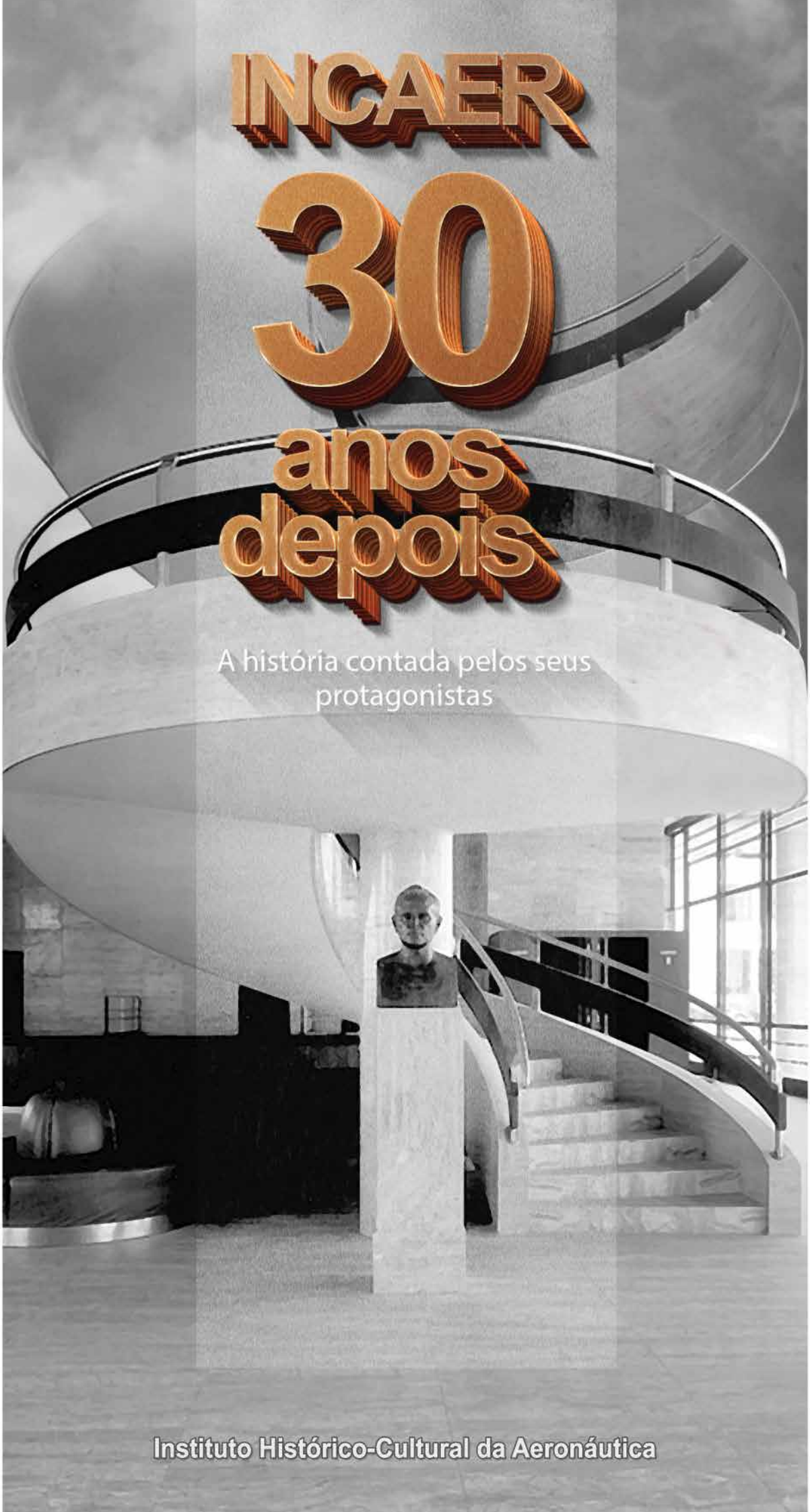
INCAER 30 anos depois

A história contada pelos seus protagonistas



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

INCAER 30 anos depois

A história contada pelos seus protagonistas

2016

INCAER
30 anos depois
A história contada
pelos seus protagonistas

Comandante da Aeronáutica
Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato

Diretor do INCAER
Ten Brig Ar Aílton dos Santos Pohlmann

Subdiretor de Divulgação
Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas

Subdiretor de Cultura
Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Coordenação Editorial
Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas
Cel Av Marcos Ferreira de Carvalho

© Copyrigth textos
MB Wilmar Terroso Freitas
MB José Roberto Scheer
CL Marcos Ferreira de Carvalho
TC Dnar de Carvalho Soares
CP Romenil Goes Mendes
1T Rodrigo Moura Visoni
2T Luciane da Silva Ferreira
2T Elaine Gonçalves da Costa Pereira
CV Nair de Laia
SO Marcio Alves de Carvalho
SO Wânia Branco Viana

Projeto gráfico, ilustração, infográfico e tratamento de imagem
3S Tiago de Oliveira e Souza

Diagramação
SO Wânia Branco Viana
1S Jailson Carlos Fernandes Alvim
3S Mauricio Barbosa Cavalcanti Filho
3S Tiago de Oliveira e Souza
3S Rafael Alves Barreto

Nossa capa
"O voo através do tempo é sustentado pela força
dos nossos conhecimentos" (Foto: arquivo do INCAER)
3S Tiago de Oliveira e Souza

Revisão e impressão
Ingrafoto

Todos os direitos reservados ao INCAER.
Proibida a reprodução total ou parcial.

Sumário

06 Editorial

08 Palavras do Comandante da Aeronáutica

10 Mensagem do Diretor

13 Símbolo Comemorativo

14 Ex-Diretores

20 Patronos e Conselheiros

26 Capítulo 1 I INCAER da criação aos dias de hoje

32 Capítulo 2 I Santos-Dumont, com ele tudo começou

38 Capítulo 3 I Biblioteca Ten Brig Ar Moreira Lima

42 Capítulo 4 I Atividades e Produções Culturais

História Geral da Aeronáutica Brasileira

54 Capítulo 5 I A esperança virou realidade

64 Capítulo 6 I Museu Aeroespacial

68 Capítulo 7 I Estação de Hidroaviões

84 Capítulo 8 I Clube do Livro - Cultura ao seu dispor

88 Capítulo 9 I Arquivos e Arquivologia

92 Capítulo 10 I TI O Usuário sempre foi prioridade

96 Capítulo 11 I Nosso preito de Gratidão ao Fundador

Editorial

Trinta anos Bodas de Pérola

Pérola é um material orgânico duro e geralmente esférico, produzido por moluscos, as ostras, em reação a corpos estranhos que invadem o seu organismo.

A ostra, para produzir a pérola na natureza, precisa de algum agente externo – geralmente um grão de areia – que a faça sofrer, inflamar, doer. Então, para livrar-se do sofrimento, a ostra produz camadas e camadas de uma substância chamada nácar ou madrepérola. Essas camadas de nácar vão, aos poucos, encobrindo as arestas agudas do grão de areia que machuca a ostra.

Passado algum tempo, dependendo da ostra e do tamanho do agente causador da dor, essas camadas sobrepostas dão origem à pérola. Se não há dor e sofrimento, não há pérola.

Cremos não dever comparar a história do INCAER à dor e ao sofrimento. Mas, metaforicamente falando, à vontade e à perseverança de fazer com que a Cultura surja com um papel relevante na Força Aérea.

Há três décadas, produzimos material que evoca a nossa memória, as tradições, o rico enredo que o tempo marca como tatuagem indelével – a história da FAB.

A nossa época tem nos confirmado que, sem passado, não há presente, e isso só nos garante, de forma preocupante, a insegurança de um futuro que já está aí, batendo a nossa porta.

Cultuar os vultos notáveis que nos emprestaram suas experiências; rememorar os episódios que marcaram a vida da Instituição e do País; lembrar das heróicas missões que diminuíram as distâncias no Brasil; emocionar com os momentos divididos com a gente necessitada de tudo, nos mais isolados pontos do nosso território; chorar com o sorriso agradecido pelo apoio prestado aos que perderam tudo nas calamidades, enfim, poder se orgulhar do nosso passado.

Todavia, para, de fato, sentir-se parte dessa família de azul, e pertencer a essa linhagem, é mister que conheçamos a nossa história. Esse culto nos eleva e permite que aprendamos com as falhas cometidas e as consertemos. Dá-nos, também, a nobre humildade de reconhecer que sempre podemos melhorar, desde que saibamos de onde viemos e pelo que já passamos.

O conhecimento de ontem é a garantia, no mínimo, de um futuro com menos erros.

Hoje, o INCAER encontra-se em vias de entregar à FAB o seu Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural – SISCULT – desenvolvido e adequado, que registrará a nossa vida, de maneira a permitir o acesso fácil e a conhecer o que temos nos nossos arquivos palpáveis e mentais – os nossos bens materiais e imateriais.

Mas isso é apenas parte do todo. Ele só estará concluído se todos derem a devida importância ao assunto – Cultura – tão relegada em nosso País. O conhecimento se completará com a sua efetiva divulgação e assimilação, pois, do contrário, só servirá para ocupar espaço no fundo da gaveta do tempo, deteriorando-se e não permitindo que a geração de hoje, e as que virão, saibam quem fomos e quem somos hoje.

A balzaquiana organização INCAER - “A mulher de trinta anos”, de Honoré de Balzac, emocionalmente amadurecida, que pode viver o amor com maior plenitude – faz-se cada dia mais atuante.

Bodas de Pérola.

Essas dores e esses grãos de areia incomodam. Mas não o suficiente para abalar as nossas convicções. Muito menos para nos fazer abandonar nossos ideais. Porque, a exemplo das ostras, de acordo com o tamanho e a quantidade de grãos de areia, vamos, pouco a pouco, produzindo o nácar de Cultura que encobre essas arestas, fazendo com que as areias pontudas parem de nos machucar.

E assim se vão 30 anos de grãozinhos de areia que transformamos em pérolas. Um profícuo, mas ainda desconhecido trabalho. Todas as dores e todos os grãos de areia sempre valerão à pena.

Amor, crença, paciência, dedicação e principalmente a vontade de ter um ideal – produzir e difundir a real importância da Cultura na Força Aérea Brasileira.

INCAER – conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Palavras do Comandante da Aeronáutica

A grandeza da história de uma instituição está nos seus princípios e valores, fomentados pelas tradições cultuadas e na essência dos homens que a conduzem ao longo dos tempos.

Por meio dessa construção histórica, resgatamos e preservamos a tradição daqueles que contribuíram para que chegássemos ao patamar em que hoje nos encontramos. Trata-se de uma oportunidade única de compreender, integralmente, a nossa própria identidade.

Dessa forma, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica desempenha um contínuo e fundamental papel na Força Aérea: registrar, pesquisar e escrever a história da aeronáutica brasileira, sempre calcado nos princípios da verdade e da continuidade, que constituem a filosofia do instituto e inspiração para suas atividades.

Guarnecido por notáveis mentes e rico acervo, o INCAER vem cumprindo sua nobre missão nos seus trinta anos de existência e, neste período, consolidou-se, tanto como um dos pilares indispensáveis à política cultural do Comando da Aeronáutica, quanto numa instituição de referência nacional na gestão do patrimônio histórico-cultural aeronáutico. As informações recolhidas no passado tão somente servirão ao presente se forem questionadas, interpretadas e compreendidas.

Assim, as obras produzidas pelo INCAER nos facultam a possibilidade de acesso a um tipo de conhecimento criteriosamente clarificado, que proporciona a ampla divulgação de nossas realizações, bem como serve de subsídio para decisões que influenciarão nos projetos futuros da nossa Instituição.

Neste ensejo, ao cumprimentar os integrantes de todas as gerações, pelo transcurso de 30 anos de irretocável trabalho e inesquecíveis realizações, agradeço pela oportunidade de poder comandá-los, em meio a esta expressiva data comemorativa.
Parabéns ao INCAER por mais um aniversário e que Deus abençoe a todos.

Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato
Comandante da Aeronáutica

Mensagem do Diretor

Comemoramos, nesta data, o transcurso dos 30 anos de criação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Nesta efeméride prestamos homenagens àqueles que ajudaram a construir a nossa história.

O sucesso de uma instituição se dá pelo esforço, pela dedicação e, em boa parte, pela cultura organizacional de seu efetivo.

O INCAER, criado pelo Decreto nº 92.858, de 27 de junho de 1986, visa a organizar e disciplinar a preservação da História Aeronáutica Brasileira e divulgá-la para os públicos interno e externo. Desenvolve suas tarefas lidando diretamente com a pesquisa, com o desenvolvimento, a divulgação e a preservação do patrimônio material e imaterial da aeronáutica brasileira. Para tanto, cresceu e passou a contar, em sua atual estrutura, com duas subdiretorias, uma de Divulgação e outra de Cultura.

Neste contexto dedica-se a uma vasta gama de assuntos: o cerimonial, a museologia, a heráldica, a documentação histórica, a literatura, a música, o tombamento, as tradições, as crenças e os costumes da nossa rica história. No cumprimento prático das suas obrigações institucionais, destacamos:

- o registro nos diversos volumes da coleção sobre a “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, narrando a epopeia dos nossos antecessores, desde os primórdios da aviação mundial;
- a elaboração e a publicação da legislação normativa relativa ao SISCULT;
- o Projeto Memória;
- o Noticiário INCAER;
- a revista Ideias em Destaque;
- os opúsculos – biográficos ou temáticos; e
- os tradicionais Encontros no INCAER.

Possuidor de uma biblioteca com mais de dez mil títulos, alguns deles raros, o Instituto funciona, também, como fonte de pesquisa aberta ao público em geral.

Tão importante quanto a preservação do conhecimento é o preito de honra, por meio das homenagens que o instituto presta àqueles que o usam como uma ponte para o sucesso. Neste sentido, o INCAER agracia, anualmente, os primeiros colocados nos cursos acadêmicos de Formação e Pós-formação com o *Prêmio INCAER de Cultura Aeronáutica*.

O instituto iniciou suas atividades com um efetivo de 25 integrantes e, ao longo desses 30 anos de existência, ampliou sua área de atuação, passando a preencher importantes lacunas da Força Aérea, mediante a ativação do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica.

Além das atividades cotidianas, o INCAER tem-se aprofundado nas relações com as Forças Aéreas coirmãs, atuando como membro permanente da Federação Internacional de Estudos Históricos Aeronáuticos e Espaciais – FIDEHAE, com sede em Buenos Aires.

No cumprimento da sua missão, o Instituto Histórico- Cultural da Aeronáutica vem recebendo apoio indiscutível de todo o Alto-Comando, em especial de nosso comandante, Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato.

Ao exortarmos nossos antecessores, os Tenentes-Brigadeiros do Ar Deoclécio Lima de Siqueira – nobre fundador – e os ex-diretores Octávio Júlio Moreira Lima e Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, sentimo-nos honrados em poder dar continuidade ao trabalho construído ao longo de três décadas.

Registrar fatos relevantes do passado nos trará a certeza do aprendizado, permitindo a correção de “rota”, restabelecendo o devido “rumo” da nossa aeronave chamada **Força Aérea Brasileira**!

É assim que iremos encarar os próximos trinta anos: com parcimônia, sabedoria, autoconhecimento e extrema dedicação, pois a “história se repete”, mudando apenas em sua essência, sempre para melhor!

Feliz aniversário INCAER! Continuemos a caminhada rumo ao futuro, sem esquecer do nosso glorioso passado!

Tenente-Brigadeiro do Ar Aílton dos Santos Pohlmann
Diretor do INCAER

Símbolo Comemorativo

Descrição Heráldica do Símbolo Comemorativo do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Símbolo comemorativo com características retangulares, formado da esquerda para a direita pela expressão “30 anos”, alusiva ao aniversário do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, tudo em azul petróleo. Abaixo do algarismo “zero”, apresenta-se um livro aberto em prata (branco), simbolizando a missão da Organização de pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura no âmbito do Comando da Aeronáutica, cujo registro é representado por uma pena em jalne (amarelo), que se sobrepõe ao livro até o interior do algarismo “zero”.

À direita de todo o conjunto, e em harmonia com o mesmo, encontra-se o nome do Instituto por extenso.

Este Símbolo estará eternizado, sob forma de “Selo Comemorativo”, produzido e distribuído pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

Arte: 3S QTA Tiago de Oliveira e Souza
Descrição Heráldica: 2º Ten QOCon MUG Rodrigo Araújo Cruz

Ex-Diretores

Ten Brig Ar Deoclécio

08 de outubro de 1986 a 04 de novembro de 1992

O Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira nasceu em Jardinópolis, próximo a Ribeirão Preto, no interior de São Paulo, em 21 de setembro de 1916, filho de João José de Siqueira e de Dona Hypólita Lima de Siqueira.

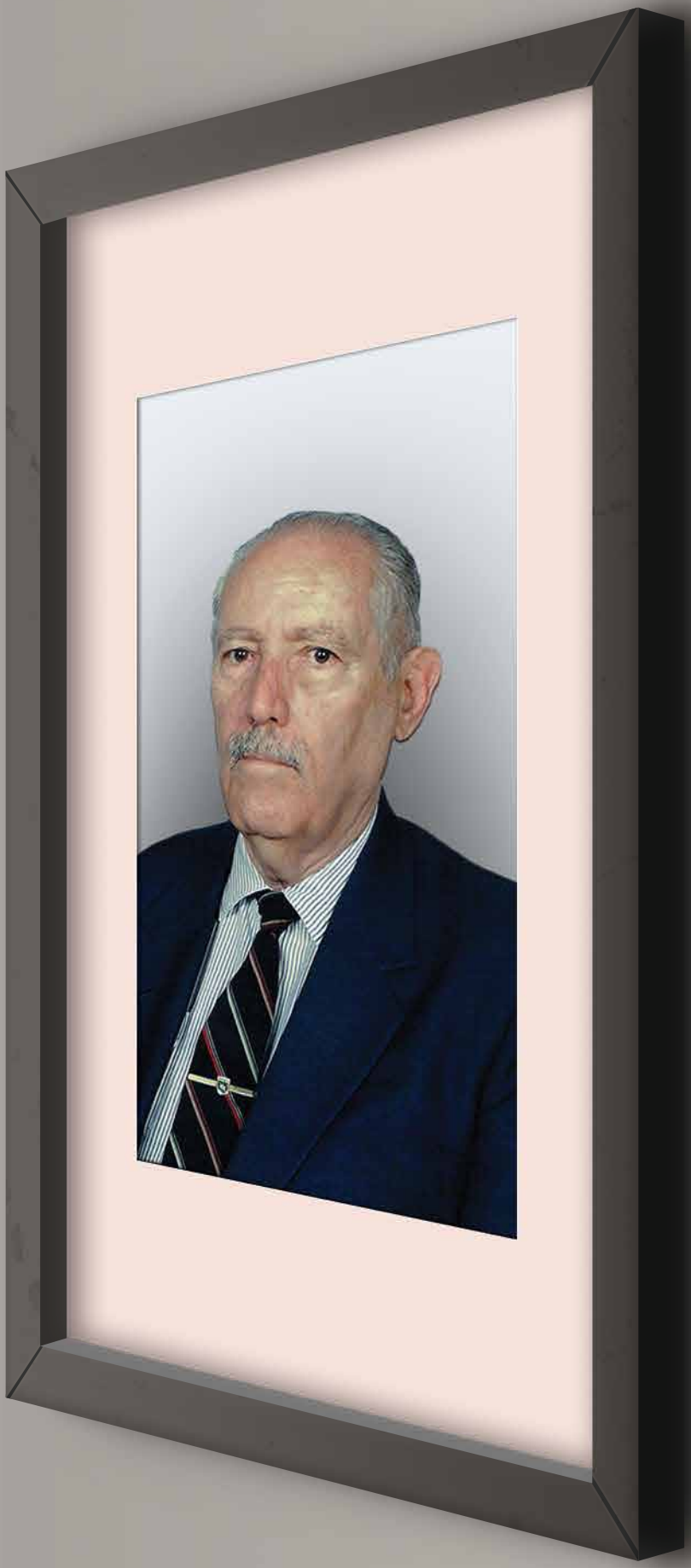
Foi grande defensor da aviação brasileira, pois acreditava no seu potencial, lutando em várias áreas para o seu desenvolvimento. Notabilizou-se, na Força Aérea Brasileira, por ser um homem de ideias e pensamentos estratégicos, deixando, em todos os cargos que ocupou, a marca do aperfeiçoamento e da modernização. Dedicou-se a divulgar a importância da tradição histórica, sendo ele próprio um excelente historiador. Empenhou-se tenazmente pela criação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), ideia alimentada ao longo de sua carreira, perseguida por anos e que se concretizou com a fundação do Instituto em 1986, durante o Governo José Sarney, na gestão do então Ministro da Aeronáutica Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima, por meio do Decreto n.° 92.858 da Presidência da República, de 27 de junho de 1986. Com a criação do INCAER, o Ten Brig Ar Deoclécio foi nomeado seu primeiro Diretor. Após 12 anos de profícuo trabalho, faleceu no Hospital da Força Aérea do Galeão, em 23 de março de 1998.

