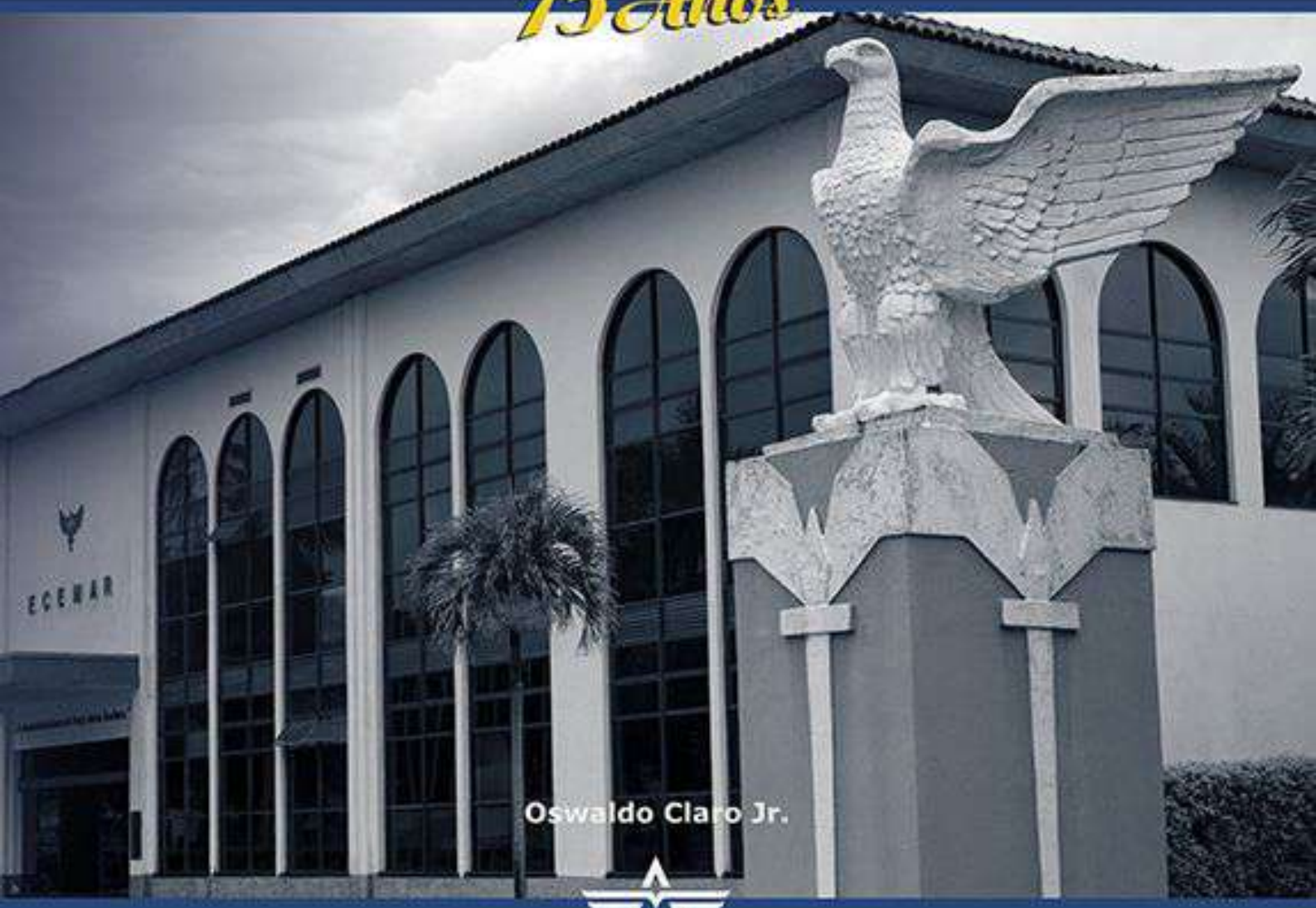
A ACADEMIA DE GUERRA DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

ECEMAR

75 Anos



Oswaldo Claro Jr.

