marque uma hora certa para começar uma tarefa, e procure ser mais decidido.

DESCULPAS - Explique-se menos e trabalhe mais.

c) c) Arrependimentos . - Muitas pessoas gastam mais tempo arrependendo-se de não ter feito alguma coisa, do que levariam para fazê-la. Cada dia é um novo dia. Procure evitar os erros antigos, e mãos à obra.

d) Falta de organização - A falta de organização muitas vezes faz a pessoa passar de uma coisa a outra, sem nunca terminar nada. Seja organizado, mantenha os seus

apontamentos e arquivos em ordem e sempre planeje antes de executar

e) Como economizar tempo - Você pode COMPRAR tempo usando telefones, cartas, produtos instantâneos, pratos feitos, copiadoras, gravadores de fita, etc. Você pode GANHAR tempo planejando seu trabalho, descobrindo métodos melhores e mais eficientes. Quando estiver esperando alguém, aproveite para pensar em seu trabalho; esteja sempre planejando, revendo e tomando notas. Pergunte a você mesmo: "O que estou fazendo é realmente necessário?" ou "Estou caindo na rotina?". Você pode GUARDAR tempo. Desde a primeira infância; todo o processo de educação é um processo de guardar tempo. Esses valiosos "pacotes" de tempo estão esperando, muito bem embrulhadinhos, nas gavetas do seu depósito cerebral. Quando precisar deles, abra-os. Os arquivos de referências também são um meio de guardar e poupar tempo. Faça duas coisas ao mesmo tempo; toda gente usa a cabeça e as mãos ao mesmo tempo, muitas vezes para coisas diferentes. Andar e pensar também constituem uma boa combinação. Qualquer tarefa de rotina permite que o cérebro se ocupe em pensar e planejar.

f) Sugestões oportunas - Olhar a toda hora para o relógio é excelente hábito, se utilizado para a boa causa de poupar e usar o tempo. Ajudará você a começar a aula na hora e terminar à hora, e também a controlar os intervalos. Esteja preparado; tenha um plano execute-o; use cópias mimeografadas em vez de escrever tudo no quadro-negro; prepare os filmes e transparências antes da aula; depois

exibi-los, deixe para arrumá-los depois da aula. Chegue cedo (pelo menos 15 minutos antes da hora da

- aula) ; peça aos cadetes para ajudá-lo sempre que possível. Faça uma revisão mental durante as provas ou aulas de laboratório: "Que posso fazer para melhorar minhas aulas.?"

### 38 - PLANEJAMENTO DA AULA -

a) Método e assunto - Um bom instrutor sabe que o método de ensino e o assunto a ser ensinado são inseparáveis. Em outras palavras, o instrutor não pode < considerar, separadamente, o que vai ensinar e como vai ensiná-lo. Se um instrutor não consegue obter bom aproveitamento dos cadetes, isto se deve provavelmente ao fato de que o instrutor não está expondo-o corretamente o assunto, falta motivação ou é preciso usar nova técnica ou idéia para dinamizar a aula. Tente adaptar seus métodos ao assunto a ser ensinado. Um bom instrutor deve ser versátil. Quem planeja melhor, ensina melhor Um instrutor experiente nunca comete o erro de entrar em uma sala de aula "sem a menor idéia" do que vai fazer nesse dia. O grau de planejamento depende da experiência do instrutor. Os instrutores principiantes devem fazer planos completos e pormenorizados. Devem estabelecer claramente os objetivos, planejar a motivação, fazer uma lista do material necessário, prever o grau de participação dos alunos, escrever as palavras novas no quadro, reservar tempo para fazer um resumo, dar o dever para a próxima aula (quando for o caso) e fazer algumas perguntas aos cadetes para ver se a aula ficou bem compreendida. Os instrutores experientes podem muitas vezes omitir alguns pormenores