Ex-Diretores

Ten Brig Ar Moreira Lima

04 de novembro de 1992 a 19 de agosto de 2010

O Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima nasceu no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, em 11 de agosto de 1926. Era filho do General Felipe Moreira Lima e Medéia de Morais Moreira Lima. Em março de 1980, foi promovido a Major Brigadeiro do Ar e, no mês seguinte, assumiu a chefia do Comando de Transporte Aéreo. Neste cargo defendeu a nacionalização dos equipamentos militares, declarando ser ela um dos principais objetivos do Ministério da Aeronáutica, pois reduziria a dependência do país em relação aos revendedores de peças e outros materiais para a modernização de equipamentos. Nesta época também presidiu a comissão coordenadora das comemorações do cinquentenário do Correio Aéreo Nacional (CAN). Em julho de 1982, atingiu o mais elevado posto do Quadro de Oficiais-Aviadores da ativa da Aeronáutica ao ser promovido a Ten Brig Ar. Foi Ministro da Aeronáutica no período de 15 de março de 1985 a 15 de março de 1990. Em setembro de 1992, tornou-se Membro do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), assumindo o cargo de Diretor em novembro seguinte. Após 18 anos dedicados ao INCAER, faleceu no Hospital da Força Aérea do Galeão, em 23 de maio de 2011.



Ex-Diretores

Ten Brig Ar Vilarinho

19 de agosto de 2010 a 26 de de agosto de 2014

O Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho nasceu em Italva, interior do Rio de Janeiro, em 27 de janeiro de 1946, filho de Luiz Vilarinho e de Diva Cardoso Vilarinho.

Representou o então Ministério da Aeronáutica na Comissão de Desenvolvimento do Projeto e Implantação do Sistema Militar de Comando e Controle (CISMC2), do então Estado-Maior das Forças Armadas.

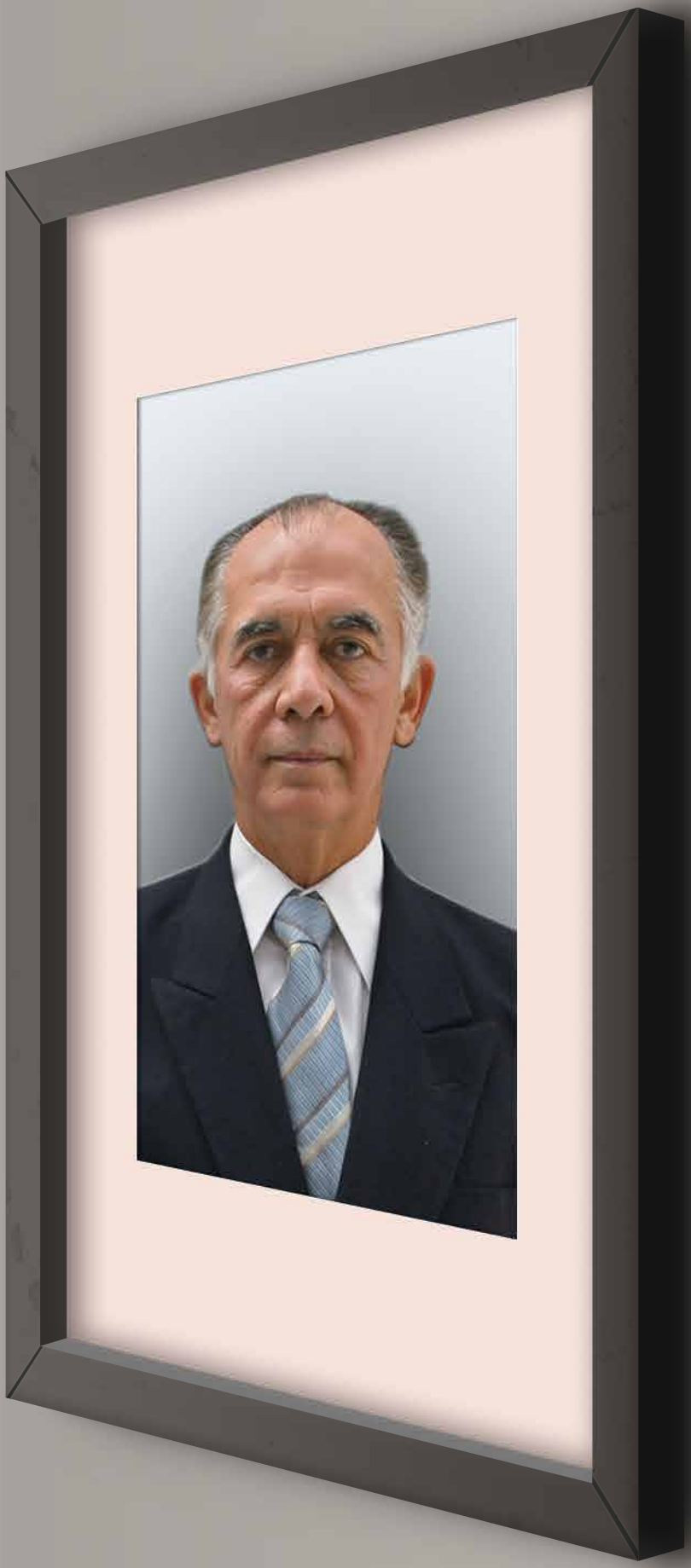
Foi promovido ao mais alto posto, o de Tenente Brigadeiro do Ar, em 25 de novembro de 2005.

Dedicou boa parte de sua carreira à Proteção ao Voo e ao Controle do Espaço Aéreo brasileiro.

Especializou-se nessa área ainda jovem, trilhando longa caminhada de sucesso, culminando com o cargo de Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Como membro do Alto-Comando exerceu, ainda, os cargos de Diretor do Departamento de Ensino, de Comandante do Comando Geral do Pessoal e de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

Durante o período em que esteve à frente do INCAER, o Instituto modernizou-se, com obras voltadas à sua ampliação, evidenciando-se a reinauguração da Biblioteca, designada “Biblioteca Ten Brig Moreira Lima”.



Galeria

Patronos e Conselheiros

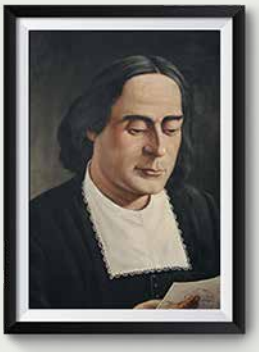
O INCAER possui uma Galeria de Patronos, representada por grandes vultos da Aeronáutica brasileira, já falecidos. Cada nome está relacionado a uma Cadeira, simbolicamente, ocupada por um Conselheiro pertencente ao “Conselho Superior”.

O Conselho Superior é formado por vinte profissionais de diversas áreas que comtribuiram para a preservação da cultura e da memória da Aeronáutica Brasileira. Ao Conselho Superior compete: deliberar sobre a política para a condução de atividades histórico-culturais do interesse da Aeronáutica Brasileira, proposta pelo Diretor do INCAER para aprovação do Comandante da Aeronáutica; aprovar o Plano de Atividades Histórico-Culturais do INCAER; aprovar a edição, pelo INCAER, de obras julgadas de interesse para a Aeronáutica Brasileira.

Eis os patronos e conselheiros do INCAER:

Os conselheiros - personalidades que tenham contribuído para a preservação da cultura e da memória da aeronáutica brasileira - ocupam uma cadeira no Conselho Superior do INCAER

01



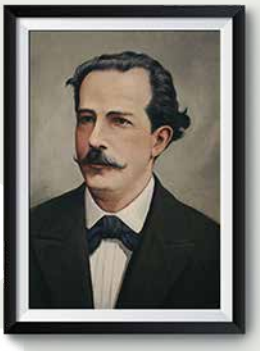
CADEIRA Nº 01:

Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685 - 1724), padre e inventor, em 1709, do aeróstato.

Conselheiro:

Brig Int Araguaryno Cabrero dos Reis

02



CADEIRA Nº 02:

Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (1864 - 1902), político, professor e inventor, precursor do dirigível semirrígido e primeiro mártir da Aeronáutica brasileira.

Conselheiro:

Cel Av Araken Hipólito da Costa

03

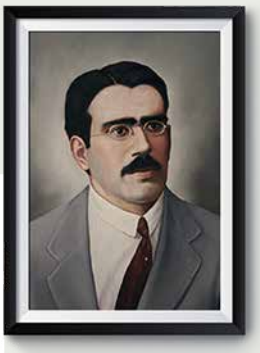
CADEIRA Nº 03:

Alberto Santos-Dumont (Mar Ar) (1873 - 1932), aeronauta inventor do dirigível (1901), do avião (1906) e do ultraleve (1907), reconhecido como o Pai da Aviação.

Conselheiro:

Ten Brig Ar Cherubim Rosa Filho

04



CADEIRA Nº 04:

Eduardo Pacheco e Chaves (1887 - 1975), primeiro brasileiro nato a pilotar um avião no Brasil, em 8 de março de 1912, foi ainda pioneiro nas ligações aéreas entre São Paulo e Santos, São Paulo e Rio de Janeiro (1914), e também entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires (1920).

Conselheiro:

Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer

05

CADEIRA Nº 05:

Joaquim Pedro Salgado Filho (1888 - 1950), primeiro Ministro da Aeronáutica (de 1941 a 1945).

Conselheiro:

Ten Brig Ar Mauro José Miranda Gandra

06

CADEIRA Nº 06:

Armando Figueira Trompowsky de Almeida (Mar Ar) (1889 - 1964), segundo Ministro da Aeronáutica (de 1945 a 1951).

Conselheiro:

Dr. Henrique Lins de Barros

07

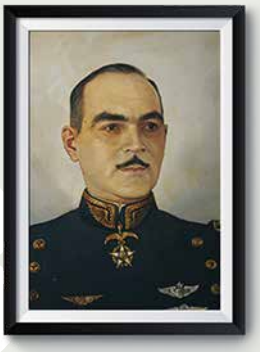
CADEIRA Nº 07:

Henrique Raymundo Dyott Fontenelle (Mar Ar) (1894 - 1962), primeiro comandante da Escola de Aeronáutica.

Conselheiro:

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

08



CADEIRA Nº 08:

Lysias Augusto Rodrigues (Maj Brig Ar) (1896 - 1957), escritor, historiador e piloto, pioneiro do Correio Aéreo Nacional.

Conselheiro:

Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

09

CADEIRA Nº 09:

Eduardo Gomes (Mar Ar) (1896 - 1981), aviador e Ministro da Aeronáutica (de 1954 a 1955 e de 1965 a 1967), criador do Correio Aéreo Militar (transformado posteriormente em Correio Aéreo Nacional).

Conselheiro:

Cel Av Manuel Cambeses Júnior

10

CADEIRA Nº 10:

Antônio Guedes Muniz (Mar Ar) (1900 - 1985), engenheiro militar pioneiro da indústria Aeronáutica brasileira, projetista dos aviões M-1, M-2, M-3, M-4 e M-5.

Conselheiro:

Ten Cel Av Ozires Silva

11

CADEIRA Nº 11:

Ruben Martin Berta (1907 - 1966), empresário pioneiro da aviação comercial brasileira, foi o primeiro funcionário da VARIG, da qual se tornou depois presidente.

Conselheiro:

Mauro Gomes de Paiva Lins de Barros

12

CADEIRA Nº 12:

Nelson Freire Lavenère-Wanderley (Ten Brig Ar) (1909 - 1985), historiador e Ministro da Aeronáutica (de 20 de abril a 15 de dezembro de 1964).

Conselheiro:

Maj Brig Ar Oswaldo Terra de Faria

13

CADEIRA Nº 13:

Raymundo Vasconcellos de Aboim (Mar Ar) (1898 - 1990), primeiro engenheiro aeronáutico brasileiro e sul-americano.

Conselheiro:

Rubel Thomas

14

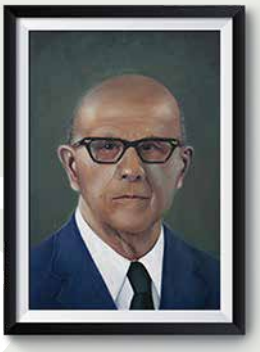
CADEIRA Nº 14:

João Ribeiro de Barros (1900 - 1947), idealizador e realizador do reide Gênova (Itália) – Santo Amaro (Brasil), iniciado em 18 de outubro de 1926 e terminado em 1º de agosto de 1927, durante o qual sagrou-se o primeiro piloto aviador americano a atravessar, sem escalas, o Oceano Atlântico.

Conselheiro:

Ten Brig Ar Sócrates da Costa Monteiro

15



CADEIRA Nº 15:

Joelmir Campos de Araripe Macedo (Ten Brig Ar) (1909 - 1993), Ministro da Aeronáutica (de 1971 a 1979).

Conselheiro:

Ten Brig Ar Lélio Viana Lobo

16

CADEIRA Nº 16:

Nero Moura (Brig Ar) (1910 - 1994), Comandante do 1º Grupo de Caça na Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, Ministro da Aeronáutica (de 1951 a 1954) e é o Patrono da Aviação de Caça.

Conselheiro:

Ten Brig Ar José Américo dos Santos

17

CADEIRA Nº 17:

Júlio Cesar Ribeiro de Souza (1843 - 1887), escritor, poeta, professor e gramático, foi o primeiro a tentar o enchimento de um balão dirigível no Brasil, o Santa Maria de Belém, em 1884.

Conselheiro:

Carlos Lorch

18

CADEIRA Nº 18:

Deoclécio Lima de Siqueira (Ten Brig Ar) (1916 - 1998), aviador, escritor e herói de guerra brasileiro, foi o primeiro diretor do INCAER.

Conselheiro:

Cel Av Aparecido Camazano Alamino

19

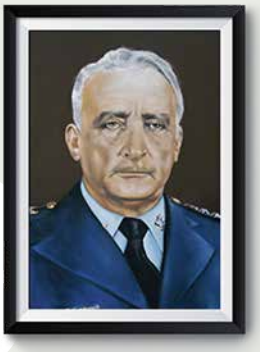
CADEIRA Nº 19:

Casimiro Montenegro Filho (Mar Ar) (1904 - 2000), engenheiro militar, criador do Instituto Tecnológico da Aeronáutica e do Centro Tecnológico da Aeronáutica.

Conselheiro:

Brig Ar Márcio Bhering Cardoso

20



CADEIRA Nº 20:

João Camarão Telles Ribeiro (Ten Brig Ar), criador, em 1958, do Correio Aéreo Nacional da Amazônia.

Conselheiro:

Ten Brig Ar Luiz Carlos da Silva Bueno

INCAER, da criação aos dias de hoje

1

A
INSTITUT
HISTÓRICO-CU
DA
AERONÁUT
INCA

Não existe uma data específica de quando se despertou o interesse pela criação de um órgão onde fossem reunidos e preservados os fatos inerentes à história e à cultura geral da aeronáutica brasileira. Entretanto, os passos da aviação nacional passaram a receber atenção especial a partir do processo da conquista do espaço aéreo, o qual permitiu grandes mudanças comportamentais na sociedade, permanente crescimento tecnológico, além da tão desejada integração nacional.

Já em 1920, o pernambucano **Domingos Barros**, químico-farmacêutico, escritor e entusiasta da aeronavegabilidade, demonstrava preocupação em criar o *Instituto Nacional de Aeronáutica*, cujo objetivo seria nacionalizar e oficializar as criações brasileiras nesse campo do conhecimento. Suas ideias prevaleceram até hoje, conforme sua obra *Aeronáutica Brasileira*, publicada posteriormente a sua morte.

Na década de 1970, com a transferência da Academia da Força Aérea do Rio de Janeiro para Pirassununga (SP), o então Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar **Joelmir Campos de Araripe Macedo**, criou o Museu Aeroespacial (MUSAL) nos hangares disponíveis no Campo dos Afonsos. No entanto, devido ao grande interesse pela preservação da cultura aeronáutica, bem como ao crescimento de outros centros históricos sobre a memória da aviação, notou-se que continuava existindo uma lacuna no tocante à falta de um órgão no qual se centralizassem as medidas para atender a todas as aspirações e necessidades desse segmento da história e da cultura nacional.

A ideia de um órgão dedicado a esse tema surgiu de constatações feitas junto à comunidade aviatória, e pelo grande interesse do então Ministro do Supremo Tribunal Militar, Tenente-Brigadeiro do Ar **Deoclécio Lima de Siqueira**. Ele idealizou uma Organização Militar, em nosso Ministério, voltada especificamente para a pesquisa e o registro de fatos marcantes da aviação brasileira e para o culto daqueles que nela se distinguiram por seus exemplos dignificantes.

