

AD ASTRA

Nº 56



Da Escola de Aviação Militar do Exército
à Escola de Aeronáutica



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

AD ASTRA!

Da Escola de Aviação Militar do Exército
à Escola de Aeronáutica



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2019

FICHA TÉCNICA

AD ASTRA!

**Da Escola de Aviação Militar do Exército
à Escola de Aeronáutica**

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autora

Historiadora Mariana Barbosa Azevedo

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Capa

2S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO Produções Gráficas

2019

Apresentação

A história da formação aeronáutica no Brasil reveste-se de fatos e acontecimentos memoráveis.

O invento criado pelo Pai da Aviação pousou nestas terras tão logo ele se tornara uma realidade.

Vieram a Escola Brasileira de Aviação, a Escola de Aviação Naval, a Missão Militar Francesa e a Escola de Aviação Militar acompanhadas de um verdadeiro turbilhão de ideias, sonhos, aventuras, desbravamentos e despojamentos que fomentaram o desenvolvimento rápido da nova arma que surgia.

Mercê a rápida compreensão da sua letalidade, logo fora explorada pela sua capacidade multifacetada, incorporando a rapidez, a flexibilidade, a mobilidade e a capacidade de defender e atacar com a mesma eficiência. Era algo muito novo, como uma criança transbordando energia, que necessitava ser dominada, sem que isto viesse a tolher seu ímpeto e arrojo, mas, pelo contrário, que pudesse ser usado com a maestria de um espada afiada, mortal e perigosa, mas elegante e nobre.

Logo no nascedouro da Aviação, o poder militar agregou a importância do novo invento e a história renasceu.

Fruto da perseverança e da tenacidade, a Escola de Aviação Militar era fundada em 1919, no berço da aviação brasileira, o lendário e sagrado Campo dos Afonsos, cuja vida de glórias e de tristes passagens jamais poderá ser completamente contada.

A jovem arma, de importância crescente e indomada, provocara a criação de um novo órgão governamental para abrigá-la, surgindo, assim, o Ministério da Aeronáutica. E, culminando com a sua natural evolução, transformando a Escola de Aviação Militar na Escola de Aeronáutica, agora já sob nova batuta.

É esta a saga que, resumidamente, contamos nesta obra, onde os seus personagens são verdadeiros heróis nacionais, que dedicaram suas vidas em construir a Aviação Militar Brasileira, defenderam o país na grande guerra, aproximaram os nossos diferentes povos, levaram a esperança aos necessitados, influenciaram a política com exemplos de honradez e dignidade, e impactaram e contagiaram, diretamente, a história do Brasil.

A narrativa sobre essas duas instituições é de notória importância para todas as gerações, e também um preito de respeito, orgulho e admiração à memória de quem construiu a Força Aérea Brasileira.

Aqui deixo o leitor assistindo a este filme em preto-e-branco, recordando, para alguns, e aprendendo, para outros, o que representou para a nação essas duas instituições de ensino, que formou líderes que tanto se deram ao povo brasileiro, por amor a um ideal.

Cantando o “parabéns pra você”, nas comemorações do centenário da modelar Escola, decolamos juntos, rumo ao infinito... e lá vamos nós – AD ASTRA !

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

AD ASTRA!

Da Escola de Aviação Militar do Exército à Escola de Aeronáutica

Mariana Barbosa Azevedo

“IDES MANDAR, APRENDEI A OBEDECER.”

A frase acima, encontrada na Escola Militar do Realengo, é simples, mas poderosa. Em seu âmago traz uma característica fundamental da vida militar – Disciplina. Mas, para que se entenda o significado real dessa sentença, é necessário explorar a fundo o organismo responsável pela formação dos oficiais – A Escola Militar.

Talvez o leitor esteja confuso a respeito do tema proposto neste trabalho. Não seria a história da Escola de Aviação Militar a ser tratada aqui? Sim. No entanto, esta história tem seu nascimento ainda no Exército Brasileiro (EB), que fundou, em 19 de julho de 1919, a Escola de Aviação Militar do Brasil. Esta importante Escola representou um grande avanço para a arma terrestre, e, conseqüentemente, para o país. A consolidação dessa Instituição foi coroada com a criação, em 1941, do Ministério da Aeronáutica (MAer), tornando-se, assim, a primeira escola militar a integrar a nova Força Armada.

Portanto, cabe enfatizar aqui que o presente opúsculo buscou, através da pesquisa e coleta de diversas fontes, além de exaustiva bibliografia, elucidar como transcorreu a trajetória da Escola, desde

seu início no Exército até sua transformação na Escola de Aeronáutica (EAer), do MAer.

PRIMÓRDIOS DO ENSINO MILITAR: PRINCIPAIS QUESTÕES

Brasil, início do século XX: a jovem República desenvolvia-se junto a um cenário de grandes mudanças mundiais. A busca pela modernidade já desenhava seus contornos na cidade do Rio de Janeiro, na época Capital Federal, por meio de grandes obras urbanas que imprimiram os ares da Belle Époque no cotidiano carioca. Nesse contexto, a tecnologia dava asas a um antigo sonho humano: voar. Com o advento do avião, florescia um novo nicho industrial num mundo moderno que enxergaria, nessa nova máquina, um mercado com forte potencial de crescimento.

No entanto, mesmo com “uma modernidade que se impunha menos como opção e mais como etapa obrigatória e incontornável”, nas palavras da historiadora Lilia Moritz Schwarcz, a esfera militar encarava um cenário problemático que se acentuou após os problemas ocor-

ridos na campanha de Canudos, mostrando a fragilidade do Exército Brasileiro que carecia, urgentemente, de reformas. (MCCANN, 2007)

Ainda que militares estivessem na presidência do país, os investimentos nas Forças não obtiveram grandes melhorias. Sem nos aprofundarmos nesta questão específica, o que se pode perceber é que a implementação de medidas efetivas, que promovessem a modernização militar, demorou anos para se desenvolver. Além desse panorama pouco promissor, o outro aspecto problemático era a falta de instrução militar apropriada nas escolas militares.

Segundo McCann, o currículo escolar “tinha mais características de um programa de estudo civil do que militar, o chamado fenômeno do bacharelismo”. As principais críticas sobre esse “bacharelismo” apontavam que, para a devida formação profissional de oficiais, as práticas militares (instrução) deveriam ser a espinha dorsal do ensino. Nesse sentido, evidencia-se a relevância da disciplina, como qualidade essencial para a instituição formadora de oficiais.

Nesse cenário, destacou-se a importante atuação que o Marechal Hermes da Fonseca teve na busca pela remodelação e modernização das Forças Armadas.

Através de diversas ações promovidas por ele¹, o debate sobre as mudanças necessárias, principalmente no Exército, foi ganhando espaço.

CAMINHOS PARA A PROFISSIONALIZAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

Embora as discussões sobre como aprimorar o Exército se desdobrassem desde finais do século XIX, o que fora fundamental para impulsionar as reformas, os primeiros passos para a profissionalização dos oficiais foram dados sob o governo de Afonso Pena (1906-1910).

Nesse ínterim, como observado pelo historiador Bruno de Melo Oliveira², o intercâmbio de conhecimento entre forças militares distintas era uma prática muito utilizada para o aprimoramento da instrução.

Em 1906, alguns oficiais brasileiros foram selecionados para realizar cursos junto ao Exército Alemão. Tal medida foi tomada também em 1908 e 1910. E, em 1908, Hermes da Fonseca visitou a Alemanha e buscou uma aproximação que permitisse a vinda de uma Missão Alemã, ambição que não se concretizou, sobretudo após a Primeira Guerra Mundial.

No Brasil, duas correntes favoráveis à contratação de uma missão estrangeira se

1 O Marechal Hermes da Fonseca, de acordo com José Murilo de Carvalho, além de reativar a lei do sorteio, ainda realizou manobras militares em 1906, algo inédito para a população.

2 A citação encontra-se no artigo “Limitações Iniciais da Aviação Militar no Brasil: projetos e visões na documentação do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército (1911-1918)” de Bruno de Melo Oliveira, 2012, pág. 27.

consolidaram: uma pró-germânica e a outra pró-francesa. Com a entrada do Brasil no conflito mundial e a vitória dos Aliados, do qual a França fazia parte, a Missão Francesa se tornou a opção mais provável e interessante.

Contudo, o panorama de reformas militares não poderia excluir o avião, que debutou no âmbito militar mundial, quando utilizado pela Itália, em 1911, na Guerra Ítalo-Turca. Não tardou muito o reconhecimento de que o avião não se tratava apenas de uma invenção recreativa, mas consistia em uma potencial arma e estabelecia um novo paradigma para transportes e outras atividades. Desse modo, as atividades aviatórias se desenvolveram rapidamente, principalmente na Europa e nos Estados Unidos, como também em alguns países da América Latina, como Chile e Argentina.

No Brasil, os primeiros voos eram feitos por aviadores estrangeiros, que, na década de 1910, já os realizavam, utilizando espaços provisórios como o Derby Clube (localizado no atual Estádio do Maracanã), o Jockey Club (na época, localizado no Engenho Novo) e em outros locais igualmente amplos.

Com o objetivo de incentivar um debate sobre as atividades aeronáuticas nacionais, surge, em 14 de outubro de 1911, o Aeroclub Brasileiro (AeCB), como uma

“sociedade de encorajamento à locomoção aérea [...]”.³ Sua composição era mista, participando civis, militares, políticos e aviadores. Essa associação foi responsável por diversas ações que buscavam estimular o desenvolvimento da aviação no Brasil.⁴

O lançamento da campanha “Deem asas ao Brasil” foi uma de suas principais ações voltadas a estimular a aviação no Brasil, que objetivava a compra de aviões para instrução. Com isso, o AeCB visava criar uma escola de aviação. Também ficou a cargo do AeCB a iniciativa de construir um campo de aviação na cidade do Rio de Janeiro.⁵

Destarte, essa associação criou uma comissão que, composta pelos General Henrique Martins, Tenente Ricardo João Kirk e o aviador francês Edmond Plauchut, escolheu a Fazenda dos Afonsos, localizada, atualmente, na região tangente aos bairros de Marechal Hermes, Deodoro e Sulacap, para abrigar o campo de aviação. Essa fazenda era ocupada pela invernada de cavalos da Brigada Policial do Distrito Federal, mas pertencia ao Ministério da Justiça, e foi cedida uma parte desse terreno para a construção de um campo de aviação.