### 39 – O INSTRUTOR EM AÇÃO

- a) Contando - Apresentação de fatos, idéias e problemas através da palavra falada, escrita ou impressa.
- b) Exposição - Explicações Verbais claras e concisas são de valor inestimável. Figuras, filmes, gravações em fita, rádio, televisão e relatórios orais dos cadetes são meios excelentes de complementar a explicação.
- c) Discussão ~ 'Você faz :pergunta e os cadetes manifestam suas idéias, opiniões ,e conhecimentos e fazem novas perguntas.'Deixe haver um livre intercâmbio de idéias e pensamentos. Grave mentalmente, ou em fita, a discussão e não se esqueça de fazer um resumo do assunto ao final da aula.
- d) Conferência - Prepare todo o material necessário - mesas, cadeiras, quadro-negro, papel, lápis e cópias de relatórios. Faça o grupo sentir-se à vontade. Explique o objetivo da reunião. Apresente o problema. Procure obter a participação de todos.

Faça :perguntas e mantenha os comentários no terreno impessoal. Siga um' roteiro. Mantenha a discussão viva. Examine as conclusões.



e) **Uso de material impresso** - O material impresso, usado no ensino, pode ser de vários tipos: planos de trabalho, dados técnicos, boletins de informação, listas de problemas, plantas, livros-texto ou de referência, cadernos de notas ou pesquisas bibliográficas. O uso de material impresso exige um planejamento cuidadoso para evitar perda de tempo.

f) **Mostrando** - Apresentação de informações visuais.

g) **Ilustração** - Use diagramas e gráficos à vontade. Desenhos no papel ou 110 quadro-negro, plantas e projeções. Filmes (mudos, ou sonoros), transparências e modelos aumentam o interesse de qualquer lição.

#### 40 - TENTE SER MAIS QUE UM INSTRUTOR -

a) **Como instrutor** - Você tem muitas responsabilidades, inclusive a iniciação e instrução básica dos novos cadetes, o aperfeiçoamento constante dos antigos e o aproveitamento da potencialidade dos mais bem dotados. O bom instrutor deve ser progressista, entusiasta e versátil.

b) **Como gerente de produção** - Você é responsável pela "produção" de indivíduos úteis à sociedade. Usando eficientemente o tempo dos cadetes, fazendo-os progredir cada vez mais, conseguirá que o "produto" da sua "fábrica" seja um orgulho para a Academia e um bem para a comunidade. Sua capacidade, como instrutor, muitas vezes se reflete na eficiência de sua oficina ou sala de aula. Como Diplomata - 'Você deve ouvir as queixas dos alunos e as críticas dos superiores,' com a mesma calma e compreensão. Como elemento de ligação, tem a responsabilidade de manter a harmonia e o respeito entre a administração e os cadetes, e entre os instrutores do seu departamento.

#### PERGUNTAS -

41 - Se a resposta fosse NÃO, este capítulo não teria razão de ser. Assim, a resposta é um SIM que não admite discussão. Boas perguntas são uma das principais ferramentas do instrutor experiente. É preciso ensinar e encorajar os cadetes a fazer perguntas. Tinham essa capacidade quando eram pequenos, mas a perderam. Nós, instrutores, estamos muito ocupados fornecendo-lhes as respostas. Não diga ao cadete o que ele deve ou pode perguntar. Estabeleça um clima em que a troca de perguntas entre instrutor e cadete constitua um meio agradável de aprender.

#### 42 - QUALIDADES DE UMA BOA PERGUNTA-

a) **Concisão** - Use apenas as palavras necessárias à exposição do problema.

b) **Clareza** - Pergunte uma coisa de cada vez, usando linguagem simples e direta.

c) **Objetividade** - Faça a pergunta de forma precisa e objetiva.

d) **Desatio** - Faça o aluno PENSAR, relacionar, comparar, analisar, avaliar, tirar conclusões e aplicá-las.

e) **Originalidade** - Faça suas perguntas em tom de conversa; procure interessar o aluno e despertar-lhe o poder criador.

#### 43 - TIPOS DE PERGUNTAS-

- a) De memória: - "Qual é o maior afluente do Amazonas?"
- b) De organização: - "Como viajavam as pessoas no Brasil-Colônia?"
- c) De poder criador: comum?" "Como poderíamos aperfeiçoar o lápis comum"
- d) De raciocínio causal: - "Por que nunca se deve deixar esfriar um alto-forno?"
- e) De julgamento: - "Esta história é verdadeira?"
- f) De interência: "Gostaria de passar as férias no Rio Grande do Sul?"
- g) De informação: "Por que as folhas são verdes?"
- h) De comparação: - "Quem foi melhor Presidente: Rodrigues Alves ou Hermes da Fonseca?"
- i) De análise: - Por que são belas as flores?"
- j) De interpretação: - "Para que serve um recenseamento?"