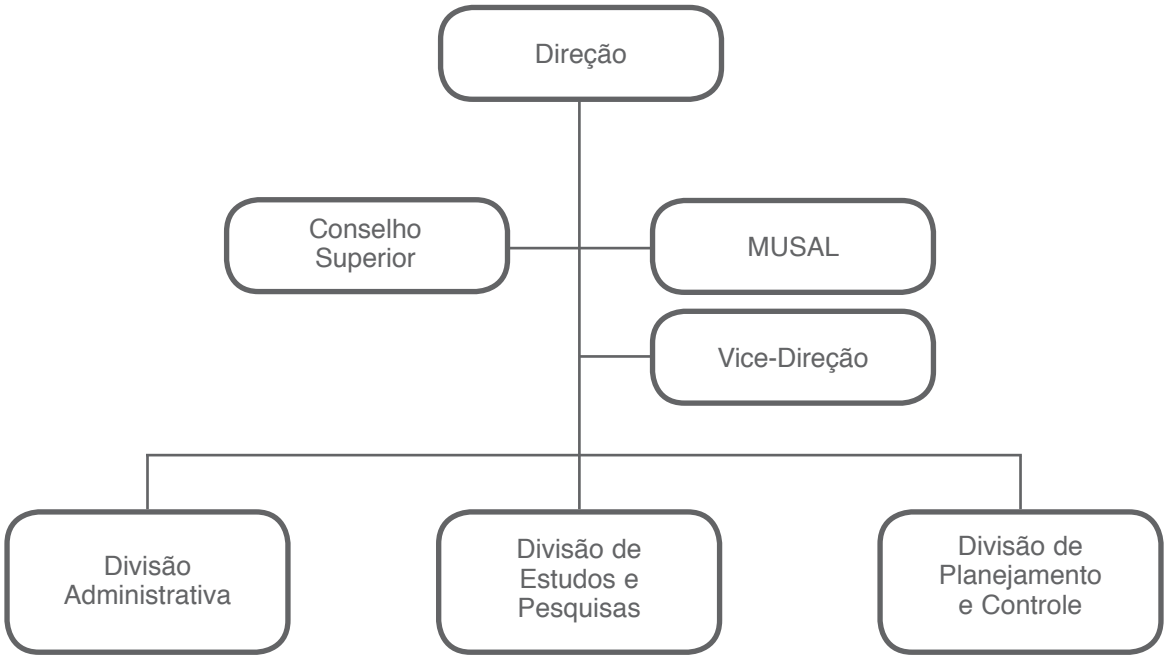
Foi assim que, em meados de 1986, aquelas ideias esparsas sobre a criação do novo órgão tomaram forma definitiva, com o encaminhamento de projeto de Decreto, juntamente com minuciosa Exposição de Motivos ao então Ministro, Tenente-Brigadeiro do Ar **Octávio Júlio Moreira Lima**, que levou ao então Presidente da República, **José Sarney**, a proposta de criação da nova Organização Militar, denominada *Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica* – INCAER.

Assim, o INCAER foi criado em 27 de junho de 1986, pelo Decreto n° 92.858, diretamente subordinado ao Ministro, com a finalidade de *pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da aeronáutica brasileira*.

No ano seguinte, durante sessão solene, em 27 de julho de 1987, a sede do INCAER foi instalada no prédio onde funcionou a Estação de Passageiros de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, projetado pelo arquiteto **Atílio Correia Lima** e inaugurado em 1938, pelo Presidente **Getúlio Vargas**. A estação ficou em desuso a partir de 1942 pela decadência dos hidroaviões, sendo, em caráter precário, cedida pelo Ministério da Aeronáutica ao Clube de Aeronáutica, cuja sede era contígua. Sua forma arquitetônica, que o distingue dos demais prédios, é de reconhecida importância histórica, motivo pelo qual, em 29 de janeiro de 1957, foi tombado pela Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), hoje Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Com localização privilegiada, às margens da Baía de Guanabara, na Praça Marechal Âncora, Centro do Rio de Janeiro, nosso prédio fica situado no atual corredor cultural da cidade e ao lado de outras organizações do COMAER, o que torna fácil o acesso de visitantes.

Ninguém mais adequado para ser o primeiro Diretor do INCAER do que o seu idealizador, Tenente-Brigadeiro do Ar **Deoclécio Lima de Siqueira**, que foi nomeado por Decreto de 8 de outubro de 1986 e assumiu a 21 do mesmo mês, em reunião no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, no Rio de Janeiro. Com a diretoria já organizada, Deoclécio focou sua atenção no cumprimento dos dispositivos imprescindíveis ao funcionamento do INCAER. Entre eles, deu prosseguimento ao processo de formação do Conselho Superior e respectivo Corpo de Patronos e estabeleceu a estrutura organizacional que, até o ano de 2010, funcionou com o organograma apresentado a seguir, já com o Museu Aeroespacial sob sua subordinação.



A partir de sua instalação, o INCAER passou a ser local de reuniões de caráter sócio-cultural, ficando definido que o seu enfoque não seria apenas a Força Aérea, mas todos os demais segmentos, inclusive os da aviação civil e desportiva. Por este motivo, suas instalações são solicitadas, com certa frequência, por inúmeras entidades, sejam elas civis ou militares, para realização de conferências, seminários, cerimônias militares, encontros e painéis, além de lançamento de livros, exposições de artes plásticas, de trabalhos manuais e de pesquisas bibliográficas.

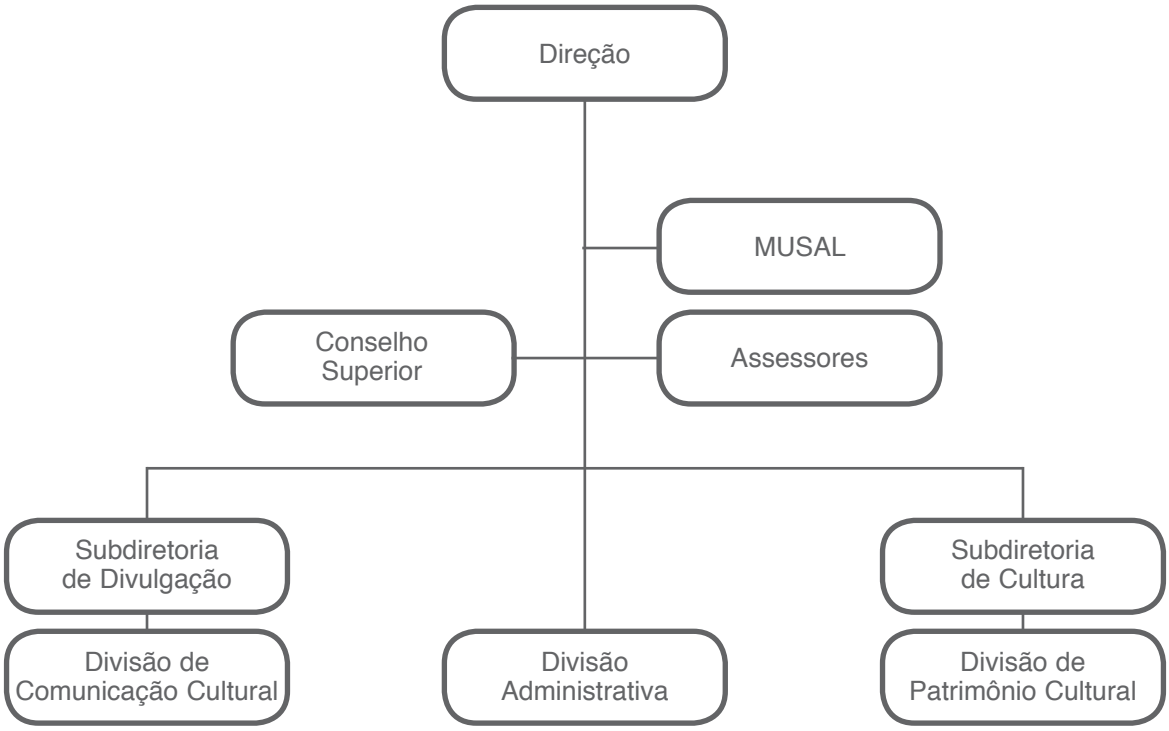
A semente para a criação de uma biblioteca nasceu com doação de várias obras literárias do representante da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), durante uma reunião realizada em 16 de março de 1987, no INCAER. Entretanto, sua inauguração somente ocorreu em 30 de outubro de 1989. Na mesma ocasião, foi sugerida a criação do Clube do Livro pelo Cel Av **Vieira de Souza**, sendo efetivado em 7 de agosto do mesmo ano, pela Portaria INCAER n° 14/DIR, com a finalidade de *facilitar a distribuição gratuita e a venda de obras literárias e estimular o hábito da leitura de obras de autores militares e civis, publicadas por este Instituto, com destaque para a Coleção Aeronáutica.*

Atualmente, nossa Biblioteca possui um acervo de mais de 10 mil volumes, entre livros, periódicos e material especial sobre a literatura aeronáutica brasileira e estrangeira, alguns deles raros, além de gravações de entrevistas, filmes e palestras. Com o objetivo de atender às necessidades atuais, a Biblioteca passou por mudanças em suas instalações, com a modernização do mobiliário e a colocação de estantes deslizantes, como forma de preservar seu valioso patrimônio. Em cerimônia ocorrida em 31 de julho de 2014, foi designada como *Biblioteca Ten Brig Moreira Lima*, em homenagem póstuma ao segundo Diretor do INCAER e Ministro da Aeronáutica, por ocasião de sua criação.

As atribuições deste Instituto cresceram significativamente com a criação do *Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica*, instituído pela Portaria n° 119/GC3, de 26 de fevereiro de 2010. Como órgão central, o INCAER passou a desenvolver atividades relacionadas com Patrimônio Histórico Material e Imaterial, Museologia, Heráldica, Documentação Histórica, Literatura, Música, Arquitetura, Produções Artísticas, Tombamento, Tradições, Usos e Costumes, Crenças, Valores, Ações Históricas e Cerimonial.

Os avanços foram alcançados graças à nova legislação produzida, à intensa divulgação em palestras e às visitas de assessoramento técnico realizadas nas organizações da Força Aérea, inclusive nos centros de formação e especialização. Atualmente, encontra-se em desenvolvimento a base eletrônica, com o propósito de dar o suporte necessário à automação do SISCULT.

Nesses trinta anos de existência e com a ampliação do seu cenário de atuação, devido, principalmente, à implantação do SISCULT, a partir do ano de 2010, houve a necessidade de alterar o Regimento Interno, bem como o efetivo da Unidade, sendo este gradativamente adequado às novas necessidades, abrangendo especialidades específicas para o real desempenho de sua missão, que contempla profissionais de História, Museologia, Música, Biblioteca e Arquivologia, além das de direção e apoio já existentes.

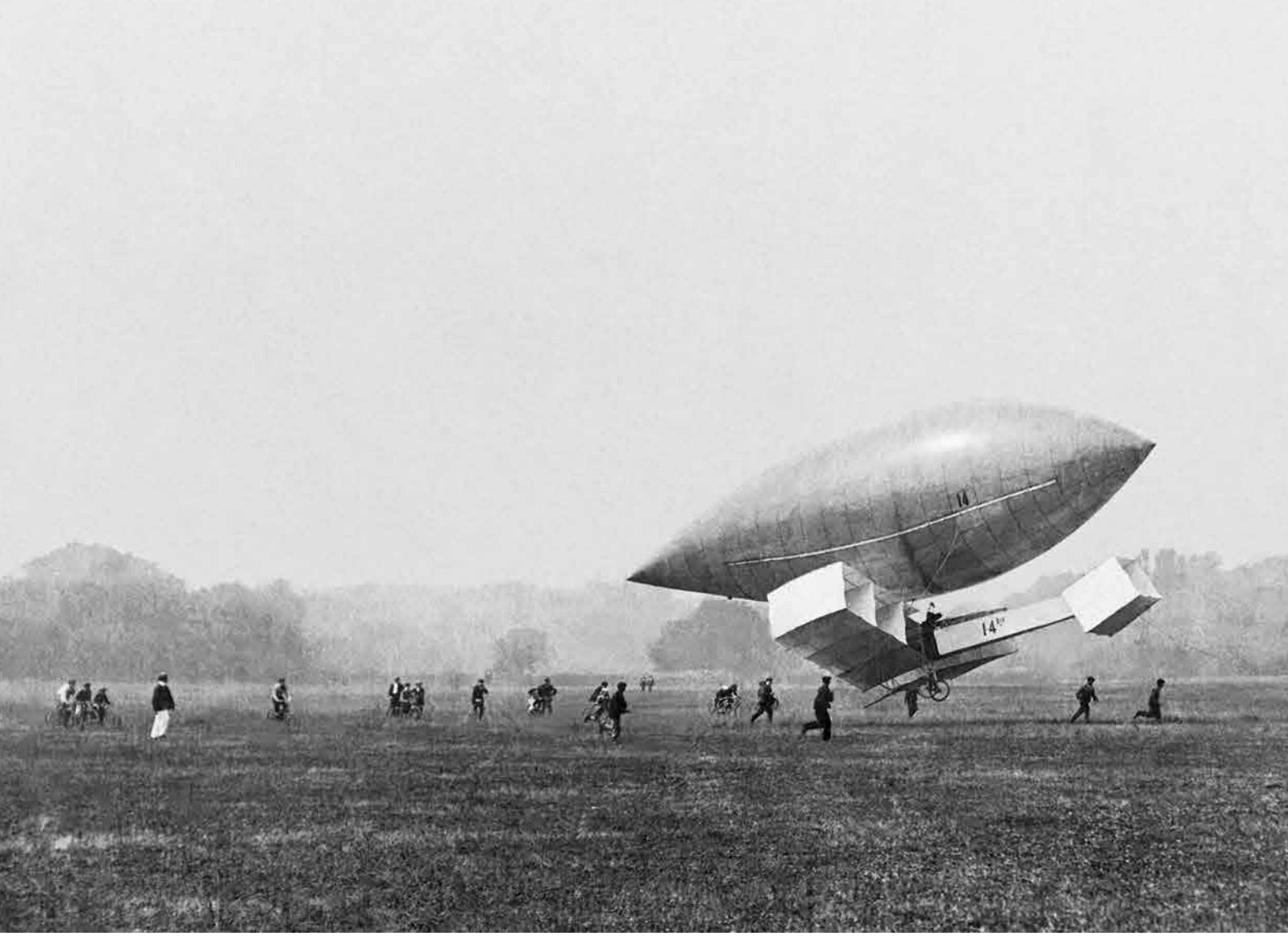


Passadas três décadas de consolidação, com modernização e atualização tecnológica, o INCAER prepara-se para o futuro, em sintonia com o planejamento estratégico de nossa Instituição. Serão iniciados estudos para a concepção de um museu aeronáutico “nacional” sob as asas de uma fundação que possibilite uma nova modalidade de gestão menos onerosa ao orçamento de nossa Força. Além disso, nesse sentido, cogita-se de novas instalações para a direção e administração do INCAER – preferencialmente com valor histórico para a aeronáutica brasileira – mantendo sob sua guarda o prédio da atual sede, a antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, tombada pelo IPHAN e integrante do “corredor cultural” da cidade, vizinha ao Museu Naval e ao Museu Histórico Nacional.

Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas e
Cap Esp CTA Romenil Goes Mendes

Santos-Dumont, com ele tudo começou

2



2016 marca não somente a passagem dos trinta anos do INCAER, como também dos 110 anos do voo inaugural “do mais pesado que o ar”.

Até o começo do século XX, ninguém havia comprovadamente feito um voo em avião. Existiam, é verdade, alguns relatos de voos esporádicos realizados por inventores em regiões isoladas, nas mais diversas condições e perante um número muito pequeno de espectadores, o que gerava dúvidas e questionamentos. Para evitar fraudes e encorajar os experimentadores a se apresentarem publicamente, três prêmios de aviação foram criados na França, no ano de 1904: o Prêmio Archdeacon, o Prêmio do Aeroclube e o Prêmio Deutsch-Archdeacon. O primeiro, promovido pelo milionário Ernest Archdeacon (1853–1950), concederia 3.000 francos para quem voasse 25 m; o segundo, instituído pelo Aeroclube da França, concederia 1.500 francos para quem voasse 100 m; e o terceiro, patrocinado por Henri Deutsch de la Meurthe (1846–1919) e Ernest Archdeacon, concederia 50.000 francos para quem voasse 1.000 m em circuito fechado, isto é, retornando ao ponto de partida.

Tais prêmios exigiam que o voo fosse feito à luz do dia, em terreno previamente demarcado e perante uma comissão julgadora, de modo a possibilitar a homologação.

Os desafios instigaram Alberto Santos-Dumont (1873–1932), um abastado e experiente balonista brasileiro, desde 1897 residente na França, a se dedicar ao mais pesado que o ar. Em 3 de janeiro de 1906, ele se inscreveu no Prêmio Deutsch-Archdeacon e, nesse mesmo mês, iniciou a construção de um helicóptero, mas desistiu do engenho no dia 1º de junho, em razão do mau rendimento das correias de transmissão. Construiu, então, uma máquina híbrida, um biplano unido a um balão de hidrogênio. Como o balão usado era o *Nº 14*, no qual já havia feito voos em 1905, o híbrido recebeu o nome de *14-bis* (o "14 de novo").

Santos-Dumont testou a aeronave no dia 19 de julho, no campo de Bagatelle, em Paris, e obteve alguns saltos. O balão, em forma de fuso assimétrico, facilitava a decolagem, empinando a parte dianteira do aeroplano e reduzindo o peso. Durante o voo, contudo, o balão era um empecilho: o arrasto gerado era muito grande. Santos-Dumont desfez-se do aeróstato e denominou o biplano *Oiseau de Proie* ("Ave de rapina"). Diversos jornais franceses da época, entretanto, e, ocasionalmente, o próprio inventor, continuaram a se referir ao avião como *14-bis*.

Para compensar o aumento de peso ocasionado pela retirada do balão, Santos-Dumont substituiu o motor do avião, de 24 cv, por um de 50 cv. Nos dias 4 e 7 de setembro de 1906, realizou novas corridas e, a 35 km/h, percebeu que a decolagem era iminente. Marcou, então, a prova para o dia 13, mas tudo o que conseguiu foi um salto de 7 m nesse dia. No pouso, a hélice e a parte traseira do aeroplano ficaram danificadas.

No dia 23 de outubro, Santos-Dumont voltou a Bagatelle para concorrer ao Prêmio Archdeacon. Apresentou-se com o *Oiseau de Proie II*, uma modificação do modelo original. A seda das asas havia sido envernizada para reduzir a porosidade do tecido e aumentar a sustentação. Após um acidente pela manhã, em que o eixo da hélice se quebrou, o avião foi reparado e colocado, à tarde, em posição para uma tentativa oficial.

Às 16h45min, o *Oiseau de Proie II* pôs-se em marcha, ganhando velocidade rapidamente. Para espanto do público presente à demonstração, depois de correr cerca de 100 m, o biplano decolou de primeira! O grande pássaro mecânico se elevou com vagar, mas de maneira inequívoca e incessante. Ao mesmo tempo, tal qual o pescoço estendido de um cisne branco em voo, a proa do aparelho avançava continuamente no espaço. Passados apenas 6s no ar e, após haver atingido 3 m de altura, o majestoso cisne pousou, a 60 m de onde partira.

A prova havia sido cumprida. Mais do dobro da distância predeterminada fora coberta. A multidão, até então muda de admiração, soltou um brado de entusiasmo, correu até o piloto e o carregou em triunfo. Mesmo os juízes haviam sido tomados de emoção: surpresos, esqueceram-se de cronometrar e acompanhar o voo e, devido à falha, o recorde não poderia ser homologado. Todas as medidas (altura, distância, tempo) tiveram que ser estimadas, mas a comissão, certa de que a distância mínima de 25 m fora coberta, declarou Santos-Dumont o ganhador do Prêmio Archdeacon.