É interessante notar que, no período anterior ao início da Primeira Guerra Mundial, a aviação desenvolveu-se no país sem maior envolvimento das Forças

3 Conforme o Estatuto do Aeroclub Brasileiro, publicado no jornal “A Noite”, de 28 de outubro de 1911.

4 De acordo com a obra: “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, vol.1, pág. 384.

5 SALES, 2014, págs. 12 e 13.

Armadas, ainda que estas já estivessem preocupadas com a modernização. Tanto é que, apenas em finais de 1912, o Aeroclubes Brasileiro conseguiu receber, efetivamente, o local escolhido na Fazenda dos Afonsos.

Tendo em vista a grande mobilização promovida pelo Aeroclubes, a firma Gino, Bucelli & Cia, composta pelo aviador italiano Gian Felice Gino e alguns compatriotas, ofereceu ao Aeroclubes os seus serviços, para a organização de uma Escola de Aviação. No entanto, tal oferta foi recusada e, então, a empresa Gino, Bucelli & Cia buscou um acordo diretamente com o Ministro da Guerra, General Vespasiano.⁶

No dia 13 de janeiro de 1913, a firma Gino, Bucelli & Cia assinou um “Ajuste” com o Ministro da Guerra autorizando a criação da Escola Brasileira de Aviação (EBA). Com isso, a firma tinha a incumbência de construir e equipar hangares e oficinas, utilizando o terreno na Fazenda dos Afonsos, além de preparar e ministrar a instrução, tendo como referência as melhores escolas da Europa.

Após a assinatura, Gian Felice Gino foi para a Europa adquirir os aviões, enquanto, no espaço cedido na Fazenda, foram construídos oito pequenos hangares e a área do campo de aviação fora nivelada e

ampliada.⁷ A inauguração da EBA ocorreu no dia 2 de fevereiro de 1914.

Logo no início de sua fundação, a EBA já possuía 35 alunos do Exército matriculados, e, posteriormente, 25 alunos da Marinha. Embora só tenha funcionado durante quatro meses, nesse período ocorreram, regularmente, instruções teóricas e práticas de motores, táxi e voos solo.⁸ Seu fechamento prematuro, ocorrido em 18 de junho de 1914, pode-se dizer que resultou das dificuldades não só financeiras, mas também relativas à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que dependia da importação de peças, entre outros problemas.

A VINDA DA MISSÃO FRANCESA MILITAR DE AVIAÇÃO PARA O BRASIL E A CRIAÇÃO DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR DO EXÉRCITO BRASILEIRO (EAVM)

Como visto, a primeira tentativa “efetiva” de implantação do ensino de aviação no Brasil, com a EBA, foi frustrada devido aos diversos problemas relatados.

Mas o que aconteceria com o desenvolvimento das atividades aeronáuticas no país a partir de então? Para responder essa pergunta é necessário elucidar os desdobramentos da aviação, principalmente a militar, após o fechamento da Escola Brasileira de Aviação.

6 De acordo com a obra: “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, vol. 1, pág. 386.

7 De acordo com as informações obtidas em: “História da Força Aérea”, de autoria do Tenente-Brigadeiro R/R Nelson Freire Lavenère-Wanderley.

8 Segundo SALES, 2014, pág. 22.

Aproximadamente um ano e meio depois, em 1916, segundo Oliveira, o Estado-Maior do Exército demonstrou preocupação com a fraca estrutura da Força, e isso pode ser visto no texto do relatório de 24 de janeiro que considerava o Exército de “extrema fraqueza”, ao comparar-se aos “países poderosos”. Essa preocupação do governo brasileiro com a questão da aviação certamente influenciou o desenvolvimento da área. Vale salientar que, no entanto, a primeira instituição militar que acolheu a tarefa de organizar um núcleo de aviação militar foi a Marinha.

Foi em 23 de agosto de 1916, por meio do Decreto nº 12.167, que o governo de Wenceslau Braz criou a Escola de Aviação Naval. Esta Instituição utilizava hidroplanos, adquiridos nos Estados Unidos, para ministrar o curso a militares. Como o Exército Brasileiro ainda não possuía uma Escola de Aviação própria, alguns de seus oficiais receberam autorização para cursarem a Escola de Aviação Naval, com a turma de 1917.

Apesar do grande passo dado com a criação daquela organização, em fevereiro de 1917, um novo relatório foi feito pelo Estado-Maior do Exército, apontando para a necessidade de ampliar ainda mais a aeronáutica, visto o papel relevante que tal atividade obteve na Primeira Guerra Mundial, conforme Esteves⁹ cita:

Em face dos consideráveis progressos da aviação nestes últimos tempos, não é mais possível ficarmos alheios a esta questão. Somos obrigados a resolvê-la de qualquer modo, si não quizermos ficar em atraso. A extraordinária actividade dessas admiráveis esquadilhas aéreas, que na presente guerra desempenham papel preponderante na orientação da artilharia de grosso e pequeno calibre, assignalando com precisão a posição exacta dos objetivos a bater, tem demonstrado de modo absoluto a efficacia dessa nova arma. Não há mais duvidas sobre a necessidade desses rápidos aparelhos aéreos em um exercito bem organizado, porque sem esses novos órgãos de observação a inferioridade é manifesta e a derrota quase certa.

Em meados de 1917, o Ministro da Guerra José Caetano de Faria enviou os Tenentes Alzir, Bento Ribeiro e Mário Barbedo com a tarefa de se instruírem junto ao Serviço Aeronáutico do Exército Francês, para, no retorno ao Brasil, organizarem o Serviço Geral de Aviação.¹⁰ E, em finais daquele ano, o Adido Militar na França, Tenente-Coronel Alfredo Malan D’Angrogne, informou ao Ministro o possível acolhimento pelo Exército Francês do pedido de uma Missão Militar para instrução.¹¹

Assim, a Missão Militar Francesa (MMF) foi se desenhando. No entanto, é importante frisar que a MMF tem uma peculiaridade: seu início foi com a Missão

9 1996, págs. 59-60, apud OLIVEIRA, 2012, pág.29.

10 De acordo com Cherubim Rosa Filho.

11 De acordo com Cherubim Rosa Filho.

Militar Francesa de Aviação, também conhecida como “pequena missão”¹², que, posteriormente, será inserida na Missão Militar Francesa de Instrução.

Acerca da “pequena missão”, houve um grande debate no plenário da Câmara dos Deputados além dos artigos sobre o assunto, publicados pela revista “A Defesa Nacional”. A questão discutida girava em torno da maneira como a instrução poderia ocorrer, isto é, enviar militares para aprender no exterior ou trazer militares estrangeiros para a instrução. Um exemplo disso se verifica na fala do Marechal Caetano de Faria, Ministro da Guerra:¹³

É preciso verificar [...] se estrangeiros que não podem ser soldados em nosso Exército, poderão exercer funções de oficiais e se nossos oficiais e praças podem ser obrigados a obedecer.

Superados os debates, e depois de muitas correspondências entre autoridades brasileiras e francesas, o primeiro contrato entre o Brasil e a França foi assinado em 10 de outubro de 1918. Assim nascia a Missão Militar Francesa de Aviação no Brasil.

Este contrato estabeleceu a vinda de uma equipe composta pelo Capitão Magnin, chefe da missão, os Tenentes Lafay e Verdier, o Subtenente Dorsano e os Sar-

gentos Gaillard e Duisson, para desenvolver e organizar os serviços de aviação militar do Exército Brasileiro. O contrato previa a duração da Missão por um período de dois anos, e também incluía a demanda pela criação de uma Escola de Aviação.

Ao final de 1918, quando o novo Ministro da Guerra, Alberto Cardoso de Aguiar, assumiu a pasta, a continuidade do processo de organização da aviação se deu através de uma série de providências. A primeira delas foi o Aviso nº 1.463¹⁴ que determinava:

Sr. Chefe do Departamento do Pessoal da Guerra:

Declaro-vos, para os devidos fins, que o Serviço de Aviação Militar fica subordinado à Repartição do Estado-Maior do Exército, competindo-lhe, portanto, organizar com urgência esse serviço e bem assim o regulamento da Escola de Aviação, cujo material acaba de chegar da Europa; sendo que ambos esses trabalhos deverão ser feitos de acordo com a missão francesa, para esse fim contratada, à qual caberá a direção técnica da referida Escola.

Saúde e fraternidade

(a) Alberto Cardoso de Aguiar.

A partir de 1919, alguns decretos importantes, que foram responsáveis por

12 Segundo “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, vol. 1, pág. 446.

13 Transcrito do livro “Missão Militar Francesa de Aviação”, do Tenente-Brigadeiro Cherubim Rosa Filho, 2007, pág. 13.

14 Transcrito do livro “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, vol. 1, pág. 448.

coordenar o processo, foram promulgados. Em 15 de janeiro daquele ano, o Decreto nº 13.416 estabeleceu um uniforme exclusivo para os pilotos-aviadores. O Decreto nº 13.417, da mesma data, abriu crédito especial de dois mil contos de réis para a organização do serviço de Aviação Militar, ou seja, destinava-se à construção das instalações, bem como para a compra de aeroplanos e material necessário, e para a contratação de professores.¹⁵

No dia 29 de janeiro de 1919, o Decreto nº 13.451 criou a Escola de Aviação Militar (EAvM), que, como afirma o Tenente-Brigadeiro do Ar Cherubim Rosa Filho, estava “destinada a ministrar, a oficiais e sargentos da ativa do Exército e a oficiais da reserva de segunda classe de primeira linha, instrução de piloto, de mecânico e de observador, para o Serviço Aeronáutico do Exército, aproveitando para o Curso de Aviação os serviços da Missão Francesa Militar.”

PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR (EAvM) – A FASE EMBRIONÁRIA (1919-1927)

A implantação da Escola de Aviação Militar no Exército Brasileiro ocorreu com a ajuda dos franceses contratados na Missão Militar. Logo, sua concepção inicial foi, em parte, experimental, e com

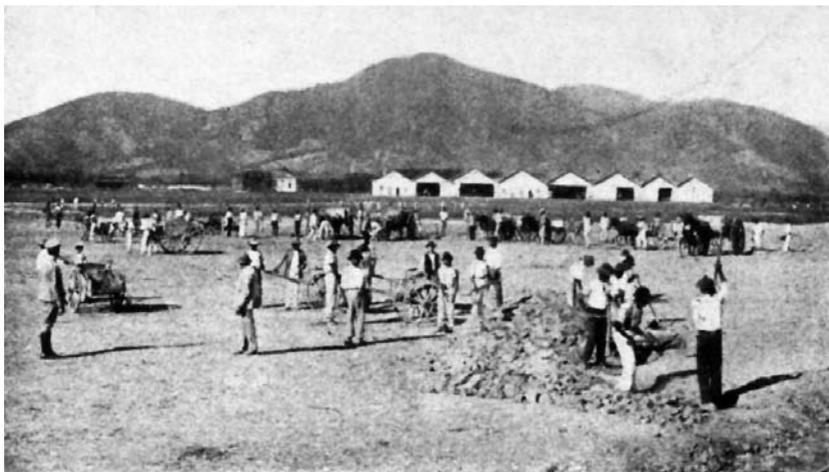
isso a formação das primeiras turmas teve um ensino “embrionário”. Nesse sentido, o ensino iniciado nessa fase se transformou imensamente ao longo das décadas.

Devido à vinda da Missão Militar Francesa, a conformação da EAvM se pautou no primeiro regulamento e foi fortemente influenciado pela doutrina francesa. A instrução técnica da Escola, de acordo com o regulamento, teria como responsável o chefe da MMFA, que naquele momento era o Capitão Etienne Magnin, tendo sido o piloto organizador da aviação em Marrocos. Além da influência francesa na instrução e organização administrativa, a dependência do Exército se estendia até o material aeronáutico, isto é, os aviões propriamente ditos, bem como todos os equipamentos e suprimentos necessários ao funcionamento das máquinas.

O local escolhido para o funcionamento da nova Escola foi o “lendário” Campo dos Afonsos, onde, outrora, funcionou a Escola Brasileira de Aviação (EBA). Para que a EAvM atendesse aos seus objetivos, uma série de obras de adaptação foram realizadas. O Primeiro-Tenente da Arma de Engenharia, Plínio Raulino de Oliveira, foi o responsável pelos trabalhos da terraplanagem e drenagem do Campo dos Afonsos.¹⁶

15 De acordo com “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, vol. 1, pág. 448.

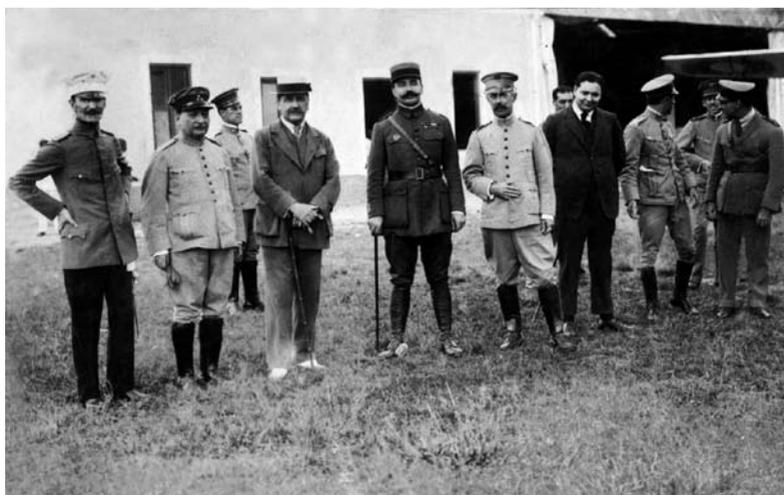
16 De acordo com Lavenère-Wanderley.



Preparação do Campo dos Afonsos para instalação da EAvM. Fonte: “A Verdade Sôbre a História da Aeronáutica”, de José Garcia de Souza, 1944.

No que tange a organização administrativa da nova Escola, inicialmente, obedeceu ao “primeiro” regulamento, de caráter provisório, aprovado em 28 de abril de 1919, pelo Aviso nº 71. Contudo, o primeiro Regulamento efetivo foi aprovado em 31 de março de 1920, com o Decreto nº 14.121.

Com a chegada da equipe francesa e realizados os preparativos nas instalações da Escola, a inauguração é feita no dia 10 de julho de 1919.



Inauguração da EAvM, com a equipe da MMF. Fonte: “Missão Militar Francesa de Aviação”, de Cherbim Rosa Filho, 2007.



Marechal Hermes: Alojamento da Missão. Fonte: Arquivo do MUSAL.

A instalação e o funcionamento da Escola, ainda no ano 1919, tinham o aspecto provisório. Logo, a sede da Administração da Escola não era no Campo dos Afonsos, mas sim, “no prédio nº 23 da Avenida 1º de Maio, da Villa Marechal Hermes”, segundo o Livro Histórico da Escola de Aviação Militar.

No Campo dos Afonsos funcionavam, inicialmente, as pistas de pouso e decolagem, as oficinas para montagem e manutenção das aeronaves (que também serviam como oficinas-escolas, onde os alunos aprendiam a mecânica dos aviões) e os hangares, ainda de madeira.

O primeiro Regulamento efetivo foi aprovado em 1920. Segundo suas diretrizes:

DA ESCOLA E SEUS FINS

Art. 1º A Escola de Aviação Militar, directamente subordinada ao chefe do Esta-

do-Maior do Exército, destina-se a preparar pilotos aviadores, observadores, mecanicos e operarios especialistas para a construção e reparo dos aviões.

Art. 2º Para a completa realização de seus fins a Escola disporá de:

- a) uma secção de alumnos;*
- b) uma esquadilha de aperfeiçoamento;*
- c) uma companhia de aviação.*

§ 1º A secção de alumnos será constituída pelos alumnos dos cursos de pilotos e de observadores e terá o effectivo que o Ministerio da Guerra fixar, attendidas as prescripções deste regulamento.

§ 2º A esquadilha será constituída por tres secções, respectivamente de caça, observação e bombardeio, cada uma das quaes terá cinco aparelhos devidamente armados e cujo pessoal será o constante do annexo n. 1.

§ 3º *A companhia de aviação destina-se a incorporar os alumnos dos cursos de mecanicos e operarios especialistas, o pessoal necessario aos diferentes servicos dos apparatus das officinas, do campo e da guarda do estabelecimento. Ella terá a organização constante do quadro annexo n. 2.*

Este novo regulamento definia a organização da Escola. Esta seria subordinada ao Estado-Maior do Exército Brasileiro, e se dividia em três partes: Seção de Alunos, Companhia de Aviação e a Esquadriha de Aperfeiçoamento. A primeira era responsável pelos cursos de pilotos e observadores, a segunda oferecia os cursos de mecânicos e especialistas e a terceira ensinava os Cursos de Caça, Bombardeio e Observação.

A respeito do ensino na EAvM, o regulamento a organizava da seguinte maneira:

DO PLANO DE ENSINO

Art. 3º O ensino da Escola de Aviação Militar será distribuido pelos seguintes cursos:

- a) curso de pilotos aviadores;*
- b) curso de observadores;*
- c) curso de aperfeiçoamento;*
- d) curso de mecanicos e operarios especialistas.*

§ 1º *O curso de pilotos aviadores destina-se a ministrar aos alumnos os conhecimentos necessarios para a obtenção do diploma de aviador militar. [...]*

§ 5º *Todo ensino terá caracter exclusivamente pratico.*

Art. 4º Os cursos terão sua gradação estabelecida nos programmas organizados e aprovados de accôrdo com as prescrições deste regulamento.

Art. 5º Todo o ensino será ministrado por instructores e auxiliares, excepto o da esquadriha, que o será pelo seu commandante, sob a constante inspecção do commandante da Escola, a quem cumpre fazer observar o programma de instrução regulamentar. [...]

O Artigo 3º desta seção do regulamento tem alguns aspectos dignos de comentários. O primeiro está no parágrafo 5º, que elucida uma característica muito emblemática desta fase “embrionária” da Escola: a preocupação do Exército em promover um ensino extremamente prático, objetivo e eficiente. Isso significa que os cursos, neste contexto, teriam duração mais curta, visando prover aos alunos apenas os “conhecimentos necessários” para a pilotagem do avião. As especializações posteriores ao ensino de pilotagem seriam ministrados pelos cursos de aperfeiçoamento.

Essa configuração inicial do plano de ensino é muito elucidativa a respeito do momento pelo qual o EB passava. Enquanto uma nova Escola trazia avanços tecnológicos extremamente relevantes, a profissionalização e modernização da Força terrestre ainda enfrentavam dificuldades econômicas e políticas que influenciaram essencialmente a conformação tanto da aeronáutica no país quanto seu ensino.

A DÉCADA DE 1920 E AS PRIMEIRAS TURMAS

No início da década de 1920, o contexto mundial era problemático. Há, apenas, um ano, um mês e alguns dias, o término da Primeira Guerra Mundial havia deixado cicatrizes profundas, não só no velho mundo, mas no novo também. Após esse

imenso conflito, as possibilidades que a aviação abria na esfera militar se mostraram vitais para qualquer Força Armada. Porém, no Brasil, a situação se mostrava ainda mais preocupante.

A década de 20, neste país, foi conturbada em muitos aspectos. No campo político, a Primeira República consolidou o poder das oligarquias agrárias, e, através da Política do Café com Leite, os governos trabalhavam para manter seus próprios projetos. Logicamente, estas pautas muitas vezes não abarcavam o interesse da maior parte da sociedade, e, nesse cenário complexo, houve o surgimento do Tenentismo.

Esse movimento político-militar participou de diversos conflitos no país, e, conseqüentemente, interferiu diretamente na

estrutura do Exército Brasileiro e em suas escolas. Na Escola de Aviação Militar, por exemplo, em 1924, seus trabalhos foram suspensos devido à Revolta Paulista.

Todavia, antes dos principais levantes da referida década, a EAvM funcionou a todo vapor. A primeira turma de pilotos-aviadores se formou em 22 de janeiro de 1920. Os primeiros alunos que obtiveram o brevê de piloto-aviador militar foram o Capitão Raul Vieira de Mello, os Primeiros-Tenentes Arnor Teixeira dos Santos, Pedro Martins da Rocha, José Felinto Trajano de Oliveira, Godofredo Franco de Faria, e os Segundos-Tenentes Gil Guilherme Cristiano, Henrique Raymundo Dyott Fontenelle, Raul Luna, Ângelo Mendes de Moraes e Ivan Carpenter Ferreira.