#### 44 - PERGUNTAS QUE GERAM IDÉIAS -

Quando quiser que em sua turma surjam idéias novas, diferentes alternativas e soluções para os problemas, experimente algumas das perguntas abaixo:

- a) Novos usos: - Será que este teorema tem outras aplicações?

Será que esta máquina pode ser usada para outras finalidades, se for ligeiramente modificada?

- b) Comparação: - Com que outra peça você acha que esta se parece? Esta corrente política já teve partidários no passado
- c) Modificação: - Que acontecerá se modificarmos o significado, a cor, o movimento, o som, o cheiro, o gosto, a forma?
- d) Aumento: - Que acontecerá se aumentarmos: o tempo? a frequência? a força? a altura? o comprimento? a largura? o tamanho? o peso? o valor? a proporção deste ingrediente? Que acontecerá se duplicarmos? se multiplicarmos? se exagerarmos?
- e) Diminuição: - Que acontecerá se diminuirmos: a altura? o comprimento? a largura? o peso? E se condensarmos? omitirmos? apartarmos? dividirmos?

F ) Substituição: - Quem mais? Que mais?  
Outro ingrediente? Outro material? Outro processo? Outro lugar? Outra força motriz?  
Outro sistema? Outro tom de voz? Outra ocasião?

- g) Reajustamento: - Trocar as posições dos componentes? usar outro desenho? Outra seqüência? outra disposição? Mudar o horário? Inverter causa e efeito? Mudar a velocidade?
- h) Inversões: - Inverter positivo e negativo? Virar de cabeça para baixo? Virar do avesso? Trocar de papéis?
- i) Combinação: - Que tal misturar: uma liga, uma associação, um conjunto?

Combinar unidades? Combinar propósitos? Combinar idéias?

#### **45 - O JOGO DO PENSAMENTO CRIADOR -**

A explosão de idéias é técnica interessante e útil, que pode ser introduzida (na ocasião apropriada) em qualquer tipo de aula. Na realidade, trata-se de um jogo: dá-se um problema ou pergunta a um grupo de cinco a nove pessoas. Durante cinco ou dez minutos, essas pessoas devem dar o maior número possível de idéias ou sugestões para resolver o problema ou responder à pergunta. O que caracteriza a técnica da explosão de idéias são as regras do jogo. O principal objetivo é obter o maior número possível de idéias. As críticas para depois.

#### **46 - REGRAS DO JOGO**

Como todo jogo, o da explosão de idéias tem suas regras. As principais são quatro (4). (Procure obedecer a essas regras. Os participantes adorarão o jogo. Os resultados serão surpreendentes) . Regra 1. É proibido fazer crítica. As idéias que surgirem, só serão julgadas depois de terminada a sessão.

Regra 2. Há total liberdade de pensamento. Quanto mais originais as idéias, melhor.

Regra 3. Quanto mais idéias melhor. Quanto maior o número de idéias, maior o número de boas idéias.

Regra 4. É permitido aperfeiçoar as idéias dos outros. Ninguém é .. dono" de uma idéia.

#### **47 -- COMO FUNCIONA**

Se durante uma aula ou discussão você percebe que os cadetes começam a mostrar sinais de tédio, está na hora de uma sessão de "explosão de idéias". Divida a turma em grupos de 4, 5 ou 6 e apresente um problema, assim: "Como acham que eu poderia ensinar melhor este assunto?", ou, "Será que poderíamos estudar este assunto em menos tempo?" As vezes é aconselhável usar um problema- padrão para iniciar a sessão. Aqui estão dois, que você pode experimentar: "Se você tivesse mais dois braços, que poderia fazer com eles?", ou "Você é capaz de imaginar outro uso para um cabide velho, de arame, que não seja pendurar roupas?" Procure obter o máximo possível de respostas. Os resultados serão espantosos.