O avião havia sido inventado, mas ainda era máquina muito precária. Para disputar o Prêmio do Aeroclube da França, Santos-Dumont inseriu, entre as asas, dois aerofólios conectados por fios às costas de um colete especial que fizera para si, com os quais esperava obter melhor controle da viragem. Inclinando o corpo para a direita, o piloto movia o aerofólio esquerdo e vice-versa. Surgia o *Oiseau de Proie III*.

Concorreu ao prêmio em 12 de novembro de 1906, mais uma vez em Bagatelle. Fez seis voos públicos nesse dia: um, às 10 h, de 40 m; dois outros, às 10h25min, de 40 e 60 m, quando o eixo da roda direita se quebrou. A avaria foi reparada durante o almoço, e Santos-Dumont recomeçou às 16h9min. Cobriu 82,60 m, ultrapassando o feito de 23 de outubro. Às 16h45min, com o dia já terminando, partiu contra o vento e voou 220 m, ganhando, assim, o Prêmio do Aeroclube da França! Esses voos estabeleceram os primeiros recordes oficiais da aviação e foram os primeiros a serem registrados por uma companhia cinematográfica, a Pathé.

Os outros inventores que acompanharam as provas perceberam que, com o acionamento do leme profundor durante a corrida de decolagem, a aeronave empinava, o que fazia com que parte da tração contribuísse para a sustentação. Era graças a essa força extra que o aparelho deixava o solo! O segredo da decolagem fora descoberto, e o avanço aeronáutico que se seguiu foi espantoso.

Em 1909, Louis Blériot transpôs o Canal da Mancha. Em 1913, Roland Garros cruzou o Mediterrâneo. Em 1927, Charles Lindbergh atravessou o Atlântico. Todas essas conquistas foram acompanhadas por Santos-Dumont, que via, com enternecido contentamento, a realização dos seus sonhos.

Anos se passaram e aviões maiores e mais velozes foram inventados, empresas aéreas fundadas e linhas aéreas estabelecidas. Acordar no Rio de Janeiro e dormir em Lisboa deixou de ser uma utopia. O avião firmou-se como meio de transporte de pessoas e mercadorias, aumentou a integração entre os países e alterou a geopolítica mundial. Uma revolução anunciada em 23 de outubro de 1906, pelo voo de Alberto Santos-Dumont.

1º Ten QCOA AQV Rodrigo Moura Visoni

Biblioteca Ten Brig Ar Moreira Lima

3

GORDON MUSGRO
AMERICA

A Biblioteca do INCAER nasceu, oficialmente, em 30 de outubro de 1989, com a doação de parte da coleção do Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley, importante personalidade da Força Aérea Brasileira, e do Dr. Isaac Jackubowsky, funcionário civil da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), dando início a um braço muito importante do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, já previsto desde sua criação.

A partir de então, foi-se estruturando seu acervo, através de doações feitas por militares e seus familiares. Ocupou o andar térreo do prédio sede do INCAER mas, devido a seu crescimento, foi deslocada ao andar superior.

Trata-se de uma Biblioteca especializada em história da aeronáutica, guerras e biografias, contendo livros e uma grande quantidade de periódicos, como as revistas *Asas dos anos 30 e a Esquadrilha*, além de outras raridades.

O acervo atual encontra-se informatizado em sistema próprio, **SISBIBLIO**, criado pela Seção de Tecnologia da Informação do INCAER, disponível para pesquisas por autor, título e assunto, e acessível no site do INCAER.

Possui um projeto de digitalização, em andamento, em que estão sendo tratados e digitalizados o acervo de legislação (BMA e BCA), Almanaques de Oficiais da Aeronáutica e separatas. Parte desse acervo já se encontra disponível para pesquisas.

Ao longo dos anos, a Biblioteca foi modernizada, com a instalação de arquivos deslizantes, o que proporcionou, além de embelezamento, proteção do acervo e otimização do espaço.

Como forma de reconhecimento, o espaço foi nomeado “Biblioteca Tenente-Brigadeiro Moreira Lima”, em 31 de julho de 2014, justa homenagem prestada ao segundo Diretor do INCAER e Ministro da Aeronáutica, quando da criação do Instituto.

Muito já foi feito, mas ainda há muito o que se fazer...

Bibliotecária Nair de Laia

Atividades e Produções Culturais

4

Esta escada, do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, é projeto do arquiteto Attílio Corrêa. Construída nos anos 1930, é um marco da arquitetura moderna. O concreto, em curvas, e a solução da meia coluna de sustentação, são brilhantes. O prédio, originalmente, era uma Estação de Hidroaviões.

O INCAER foi criado com a finalidade de pesquisar, desenvolver, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica brasileira.

Assim sendo, representam as principais atividades e produções culturais desenvolvidas por este Instituto:

Encontro no INCAER

É um evento tradicional deste Instituto, realizado na última quarta-feira de cada mês, composto de uma palestra, preferencialmente envolvendo temas relacionados à história aeronáutica brasileira, seguido de debates e, por fim, do habitual "Chá INCAER", momento de confraternização entre o palestrante, a direção e seus convidados.

Prêmio INCAER de Cultura Aeronáutica

Criado em 2006, tem como objetivo homenagear aqueles militares participantes que obtêm o primeiro lugar nos cursos e estágios de formação da Força Aérea Brasileira (ECEMAR, EAOAR, I FAE, AFA, CIAAR, EPCAR e EEAR), bem como pessoas que se destacaram na promoção da cultura aeronáutica brasileira.

FIDEHAE

O Brasil, como membro da ***Federação Internacional de Estudos Históricos, Aeronáuticos e Espaciais*** (FIDEHAE), é representado pelo INCAER nos congressos realizados, anualmente, em países filiados. A Federação tem como objetivo promover a interação acadêmica e congraçar estudiosos dos inventos, feitos e fatos da história aeronáutica e aeroespacial ibero-americana.

Olimpíada de História Militar da AFA

A Academia da Força Aérea (AFA) realiza, anualmente, a ***Olimpíada de História Militar***, com o objetivo de fomentar o interesse pela leitura entre seus Cadetes. O INCAER participa desse evento por meio da elaboração de questões, banca examinadora, confecção de medalhas e diplomas e exposição de livros. O evento tem tido ótima repercussão, obtendo a adesão, a partir de 2016, da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e da Escola Naval (EN).

Noticiário INCAER

Informativo publicado bimestralmente, desde 1993, com o objetivo de registrar eventos e acontecimentos ocorridos no INCAER, bem como no âmbito do Comando da Aeronáutica ou fora deste, sempre que haja envolvimento deste Instituto.

Projeto Memória

O ***Projeto Memória*** tem o objetivo precípuo de colher depoimentos de destacadas personalidades da nossa Aeronáutica, que deram o melhor de si e emprestaram seus vastos conhecimentos, narrando experiências colhidas durante suas marcantes e pródigas passagens pela Força Aérea Brasileira.

Ideias em Destaque

Revista semestral, confeccionada e distribuída gratuitamente pelo INCAER. É elaborada com valiosa contribuição de diversos autores civis e militares, contendo assuntos aeronáuticos, políticos, estratégicos e de cultura geral.

Opúsculos

Publicações do tipo “livretos”, impressas e distribuídas gratuitamente pelo INCAER, que abordam temas ligados à Força Aérea e à biografia de personalidades marcantes do cenário histórico da Aeronáutica brasileira. Em 2016, ultrapassamos a marca de 40 títulos.

Coleção Aeronáutica

Esta coleção é muito abrangente, sendo composta por quatro séries de publicações. Algumas obras são de autor definido e outras foram compostas por equipes de assessores do INCAER.

A História Geral da Aeronáutica Brasileira

O INCAER é responsável pelo acompanhamento da evolução da história aeronáutica brasileira e, por esse motivo, possui, em seu efetivo, equipe de assessores que trabalha no intuito de preservar, de forma escrita, os fatos e acontecimentos marcantes nesse importante campo do conhecimento humano.

Nesse sentido, o INCAER desenvolveu a **Coleção Aeronáutica**, composta de quatro séries de publicações: a *História Setorial da Aeronáutica Brasileira*, atualmente com 25 títulos; a *Arte Militar e Poder Aeroespacial*, com 8 volumes; a *Cultura Geral e Temas do Interesse da Aeronáutica*, com 14 volumes; e a ***História Geral da Aeronáutica Brasileira***, com 4 volumes lançados e o 5º volume pronto, que será lançado em 27 de junho de 2016.

Sobre a coleção **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, cumpre ressaltar que é resultado de um trabalho minucioso e cronológico dos principais fatos e eventos que deram forma, não só à Força Aérea Brasileira, como à aviação civil, à indústria aeronáutica, à infraestrutura aeroportuária e ao controle do espaço aéreo. Os cinco volumes têm a seguinte abrangência:

Volume 1 - dos primórdios até 1920

Editado em 1988, relata os mais remotos sonhos do homem de voar como os pássaros, passando pela mitologia grega até chegar aos dirigíveis e ao mais pesado que o ar. O uso do avião na Primeira Guerra Mundial e o surgimento das escolas de aviação consagram esse período como o da conquista do ar pela humanidade, da qual Santos-Dumont é o insigne protagonista.

Volume 2 - de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica

Editado em 1990, este volume é constituído por dois livros: o Livro 1 (1921-1930) e o Livro 2 (1930-1941). Seus registros abrangem um período político de nacionalismo, com movimentos revolucionários, e com o surgimento das aviações da Marinha, do Exército, da Força Pública de São Paulo e da Brigada Militar do Rio Grande do Sul. É o período dos reides aéreos internacionais, do surgimento do controle da aviação civil e do advento das empresas aéreas no Brasil. Esse volume trata do nascimento da indústria aeronáutica na esteira dos primeiros engenheiros aeronáuticos e do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo.

Volume 3 - da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial

Editado em 1991, este volume tem 3 livros: o **Livro 1** (1941), o **Livro 2** (1942-1945) e o **Livro 3** (1945). É o mais rico em informações, tratando dos eventos que tiveram influência decisiva na criação e consolidação da aeronáutica brasileira, bem como a sua participação nos acontecimentos que antecederam a Segunda Guerra Mundial. A participação da FAB naquela guerra mereceu um relato específico, constituindo o Livro 3.

Volume 4 – do término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Presidente Juscelino Kubitschek (1946-1956)

Editado em 2005, este volume é constituído de Partes que abordam o panorama político da época, as atividades de direção-geral do Ministério da Aeronáutica, a aviação desportiva, a aviação civil, a Aviação Naval, a ciência e tecnologia e o Clube de Aeronáutica.

Foram inventariados dez anos de lutas, transformações e conquistas da aviação brasileira, no período compreendido entre os anos de 1946 a 1956. Este volume apresenta, também, a relação dos oficiais-aviadores e intendentes das turmas entre 1945 e 1956.

Volume 5 – de janeiro de 1956 até janeiro de 1966

Este volume abrange um período com eventos significativos nas esferas políticas e militares, como as rebeliões de Jacareacanga e de Aragarças, o movimento revolucionário de 31 de março e a questão da Aviação Embarcada. São também abordados a mudança do Estágio Avançado da Escola de Aeronáutica para Pirassununga (SP), a mudança do uniforme para o azul e a operação da primeira aeronave a reação da FAB, o jato Gloster Meteor.

Atualmente, a equipe do INCAER está trabalhando na elaboração do **Volume 6** que se inicia com a reforma administrativa (1967) e vai até 1984.

Esses volumes da **História Geral da Aeronáutica Brasileira** são relativamente novos, mas já se constituem referência para qualquer trabalho que seja desenvolvido nesse importante campo do conhecimento que é a história da nossa aviação, impulsora e catalisadora do progresso e da integração nacionais.

Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas

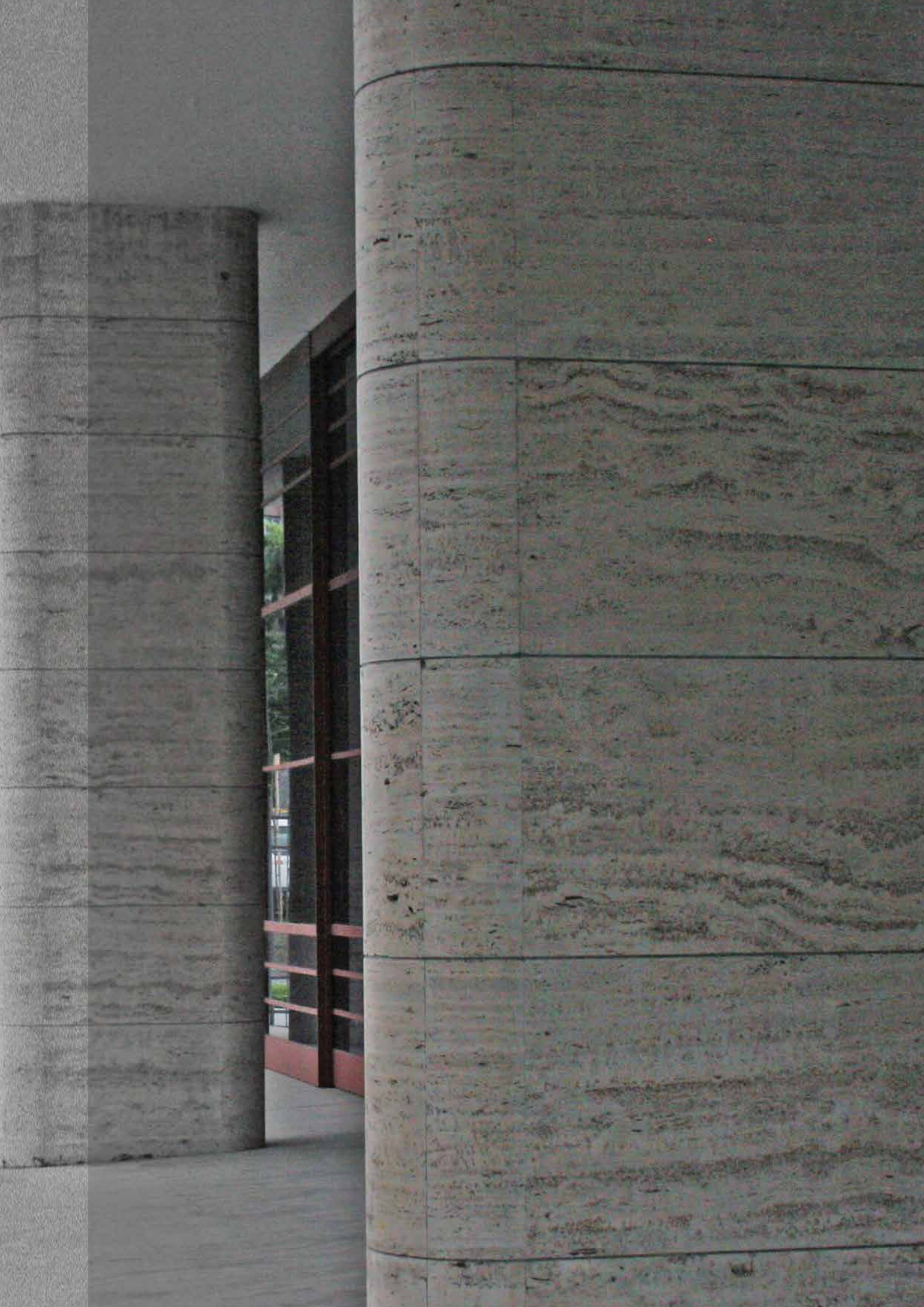
História Geral da Aeronáutica Brasileira
Janeiro de 1956
a
dezembro de 1966
Da posse do Presidente
Juscelino Kubitschek de Oliveira
até as vésperas da Reforma Administrativa
BRASIL

Instituto Histórico-Cul

tural da Aeronáutica

A esperança virou realidade

5



Ao passar dos anos, a Cultura foi evoluindo em seu conceito e modo de interpretação, tornando-se instrumento da identidade de um povo como sociedade e como Nação, sendo considerada, atualmente, como área estratégica para o desenvolvimento do País.

A Cultura é hoje concebida como base de qualquer tipo de desenvolvimento, inclusive o econômico. No Brasil, tem ocupado posição de destaque no centro do debate político e inspirado iniciativas no sentido de fortalecer as políticas públicas que tratam do tema.

Assim, tratar a Cultura na sua dimensão mais ampla, como instrumento de concepção da alma de um povo, como condição de vida e exercício da cidadania, é uma responsabilidade de Estado.

Ressalta-se que preservar as tradições, a memória e os valores morais, culturais e históricos é mandamento definido na Carta Magna. A Constituição do Brasil de 1988, em seus artigos 215 e 216, garante a todos os brasileiros o pleno exercício dos direitos culturais e o acesso às fontes da cultura nacional.

Como visto nas atribuições constitucionais, a partir das quais foi gerada a Missão do Comando da Aeronáutica, entende-se que defender a Pátria significa, também, assegurar o respaldo para a manutenção da integridade dos bens tangíveis, dos recursos

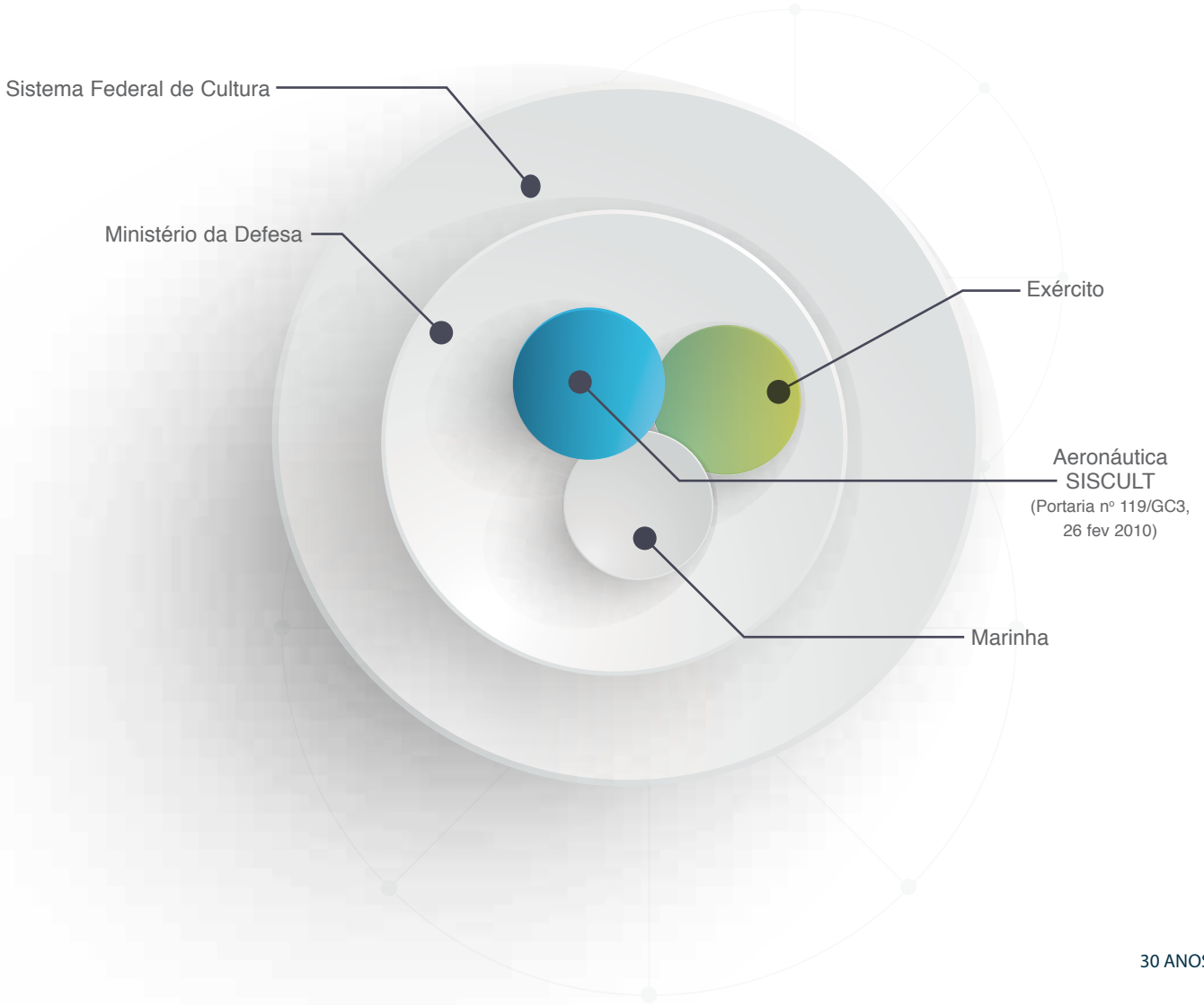
materiais, assim como dos intangíveis, que são os princípios e valores que constituem o patrimônio nacional.