Primeira Turma de Pilotos-Aviadores formados na EAvM. Fonte: "A Verdade Sobre a História da Aeronáutica", de José Garcia de Souza, 1944.

Além de receberem o brevê, os novos pilotos-aviadores também ganharam, pela primeira vez, o Diploma Internacional, concedido pelo Aeroclube, uma vez que o presidente desta instituição obtivera, em maio de 1919¹⁷, a filiação à Federation Aeronautique Internationale (FAI).

Este fato fora tão celebrado que foi publicado em alguns jornais da capital, como o “Correio da Manhã” e o “O Paiz”, a notícia sobre os primeiros pilotos-aviadores militares formados na Escola de Aviação Militar do Exército.

O COTIDIANO DA ESCOLA E SUA EXPANSÃO

O cotidiano da Escola de Aviação Militar, em seus primeiros anos, era limitado às rotinas mais práticas de ensino, isto é, às atividades de instrução. Os alunos saíam da Escola do Realengo e iam utilizar as



*Bonde que levava os militares do Exército de Marechal Hermes para o Campo dos Afonsos.
Fonte: Arquivo do MUSAL.*

instalações do Campo dos Afonsos para as instruções de pilotagem, além das aulas de mecânica de aviões. Desde sua inauguração, algumas alterações haviam sido feitas para atender melhor às necessidades da nova Escola, no entanto, ainda permaneciam alguns hangares de madeira da EBA, e logo novas obras seriam imperiosas.

A forma de ingresso, segundo consta no Artigo 9º do Decreto nº 14.121, era “interna”, isto é, poderiam se candidatar os oficiais e aspirantes a oficial do Exército com idade menor do que 30 anos; e depois a preferência seria dos graduados, soldados e reservistas com mais de seis meses de serviço, e, com idade entre 18 e 26 anos, desde que solteiros ou viúvos, sem filhos, que teriam que passar por um exame vestibular “especial”, se não tivessem realizado os exames de português, geografia, matemática elementar, noções de mecânica, física e química, quando ingressaram no Exército.

Os cursos eram ministrados, em seu início, pelos Capitão Edouard Verdier, Etienne Lafay, Capitão Alzir Mendes Rodrigues Lima e os Primeiro-Tenentes Bento Ribeiro Carneiro Monteiro e Arol do Borges Leitão.¹⁸ Para conseguirem o diploma de piloto-aviador militar era necessário ter sido avaliado pelo instrutor responsável e pelo Diretor Técnico, bem como ter feito 80 aterragens e ter voado 25 horas. As provas consistiam na realização de uma descida em espiral de 500

17 Segundo Cherubim Rosa Filho, pág. 57.

18 Segundo Lavenère-Wanderley, pág. 72.

metros em voo planado; um voo de uma hora a uma altitude acima de 2000 metros; um voo, em circuito fechado, de 60 quilômetros de desenvolvimento, tendo que aterrar na metade do percurso e uma prova de altitude, obrigando o aluno a se manter, durante 15 minutos, acima de 3000 metros.¹⁹

Outra característica muito marcante da doutrina francesa de aviação foi a implementação do voo cilíndrico, que consistia na limitação de determinada área para a realização de voos. Esse aspecto, no entanto, foi posteriormente questionado devido aos anseios dos aviadores de expandir sua atuação.

A segunda turma era composta, diferentemente da primeira, por sargentos e cabos, havendo apenas um oficial como aluno. Os instrutores desta eram os Capitães franceses Dumont e Lafay, além do Capitão Raul Vieira de Mello (que fora aluno formado na primeira turma) e os Segundos-Tenentes Gil Guilherme Cristiano e Ivan Carpenter Ferreira.²⁰

Com o passar do tempo, a Escola foi se desenvolvendo. Além das bases instrucionais dos militares franceses, a incipiente indústria aeronáutica foi incrementada pela tecnologia francesa, visto que, inicialmente, os aviões da Escola eram, em sua

maioria, oriundos das fábricas francesas. A historiadora Adriana Bellintani²¹ ilustra bem a organização da Escola:

A Escola compreende dois grandes serviços: o serviço de pista, a cargo do ten. Verdier e do sarg. Buisson, e o serviço das oficinas, sob a direção do ten. Lafay. As oficinas dividem-se em quatro seções: a de motores, dirigida pelo cabo Gaillard; a de montagem de avião, dirigida pelo sarg. ajud. Le Guezec; a de envernizamento, dirigida pelo sarg. Sauvaget; e a de máquinas, a cargo do sarg. Meigner.

As oficinas têm por função a reparação de motores, a troca de peças dos aviões e também a construção dos móveis e utensílios para a Escola, tais como: mesas, armários, cofres, entre outros, ficando sob a orientação de um sub-oficial francês. Fazem parte desse serviço cerca de sessenta homens, mas muitos têm que receber instruções para trabalhar.



*Oficina de montagem e reparações.
Fonte: Arquivo do MUSAL.*

19 Segundo Lavenère-Wanderley, pág. 74.

20 Segundo Cherubim Rosa Filho, 2007.

21 Trecho retirado da Tese de Doutorado: O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940). Volume I, BELLINTANI, Adriana, Universidade de Brasília, DF, 2009.

Em 29 de janeiro de 1921, a “pequena missão” de aviação foi incluída na Missão Militar Francesa de Instrução (MMFI), que fora a Missão de maior escopo, abarcando inúmeras áreas do EB. Na prática, a Escola de Aviação continuou funcionando nas bases anteriores.²² Finalmente, em 16 de outubro de 1924, a Missão Militar Francesa de Aviação extinguiu-se. Com isso, os elementos especializados em aeronáutica passaram a reforçar a MMFI.

PERÍODO DE ESTAGNAÇÃO (1924-1926)

Alguns fatos desse período tiveram grande influência para a estagnação da aviação militar. O primeiro foi a chegada de Artur Bernardes à presidência, em 1924. Como afirma Bellintani:²³

Bernardes considera a aviação uma arma perigosa: “ele fez parar o recrutamento, a instrução e as compras de material. Seu ministro da Guerra não queria ouvir falar em aviação, fez destruir o material existente e decide despedir-se da Missão Francesa de Aviação”.

Além do desinteresse do governo, o segundo fator consistiu na turbulência causada com os movimentos rebeldes do Tenentismo, que contribuiu para a suspensão dos trabalhos na Escola de Aviação, em julho de 1924.

CRIAÇÃO DA ARMA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO (1927)

Com a posse do Presidente Washington Luís, em 15 de novembro de 1926, o Ministro da Guerra empossado foi o General Nestor Sezefredo dos Passos, que buscou incentivar a aviação através de medidas como: a organização das fábricas de aviação (motores e células), a expansão das instalações da Escola de Aviação, conforme plano estabelecido pela missão, a compra de material necessário para o funcionamento da instrução e a criação do primeiro regimento.²⁴

Em 13 de janeiro de 1927, por intermédio da Lei nº 5.168, a Aviação torna-se a Quinta Arma do Exército. A partir deste momento, a aviação militar ganha novo fôlego e se desenvolve. Segundo esta lei, a nova Arma é composta de uma Diretoria de Aviação, uma Escola de Aviação Militar, um Depósito Central de Aviação e Unidades de Aviação.

É importante salientar, que, devido a essa nova organização, a Escola de Aviação Militar é diretamente influenciada. Nesse sentido, a Escola retoma seu processo de crescimento. Como exemplo, pode-se citar a fala de Bellintani²⁵ a respeito da aviação militar no período:

22 De acordo com Cherubim Rosa Filho, 2007, pág. 49.

23 Trecho retirado da Tese de Doutorado: O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940). Volume I, BELLINTANI, Adriana, Universidade de Brasília, DF, 2009.

24 De acordo com: Correspondência de Coffec, chefe da Missão Militar Francesa, para ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro (1927 apud BELLINTANI, 2009, pág. 319).

25 Segundo Bellintani, págs. 310-311.

Em dezembro de 1927, o Brasil compra 22 novos aviões que ainda não possuem hangares para ficar, sendo esse fato motivo de preocupação para Spire: “nada existe para receber esta montagem. Falta lugar, é preciso deixar os aparelhos nas caixas onde eles se deteriorarão sem fornecer nenhum serviço”. É preciso investir mais na construção de áreas de apoio em terra.

Para o melhor desenvolvimento da Aviação, é necessária a reorganização da Escola, com estrutura de créditos tanto para ela, como para a compra de materiais; para construção de uma usina de motores e o estabelecimento de planos de vôo. Isto nem sempre é fácil, em se tratando de Brasil, onde cada administração tem suas prioridades e uma maneira distinta de entender a importância das Forças Armadas e da Aviação.

Como se pode observar, a reorganização da instituição formadora de aviadores militares tornou-se elemento essencial para o próprio crescimento da aviação no país. Uma das mudanças na Escola foi o processo de ingresso, já que ela passou de uma espécie de “curso especial” para uma Arma. O artigo 5º da lei nº 5.168, mostra a mudança de perspectiva, indicando que:

Art. 5º As vagas de segundos tenentes ficam desde já reservadas para a formação normal da referida arma, mediante curso regular iniciado na Escola Militar e completado na de Aviação, pela seguinte forma:

I, alumnos da mencionada Escola Militar que houverem terminado o 2º anno do curso fundamental e que, desejando servir na

arma de aviação, fizeram declaração escripta nesse sentido, sujeitando-se a nova e especial inspeção de saude, bem como ao curso da Escola de Aviação.

II, sargentos possuidores dos diplomas de navegação aerea ou de technica de aviação que tiverem no minimo 25 annos de idade e pelo menos quatro annos de praça, dos quaes dous de serviço na Aviação, uma vez satisfeitas as demais condições de habilitação intellectual exigidas para a matricula na Escola Militar.