#### **48 - PERGUNTAS E PROBLEMAS PARA O JOGO**

Lembre-se de que, embora todo problema, para efeito criador, seja expresso como pergunta, nem toda pergunta apresenta um problema para esse efeito criador. Evite a pergunta - "guarda-chuva" (que esconde a verdadeira intenção). A pergunta tipo "pá" é a preferida. É a pergunta específica que ..cava" o problema, indo à sua profundidade, resultando em respostas adequadas e novas idéias. As perguntas são geralmente estruturadas assim: "De, que maneira...". "Que outros usos há... ", "Faça

uma lista das aplicações de...".

#### **49 - EXPLOSÃO INDIVIDUAL DE IDÉIAS**

Até agora falamos muito das sessões de explosão de idéias, mas, na realidade, tanto os instrutores como os cadetes têm muito a ganhar, se aplicarem as mesmas regras e a mesma técnica de produção de idéias, quando estiverem sōzinhos. Tenha sempre papel e lápis à mão. Não deixe nenhuma idéia escapar. Anote-a no papel e estará livre para ter outras idéias. Você e seus cadetes devem fazer todo o possivel para usar bem o tempo. Habitue-se a pensar o dia inteiro.

#### **51- O QUE VOCÊ DEVE ESPERAR DE UMA SESSAO**

a. Algumas sessões podem produzir resultados definitivos - mas isso acontece apenas quando o problema é suficientemente simples.

b) Outras sessões podem permitir a formulação de planos. As vêzes é possivel formular um plano completo, apenas reunindo um certo número de idéias. Outros podem provocar listas de providências. - Essas relações de providências podem servir como guias de trabalho, para estimular novas idéias construtivas.

c) Outras podem sugerir novos métodos de ataque solução de problemas difíceis e para novas pesquisas. Outras podem permitir avaliar a eficácia de um plano em uso. Quais os melhoramentos sugeridos para o nosso plano atual?

#### **52 - PALAVRAS QUE DEVEM SER MEDITADAS**

Pensar de forma criadora é tomar um problema e encontrar INTENCIONALMENTE o nōvo meio de resolvê-lo. Não podemos aumentar nosso talento inato, mas podemos aprender a usá-lo com eficiência. Deixe a imaginação voar; depois, traga-a para a terra. "A imaginação humana é um dos maiores e menos explorados tesouros da terra". O gênio é uma pessoa que reúne fatos conhecidos, de forma inesperada. "Dai-me força para aceitar o que não pode ser mudado; coragem para mudar!" o que PODE e deve ser mudado; e sabedoria para conhecer a diferença".

#### **53 – SOLUÇÃO DE PROBLEMAS EM GRUPO**

o método das quatro etapas - Aqui está um método garantido de conseguir a participação dos cadetes e resolver problemas. O método envolve um grupo de cadetes, de modo que a solução final não é o resultado de uma única pessoa, mas de muitas. Pode ser usado em qualquer sala de aula ou laboratório, independentemente do assunto tratado. A técnica de solução de problemas, em grupo, compreende cinco (5) etapas. Todas as etapas são importantes; devem ser memorizadas e usadas na ordem certa.

#### **I.a ETAPA - DEFINIÇÃO DO PROBLEMA**

. Trata-se da etapa mais importante. Todos os membros do grupo devem conhecer o problema e Concordar quanto à sua natureza, antes de passar à 2.a etapa. Discuta-o, disseque-o, examine-o até que todos vejam o problema sob o mesmo prisma. Só então passe à 2.a etapa.

### **2.a ETAPA - SOLUÇÕES POSSÍVEIS**

N esta etapa é possível recorrer a uma sessão de explosão de' idéias, ao invés de discutir as soluções. É melhor anotar primeiro tôdas as soluções sugeridas, por mais tôlas que pareçam à primeira vísita Quanto maior o número de soluções sugeridas maior a probabilidade de uma delas ser boa.'