Ainda neste aspecto, a criação do Sistema Federal de Cultura, em 2005, e a instituição do Plano Nacional de Cultura, em 2010, promoveram o impulso gerador de ações, acolhido de pronto pela nossa Instituição.

Neste contexto, aliado com a necessidade de promover o enriquecimento intelectual do nosso público interno e externo, estimular a propagação de nossos valores e consolidar a imagem da Instituição junto à sociedade brasileira, e alinhado com a legislação mencionada, o Comando da Aeronáutica (COMAER), possuidor de um inestimável patrimônio cultural, instituiu, pela Portaria nº 119/GC3, de 26 de fevereiro de 2010, o seu instrumento de gestão cultural: **SISTEMA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DO COMANDO DA AERONÁUTICA (SISCULT)** – com a finalidade de planejar, orientar, coordenar e controlar as atividades culturais no âmbito da Força Aérea Brasileira.

Sistema Nacional de Cultura

Assim, o Comando da Aeronáutica se insere no contexto do cenário cultural, participando agora do Sistema Nacional de Cultura.



A Portaria nº 119/GC3, em seu parágrafo único, definiu que as atividades inerentes ao SISCULT são as relacionadas com:

I – Patrimônio Histórico Material e Imaterial;

II – Museologia;

III – Heráldica;

IV – Documentação Histórica;

V – Literatura;

VI – Música;

VII – Arquitetura;

VIII – Produções Artísticas;

IX – Tombamento;

X – Tradições, Usos e Costumes, Crenças, Valores, Ações Históricas e Quotidianas; e

XI – Cerimonial.

E, no seu Art. 2º, diz que o SISCULT visa:

I – ampliar a capacidade de gerenciamento de assuntos relacionados com a Cultura no âmbito do COMAER;

II – disciplinar as ações do Sistema, convertendo-as em fatores de capacitação, coesão e motivação da Força;

III – racionalizar os recursos materiais e humanos na gerência de assuntos culturais;

IV – integrar-se com os demais Sistemas do COMAER, utilizando-se de seus recursos ou fornecendo-lhes suporte para a consecução de suas finalidades normativas;

V – integrar-se com os Sistemas e Órgãos externos, públicos ou privados, no trato de assuntos culturais de interesse do COMAER e da sociedade brasileira;

VI – promover o desenvolvimento cultural no âmbito do COMAER; e

VII – ampliar o conhecimento aeronáutico junto ao público interno e externo, por meio da divulgação do patrimônio histórico e cultural do Comando da Aeronáutica.

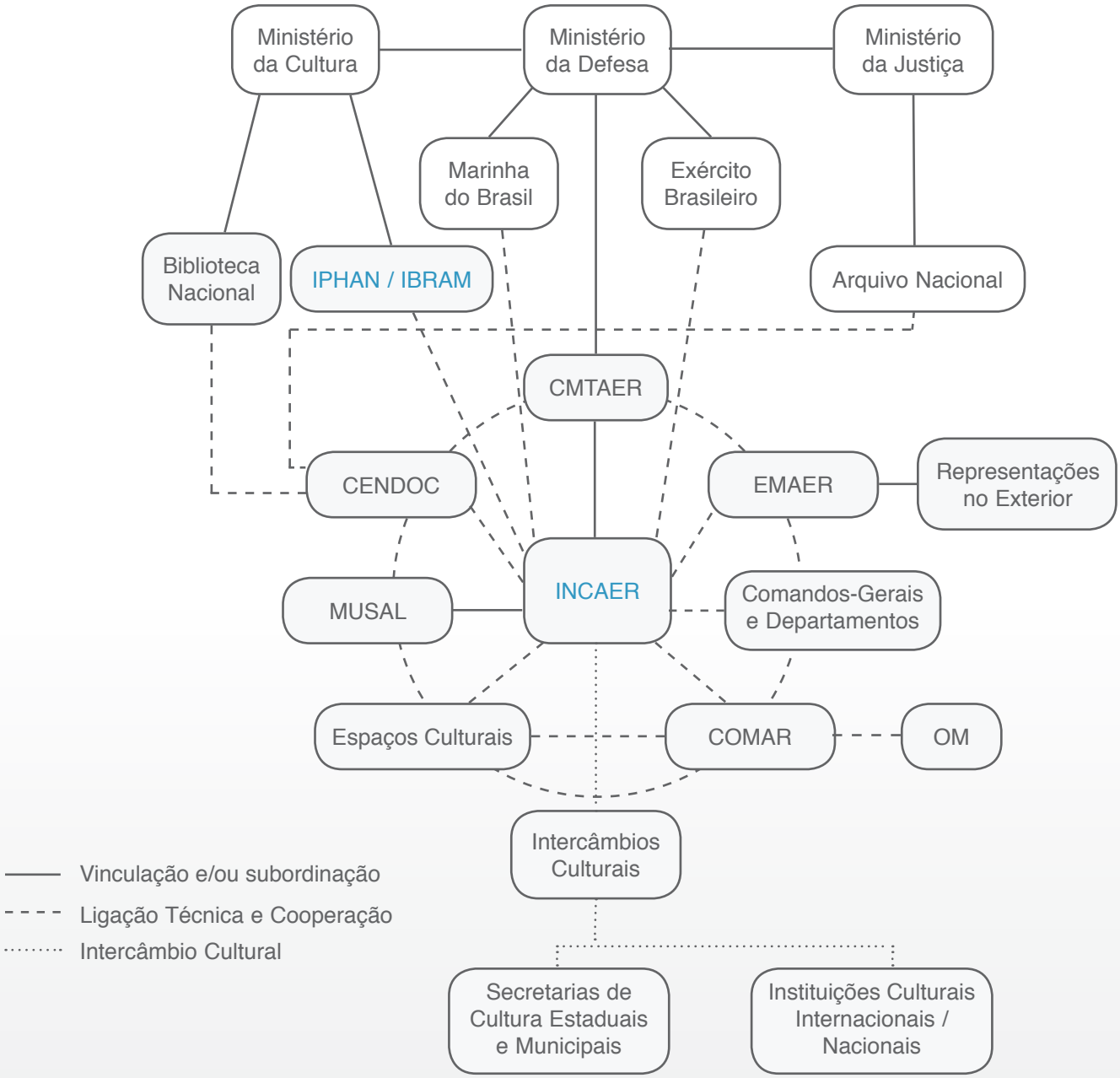
Coube ao Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) a importante missão de figurar como Órgão Central do SISCULT, competindo a este, entre outros, normatizar, orientar, supervisionar e controlar as atividades do Sistema, bem como promover, apoiar e incentivar o desenvolvimento de projetos e ações culturais em todas as Organizações do Comando da Aeronáutica.

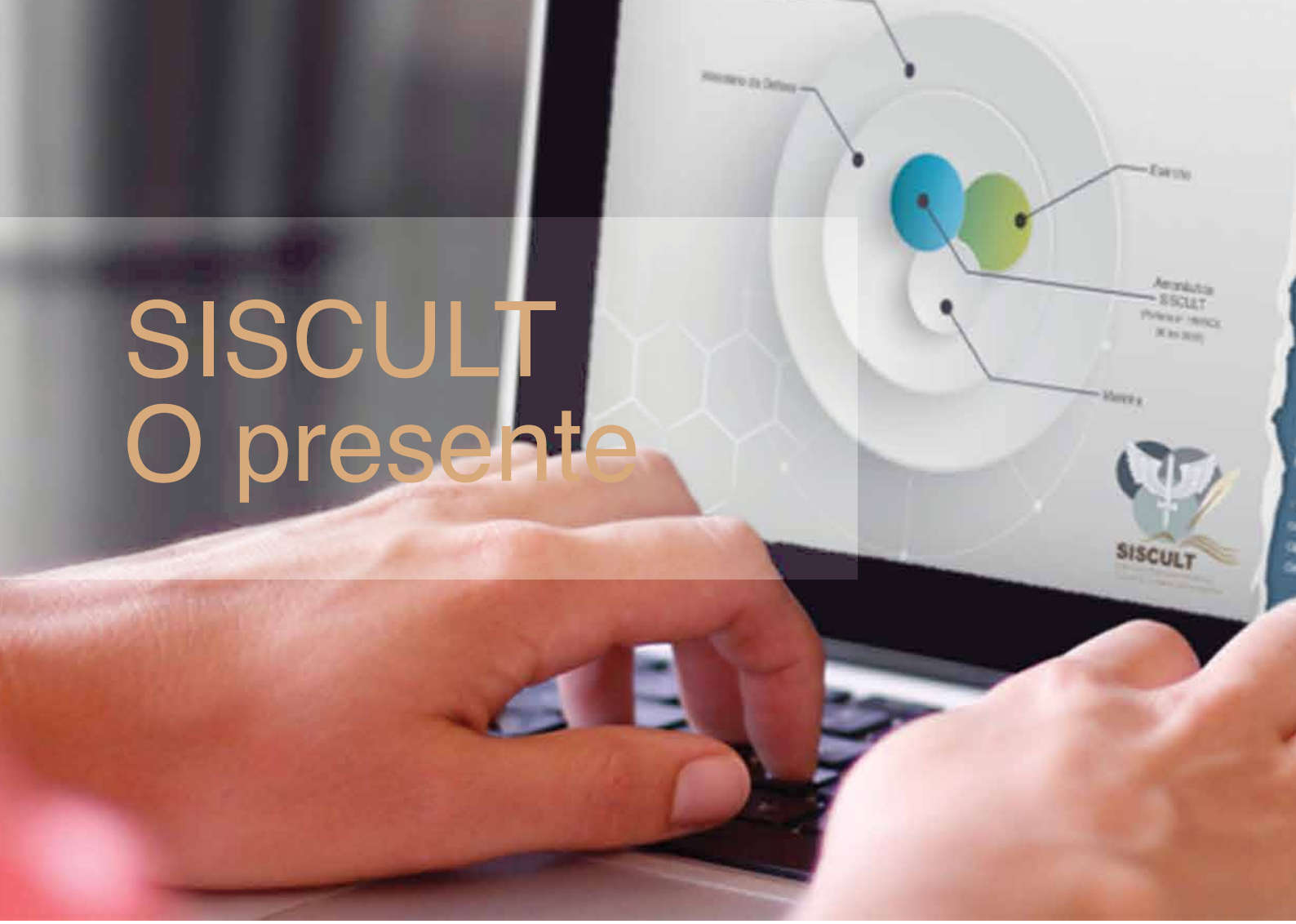
Para executar todas as atividades impostas pelo Sistema e fazê-lo operante, a seguinte legislação foi elaborada e encontra-se à disposição da Força:

- DCA 14-11 “Política Cultural do COMAER”;
- DCA 15-2 “Estratégia de Cultura do COMAER”;
- NSCA 900-1 “Organização e Funcionamento do SISCULT”;
- ICA 906-1 “Atividade de Música no COMAER”;

- ICA 904-1 “Registro de Fatos Históricos e Pesquisa Historiográfica no COMAER”;
- ICA 903-1 “Símbolos Heráldicos no COMAER”;
- ICA 903-2 “Espaços Culturais no COMAER”;
- ICA 902-1 “Preservação do Patrimônio Cultural no COMAER”;
- ICA 900-4 “Preservação dos Bens Culturais de Organizações Militares Transferidas e Desativadas do COMAER”;
- ICA 900-3 “Projetos Culturais no COMAER”;
- ICA 902-2 “Homenagem Permanente a Alberto Santos Dumont no COMAER”;
- ICA 905-1 “Produções Literárias no COMAER”;
- ICA 907-1 “Produções Artísticas no COMAER”;
- ICA 904-2 “Preservação da História em Missões Operacionais do COMAER”; e
- MCA 902-1 “Thesaurus do Patrimônio Cultural do COMAER”.

Relacionamento Sistêmico





SISCULT
O presente

Há seis anos, o Comando da Aeronáutica (COMAER) instituiu o seu Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural (SISCULT).

Este importante passo foi o coroamento de estudos que apontavam para a necessidade da Instituição dispor de um instrumento legal que adotasse as ações pertinentes para preservar a memória, as tradições e as crenças, bem como catalogar todo o acervo material e imaterial, tendo como base a legislação vigente.

No primeiro momento, em 2010, o planejamento foi traçado e a busca pela conquista das ações decorrentes revelou-se intensa, constituindo-se numa longa estrada, quando, cada passo, em cada dia, ia sendo galgado de forma muito cuidadosa, tendo em vista que o assunto – Cultura – merecia, pela primeira vez na Força Aérea, um tratamento tão destacado.

Um sistema precisava existir... e estava sendo implantado.

Recursos humanos chegavam pouco a pouco, iam se adaptando, recebendo conselhos, pesquisando, visitando órgãos, tudo ao mesmo tempo, visando adquirir conhecimentos indispensáveis para apresentar os resultados requeridos.

As primeiras legislações eram aprovadas. O receio inicial pelo desafio do

novo dava lugar ao entusiasmo crescente pelas poucas, mas importantes e inusitadas conquistas. Dispomos, agora, de forma pioneira na nossa história, de uma Política Cultural e de uma Estratégia de Cultura, para que a Força Aérea possa ter um horizonte palpável nesse aspecto.

Foi elaborada uma Norma para a organização e o funcionamento do Sistema e, daí em diante, para cada atividade listada na sua Portaria de criação – nº 119/GC3, de 26 de fevereiro de 2010 – haveria, pelo menos, uma legislação que a amparasse.

E assim foi.

Mais pesquisas, mais visitas, mais estudos e muito mais trabalho e produção.

Na medida em que Instruções, Almanaques e Manual eram disponibilizados para o público aeronáutico, passou-se a divulgar esses resultados, para que os componentes do COMAER soubessem o que estava ocorrendo e valorizassem a importância do trabalho que estava em desenvolvimento, já que ele era voltado para a própria história da FAB, respondendo a muitos porquês do passado, revelando o seu caráter e personalidade.

E mais pessoas especializadas com as atividades do Sistema iam engrossando nossas fileiras, e mais de tudo ia saindo do campo das ideias, transformando-se em vida.

Em certos momentos, era difícil conter a vibração do grupo pelos resultados alcançados e, na medida em que íamos realizando palestras nas nossas escolas, organizações e entidades civis, recebíamos mais estímulos, pois o universo que visitávamos desconhecia que a Força Aérea tinha um Sistema que cuidava da sua Cultura e que, tão importante quanto isso, se orgulhava dessa conquista e se auto-alimentava de mais motivação. Era um abstrato ideal se materializando.

Essa surpresa culminou com a visita de historiadores da Força Aérea dos Estados Unidos que compareceram ao nosso Instituto para conhecer o SISCULT e oferecer a oportunidade de intercâmbio, o que, com certeza, só tende a nos aprimorar mais na condução do nosso trabalho.

Várias outras forças aéreas de nações centenárias não tratam de suas "Culturas" de forma sistemática e organizada. Algumas das pesquisadas levaram praticamente uma década para implantarem seus sistemas.

Hoje, os números do Sistema são expressivos, para quem tem apenas seis anos de vida.

Disponibilizamos 15 legislações sobre as atividades do SISCULT. Foram 25 hinos e canções que tiveram suas execuções padronizadas; são 102 símbolos heráldicos aprovados, entre emblemas, estandartes, distintivos de condição especial, distintivos de cursos e símbolos comemorativos; 156 organizações da FAB receberam visitas de assessoramento técnico de profissionais do INCAER; 40 palestras foram realizadas, em organizações da FAB e órgãos civis, em muitas cidades, destacando-se a nossa participação no III Congresso Internacional de Heráldica Militar, como palestrante-convidado pela Direção de História e Cultura Militar do Exército Português, em Lisboa/Portugal; fizemo-nos presentes em 48 eventos ligados à cultura aeronáutica; foram 38 pesquisas históricas, para organismos civis e militares, sendo que algumas redundaram em 11 publicações sobre a história da aeronáutica brasileira; além de várias participações nas Bancas Examinadoras dos exames de seleção para o ingresso de músicos no COMAER e no Quadro de Oficiais Convocados, bem como a aquisição, tanto no exterior como no mercado nacional, e a distribuição de instrumentos musicais para as nossas Bandas de Música e Marciais.

Concluiremos 2016 a um passo de ver o SISCULT totalmente implantado.

Estará faltando, tão somente, o recebimento do aplicativo informatizado (e-SISCULT), que está sendo desenvolvido e permitirá a dinamização das ações relacionadas ao Inventário, à Custódia e ao Cadastro dos nossos bens culturais, bem como ao amplo e irrestrito acesso de todo o efetivo a tudo que está relacionado à Cultura Aeronáutica no COMAER.

Finalmente, conheceremos e divulgaremos os nossos bens culturais materiais e imateriais.

Há cinco anos, só falávamos de perspectivas. Hoje, falamos do presente e de presente.

Do presente porque estamos alinhados com ele, tendo um sistema atualizado, que nos serve, idealizado e construído pela Instituição, que nos atende e permite pronta-resposta quando de questionamentos sobre assuntos de Cultura.

Para o SISCULT o futuro é hoje.

De presente, porque ganhamos essa dádiva que foi planejar e implantar um sistema que nos orgulha.

Maquiavel disse que “Onde há uma vontade forte, não pode haver grandes dificuldades”.

E nós, do INCAER, nunca quisemos que houvesse grandes dificuldades, porque nós as tornamos pequenas, para que pudéssemos transpô-las.