Outro avanço para a Aviação Militar foi a aprovação do “Estatuto da Aviação Militar”²⁶, em 2 de junho de 1927. Em breves palavras, este Estatuto estrutura, não apenas o funcionamento da nova Arma, como também define a admissão dos oficiais e praças nos seus quadros. Isso acaba tendo implicações diretas na Escola de Aviação Militar, principalmente no que tange ao recrutamento de alunos, como se observa em trechos do texto do próprio Estatuto:

RECRUTAMENTO DOS OFICIAES

Art. 12. O recrutamento normal dos officiaes da arma de aviação é assegurado pela Escola Militar e pela Aviação Militar.

Art. 14. Os que forem, julgados aptos, dentro do numero fixado pelo ministro da Guerra serão mandados apresentar á Escola de Aviação Militar, afim de se matricularem no Curso de applicação desta escola (Curso de aspirante-aviador).

26 Decreto nº 17.818, de 2 de junho de 1927.

Art. 15. Os alunos que, concluído o Curso de aspirante-aviador, obtiverem o diploma de navegação aérea (categoria A: piloto e metralhador) serão declarados aspirantes a oficial da arma de aviação, nas condições previstas para os alunos da Escola Militar e no mesmo dia que elles.

Em resumo, enquanto a Escola de Aviação Militar era apenas um curso “específico” dentro do plano de modernização do Exército, apenas oficiais e sargentos poderiam frequentá-lo, caso atendessem as condições necessárias. Quando a Aviação Militar é transformada em Arma, qualquer cadete da Escola Militar poderia tentar formar-se como oficial-aviador.

PRINCIPAIS MUDANÇAS NA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR (1927-1938)

A partir do momento em que a Aviação ganha o status de Arma, a EAvm é impelida a expandir. O Campo dos Afonsos passou por diversas modificações estruturais ao longo da década de 1930. Cabe ressaltar que, após a Intentona Comunista ocorrida em 1935, a Escola, que

foi atacada durante o levante, teve diversos prédios danificados ou totalmente destruídos. Desse modo, após esse episódio, foi obrigada a reconstruir e remodelar suas instalações.

As transformações na estrutura organizacional da Aviação Militar e seu consequente desenvolvimento também afetaram os objetivos da Escola. Um exemplo disso foi a criação do Grupo Misto de Aviação, em 21 de maio de 1931, sendo a primeira Unidade Aérea da Aviação Militar. Nesse sentido, essa nova unidade precisaria que seus oficiais estivessem aptos a realizar suas missões, e, portanto, a formação dos oficiais da Arma de Aviação deveria ter um preparo adequado, ou seja, o ensino aeronáutico militar tinha que acompanhar as modificações estruturais da área.

A MODERNIZAÇÃO DO ENSINO MILITAR E A EAvm

O ensino nas Escolas Militares também foi influenciado pela Missão Militar Francesa, que não se limitou apenas à Aviação, mas expandiu para diversos setores do EB que careciam de modernização. A Escola de Aviação Militar, agora setor da Escola Militar do Realengo, ganha novos contornos enquanto instituição. Nesse momento, a Escola foi construindo sua própria identidade, e isso se refletiu na vida dos cadetes que escolham essa Arma.



Processo de remodelação da Escola no Campo dos Afonsos.

Fonte: Arquivo do MUSAL.

Inicialmente, os cadetes da Escola Militar cursavam o primeiro ano, que consistia numa fase de adaptação, extremamente difícil, na qual os “bichos” (como eram apelidados os primeiro-anistas), além de passarem pelo processo de socialização com seus veteranos, enfrentavam exames de conhecimento muito exigentes, que tinham uma função decisiva para a continuação do cadete no curso ou seu desligamento.

Os cadetes aprovados no primeiro ano preparavam-se para uma importante cerimônia militar: o recebimento do Espadim de Caxias, símbolo do Cadete do Exército. No segundo ano, os cadetes deviam escolher sua arma. Nessa etapa, aqueles que escolhiam a Arma de Aviação passavam por diversos exames de saúde, que eram eliminatórios.

Utilizando alguns trechos das memórias escritas pelo Major-Brigadeiro-do-Ar Ivo Gastaldoni, é possível aproximar-se, um pouco, do dia a dia dos cadetes de aviação.

Fui designado para o instrutor Ten. Walter Bastos, que recebeu seus cinco alunos junto ao Waco F. Falou-nos sobre o funcionamento dos “ailerons” e do “profundor”, comandados pelo manche, e sobre o leme de direção comandado pelos “paloniers” (pedais). Explicou as regras de tráfego em torno do campo e nos ensinou a vestir e ajustar o correame do pára-quedas. Esse foi todo o curso teórico que tivemos. Já no dia seguinte enfrentamos

o nosso primeiro voo de duplo comando. O primeiro aluno a voar pegava o avião junto ao hangar e os demais embarcavam numa camioneta que os conduzia para a barraca montada no meio do campo e onde era feita a troca de alunos.

ALGUNS ASPECTOS DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR

Até dezembro de 1938, formaram-se 272 oficiais aviadores e aspirantes a oficial. Os aviões utilizados pelos cadetes no período de 1927 a 1938 foram:²⁷

AVIÕES DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR
Morane 35
Morane 147
Morane 130
Schreck 17
Potez 33
Nieuport 72
Breguet 19
Potez 25
Amiot 122
Lioré 25
Waco F
Farman 71
Caudron 140
Caudron 59
Wibault 73
Moth-Trainer
Lioré Olivier

27 De acordo com Lavenère-Wanderley, págs. 99 e 100.



*Avião Moth no Campo dos Afonsos.
Fonte: Arquivo MUSAL.*



*Avião Potez 25 na Escola de
Aviação Militar.
Fonte: Arquivo MUSAL.*

No final da década de 1930, com a reorganização da estrutura do Exército, a então Diretoria de Aviação Militar passa a se chamar Diretoria de Aeronáutica do Exército, e, conseqüentemente, a Escola de Aviação Militar passou a chamar-se Escola de Aeronáutica Militar. E, no decorrer desse processo de reorganização, em 1940, a Escola ganha uma nova denominação: Escola de Aeronáutica do Exército.

A MODERNIZAÇÃO MILITAR E A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Com o governo Vargas, a aviação ganha uma nova dimensão no país, tanto na esfera civil, quanto no aprofundamento dos progressos já feitos no âmbito militar. Isso ocorreu devido ao grande estímulo dado por Vargas ao desenvolvimento dos setores industriais no Brasil, dentre eles a indústria aeronáutica.

Desde finais da década de 1930, já se falava na necessidade da criação de um ministério que abarcasse o setor aeronáutico. E, assim, em 1941, com a junção das aviações militares da Marinha e do Exército, além de um setor designado para administrar a aviação civil, foi criado, por meio do Decreto-Lei n° 2.961, de 20 de janeiro, o Ministério da Aeronáutica (MAer).

Logicamente, com esse advento, a nova instituição de ensino de aeronáutica militar no Brasil seria a Escola de Aeronáutica do MAer, mantendo suas atividades no “lendário berço da aviação”. No entanto, agora como instituição integrante de uma nova Força Armada, sua estrutura de ensino, herdeira das tradições do Exército, haveria de criar sua nova identidade. Afinal, agora ela formaria Cadetes da Aeronáutica.

A CONSOLIDAÇÃO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA (EAER): CRIAÇÃO E PRIMEIROS ANOS

A criação oficial da Escola de Aeronáutica ocorreu em 25 de março de 1941, pelo Decreto-Lei n° 3.142, e reuniu todos os elementos das duas escolas militares de aviação: a Naval (Marinha) e a Aeronáutica do Exército. Porém, a tarefa de organizar uma nova instituição para o ensino e formação de oficiais aviadores, que pertenceriam a recente Força Armada, apresentou diversas dificuldades.

Os entraves se iniciaram ainda na década de 1930. Ao longo deste período muitas defasagens materiais foram encontradas na incipiente indústria aeronáutica.

Poucos aviões disponíveis para a instrução dos cadetes, falta de peças para a reposição e o pequeno número de oficiais, pertencentes ao efetivo da Força Aérea, demonstravam as carências que a aeronáutica militar deveria superar. Além disso, a conformação de uma identidade própria para a nova Força, que herdou doutrinas militares distintas, isto é, da Marinha e do Exército, se configurou num desafio extra ao MAer.

O funcionamento da Escola de Aeronáutica foi definido pelas instruções determinadas na Portaria n° 90, de 26 de março de 1941. O Curso de Formação de Oficiais Aviadores teria a duração de três anos divididos em três categorias de instrução: fundamental, especializada e militar. Na categoria fundamental o cadete teria “instrução básica em humanidades e ciências, juntamente com conceitos básicos atinentes à sua profissão.”²⁸ As categorias de instrução especializada e militar tinham os objetivos de “proporcionar ao cadete cultura e treinamentos profissionais necessários à formação do oficial de Aeronáutica” e “conhecimento e treinamento militar”²⁹, respectivamente.

28 De acordo com: BRASIL. Ministério da Aeronáutica. *Anteprojeto do Regulamento da Escola de Aeronáutica. s.d., s.p. apud. BERCHO, Carolina Fuzaro. A Educação Militar Aeronáutica Brasileira: um estudo sobre a origem da formação de oficiais aviadores para a FAB (1941-1950). Tese (Doutorado em Educação) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, pag. 105, 2017.*
29 *Ibid.*

O local de funcionamento continuaria sendo o Campo dos Afonsos. No entanto, para comportar uma instituição de ensino militar integral, ou seja, que abrangia todas as fases da formação, foi imperiosa a ampliação das instalações da EAer. A partir da década de 1940, a Guarnição dos Afonsos se expandiu e teve a inauguração de diversas instalações como o Prédio do Corpo de Cadetes, o Ginásio Eduardo Gomes e o Pavilhão Van Ness.



Aspectos do cotidiano da Escola. Ao fundo o prédio do Corpo de Cadetes. Fonte: Arquivo do MUSAL.

Embora o primeiro comandante da Escola de Aeronáutica tenha sido o então Ten Cel Armando de Souza e Mello Aragboia, este passou pouquíssimo tempo à frente da EAer. Em junho de 1941, assumiu o comando da Escola o Ten Cel Henrique Raimundo Dyott Fontenelle, que pode ser considerado o primeiro, de fato, a comandá-la.

O processo de composição do Corpo de Cadetes foi complexo. Segundo Bercho, em sua tese de doutorado, já citada:

As instruções para o funcionamento da Escola de Aeronáutica foram designa-

das 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

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”

- 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.