### **3.a ETAPA - ESCOLHA DA MELHOR SOLUÇÃO**

Nesta etapa as soluções devem ser analisadas e criticadas. Talvez o melhor seja começar por eliminar as soluções menos promissoras. Em seguida, separar as que podem ser experimentadas imediatamente, as que precisam de alguns retoques e as que só têm aplicação a longo prazo. Se possível, faça Com que o grupo escolha, por unanimidade, uma das soluções (a melhor). Caso contrário, separe as três melhores e passe à 5 etapa.

### **4.a ETAPA - EXECUÇÃO**

Depois que o grupodi.scutiou o problema e escolheu a melhor solução, resta apenas executá-la. , Qual o melhor meio de executar a solução escolhida? O grupo deve examinar em conjunto tôdas as possibilidades, e chegar a uma decisão, se .possível, unânime, quanto aos passos a tomar.

## **54 - APRENDER É EVOLUIR**

Os cadetes não aprendem em conseqüência do que os instrutores fazem, mas como resultado do que os instrutores os estimulam a fazer. É importante que tanto os cadetes como os instrutores reconheçam essa verdade. Os cadetes não aprendem apenas ouvindo. . . e os instrutores não devem apenas "falar aos cadetes" e supor que os estão instruindo. Nessas condições, o aproveitamento será quase nulo.

Aprender é EVOLUIR. Um conhecimento que não seja utilizado pelo cadete, não subsiste por muito tempo.

## **55 - OS CADETES SÃO TODOS IGUAIS?**

Não existem duas pessoas que aprendem exatamente com a mesma rapidez. É muito importante que o instrutor conheça os cadetes, como indivíduos, e planeje exercícios e projetos capazes de interessar a TODOS os membros da turma. Alguns cadetes que têm dificuldades no comêço, conseguem mais tarde recuperar

ràpidamente o tempo perdido. Nunca subestime um cadete realmente interessado. Éste tipo de cadete muitas vèzes estabelece metas e obrigações para sí mesmo, muito maiores do que as que o instrutor normalmente esperaria. De qualquer forma, procure despertar-lhes a curiosidade e anime-os a fazerem perguntas; depois, ajude-os a encontrarem as respostas.

#### **56 - COMO AJUDAR O CADETE A APRENDER**

A palavra-chave é motivação. 'Motivação é' o incentivo, ou desejo, que faz a pessoa buscar um fim ou objetivo. O cadete, apropriadamente motivado, quer saber, compreender, acreditar, agir praticar. O instrutor deve compreender êste fato e procurar meios de motivar os cadetes. Em primeiro lugar, entretanto, o instrutor e os cadetes devem ter objetivos definidos e trabalhar em conjunto, ajudando-se mutuamente. A menos que os objetivos sejam claramente definidos, o instrutor e o cadete poderão trabalhar em direções opostas.

#### **57 - LEIS BASICAS DO APRENDIZADO**

- a) Lei do sucesso. "Nada estimula mais do que o sucesso". Os cadetes tendem a aceitar e repetir as experiências que deram resultados satisfatórios, Se o cadete está tentando aprender:- um novo assunto e descobre que está progredindo ràpidamente, não há melhor motivação para prosseguir cada vez mais depressa. Tente incluir em seu curso oportunidades de o aluno verificar que está progredindo. Assim, terá maior interêsse, melhor disposição e conseguirá melhores resultados.
- b) Lei da primeira impressão. A primeira impressão é a que fica, Os primeiros contatos com os seus cadetes são os mais importantes. Desperte o interêsse nos cadetes, convença-os da importância e da necessidade da sua matéria, e principalmente não os sobrecarregue de idéias. É melhor que saiam da aula ainda com "fome", do que com "indigestão".
- c) Lei do exercício. Os órgãos que não são usados se atrofiam. Isto se aplica tanto aos músculos como ao cérebro. O aperfeiçoamento só vem com a prática. A memória também. Escolha exercícios adequados. Praticar erradamente é perda de tempo, e deixa os cadetes frustrados. Uma habilidade não praticada e um novo conhecimento não exercitado serão perdidos em pouco tempo.
- d) Lei da intensidade. Guardamos por mais tempo na memória as experiências que nos pareceram mais absorventes, dramáticas, interessantes e criadoras. Você deve tirar partido dêste fato e tornar suas aulas, discussões, experiências e demonstrações o mais "animadas" que puder. Assim, os cadetes se lembrarão de sua aula e esperarão com ansiedade pela próxima