O INCAER agradece o presente e retribui, disponibilizando-o a você.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Museu Aeroespacial

Patrimônio da Aeronáutica Brasileira

6

O Museu Aeroespacial, criado em 1973, destina-se a preservar e difundir a memória aeronáutica brasileira, e subordina-se ao Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, desempenhando papel essencial como elo de execução cultural. Desde a sua abertura, em 1976, o MUSAL ocupa parte do conjunto arquitetônico da antiga Escola de Aeronáutica, atual Universidade da Força Aérea (UNIFA), constituindo-se em um centro de referência em história da aviação brasileira.

O espaço físico do museu tem uma área de 15.195 m², incluindo as oficinas de restauração e um circuito expositivo de salas e hangares com importantes itens, desde os primórdios da aviação nacional, até as mais recentes aeronaves desativadas da Força Aérea Brasileira.

Hoje, o MUSAL reúne um acervo com aproximadamente 265.000 itens, dentre os quais a maior coleção de aeronaves civis e militares do hemisfério sul, com 90 em exibição, do total de 136 aeronaves.

Podemos destacar algumas peças do acervo de importante valor histórico, como o escrínio com o coração de Santos-Dumont, o Caudron G3, aeronave construída em 1916, e o avião Focke-Wulf FW58B Weihe, único exemplar no mundo.

Nos últimos anos, a coleção do Museu foi enriquecida com diversos exemplares, acarretando a premente necessidade de ampliação do espaço físico, o que permitirá uma melhor circulação e um adequado percurso museográfico, aprimorando os serviços oferecidos aos visitantes e democratizando o acesso dos diversos segmentos da sociedade.

O MUSAL recebe, em média, sessenta mil visitantes por ano e oferece, além das exposições, o serviço de visita mediada a grupos pré-agendados, assim como também disponibiliza para estudantes, especialistas e público em geral, uma biblioteca e um importante arquivo documental.

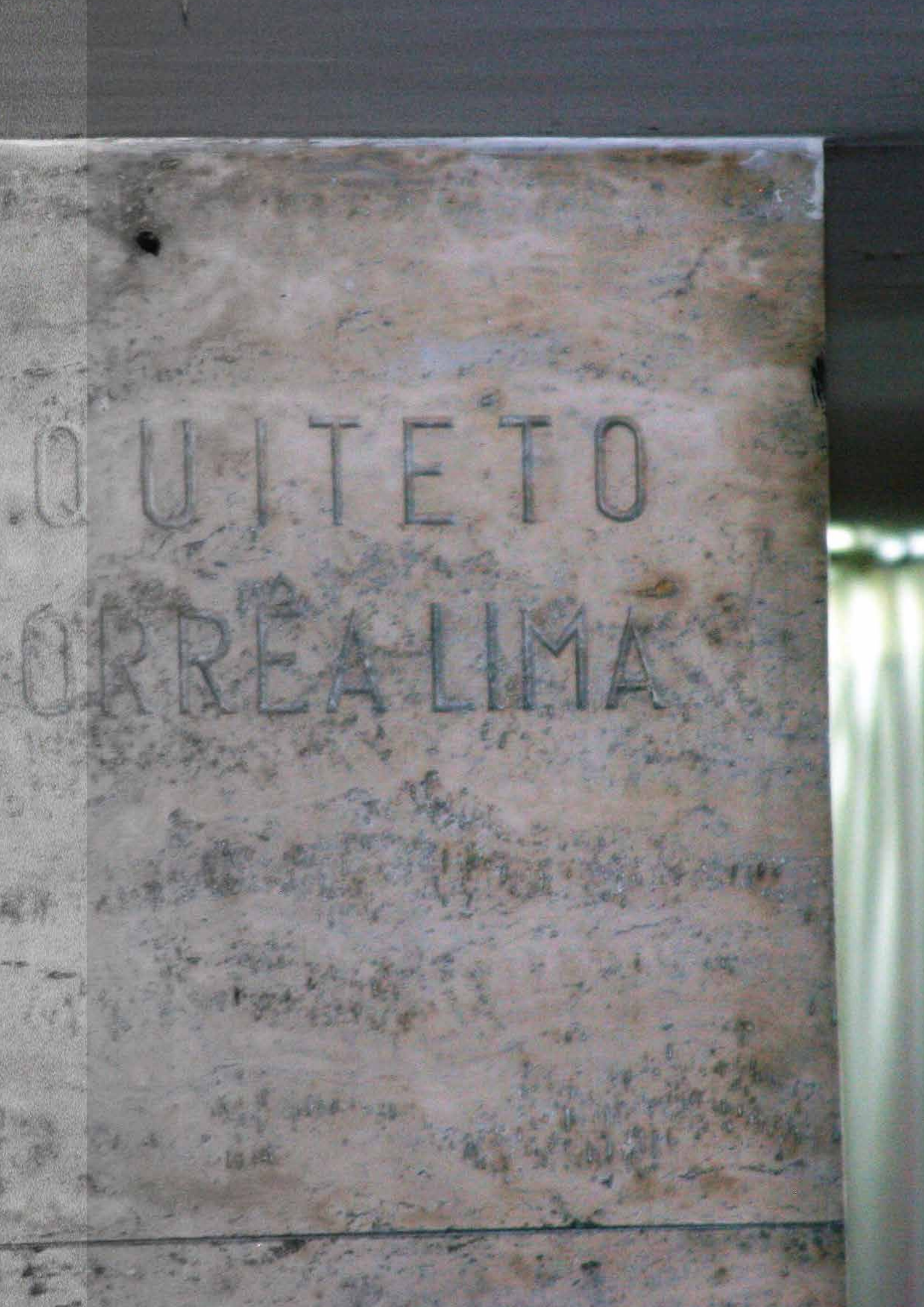
O futuro poderá contemplar o MUSAL com nova sede, de acordo com o planejamento estratégico do Comando da Aeronáutica. As orientações estabelecem que se desenvolvam estudos nesse sentido, além de se conceber uma forma de gestão com o apoio de fundação, o que seria menos oneroso e traria mais flexibilidade na aquisição de material e na contratação de pessoal para realização dos serviços especializados de museologia e de restauração.

Ten Cel Int Dnar de Carvalho Soares

A Estação de Hidroaviões

As raízes do INCAER

7


QUITETO
ORREALIMA

Reescrever fatos passados é um grande desafio. Entretanto, os estudos de historiadores consagrados, como Jacques Le Goff e Pierre Nora, demonstram que é possível analisar o mesmo período, as mesmas fontes e encontrar "novos problemas, novas abordagens e novos objetos". Desta maneira, este artigo pretende revisitar o processo de construção do prédio da antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, local que hoje abriga o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

Nas décadas de 1920 e 1930, a cidade do Rio de Janeiro passava por profundas transformações políticas, econômicas e sociais. O intuito era o de que a Capital Federal fosse uma cidade moderna, que representasse o progresso, a civilização e que servisse de espelho para os outros estados da Nação. A influência para as mudanças na Cidade inspiravam-se no movimento modernista.

> **"O Rio de Janeiro presentificava, vivamente, esse espírito do moderno. Pólo de atração e irradiação de culturas das diferentes regiões e cidades brasileiras, a cidade possuía uma elite intelectual-artística que mantinha-se em permanente diálogo com as ideias cosmopolitas. Em função desses fatores, a cidade adquire uma configuração social bastante específica. Junto a esse movimento de atualização cultural, que a projetava em direção ao cenário internacional, o Rio também possuía um corpo de tradições populares extremamente atuante."**
>
> (Velloso, 2007)

Entre os feitos realizados para atingir esse objetivo, destacam-se as inúmeras obras realizadas no intuito de melhorar a circulação e o aspecto da Cidade.

Na concepção do economista Carlos Lessa, o Rio de Janeiro, a partir da década de 1920, "sentia-se o bastião do Modernismo", talvez melhor definido como "um mostruário caleidoscópio de estilo", constatação influenciada pela ascendente valorização da arquitetura. O misto de estilos arquitetônicos pode ser analisado em construções da época, como os edifícios do Ministério da Educação (1936-1943), do Ministério da Fazenda (1937-1943), da Associação Brasileira de Imprensa (1936-1938), do Aeroporto Santos-Dumont (1937-1944) e da própria Estação de Hidroaviões (1937-1938), objeto deste estudo.

É quase impossível escrever sobre o desenvolvimento do Rio de Janeiro, bem como o desenvolvimento da aviação na Cidade, sem destacar o desmonte do Morro do Castelo, iniciado durante a administração do Prefeito Carlos Sampaio (1920-1922). O Morro, considerado como uma zona insegura e proletária, não combinava com a Cidade, que estava prestes a celebrar os cem anos da Independência do Brasil, e que, em comemoração, seria anfitriã da Exposição Universal de 1922.

Da operação de desmonte, aterrou-se a área situada entre a Praia de Santa Luzia e a Enseada da Glória, até a Ponta do Russel, sendo denominada Esplanada do Castelo.

De acordo com Juliana Silva Mattos (2007), o desmonte do Morro do Castelo foi retomado entre os anos de 1926 e 1928, na administração do Prefeito Prado Júnior (1926-1930), ampliando o aterro até a região da Ponta do Calabouço, já com o intuito de pouso de aeronaves.

Morro do Castelo passando pelo processo de desmonte. Fonte: acervo digital INCAER

Entorno da esplanada do Castelo e da Ponta do Calabouço com o aterramento proveniente do Morro do Castelo. Fonte: MUSAL

A construção de um aeroporto no Rio de Janeiro, que serviria como espaço urbano para atender à evolução natural, ocorreu em um momento em que a aviação mundial passava por mudanças estruturais, visando sempre ao desenvolvimento tecnológico e ao progresso. Entre elas, a necessidade de adaptar as aeronaves a uma nova utilidade, ou seja, como transporte de passageiros, permitindo a inserção do Brasil na era da aviação comercial.

O transporte aéreo comercial iniciou-se na região da Ponta do Calabouço, com a utilização de hidroaviões. De acordo com o economista George Ermakoff (2010), o desenvolvimento da atividade aérea na região levou a Prefeitura, no ano de 1934, a ceder

um terreno mais amplo ao Ministério de Viação e Obras Públicas, destinado à construção de um aeroporto comercial, que foi batizado de Santos-Dumont, pelo Presidente Getulio Vargas, em 1936.

O processo de construção do aeroporto foi realizado por etapas e, entre as peculiaridades da empreitada, observa-se que o mesmo foi erguido no núcleo urbano e começou a ser utilizado, a despeito das obras incompletas.

Um dos pavilhões construídos para a Exposição de 1922 era utilizado como estação de passageiros. A empresa americana *Pan American Airways*, cuja representação brasileira era da Panair do Brasil, construiu um terminal próprio, com toda a estrutura e o conforto necessários para atender seus passageiros, assim como um hangar e uma estação de hidroaviões.

Ainda segundo Ermakoff (2010), a iniciativa da empresa "mexeu com os brios" das autoridades brasileiras que resolveram construir dois terminais, um para hidroaviões e outro para os passageiros que embarcavam e desembarcavam em terra firme.

O periódico *Correio da Manhã*, do dia 12 de janeiro de 1937, noticiava a decisão do governo em abrir um concurso para a apresentação de projetos que visavam à construção de uma estação de hidroaviões no Aeroporto Santos-Dumont. Anunciava, também, a abertura de novos concursos para a construção de outros edifícios e devidas instalações do aeroporto, como uma estação de passageiros e hangares.

A comissão julgadora foi constituída pelos engenheiros Augusto Vasconcellos Junior, Paulo Camargo de Almeida e William Preston, indicados pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), e mais dois engenheiros do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), Arnaldo Junqueira Ayres e Alberto de Mello Flores. Os projetos deveriam ser entregues até o dia 15 de fevereiro daquele ano.

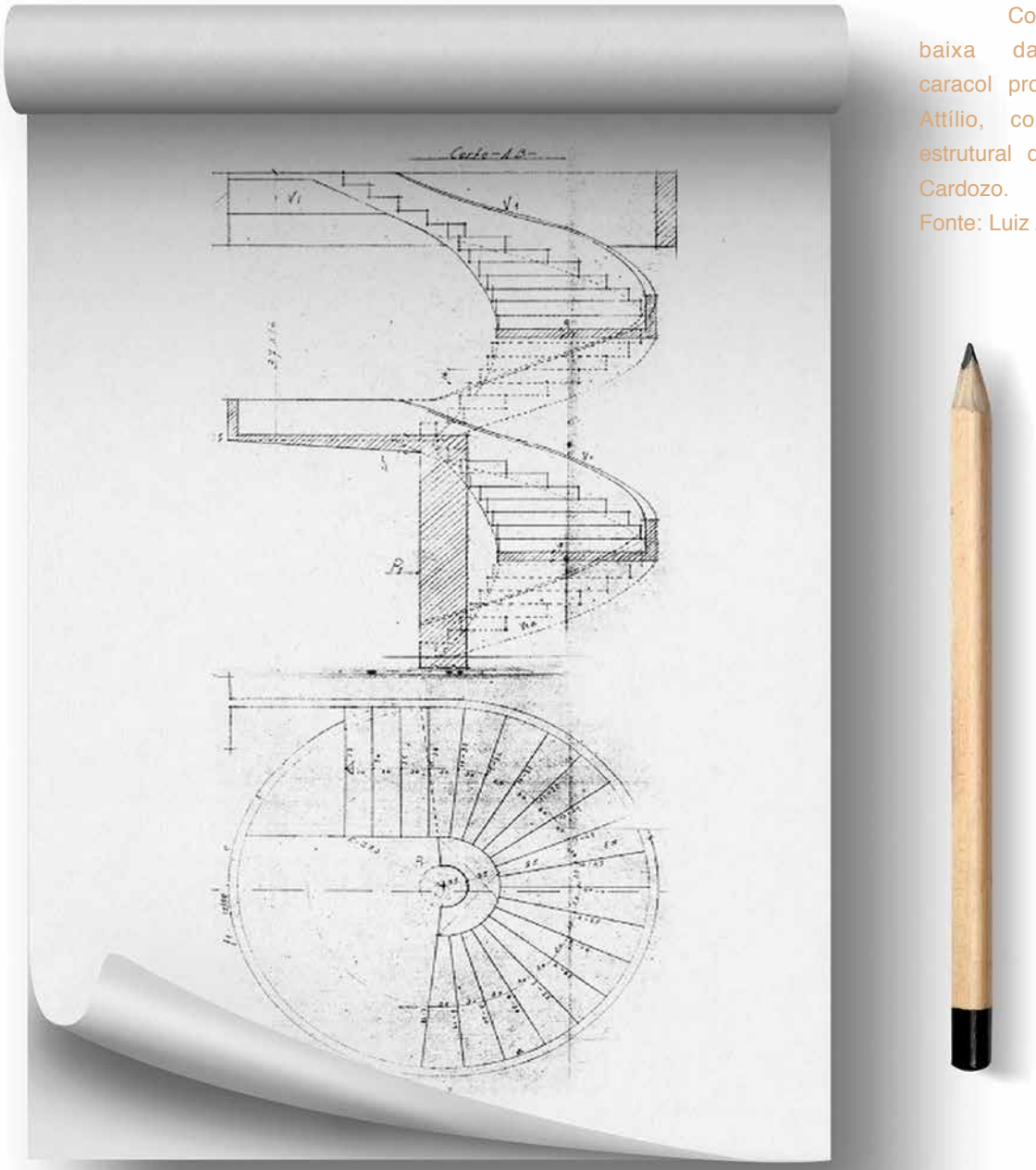
O concurso, autorizado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, recebeu dezessete propostas. O julgamento aconteceu entre 24 e 27 de fevereiro de 1937, no Salão da Comissão de Eficiência do supracitado Ministério. Do total, sete foram recusados porque não atendiam às cláusulas do edital. De acordo com o arquiteto Luiz Gonzaga Montans Ackel (2007), o projeto vencedor do concurso foi elaborado pelo arquiteto Attílio Corrêa Lima, com o auxílio de seus alunos de urbanismo da Escola Nacional de Belas Artes.

Em seus estudos, Patrick Di Almeida Vieira (2014) constatou que Attílio Corrêa Lima nasceu em Roma, em 08 de abril de 1901, e formou-se engenheiro-arquiteto no Rio de Janeiro, pela Escola Nacional de Belas Artes, no ano de 1925. No ano seguinte, o arquiteto viajou para Paris, onde, após quatro anos, doutorou-se em urbanismo pelo Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris. Ao regressar, assumiu a cadeira de urbanismo da Escola Nacional de Belas Artes.

Attílio Corrêa Lima durante o curso na Escola Nacional de Belas Artes. Fonte: Luiz Ackel, 2007.

Entre os trabalhos mais renomados de Attílio, está a elaboração do Plano Piloto para a construção da Capital de Goiás, Goiânia, elaborado entre 1933 e 1934. Também esteve presente na remodelação de Recife, entre outros tantos projetos. Por seus feitos, Attílio é considerado um dos pioneiros da arquitetura moderna no Brasil.

O projeto da Estação de Hidroaviões é uma demonstração clara da influência moderna imanente à arquitetura da época. Os estudos de Lauro Cavalcanti (2011) apontaram que a edificação de dois pavimentos possui a estrutura de concreto armado, com espaço fluído, grandes fachadas de vidro e mármore travertino romano. O projeto previa, no primeiro andar, um terminal de transportes, com balcões para a venda de passagens, recepção de passageiros, área de carga e descarga de bagagens e ainda uma ampla escada, “cuja forma se alçava no espaço em metáfora de voo”, direcionando o público ao segundo pavimento.

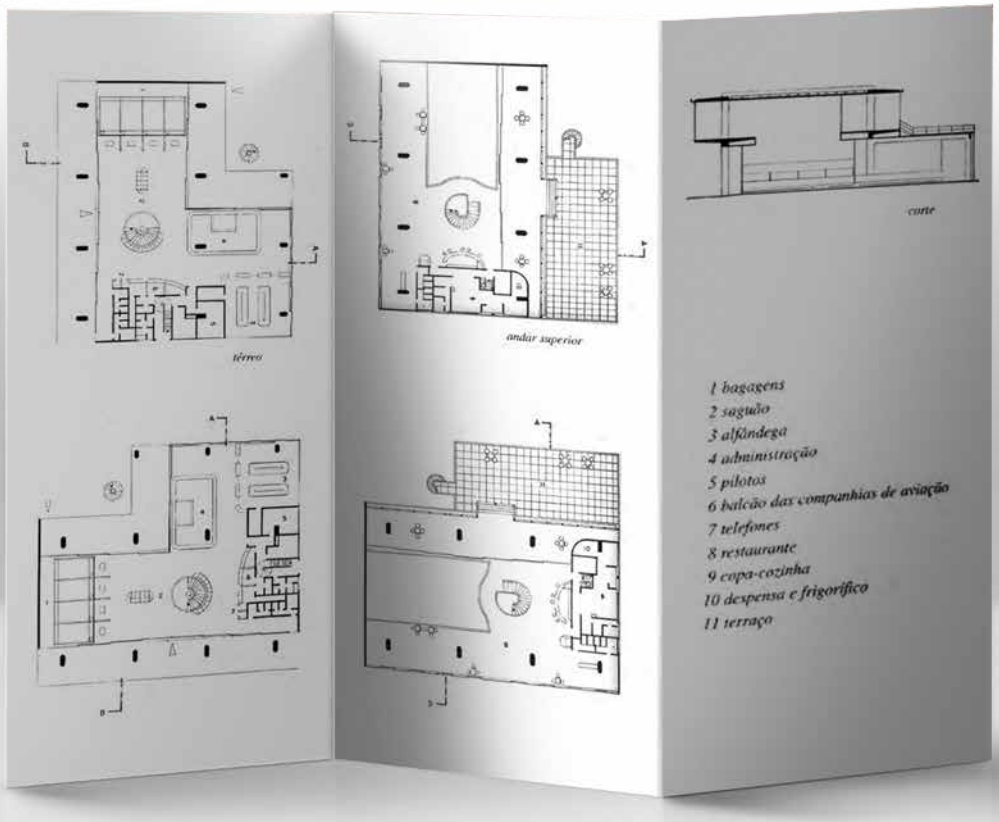


Corte e planta baixa da escada caracol projetada por Attílio, com cálculo estrutural de Joaquim Cardozo.
Fonte: Luiz Ackel, 2007

Escada depois de concluída. Fonte: INCAER

Salão de Passageiros: ao fundo, a escada projetada por Attílio Corrêa Lima. Fonte: INCAER

Planta da Estação de Hidroaviões. Fonte: Luiz Ackel, 2007.