Nos primeiros anos, o currículo da EAer oscilou consideravelmente em relação ao período de formação e às disciplinas ministradas. Um exemplo disso é que, nos anos de 1941 e 1942, a formação do oficial era realizada num período de três anos, que, em 1943, passou para

quatro anos, e, a partir de 1945 oscila entre períodos de duração de três e quatro anos. Entretanto, é importante salientar que as alterações no currículo da EAer, durante a década de 1940, demonstram que tal Instituição sofria grande influência da conjuntura internacional de guerra, bem como das necessidades organizacionais do próprio Ministério da Aeronáutica, que carecia de um corpo de oficiais com uma mentalidade mais homogênea no que diz respeito às doutrinas voltadas para a nova corporação. Cabe ressaltar que a EAer, em 1945, passou a formar também Oficiais Intendentes, que até então eram formados no Exército.

ENSINO E COTIDIANO DOS CADETES NA EAER (1941-1950)

Neste cenário, o cotidiano dos cadetes, devido aos fatores como a formação eclética das turmas pioneiras, bem como todo o processo de estruturação do novo Ministério, foi peculiar. Isso pode ser observado na fala do Brigadeiro Burnier³⁰, aluno da primeira turma de Aspirantes da EAer:

Eu fui da primeira turma formada já no Campo dos Afonsos. Eu entrei em 1939 na Escola Militar do Realengo, em 1940 terminei o segundo ano fundamental – porque quando eu entrei para a Escola Militar, o curso era de três anos. Ao entrar no Ministério do Exército, mudou de três para quatro anos. Então, em vez de um ano fundamen-

tal e dois anos de armas, eu fiz o primeiro ano e o segundo ano fundamentais na Escola Militar de Realengo. Isso serviu para fazer a caracterização da minha formação básica militar. [...] Mas eu fiquei na aviação, passei no exame de saúde, fiz os exames todos, e quando passei na Escola de Aeronáutica, no ano de 1941, comecei a fazer o curso e fui o primeiro da minha turma a sair piloto solo. Eu fui o primeiro da minha turma a voar sozinho pela primeira vez num avião. Na Escola de Aeronáutica, eu me lembro muito bem. Nós íamos ainda fardados de cadete da Escola Militar e ganhamos o direito de usar um pombinho, uma aguiazinha na farda, mas era um pombinho mesmo. Aquilo era um orgulho fabuloso para nós, porque nós éramos da Escola Militar, mas também do futuro Ministério da Aeronáutica, da Força Aérea Brasileira. Aquilo foi formidável. Os instrutores nossos ainda andavam fardados com o uniforme do Exército. Mas o importante mesmo é que a arma nasceu dentro do Exército. Mas veio muita gente da Marinha porque havia a aviação naval também. Então, além da minha turma da Escola Militar, entraram também da Marinha, outros do quarto ano da Escola Naval. Também perderam um ano de curso, porque tiveram que ir para o primeiro da Escola de Aeronáutica, ou seja, o terceiro ano de curso. Então, entraram vários companheiros da Escola Naval.

Como se pode observar no relato, o dia a dia das primeiras turmas refletia o próprio processo de construção da identidade do Ministério da Aeronáutica, isto

30 BURNIER, João Paulo Moreira. João Paulo Moreira Burnier (depoimento, 1993). Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 págs. dat.

é, sua origem heterogênea. Para se tornar distinta teria que forjar seus próprios ritos e tradições. O uniforme, por exemplo, só foi idealizado e confeccionado em junho de 1941, quando da aprovação do Plano de Uniformes da Força Aérea Brasileira. Desse modo, os cadetes tiveram que utilizar seus antigos uniformes, conforme comentado pelo Brigadeiro Burnier.

Os cadetes, neste período inicial, ficaram instalados num edifício apelidado de “pombal”, visto que ainda não havia sido construído o prédio do Corpo de Cadetes. A rotina das aulas era cansativa. O regime de ensino era o internato, e as turmas tinham aulas durante o dia inteiro. O, então, cadete Burnier³¹, relata:

Minha turma que era só de 15, 22, de aviação, recebeu mais cento e tantos da turma anterior do Exército e da turma da Marinha também anterior. Ficaram fazendo curso junto comigo. Então ao terceiro e quarto ano, juntaram-se o primeiro e segundo anos fundamentais da Escola Militar e do segundo e terceiro da Escola Naval. Juntaram-se todos ali dentro da Escola de Aeronáutica, mas nós não tínhamos instalações ainda condignas. Então nós tínhamos um edifício grande, tinha vários alojamentos nesse edifício. Esse edifício nós chamávamos de pombal. O comandante era o coronel Henrique Dyott Fontenelli, o Fom-Fom, famoso Fom-Fom. O comandante do Corpo de Cadetes, Dário Azambuja, que

veio de Marinha, era capitão-de-mar-e-guerra. E começamos a ter o curso. Os instrutores eram do Exército e da Marinha. Capitão Ortegal foi o meu instrutor, era tenente...[...] Então esse pessoal todo começou a dar lição para nós. Nós estudávamos no Campo dos Afonsos. Não tinha pista de concreto, não. Era tudo gramado. E tinha quatro tipos de decolagem. Uma para o sul que era caveirosa (perigosa), que ia para cima dos morros, pequenininha, dando as costas para a Vila Militar. Muito pequenininha. A pista grande era a da invernada da Polícia Militar, dava para a cidade e, ao contrário, quando o vento trocava e vinha de leste para oeste. E a pista de decolagem para serviço militar era muito pequena e tinha muito pouco vento norte. Bom, então na Escola de Aeronáutica nós tínhamos uma barraca no meio do campo, o campo era grande, todo gramado; ali ficavam os instrutores, na outra barraca ficavam os alunos. Então as turmas tinham aula de manhã, à tarde e à noite. Dando instrução ali com os sargentos ajudando. Os aviões paravam em fila, conforme o vento.

A partir de 1944, com a aprovação do Programa de Instrução da Escola³², o currículo escolar passou a contemplar quatro anos para formar os oficiais aviadores, com uma peculiaridade: o primeiro ano foi chamado de Curso Prévio e condensaria “as disciplinas dos três anos do Curso Científico, atual Ensino Médio, necessárias ao desempenho satisfatório nas

31 BURNIER, João Paulo Moreira. João Paulo Moreira Burnier (depoimento, 1993). Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 págs. dat.

32 BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria n° 326 de 05 de outubro de 1944, “Aprova as instruções sobre o funcionamento da Escola de Aeronáutica”.

demais séries do Curso de Formação de cadetes aviadores e intendentess”.³³ O Curso Prévio durou até 1949, quando se transformou em Curso Preparatório de Cadetes do Ar (CPCAR) (BRITO, 2019).

Após o cadete ser aprovado no Curso Prévio, ele poderia cursar o Curso Superior da EAer, isto é, o segundo ano, que correspondia ao primeiro ano efetivo do Curso de Oficial Aviador. O Curso Superior³⁴ foi dividido em três anos, como mostra a tabela a seguir:

ANO	MATÉRIAS
1º ANO	Instrução Fundamental: História, Física, Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral e Inglês.
	Instrução Militar: Ordem Unida, Armamento e Tiro, Instrução Geral, Higiene e Educação Física.
	Instrução Aeronáutica: Aerotécnica: Prática de Motores, Prática de Aviões, Prática de Hélices, Prática de Instrumentos de Aviação e Tecnologia Prática. Estágio Primário de Voo.
2º ANO	Instrução Fundamental: Química, Mecânica, Eletricidade e Inglês.
	Instrução Militar: Ordem Unida, Armamento e Tiro, Instrução Geral e Educação Física.
	Instrução Aeronáutica: Teoria do Motor, Aerodinâmica, Tecnologia Teórica, Manutenção de Aviões e Motores, Navegação Astronômica e Informação Aérea (parte básica). Voo (estágio básico).
3º ANO	Instrução Fundamental: Inglês, Administração Militar e Direito Aeronáutico.
	Instrução Militar: Ordem Unida e Educação Física.
	Instrução Aeronáutica: Meteorologia, Rádio, Tiro Aéreo, Bombardeio Aéreo, Balística, Informação Aérea, Navegação pelo rádio, Emprego de Forças Aéreas, Emprego de Forças Terrestres, Emprego de Forças Navais, Defesa Anti-Aérea. Voo (estágio avançado).

A rotina dos cadetes, durante o Curso Superior, dividia-se em aulas teóricas e práticas, que visavam preparar muito bem o futuro oficial, visto que o voo era uma atividade que envolvia muitos riscos. Além dos estudos, ainda havia as atividades corriqueiras da caserna, como a instrução militar, a prática esportiva e a própria sociabilidade entre os alunos nos períodos de descanso.

33 BRITO, Amanda Martins de. *Escola Preparatória de Cadetes do Ar – A Nascente do Poder Aéreo*. Rio de Janeiro: INCAER, 2019.

34 De acordo com a Portaria nº 326, de 5 de outubro de 1944.



Aspectos da Instrução na Escola de Aeronáutica. Fonte: Revista Esquadilha agosto de 1942.

Aspectos da rotina militar dos Cadetes do Ar. Fonte: Revista Esquadilha agosto de 1942.



A INSTRUÇÃO DE VOO

A instrução de voo, atividade primordial para a Força Aérea Brasileira, configurava grande importância dentro do currículo da EAer. Esta parte da aprendizagem do cadete aviador estava presente nos três anos de formação do Curso Superior da Escola, e dividia-se em estágio primário, básico e avançado.

Também é interessante ressaltar que a instrução de voo está diretamente relacionada ao material aeronáutico disponível para a Escola. Logo, as aulas dependiam dos tipos de aeronaves adquiridas pela EAer. Em 1943, os alunos do 1º ano efetuaram o estágio primário no Fairchild PT-19. O avião utilizado para o estágio básico do 2º ano era o Vultee BT-15. Os cadetes do 3º ano realizaram o estágio básico no BT-15, o estágio avançado era feito no Texan T-6 e a instrução de tiro e bombardeio em Stearman A76-C3 (INCAER, 1991). Os aviões utilizados na EAer durante o período de 1941 a 1967³⁵ foram:

³⁵ De acordo com: INCAER. "História Geral da Aeronáutica Brasileira". Vol.4, 2005, pág. 214.