#### **58 - ALGUNS OBSTACULOS AO APRENDIZADO**

- a) Tédio. O trabalho pode ser muito difícil ou muito fácil. Certifique-se de que os cadetes têm boa motivação e de que está fazendo-o o possível para atraí-los

e mantê-los atentos.

b) Confusão. Afirmações contraditórias, deveres confusos e instruções pouco claras podem deixar perplexo o aluno. Você não deve esperar que ele assimile muitas idéias, de uma vez só.

c) Irritação. Pequenos maneirismos, por falta de prática de relações humanas e ajudam a criar um clima de irritação.

d) Medo. O medo e a vergonha de errar também são muito comuns. Conheça seus cadetes e faça-os sentirem que estão fazendo progressos. parte do instrutor, demoras e atrasos

### 59 -CONSEGUE VOCÊ DESPERTAR O INTERESSE DO ESTUDANTE?

a) Você apresenta o assunto de forma dinâmica, ou sua aula é tão monótona que os cadetes ficam com sono? Os cadetes seguem ativamente seu "comando", ou apenas refletem falta de interesse? Um entusiasmo sincero, por parte do instrutor, em geral produz excelentes resultados. O entusiasmo é contagiante e pode espalhar-se a toda a turma, se adequadamente cultivado. Por que programa uma sessão de explosão de idéias, com o tema: "De que modo o instrutor poderia tornar o curso mais interessante"?

b) Você é sincero? Você está ministrando seu curso com sucesso? Você dá aos seus cadetes a impressão de que está apenas cumprindo uma obrigação, ou mostra interesse pessoal pelo progresso de cada um? A sinceridade nunca é mal interpretada pelos cadetes. O aproveitamento dos cadetes bem motivados é muito maior. Isso pode exigir um pequeno esforço adicional de sua parte, mas vale a pena. Você é criador? Você aplica de forma criadora os conhecimentos adquiridos? Você estimula a iniciativa e obriga os cadetes a PENSAR? (Eles lhe agradecerão mais tarde por isso). Você se mantém atento a novas idéias, métodos e tendências? Você tem um "canco" de idéias, para guardar idéias e informações interessantes, até que tenha tempo de examiná-las? Gosta de experimentar técnicas modernas, mesmo

antes de serem aceitas por todos? Tem consciência de todos os problemas que o cercam? Se respondeu SIM à maioria dessas perguntas, tem provavelmente poder criador e é capaz de usá-lo, para ensinar cada vez melhor. Um simples olhar não basta. Enquanto estiver dando aula, passeie o olhar pela sala para ver quantos cadetes estão olhando para você e parecem interessados. Mantenha todos os alunos sob constante observação. Seu olhar os manterá atentos e provavelmente fará com que olhem também para você. Se for um olhar distante ou carrancudo, cuidado; se for uma expressão de "ah, estou compreendido!", parabéns; e notar expressões de dúvida, é hora de voltar atrás e repetir ou explicar as partes mais difíceis da exposição.

e) Para os bons dias. Quando perceber que CONSEGUIU comunicar tudo o que queria a seus cadetes, e estão estes animados e ansiosos para prosseguir, é hora de investigar a questão. Pergunte-lhes, por exemplo: (1) Que foi o que mais agradou nesta aula ou discussão? (2) Que foi o que mais desagradou?



(3) Que mais gostariam de saber sobre o assunto? (4) Que foi o que despertou maior interesse? Então, pergunte a você mesmo por que motivo a aula despertou tanto entusiasmo. (1) Foi o plano? (2) o filme? (3) a demonstração? etc. Tente descobrir quais os aspectos positivos de sua aula, e anote-os para uso futuro.

exibi-los, deixe para arrumá-los depois da aula. Chegue cedo (pelo menos 15 minutos antes da hora da aula) ; peça aos cadetes para ajudá-lo sempre que possível. Faça uma revisão mental durante as provas ou aulas de laboratório: "Que posso fazer para melhorar minhas aulas.?"