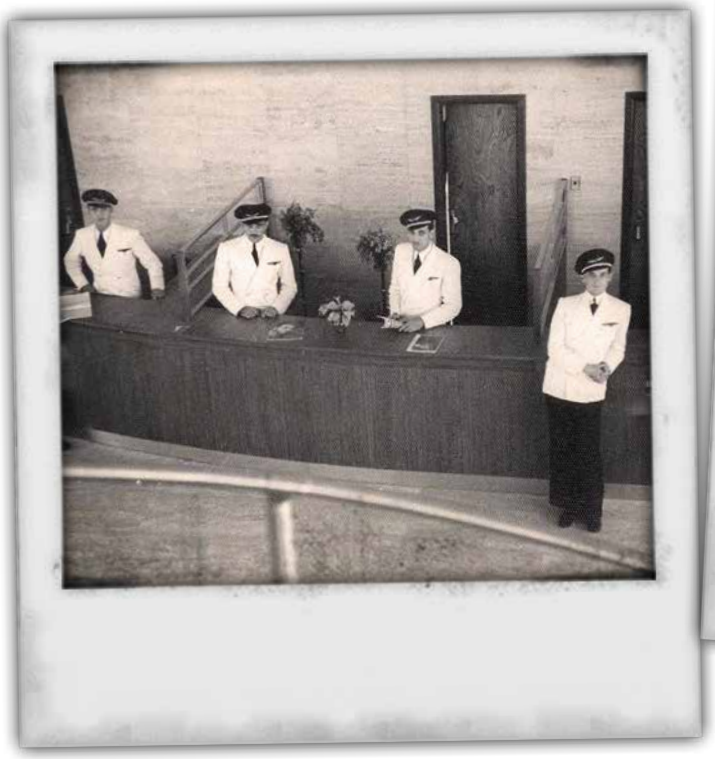
Já no segundo andar, foi construído um amplo restaurante e um terraço panorâmico, com vista para a Baía de Guanabara. Uma outra escada caracol ligava o terraço ao jardim, localizado na parte inferior. A Estação ainda dispunha de uma marquise que protegia das intempéries e conduzia os passageiros até o ancoradouro, onde acontecia o embarque nos hidroaviões.

Após vencer o concurso e ser contratado pelo Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), Attílio teve trinta dias de prazo para apresentar um projeto definitivo da Estação. O contrato assinado por ele previa que o arquiteto deveria comparecer à obra três vezes por semana.

As obras foram iniciadas no primeiro semestre de 1937 e foram concluídas em meados de 1938. A agilidade na construção ocorreu devido à crença de que o desenvolvimento do transporte aéreo seria realizado pelos hidroaviões, o que levou o DAC a dar total prioridade à obra.

Bar e restaurante situados no segundo pavimento. Fonte: INCAER

Funcionários uniformizados no Setor de Informações e Entrada de Correspondências. Fonte: INCAER



Mobília projetada por Attílio Corrêa Lima. Fonte: INCAER

De acordo com Luiz Gonzaga Montans Ackel (2007), era previsto, em contrato, que os honorários seriam pagos a Attílio de acordo com a tabela do Instituto de Arquitetos do Brasil.

> **"Que estabelecia uma taxa de 8% do valor da obra até o valor de 500:000$000 (quinhentos contos de réis) e 6% sobre o valor que excedesse a este limite. Estava incluído nestes honorários o valor referente ao prêmio do concurso que seria pago em 12 parcelas. A primeira delas no ato da entrega do projeto, no valor de 10:000$000 (dez contos de réis) e outras 11 parcelas mensais de 3:333$000 (três contos, trezentos e trinta e três mil réis) todos os dias 10 de cada mês. O prazo total da realização das obras ficou estabelecido em 15 meses."**
>
> (Luiz Ackel, 2007)

Durante a obra, todas as atenções de Attílio Corrêa Lima estavam voltadas para o projeto. Mesmo depois do prédio inaugurado, o arquiteto continuou cuidando do paisagismo da área externa da Estação de Hidroaviões, entregando a obra definitivamente finalizada no segundo semestre do ano de 1939.

Fachada frontal e posterior do edifício bem como dos jardins. Fonte: INCAER

Na obra *Rio de Janeiro 1930-1960*, de George Ermakoff, consta que a inauguração da Estação de Hidroaviões aconteceu em outubro de 1938, pelo Presidente Getúlio Vargas. Com o intuito de buscar imagens e notícias que ilustrassem o momento, a fim de anexar a este artigo, verificou-se que a data apresentada não era a mesma das publicações da época, despertando interesse para a análise de outras fontes.

Em periódicos da época, tais como *Jornal do Commercio, Jornal do Brasil, Correio da Manhã, Gazeta de Notícias*, como também do *Anuário Estatístico do Distrito Federal*, consta que a inauguração foi realizada em 1º de novembro de 1938. Contudo, acredita-se que, mediante a grandiosidade e riqueza da conjuntura em que o prédio foi construído, e da tamanha representatividade da construção na história da cidade do Rio de Janeiro, a definição da data não é de fundamental importância, até mesmo pela proximidade delas.

O auge do uso de hidroaviões ocorreu nos anos de 1920 a 1930. No Brasil, empresas como a Condor, Varig, Vasp e Panair do Brasil investiram naquela tecnologia, como aponta os estudos do autor Carlos Silva (2008). É importante ressaltar que o hidroavião representou um marco na aviação comercial brasileira. Acreditava-se que pousos e decolagens feitos em rios e mares seriam mais viáveis economicamente, além de mais seguros.

Almoço de inauguração da Estação de Hidroaviões com a presença do Presidente Getúlio Vargas.
Fonte: INCAER

Imagem de um hidroavião pertencente à empresa Condor. Fonte: INCAER

Visão geral do entorno da edificação: a Estação de Hidroaviões, os jardins e a estação construída pela PanAir do Brasil. Fonte: INCAER

A construção de aeródromos e aeroportos corroborou para uma mudança no perfil dos aviões comerciais, de tal forma que, o irrefutável avanço da aviação, na metade dos anos de 1940, fez com que os hidroaviões ficassem obsoletos. Nesse ínterim, o Aeroporto Santos-Dumont também acompanhou o progresso da aviação comercial.

Conforme visto neste artigo, a matéria do *Correio da Manhã* informava que, além do concurso para a construção da Estação de Hidroaviões, haveria também um certame para a construção da Estação Central de Passageiros do Aeroporto Santos-Dumont, cujo projeto vencedor foi o dos irmãos Marcelo e Milton Roberto. A obra foi iniciada em 1938 e concluída em 1945.

De acordo com Claudio Calovi Pereira (1993) o empreendimento era maior do que o da Estação de Hidroaviões e foi concluído em etapas. Além do terminal de passageiros, o projeto previa um local para os serviços técnicos do aeroporto e um espaço para a sede do Departamento de Aeronáutica Civil. Contemplava, ainda, espaço para comércio, restaurante, balcões das companhias e serviços, tais como banco, correio e polícia.

As instalações do Aeroporto Santos-Dumont foram ocupadas à medida que as obras eram concluídas. Com isso, algumas das atividades da Estação de Hidroaviões foram transferidas para o novo complexo do Aeroporto.

Contudo, a Estação de Hidroaviões ainda recebia passageiros que chegavam em lanchas e seguiriam para as novas instalações do Aeroporto, de onde partiam os voos internacionais e nacionais. De forma gradual, o edifício arquitetado por Attílio Corrêa Lima foi encerrando as suas atividades. O prédio da Estação ficou sem utilidade e, para atender algumas necessidades do Aeroporto, foi sendo paulatinamente descaracterizado, além de sofrer com a ação das intempéries e com a falta de conservação.

O traçado da construção do viaduto demonstra a proximidade da obra com o prédio e a eliminação de parte do jardim. Fonte: Renato Silva, 2012

Cabe ressaltar que a criação do Ministério da Aeronáutica (1941) uniu a aviação naval, militar e civil em uma única jurisdição, absorvendo, assim, o Departamento de Aeronáutica Civil, antes pertencente ao Ministério de Viação e Obras Públicas, e que administrava a Estação de Hidroaviões.

Nota-se que, a partir da década de 1950, cresceu o interesse de algumas instituições em ocupar aquelas instalações. A obra de Renato Alves Silva exemplifica que, em 1956, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), justificando o interesse em ocupar o edifício, enviou um documento ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), alertando sobre o risco de demolição do prédio da Estação, devido às obras de construção do Elevado da Perimetral.

De acordo com o arquiteto Antônio Colchete Filho (2008), a construção do elevado, na década de 1950, provocou a demolição do Mercado Municipal e de quase todos os prédios da Exposição do Centenário da Independência, áreas essas situadas próximas à Estação. Esse processo refletia mais um momento em que a Cidade crescia em dissonância com os registros da história urbana, demonstrando a substituição de marcos e modelos de administração.

As referidas obras destruíram, ainda, parte do jardim localizado à frente do edifício da Estação. Este cenário intensificou as intenções do SPHAN em proteger a construção. O pedido de tombamento foi feito pelo renomado urbanista Lúcio Costa, que, naquele momento, era Diretor de Estudos e Tombamento do órgão. A proposta defendia que o prédio era um marco fundamental da arquitetura moderna.

Construção do Elevado da Perimetral, colocando em segundo plano o edifício da Estação de Hidroaviões. Fonte: Flavia Nascimento, 2013.

Os tombamentos preventivos ocorriam pelo temor em se perder algo “genuíno, original, atribuído como patrimônio nacional”, segundo Flavia Brito do Nascimento (2013), e impulsionavam os intelectuais do SPHAN. A ideia de salvar as edificações ameaçadas e sem proteção era comum nos processos de tombamento da época, que periodizavam as obras coloniais e do movimento modernista.

A antiga Estação de Hidroaviões foi uma das que recebeu este tipo de proteção preventiva, sendo efetivamente realizada no dia 29 de janeiro de 1957, quando a edificação foi inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes, Volume 1, folha 82. O SPHAN ainda enviou, em fevereiro de 1957, uma notificação ao Ministério da Aeronáutica, comunicando sobre aquele tombamento.

Como visto, havia o interesse de algumas instituições em se instalar no prédio. O Ministério da Aeronáutica, por sua vez, optou por conceder o uso da edificação ao Clube de Aeronáutica, que ocupava, desde outubro de 1950, as instalações do antigo Pavilhão de Caça e Pesca, vizinho da antiga Estação de Hidroaviões, permitindo, assim, a expansão das suas atividades.

O processo do contrato de concessão ao Clube foi protocolado no Ministério da Fazenda, em 1959, sob o nº 345.102, e culminou no Decreto nº 47.240, publicado no Diário Oficial da União de 16 de novembro do referido ano, prevendo que o Clube utilizasse o edifício com fins sociais.

As paginas da Revista Aeronáutica (1986) elucidam que, sob a responsabilidade do Clube de Aeronáutica, a edificação foi palco de eventos e bailes. As festas e exposições aconteciam na parte inferior, que ficou conhecida como “salão de mármore”. O restaurante da parte superior foi reativado, servindo, inclusive, como local para refeições de oficiais do Ministério da Aeronáutica. O local também recebeu, posteriormente, uma biblioteca.

1ª Sessão solene de inauguração do INCAER, ocorrida em 20 de julho de 1987. Fonte: INCAER

Em 27 de junho de 1986, foi criado, por meio do Decreto nº 92.858, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), cuja finalidade era pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica Brasileira. Em março do ano seguinte, o Clube de Aeronáutica cedeu o prédio da antiga Estação ao INCAER, para que fosse sua sede.

A ideia de Pierre Nora de que a "memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem" pode ser relacionada à decisão de entregar o prédio da antiga Estação de Hidroaviões ao INCAER, haja vista que um local com tanta expressão na História da Aviação Brasileira deveria ser mantido por uma instituição, cujo intuito é preservar a memória e a cultura da Aeronáutica Brasileira, atribuindo àquela edificação o valor necessário para a preservação da nossa História.

2° Ten QOCon HIS Elaine Gonçalves da Costa Pereira

Edifício da antiga Estação de Hidroaviões, hoje como INCAER, berço da cultura da Força Aérea Brasileira. Fonte INCAER

Clube do Livro

Cultura ao seu dispor

8

O Clube do Livro originou-se nas reuniões rotineiras, realizadas na fase de consolidação do INCAER, onde eram expostos problemas administrativos e discutidas as soluções e providências a serem tomadas.

Em reunião realizada em 16 de março de 1987, o Cel Av Vieira de Sousa idealizou a criação de um "Clube do Livro", apresentando, naquele momento, um esboço inicial das normas para seu funcionamento. A formalização do ato deu-se pela Portaria INCAER nº 14/DIR, de 7 de agosto de 1987.

Além do seu idealizador, não podemos esquecer dos encarregados do Clube do Livro, que o acompanharam no seu desenvolvimento, tornando-o referência no fornecimento de publicações de qualidade e atendimento impecável ao público, tanto interno, quanto externo. São eles: 1S SAD Januzzi, 3S SAD Luid e SO SDE Ezequias. O SO Ezequias, possuidor de uma sensibilidade artística incomparável, foi o responsável pelas ilustrações das capas dos livros *Anesia – Augusto de Lima Neto*, *Asas ao Vento – Newton Braga e Força Aérea Brasileira 1941-1961 Como eu a vi ... – João Eduardo Magalhães Motta*, contribuindo para o enriquecimento destas obras.

Ao longo dos 30 anos do INCAER, o Clube mantém-se fiel a sua atividade estabelecida no ato de criação, que é estimular o hábito da leitura, mediante a difusão de obras literárias de bons autores, fornecidas a baixo custo. Destacam-se os livros da

Coleção Aeronáutica, que encantam e estimulam os apaixonados pela cultura e aeronáutica brasileira, e as publicações deixadas em consignação pelos mais conceituados autores.

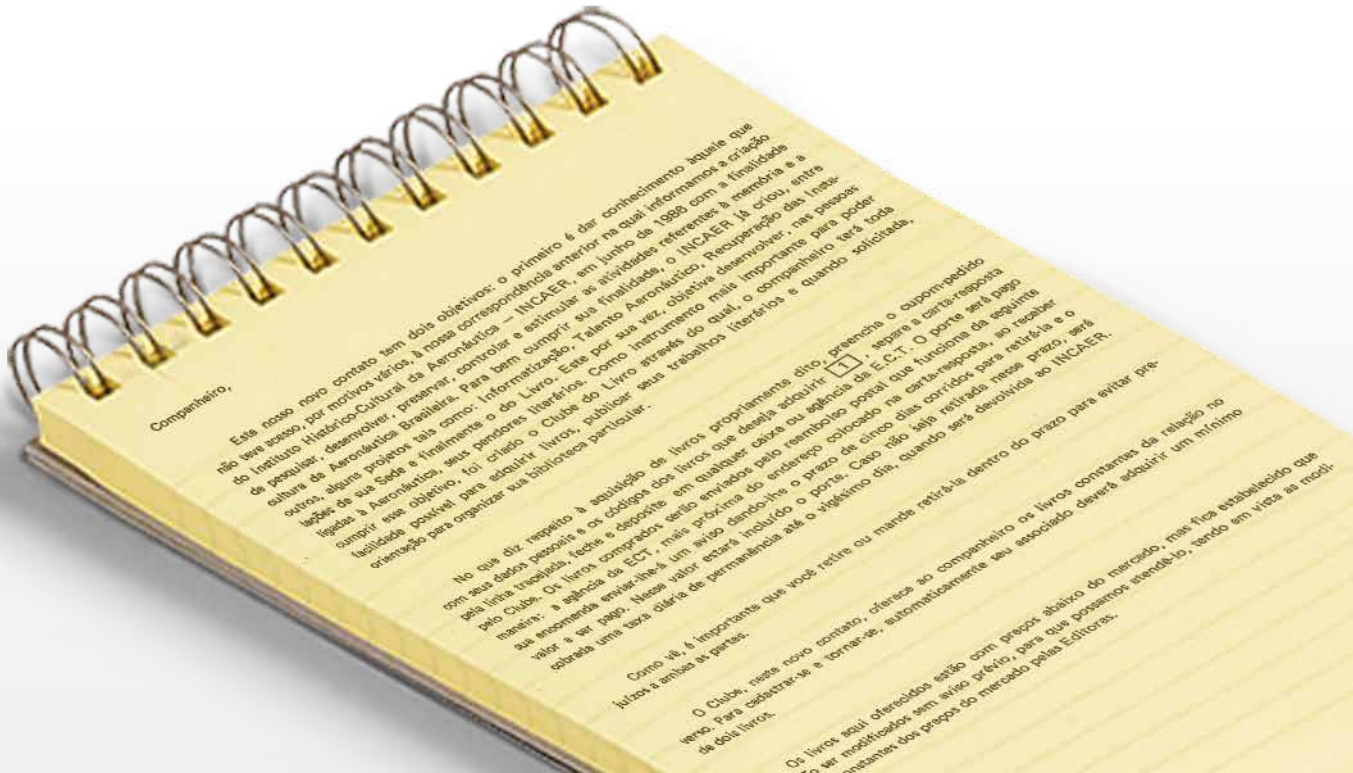
A partir de 2012, a gestão administrativa e financeira do Clube do Livro modernizou-se, deixou de ser manual, passando a ser informatizada, utilizando-se de planilhas eletrônicas para realizar o acompanhamento da movimentação financeira e o controle efetivo das entradas e saídas do estoque. Com base nestes controles mais ágeis e eficazes, no ano passado, foi registrada a saída (vendas/doações) de mais de 300 livros. Estima-se que, nestes 30 anos de existência do Instituto, já tenham saído do Clube (entre vendas e doações) mais de 10.000 livros.