ESTÁGIO	AVIÃO	PERÍODO DE UTILIZAÇÃO
PRIMÁRIO	Muniz M-9	1941 até 1942
	Focke Wulf FW-44J	1941
	Stearman A-75L3	1942
	Fairchild PT-19	1942 a 1958
	Fokker T-21	Década de 1960
BÁSICO	Stearman A76-C3	1941 a 1943
	Vultee BT-15	1942 a 1946
	North American AT-6	1947 a 1967
	Fokker T-21	Década de 1960
AVANÇADO	North American NA-72	1941 e 1942
	North American AT-6	1943 a 1967
	Cessna T-50 AT-17	1944 a 1946
	Beechcraft AT-7	1944 a 1948

O uso de simuladores e a modernização dos aviões permitiram elevar o nível da instrução na EAer. Em 1942, por exemplo, o uso de simuladores *Link-Trainer* possibilitou aos cadetes o aprendizado de noções de voo por instrumentos.

No estágio primário, que abarcava as fases de pré-solo, solo e manobras, o cadete realizava decolagens, subidas, descidas, curvas, pane simulada, pouso e arremetida. O voo solo era especialmente significativo. Efetuar o primeiro voo pilotando sozinho era um momento tão simbólico para o cadete, que um dos primeiros ritos, essencialmente original da Escola de Aeronáutica, surgiu para marcar o voo solo: o banho de batismo no Lago do Laché.



*Banho de batismo no Lago do Laché.
Fonte: Revista Esquadilha nº 10.*



Prédio do Cassino dos oficiais com o Lago do Laché atualmente. Fonte: Acervo pessoal da Historiadora Mariana.

Tal tradição consistia em jogar o cadete, após seu voo solo, no Lago do Laché, localizado em frente ao Cassino dos Oficiais, no Campo dos Afonsos. Atualmente, esta cerimônia é mantida, no entanto, de modo diferente, já que na Academia da Força Aérea (atual Instituição formadora de Oficiais Aviadores) não há o Lago, logo os cadetes recebem um banho simbólico de água, que rememora o rito inicial. Após essa etapa, o cadete ganhava o direito de usar o meio brevê.



Brevê de Cadete do Ar

*O cadete laché ganhava o brevê de Cadete do Ar.
Fonte: INCAER, História Geral da Aeronáutica
Brasileira, Vol. 5.*

O estágio básico de voo, desenvolvido no 2º ano, tinha como objetivo instruir os cadetes em práticas mais específicas, como a navegação e a pilotagem sem visibilidade. O uso dos *Link-Trainers* nessa etapa era essencial para que o futuro piloto pudesse voar em qualquer situação, inclusive em condições onde a visibilidade ficava comprometida.

A etapa seguinte era o estágio avançado. O cadete que concluía o estágio básico era avaliado, de acordo com suas apti-

dões, e poderia ir para o Estágio Avançado em Monomotor ou em Bimotor. Nesse momento, a instrução consolidava todo aprendizado das fases anteriores e apresentava, ao cadete, o voo noturno, bem como a pilotagem de aviões de guerra.

A avaliação dos cadetes era realizada nos voos de instrução e cheques. De acordo com o desempenho do aluno, o instrutor podia atribuir os graus de: deficiente (ficha de cor rosa), satisfatório, bom e muito bom. Dependendo do grau atribuído, o cadete poderia ser até desligado do curso, caso atingisse o limite de “voos deficientes” e fosse submetido ao Conselho de Voo.

A formatura ocorria no final do ano letivo. Após a conclusão bem-sucedida do 3º ano da Escola de Aeronáutica, o cadete era nomeado Aspirante a Oficial Aviador. A cerimônia de entrega das espadas de oficial e brevês é marcante, pois a formatura encerra o primeiro ciclo de formação e o Aspirante estava pronto para iniciar sua carreira no oficialato.



Solenidade no Campo dos Afonsos.

Fonte: Arquivo do MUSAL.

A ESCOLA DE AERONÁUTICA (EAER) NO PERÍODO DE 1950-1968

A Escola de Aeronáutica ainda se expandiu mais, tornando-se um complexo militar bem desenvolvido. Porém, a cidade do Rio de Janeiro também crescia, e com isso a aviação civil juntava-se ao disputado espaço aéreo da cidade. Logo, o fluxo de aviões nos céus carioca avolumou-se, de modo que os acidentes aéreos apareciam com mais frequência nos jornais, despertando a preocupação do governo com esse novo cenário. Uma mudança era necessária, visto que os cadetes não podiam correr riscos desnecessários disputando o espaço aéreo com o tráfego de aeronaves comerciais.

Em observância a essa questão, iniciaram-se estudos, ainda em 1942, sobre um possível local para realocar a EAer. A Comissão de Estudos, composta pelo Ten. Cel. Av. Henrique Raymundo Dyott Fontenelle, pelos Majores Aviadores Clóvis Monteiro Travassos, Nelson Freire Lavenère-Wanderley e Dario Cavalcanti de Azambuja, pelo Capitão Aviador Dororgal Borges e, posteriormente incluído, o Major Médico Edgard Corrêa de Mello, concluiu que a cidade de Pirassununga possuía as melhores características para abrigar as novas instalações da Escola.

A construção de novas instalações para a Escola de Aeronáutica mostrou-se, em termos econômicos, muito dispen-

diosa. Ainda assim, ela foi iniciada ainda em 1942, e, ao longo desta década, enfrentou diversos reveses que atrasaram sua execução. Apenas em 1958, o projeto é retomado com a criação da Comissão de Estudos e Construção da Escola de Aeronáutica (CECEAer). Esta Comissão tinha como finalidade “realizar todo o planejamento e a fiscalização das obras, objetivando uma rápida, porém progressiva, transferência para Pirassununga.” (CALAZA, 2018).

O funcionamento da EAer durante as décadas de 1950 e 1960 foi marcado por alguns momentos importantes que influenciaram na rotina da Escola. Conforme citado, em 1949, o Curso Prévio da Escola de Aeronáutica foi encerrado dentro desta Instituição, sendo transformado no CPCAR. Em 1950, ele foi mudado para Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar (EPCAR). Esta Escola Preparatória tinha o objetivo de selecionar e preparar os futuros cadetes da EAer, no entanto, em 22 de fevereiro de 1956, o 3º e último ano da EPCAR foi transferido de Barbacena (MG) para ser cursado na Escola de Aeronáutica (INCAER, 2014). Esse sistema de curso foi realizado até 1961.

Nesse sentido, é interessante destacar que o cotidiano dos cadetes, durante esse curto período entre 1956 até 1961, foi compartilhado, principalmente no Corpo de Cadetes, com os ainda alunos da EPCAR.

O CURRÍCULO E O COTIDIANO

O currículo da Escola, durante a década de 1950, sofreu algumas oscilações, principalmente após a criação da EPCAR. De 1952 a 1964, o CFOAV voltou a ter duração de 3 anos, e o ensino abrangia as instruções fundamental, especializada, de voo e militar.³⁶

ANO	MATÉRIAS
1º	Instrução Fundamental: Cálculo Diferencial e Integral, Geometria Analítica Plana, Geometria Analítica do Espaço, Geometria Descritiva I e II, Física I e II, Tecnologia, Teoria do Motor, Expressão Oral e Escrita I e II, Inglês I e II, Geografia Política e Econômica I e II, Psicologia Básica, Psicologia Aplicada às Forças Armadas e à Liderança.
	Instrução Militar: Educação Física Militar, Ordem Unida, Instrução Geral e Educação Moral, Maneabilidade, Combate e Serviço em Campanha, Organização do Terreno, Armamento e Tiro das Armas de Infantaria.
	Instrução de Voo: Estágio Primário.
2º	Instrução Fundamental: Mecânica I e II, Química I e II, Eletricidade, Eletrônica, Estatística I e II, Aerodinâmica, Aerotécnica I e II, Expressão Oral e Escrita III e IV, Direito I e II, Inglês III e IV, Noções de Economia Política e Finanças, Escrituração Militar, História Militar e Aeronáutica.
	Instrução Militar: Educação Física Militar, Ordem Unida, Instrução Geral e Educação Moral, Topografia de Campanha, Organização Militar, Administração Militar e Armamento e Tiro das Armas de Infantaria.
	Instrução de Voo: Estágio Básico.
3º	Instrução Especializada: Comunicações, Reconhecimento Aéreo, Tiro e Bombardeio, Meteorologia, Suprimento de Aviação, Navegação e Novos Desenvolvimentos.
	Instrução Militar: Educação Física Militar, Ordem Unida, Organização e Emprego de Forças Terrestres, Organização e Emprego de Forças Aéreas, Organização e Emprego de Forças Navais, Administração Militar, Armamento e Tiro de Armas Portáteis e Sobrevivência.
	Instrução de Voo: Estágio Avançado e Voo por Instrumentos.

³⁶ A tabela apresenta o currículo exposto no livro: CALAZA, Cláudio Passos e LOPES FILHO, *Hermelindo. Precursores da Academia da Força Aérea – O novo “Ninbo das Águas”*. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2018.

A instrução de voo exigia dos cadetes a adaptação a uma rotina diária muito específica: pela manhã, após o desjejum, eles marchavam até os hangares de instrução, e lá se informavam das missões do dia. Em seguida, preparavam-se para voar: viravam uma placa (que ficava num quadro no hangar) correspondente à aeronave que utilizariam, para indicar o seu uso, pegavam paraquedas e almofadas de assento e se dirigiam para o avião.

Ao chegar ao avião, realizavam o cheque externo e interno, e, após todo este ritual, o cadete podia, enfim, taxiar e decolar em direção às regiões da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes ou Baixada Fluminense. Em 1964, uma importante mudança ocorre na instrução da Escola: o 3º ano do CFOAV foi transferido para Pirassununga.

Embora, em 1965, o Decreto nº 55.799, de 24 de fevereiro tenha determinado que o Curso de Formação de Oficiais Aviadores passasse a ter quatro anos de duração, sendo os dois primeiros anos voltados à instrução fundamental e os dois últimos à instrução profissional, com a instrução militar acompanhando o cadete durante todos os anos, na prática esse decreto não foi integralmente adotado, visto que as turmas se formaram, na verdade, cursando três anos e alguns meses, dependendo da turma, porém nenhuma em quatro anos completos.