#### - PLANEJAMENTO DA AULA -

a) Método e assunto - Um bom instrutor sabe que o método de ensino e o assunto a ser ensinado são inseparáveis. Em outras palavras, o instrutor não pode < considerar, separadamente, o que vai ensinar e como vai ensiná-lo. Se um instrutor não consegue obter bom aproveitamento dos cadetes, isto se deve provavelmente ao fato de que o instrutor não está expondo-o corretamente o assunto, falta motivação ou é preciso usar nova técnica ou idéia para dinamizar a aula. Tente adaptar seus métodos ao assunto a ser ensinado. Um bom instrutor deve ser versátil. Quem planeja melhor, ensina melhor Um instrutor experiente nunca comete o erro de entrar em uma sala de aula "sem a menor idéia" do que vai fazer nesse dia. O grau de planejamento depende da experiência do instrutor. Os instrutores principiantes devem fazer planos completos e pormenorizados. Devem estabelecer claramente os objetivos, planejar a motivação, fazer uma lista do material necessário, prever o grau de participação dos alunos, escrever as palavras novas no quadro, reservar tempo para fazer um resumo, dar o dever para a próxima aula (quando for o caso) e fazer algumas perguntas aos cadetes para ver se a aula ficou bem compreendida. Os instrutores experientes podem muitas vezes omitir alguns pormenores

#### 50 – O INSTRUTOR EM AÇÃO

h) Contando - Apresentação de fatos, idéias e problemas através da palavra falada, escrita ou impressa.

i) Exposição - Explicações Verbais claras e concisas são de valor inestimável. Figuras, filmes, gravações em fita, rádio, televisão e relatórios orais dos cadetes são meios excelentes de complementar a explicação.

j) Discussão ~ 'Você faz :pergunta e os cadetes manifestam suas idéias, opiniões ,e conhecimentos e fazem novas perguntas.'Deixe haver um livre intercâmbio de idéias e pensamentos. Grave mentalmente, ou em fita, a discussão e não se esqueça de fazer um resumo do assunto ao final da aula.

k) Conferência - Prepare todo o material necessário - mesas, cadeiras, quadro-negro, papel, lápis e cópias de relatórios. Faça o grupo sentir-se à vontade. Explique o objetivo da reunião. Apresente o problema. Procure obter a participação de todos.

Faça :perguntas e mantenha os comentários no terreno impessoal. Siga um' roteiro. Mantenha a discussão viva. Examine as conclusões.

l) Uso de material impresso - O material impresso, usado no ensino, pode ser de vários tipos: planos de trabalho, dados técnicos, boletins de informação, listas de problemas, plantas, livros-texto ou de referência, cadernos de notas ou pesquisas bibliográficas. O uso de material impresso exige um planejamento cuidadoso para evitar perda de tempo.

m)Mostrando - Apresentação de informações visuais.

n) Ilustração - Use diagramas e gráficos à vontade. Desenhos no papel ou 110 quadro-negro, plantas e projeções. Filmes (mudos, ou sonoros), transparências e modelos aumentam o interêsse de qualquer lição.

### **51 - TENTE SER MAIS QUE UM INSTRUTOR -**

c) Como instrutor - Você tem muitas responsabilidades, inclusive a iniciação e. instrução básica dos novos cadetes, o aperfeiçoamento constante dos antigos e o aproveitamento da potencialidade dos mais bem dotados. O bom instrutor deve ser progressista, entusiasta e versátil.

d) Como gerente de produção - Você é responsável pela "produção" de individuos úteis à sociedade. Usando eficientemente o tempo dos cadetes, fazendo-os progredir cada vez mais, conseguirá que o "produto" da sua "fábrica" seja um orgulho para a Academia e um bem para a comunidade. Sua capacidade, como instrutor, muitas vêzes se reflete na eficiência de suà oficina ou sala de aula. Como Diplomata - 'Você deve ouvir as queixas dos alunos . e as críticas dos superiores,' com a mesma calma e compreensão. Como elemento de ligação, tem a responsabilidade dê manter a harmonia e o respeito entre a administração e os cadetes, e entre os instrutores do seu departamento.