Atualmente, a venda de livros, por preço de custo, é feita de forma presencial ou á distância (por telefone ou correio eletrônico). Além da venda de livros, as seguintes atividades competem ao Clube:

- assessoria aos autores durante o lançamento de livros no INCAER;
- participação em eventos e exposições, divulgando as obras literárias disponibilizadas pelo Clube do Livro;
- participação na entrega do Prêmio INCAER de Cultura Aeronáutica, com a premiação em livros; e
- apoio à mala direta da Divisão de Comunicação Cultural, na distribuição das publicações produzidas, destacando-se o *Noticiário INCAER*, o *Ideias em Destaque* e *Opúsculos*, publicações sobre personalidades ou temas específicos.

Nestes trinta anos de INCAER, o Clube do Livro segue em sua missão, difundindo obras literárias de cunho aeronáutico e realizando constante atendimento ao público, que dele usufrui.

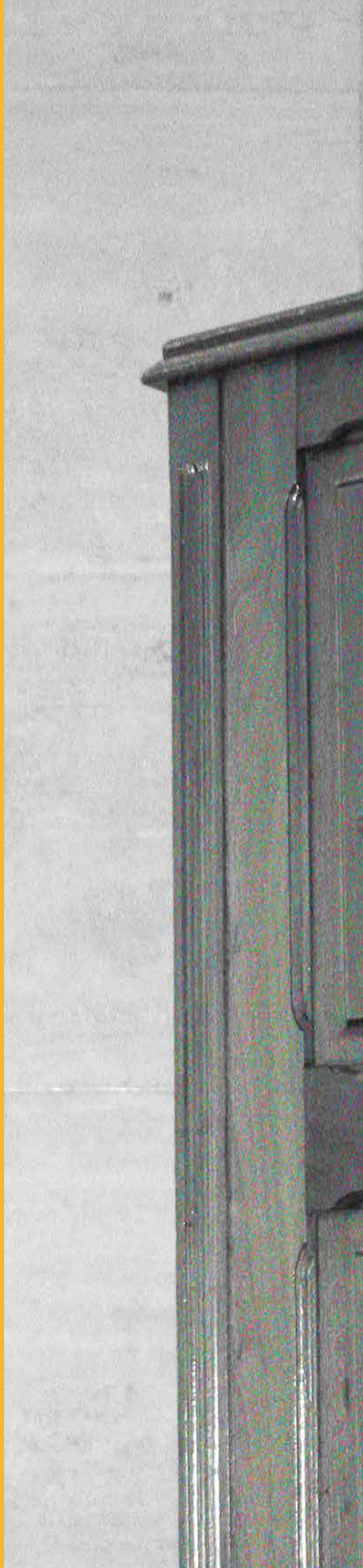
SO QSS BSP Marcio Alves de Carvalho



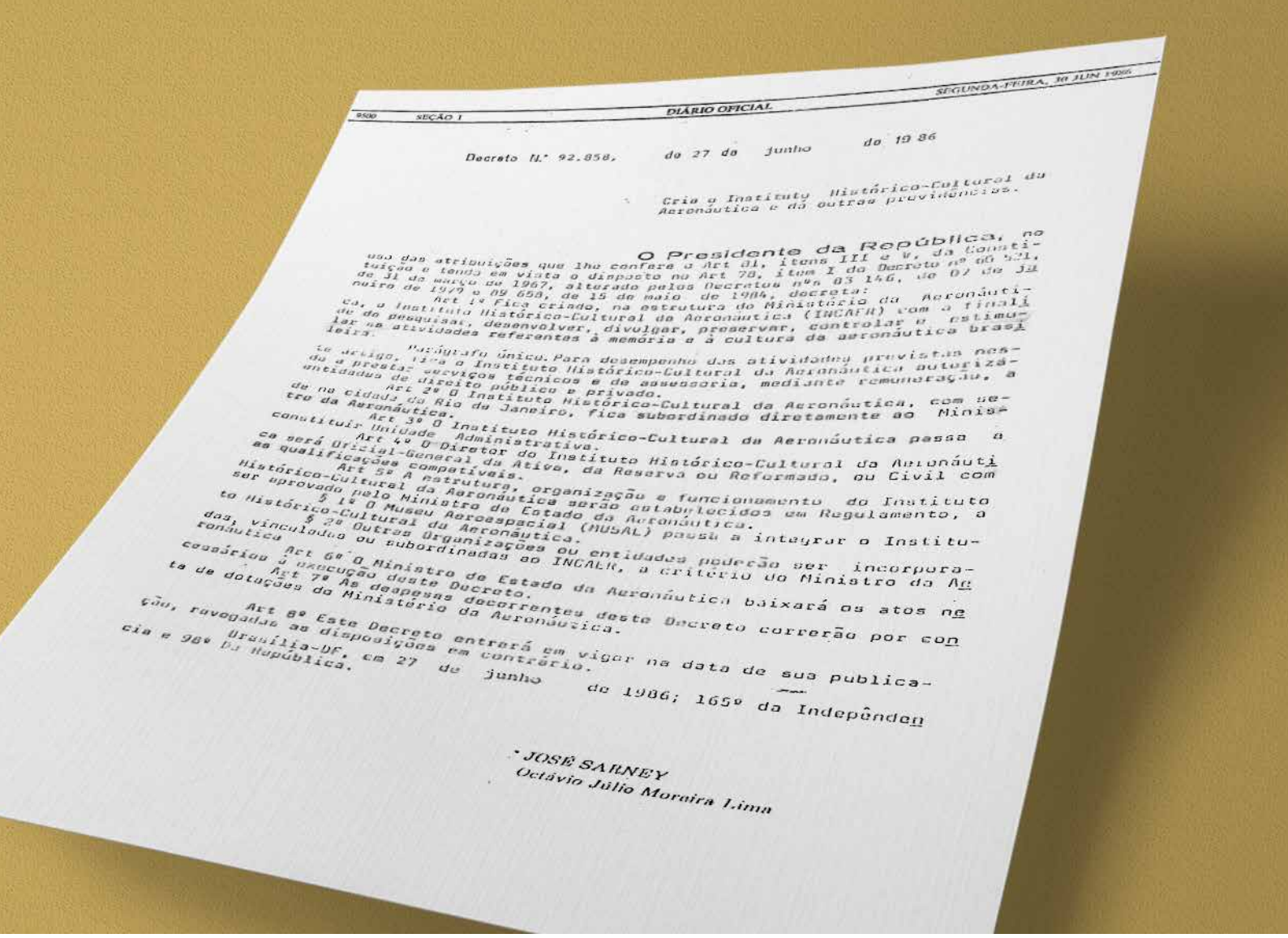
Arquivos e Arquivologia

Um breve histórico e sua importância para o INCAER

9



INCAER
PÚLPITO HISTÓRICO
UTILIZADO NO AUDITÓRIO "UM"
DA ECEMAR, DURANTE VINTE ANOS
11 MAR 65 A 11 MAR 85



9500 SEÇÃO I DIÁRIO OFICIAL SEGUNDA-FEIRA, 30 JUN 1986

Decreto N.º 92.858, de 27 de junho de 1986

Cria o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Art 81, itens III e V, da Constituição e tendo em vista o disposto no Art 78, item I do Decreto nº 60 521, de 31 de março de 1967, alterado pelos Decretos nºs 83 146, de 07 de janeiro de 1979 e 89 658, de 15 de maio de 1984, decreta:

Art 1º Fica criado, na estrutura do Ministério da Aeronáutica, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) com a finalidade de pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da aeronáutica brasileira.

Parágrafo único. Para desempenho das atividades previstas neste artigo, fica o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica autorizado a prestar serviços técnicos e de assessoria, mediante remuneração, a entidades de direito público e privado.

Art 2º O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, com sede na cidade do Rio de Janeiro, fica subordinado diretamente ao Ministro da Aeronáutica.

Art 3º O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica passa a constituir Unidade Administrativa.

Art 4º O Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica será Oficial-General da Ativa, da Reserva ou Reformado, ou Civil com as qualificações compatíveis.

Art 5º A estrutura, organização e funcionamento do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica serão estabelecidos em Regulamento, a ser aprovado pelo Ministro de Estado da Aeronáutica.

§ 1º O Museu Aeroespacial (MUSAL) passa a integrar o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

§ 2º Outras Organizações ou entidades poderão ser incorporadas, vinculadas ou subordinadas ao INCAER, a critério do Ministro da Aeronáutica

Art 6º O Ministro de Estado da Aeronáutica baixará os atos necessários à execução deste Decreto.

Art 7º As despesas decorrentes deste Decreto correrão por conta de dotações do Ministério da Aeronáutica.

Art 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília-DF, em 27 de junho de 1986; 165º da Independência e 98º da República.

JOSÉ SARNEY
Octávio Júlio Moreira Lima

Quando perguntamos às pessoas o que vem a ser um Arquivo, ou o que significa a palavra Arquivologia, podemos observar, em muitos casos, uma interrogação formando-se em suas mentes.

Na Grécia antiga, o termo arquivo - *arché* - denominava o palácio dos magistrados, ou local de guarda e depósito dos documentos que, posteriormente denominado *archeion*, tinha a função de guardar e depositar os documentos. Também conhecido como de origem latina - *archivum* - o termo identificava o local de guarda de documentos.

A partir do século XII, com as novas concepções jurídicas, desencadeia-se uma nova ideia de arquivos, que vai reinar por toda a Europa até o século XVI: é o período caracterizado pelos cartórios ou *Trésors des Chartes* (Cartas do Tesouro). Cada soberano ou cada grande senhor organizava seus arquivos em um local, e aí conservavam os títulos fundamentais de seus domínios e seus direitos.

O conceito de arquivo vai sendo introduzido na sociedade, inicialmente, com o objetivo de guardar tesouros culturais. Mais tarde, é utilizado para a comprovação de fatos, o testemunho e a legalidade dos patrimônios. Os arquivos constituem, desde sempre, a memória das instituições, das pessoas, de um povo e de uma nação.

De acordo com o Dicionário Brasileiro de Terminologia Arquivística, temos como uma das definições de arquivo: “conjunto de documentos produzidos e acumulados por uma entidade coletiva, pública ou privada, pessoa ou família, no desempenho de suas atividades, independentemente da natureza do suporte”.

Desse modo, as principais funções dos documentos são atender à administração e subsidiar a história. A finalidade do arquivo é tornar disponíveis as informações contidas no acervo documental sob a sua guarda.

A Arquivologia, sendo uma área do conhecimento, estuda as funções do “arquivo” e os princípios e técnicas a serem observados na sua produção, organização, guarda, preservação e utilização. Sua área de atuação compreende todo o processo de gestão documental, na disseminação da informação contida nos documentos arquivísticos e na tomada de decisão da organização.

Segundo o autor Thiago Henrique Barros, a Arquivística e os Arquivos são, portanto, uma área e uma instituição que estabelecem uma série de justaposições práticas e teóricas.

A partir de 2010, este Instituto passou a contar com um oficial Arquivista (hoje são dois) que se ocupam dessa importante tarefa de manter, em ambiente próprio e tecnicamente correto, nossos documentos e publicações.

Considerando a profundidade do assunto em pauta, este breve histórico objetiva trazer à tona a sua importância para o cumprimento da missão do INCAER.

2º Ten QOCon ARQ Luciane da Silva Ferreira

Tecnologia da Informação

O Usuário sempre foi prioridade!

10

Em 1986 nascia, no seio do INCAER, o Projeto “Informatização” cujo objetivo era integrar toda a memória da aeronáutica brasileira em um sistema de processamento de dados. Como coordenador, foi designado o Brigadeiro Magalhães Motta.

O serviço de computação tinha como encarregado o Sargento VTE Aureo Ferreira Filho e, em meio a dois computadores pessoais, discos flexíveis de 5”1/4, monitores de vídeo VGA, impressoras matriciais e softwares de paginação, nascia a Seção de Processamento de Dados do Instituto.

As capas das publicações produzidas na Seção eram cuidadosamente desenhadas a mão pelo Sargento SDE Ezequias Viana Ribeiro e enviadas diretamente para a gráfica, para serem transformadas em fotolitos. Infelizmente, naquela época, não havia *CorelDraw, Illustrator* e, muito menos, *Photoshop*!

Como o volume de serviços aumentava, houve a necessidade de receber reforços. Primeiro chegou o Cabo Santos e depois, em 1992, a 3S Wânia, Soldados Márcio Rego, Márlio e, posteriormente, Soldado Trindade.

O Sargento Aureo e o Cabo Santos estavam há mais tempo no INCAER, e eram encarregados de ensinar o serviço a ser executado aos que estavam chegando.

Todavia, não se preocuparam em somente ensinar. Mostraram que o espírito de corpo, a dedicação, a amizade, o respeito e a preocupação com a excelência do serviço seriam a base para que a Seção pudesse funcionar em perfeita harmonia, vindo a oferecer um serviço de qualidade.

O tempo passou e Aureo e os soldados alçaram novos voos. Santos partiu para a merecida Reserva Remunerada. Novamente, a Seção precisava de mais reforços. Chegaram, então, o Sargento Alvim, que já havia feito parte do efetivo como um exemplar soldado, e o Cabo Neto, um exímio digitador.

Em 2004, o Suboficial Espíndola, militar dotado de imensa criatividade, bom gosto e percepção apurada do mundo do design gráfico, assumiu a função de encarregado do setor. Logo em seguida, chegou o Soldado Papini.

Novamente o tempo correu. O Suboficial Espíndola foi agraciado com uma missão no exterior, e o Cabo Neto foi para a Reserva Remunerada. Assim sendo, a Seção novamente precisava de recompletamento. Para incrementar o “time” da então Seção de Informática, chegaram os Sargentos Tiago, Maurício e Barreto, jovens militares cheios de garra, criatividade, boa vontade e amor à profissão.

Nestes 30 anos, estruturamos redes; gerenciamos servidores; diagramamos livros, coleções aeronáuticas, revistas, periódicos, noticiários e *folders*; confeccionamos exposições; atendemos chamados de usuários; elaboramos identidades visuais, logomarcas e projetos gráficos; desenvolvemos o nosso site na Internet e na Intraer e o SISBIBLIO, um controle de livros e periódicos da biblioteca; controlamos bancos de dados e apoiamos outras Organizações Militares. Mas nada disso seria possível se não fosse a colaboração das outras seções que fazem parte do INCAER e a confiança de nossos superiores. Chefias que nos dão apoio para que possamos adquirir bons equipamentos, a fim de que o serviço seja realizado de maneira eficaz e eficiente.

A Seção mudou, modernizou-se e evoluiu. Até trocou de nome! Atualmente chama-se Seção de Tecnologia da Informação – STI. Militares chegaram e partiram. Porém, mesmo após 30 anos, o mais importante é que os ensinamentos deixados pelo 1º Encarregado da Seção, Sargento Aureo, não foram esquecidos. Até hoje, permanecem vivos e continuam sendo a base de uma equipe que dá certo.

Em nossa Seção, o Usuário sempre foi prioridade!

SO QFG SAD Wânia Branco Viana

Ten Brig Ar Deoclécio

Nosso preito de gratidão ao Fundador

11

TEN. BRIG. DE

Pessoas nascem, crescem, produzem e morrem. Algumas delas fazem a passagem por este planeta de modo sutil, simples. Outras deixam marcas, seja pela intensidade de suas ações, seja pelo legado, outorgado a gerações futuras.

Falar de personalidades que, com seu amadurecimento e tenacidade, soerguem instituições e forjam caminhos, torna-se fácil, quando delas se observam os mais dignos atos.

O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica surgiu em 27 de junho de 1986, sob a égide e orientação de um dos melhores oficiais com que a Força Aérea Brasileira pôde contar.

Deoclécio Lima de Siqueira nasceu na cidade de Jardinópolis, Estado de São Paulo, em 21 de setembro de 1916. Praça de 1935, na Escola Militar do Realengo, formou-se Aviador Militar em novembro de 1937. Na mesma turma, formaram-se João Batista de Oliveira Figueiredo, que viria a tornar-se Presidente da República, e Délio Jardim de Mattos, futuro Ministro da Aeronáutica. Em 20 de janeiro de 1941, Deoclécio passou a fazer parte da recém criada Força Aérea Brasileira.

A partir de 1942, com o advento da Segunda Grande Guerra, engaja-se no conflito, vindo a realizar 137 missões de Patrulha Marítima (Esclarecimento Marítimo e

Acompanhamento de Comboios) e de Patrulha Antissubmarino no litoral do Brasil, na chamada “Campanha do Atlântico Sul”.

Do pós-guerra em diante, Deoclécio seguiu carreira brilhante, tendo ocupado postos-chave na FAB, onde teve a oportunidade de ajudar a edificar os alicerces da Força Aérea, da qual foi fundador e pioneiro.

Sua carreira como militar da ativa se encerra em março de 1977, após 42 anos de serviço, com imediato ingresso no Superior Tribunal Militar, vindo a ocupar a função de Ministro daquela instituição no posto de Tenente-Brigadeiro do Ar.

Nesse meio tempo, dedicou-se a escrever dois livros, que fazem parte, hoje, da galeria da história militar do INCAER: *Caminhada com Eduardo Gomes* e *A Saga do Correio Aéreo Nacional*, verdadeiras obras primas, ricas em conhecimento e em idealismo.

Entusiasta e visionário, há muito idealizava a criação de um órgão que viesse a salvaguardar toda a história da jovem Força Aérea. Assim, surgiu o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER – no governo do Ministro Otávio Júlio Moreira Lima, tendo sido Deoclécio designado seu primeiro Diretor.

Inspirado na criação do Instituto, dedicou-se a escrever seu terceiro livro, *Fronteiras – A Patrulha Aérea* e o *Adeus ao Arco e Flecha*, o que incentivou outros militares a colocarem, no papel, suas reminiscências sobre o período de criação da FAB.

Levou adiante, paralelamente à fundação do INCAER, diversos projetos, dentre os quais a publicação do periódico *Ideias em Destaque*, de renomado sucesso, onde colaboradores, civis e militares, transmitem suas mensagens e pensamentos; a coleção aeronáutica “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, constantemente acompanhada, pesquisada e documentada por brilhantes Assessores deste Instituto, já caminhando para seu sexto volume; e as coleções “História Setorial da Aeronáutica”, “Arte Militar e Poder Aeroespacial” e “Cultura Geral e Temas de Interesse da Aeronáutica”.

Partiu, em seu voo definitivo, em 23 de março de 1998, deixando, em todos nós, lacuna e sentimento de perda irreparáveis. Logo após seu falecimento, foi indicado e alçado “Patrono do INCAER”, inaugurando a cadeira de número 18.

No ensejo da passagem de seu trigésimo aniversário, o efetivo do INCAER enaltece a memória deste insigne brasileiro, exemplo de cidadão e de militar que, com tenacidade, amor à pátria e dedicação à FAB, solidificou o projeto de preservação do patrimônio histórico material e imaterial da Aeronáutica.

Muito obrigado, Brigadeiro Deoclécio!

Cel Av Marcos Ferreira de Carvalho

Realização:

INCAER

30 anos
Instituto
Histórico-Cultural
da Aeronáutica