Após anos, a formação voltaria a ser em três anos.

Além da vivência acadêmica e prática, os cadetes também eram estimulados a desenvolver uma formação cívico-social, através

de atividades esportivas, participações em competições com outras Escolas Militares, como, por exemplo, a NAVAMAER, bem como encontros sociais com outras escolas, como o Instituto de Educação e outras instituições de renome.



Cadetes da EAer em evento esportivo.

Fonte: Revista Esquadilha nº 13.



Cadetes em frente ao Corpo de Cadetes no Campo dos Afonsos. Fonte: Arquivo do MUSAL.



Ginásio Brigadeiro do Ar Eduardo Gomes ao fundo.

Fonte: Arquivo do MUSAL.

A CRIAÇÃO DO DESTACAMENTO PRECURSOR DA ESCOLA DE AERONÁUTICA (DPAer)

Em 1960, cria-se o Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica (DPAer), em Pirassununga. Esta unidade funcionaria até a finalização das obras da futura Academia da Força Aérea (AFA). O DPAer foi inaugurado no dia 17 de outubro de 1960 e abarcou o estágio avançado da instrução de voo, no 3º ano.

A criação do DPAer representou uma inflexão no andamento das aulas da turma que se formaria em 1960, como pode-se observar no relato de um oficial instrutor:³⁷

Em meados do segundo semestre, com a instrução aérea em pleno andamento, a rotina habitual foi subitamente despertada por um

boato alarmante que correu como um rastilho por todo Estágio. Era a notícia de que o Avançado seria deslocado com todos os meios aéreos possíveis para Pirassununga, onde a instrução teria continuidade a partir daquele aeródromo. Como fator agravante do alvoroço criado, o boato precisava que o referido deslocamento deveria ocorrer já no dia seguinte. [...] Ao término do expediente, a onda foi confirmada agora em forma de determinação, mas nada mais foi adiantado, nem quanto ao motivo, nem quanto à duração da operação. [...] Precisamente no dia seguinte, 20 de outubro de 1960, doze aeronaves T-6, disponibilizadas às pressas e sem nenhum apoio logístico, decolaram ao novo habitat, via São José dos Campos. O deslocamento foi realizado em voo de formatura de três esquadrilhas, cujos aviões eram pilotados por instrutores, conduzindo cada qual um cadete.

Contudo, em decorrência de um acidente ocorrido em 23 de outubro do mesmo ano, na cidade de Pirassununga, o DPAer tem seu funcionamento suspenso praticamente até 1964.

Em fevereiro de 1964, os cadetes do 3º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores da EAer foram transferidos para o DPAer, com a finalidade de realizar o estágio avançado lá. Essa transição da Escola para Pirassununga envolveu um grande esforço logístico e de pessoal, para que o DPAer estivesse, finalmente, em condições de receber as turmas.

37 JAECKEL, Ronald Eduardo. *Voando com o destino*. Rio de Janeiro: INCAER, 2006, pág. 237. Apud CALAZA, Cláudio Passos e LOPES FILHO, Hermelindo. *Precursores da Academia da Força Aérea – O novo “Ninho das Águias”*. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2018, pág. 147.

As aulas de instrução aérea tiveram início no dia 16 de março. Segundo Calaza:³⁸

[...] a turma foi dividida em quatro classes, com o objetivo do rodízio das instruções de voo e das aulas do campo especializado. Enquanto duas delas iam para o Estágio de Voo, as outras duas turmas permaneciam no Corpo de Cadetes para a rotina de aulas. No dia seguinte, as posições eram invertidas. Nos finais de tarde, invariavelmente acontecia a educação física para todos.[...]

Nas primeiras semanas de março, os cadetes enfrentaram um intenso regime de instruções teóricas e práticas a fim de conhecer a fundo o NA T-6. Esta aeronave, além de mais potente, era mais complexa em operação, pois possuía mais instrumentos de voo. O check-list exigia do cadete a memorização passo a passo de muitos comandos, sistemas e situações de emergência. Para enfrentar a sabatina diante dos rigorosos instrutores, os cadetes passavam horas estudando manuais.

Este relato revela aspectos importantes na adaptação da turma pioneira no Destacamento, como a chegada e a ambientação dos cadetes, que consistiu num processo intenso, exigindo um grande esforço.

No dia 7 de abril, pela manhã, ocorreu o primeiro voo solo na cidade de Pirassununga. Este voo histórico para o

Destacamento foi realizado pelo Cadete Marcos Vinícius Sfoggia, num NA T-6D. No dia 22 de dezembro, formou-se a primeira turma de Aspirantes que concluiu o terceiro ano em Pirassununga. A solenidade, no entanto, foi feita no tradicional Campo dos Afonsos.

O DPAer representou um grande passo no processo da transferência da Escola de Aeronáutica em direção a sua instalação definitiva em Pirassununga, e, em consequência, do início do seu funcionamento prático, em 1964, até a mudança de denominação da EAer para Academia da Força Aérea, em 10 de julho de 1969.

CONCLUSÃO

A trajetória da Escola de Aeronáutica revela uma importante faceta da história do Brasil. Desde seu começo, ainda no Exército Brasileiro, até sua transformação final de Escola para Academia da Força Aérea, sua história representa o esforço nacional na busca da excelência nas Forças Armadas, e, principalmente, na moderna Força Aérea. A memória desta Instituição constitui um importante esforço para a valorização da identidade do oficial da FAB, bem como para o crescimento da própria Força, que mesmo olhando adiante, nunca deve esquecer seu passado.

38 CALAZA, Cláudio Passos e LOPES FILHO, Hermelindo. *Precursores da Academia da Força Aérea – O novo “Ninbo das Águias”*. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2018.

REFERÊNCIAS

BASTOS FILHO, Jayme de Araujo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994.

BELLINTANI, Adriana. *O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade profissionalismo (1920-1940)*. Volume I. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas Universidade de Brasília, DF, 2009.

BERCHO, Carolina Fuzaro. *A Educação Militar Aeronáutica Brasileira: um estudo sobre a origem da formação de oficiais aviadores para a FAB (1941-1950)*. Tese (Doutorado em Educação) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, pág. 105, 2017.

BRITO, Amanda Martins de. *Escola Preparatória de Cadetes do Ar – A Nascente do Poder Aéreo*. Rio de Janeiro: INCAER, 2019.

BURNIER, João Paulo Moreira. João Paulo Moreira Burnier (depoimento, 1993). Rio de Janeiro, CPDOC, 2005. 188 págs. dat.

CALAZA, Cláudio Passos e LOPES FILHO, Hermelindo. *Precursores da Academia da Força Aérea – O novo “Ninho das Águias”*. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2018.

CARVALHO, José Murilo. *Forças Armadas e Política no Brasil*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2006.

GASTALDONI, Ivo. *A última guerra romântica: memórias de um piloto de patrulha*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1993.

INCAER, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 1. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

_____, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 2. Rio de Janeiro: INCAER, 1990.

_____, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 3. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.

_____, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 4. Rio de Janeiro: INCAER, 2005.

_____, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 5. Rio de Janeiro: INCAER, 2014.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MALAN, Alfredo Souto. Missão Militar Francesa de Instrução Junto ao Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1988.

MCCANN, Frank D. Soldados da Pátria: história do exército brasileiro, 1889-1937. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

OLIVEIRA, Bruno de Melo. Limitações iniciais da Aviação Militar no Brasil: projetos e visões na documentação do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército (1911-1918). Revista UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, págs. 22-33, dez. 2012.

ROSA FILHO, Cherubim. Missão Militar Francesa de Aviação. Rio de Janeiro: INCAER, 2007.

SALES, Mauro Vicente. Escola Brasileira de Aviação: a primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914). Rio de Janeiro: INCAER, 2014.

BRASIL. Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916, Crêa sem aumento de despeza, as escolas de Aviação e de Submersíveis. Rio de Janeiro, DF, 23 ago. 1916. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12167-23-agosto-1916-526149-publicacaooriginal-1-pe.html>.

_____. Decreto nº 13.416, de 15 de janeiro de 1919, Modifica o 4º e 6º uniformes das praças de pret constantes do plano respectivo em vigor no Exército. Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1919. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13416-15-janeiro-1919-571121-publicacaooriginal-94205-pe.html>.

_____. Decreto nº 13.417, de 15 de janeiro de 1919, Abre, ao Ministerio da Guerra, o credito especial de 2.000:000\$000, para a organização do serviço de aviação militar. Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1919. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13417-15-janeiro-1919-517970-publicacaooriginal-1-pe.html>.

_____. Decreto nº 13.451, de 29 de janeiro de 1919, Estabelece bases para a reorganização do ensino militar e criação de cursos de aviação, veterinária e outros. Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1919. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13451-29-janeiro-1919-516128-publicacaooriginal-1-pe.html>.

_____. Decreto nº 14.121, de 31 de março de 1920, Aprova o Regulamento para a Escola de Aviação Militar. Rio de Janeiro, 31 de março de 1920. Publicação Original [Coleção de Leis do Brasil de 31/12/1920 - vol. 002] (p. 909, col. 1).

_____. Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927, Crêa a arma de Aviação do Exército. Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1927. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1920-1929/lei-5168-13-janeiro-1927-563056-publicacaooriginal-87165-pl.html>.

_____. Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, Cria o Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 20 de janeiro de 1941. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>.

_____. Decreto-Lei nº 3.142, de 25 de março de 1941, Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica. Rio de Janeiro, em 25 de Março de 1941. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-3142-25-marco-1941-413084-publicacaooriginal-1-pe.html>.

_____. Decreto nº 55.799, de 24 de fevereiro de 1965, Altera o Regulamento de Aeronáutica. Brasília, 24 de fevereiro de 1965. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-55799-24-fevereiro-1965-396198-publicacaooriginal-1-pe.html>.

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 326, de 05 de outubro de 1944, “Aprova as instruções sobre o funcionamento da Escola de Aeronáutica”.

Revista Esquadriha, números: 2-9 de 1942.

*A Historiadora Mariana Barbosa Azevedo
pertence ao efetivo deste Instituto e integra
a equipe do SISCULT.*







AVIADORES

AD ASTRA



Da Escola de Aviação Militar do Exército
à Escola de Aeronáutica





Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br