ADLER

A Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira

ECEMAR

75 Anos

Athena, deusa grega da guerra e também associada à sabedoria, batiza a ordem de cátedra na ECEMAR da qual fazem parte seus instrutores.

ECEMAR

A Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira
ECEMAR 75 Anos

© Copyright 2021:
Oswaldo Claro Jr. & Adler Editora Ltda.
Editor: **Sandro Dinarte**
Texto & Fotos: **Oswaldo Claro Jr.**
Assistente de Produção: **Carlos Filipe Operti**
Revisão de Textos: **Vânia Lacerda**
Projeto Gráfico & Editoração: **Adler Design**
Impressão: **Gráfica Midiograf**
Primeira Edição: **abril de 2021**
Tiragem: **250 exemplares**
Produzido em parceria com:
ECEMAR

Dados Internacionais de Catalogação (CIP) - Angélica Ilacqua CRB-8/7057

Claro Júnior, Oswaldo. 1963–
A Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira: ECEMAR 75 anos / Oswaldo Claro Junior.
- 1.ed. - Rio de Janeiro : Adler Ed., 2021.
80 p.: il., color.

ISBN 978-65-87945-02-6

1. Brasil. Força Aérea Brasileira - História
2. Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica - Brasil - História
3. Academia Militar - Brasil
4. Ciência Militar. I. Título.

21-1114 CDD: 358.400981

Índices para catálogo sistemático:
1. Brasil. Força Aérea Brasileira - História

Todos os direitos reservados à
Adler Editora Ltda.
Avenida Gomes Freire, 647 sala 905
CEP.: 20231-014
Tel.: 55 (21) 3852-6871
E-mail: adlereditora@gmail.com
www.adler-books.com.br

2021 | Impresso no Brasil | *Printed in Brazil*

E-066

Prefácio

Luís Renato de Freitas Pinto
Brigadeiro do Ar
Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica

Momentos como este que vivenciamos, em que celebramos os 75 anos de criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), proporcionam sempre ótimas oportunidades de reflexão sobre os caminhos institucionais que trilhamos, por serem naturais o estabelecimento de conexões entre passado e futuro.

A história da ECEMAR confunde-se com a da Força Aérea Brasileira (FAB). A jovem instituição forjada na guerra compreendeu, desde muito cedo, a importância do aperfeiçoamento e da capacitação dos seus oficiais para a adequada condução da Força, por meio da formação de Oficiais de Estado-Maior.

Criado em 19 de março de 1946, inicialmente como Curso de Estado-Maior (CEM), o "embrião" da escola funcionou por dois anos nas instalações da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), na Praia Vermelha. A partir de 1947, já como Organização Militar, a ECEMAR passou por duas sedes distintas – Laranjeiras, em 1948, e Ponta do Galeão, em 1953 – até estabelecer-se definitivamente no *Campus* da Universidade da Força Aérea (UNIFA), localizado no legendário Campo dos Afonsos, berço de tradições históricas da Aeronáutica brasileira. Desde a sua criação, a escola formou, em seus diversos cursos, 16 civis e 9.374 Oficiais Superiores, sendo 379 Oficiais de Nações Amigas (ONA).

Nesse mesmo transcurso, 743 instrutores e professores suplantaram o desafio diário do exercício pleno da docência em uma escola de altos estudos. Com dedicação e fé foram capazes de influenciar profundamente o pensamento crítico de grande parte da oficialidade da Aeronáutica, no cumprimento da difícil, porém sublime, missão de forjar os líderes da Força Aérea e do país.

Muito resumidamente, essa é a gênese da nossa escola, a *"Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira*". A conexão com o futuro descortina o papel fundamental reservado à ECEMAR, ao preparar os homens e mulheres que irão liderar o processo transformador que permitirá, até 2041, ano do centenário de criação da nossa instituição, o alcance da visão proposta de "ser uma Força Aérea de grande capacidade dissuasória, operacionalmente moderna e atuando de forma integrada para a defesa dos interesses nacionais".

Como escola, seguimos firmes na abnegada missão de contribuir para o desenvolvimento da nossa Força Aérea, da nossa sociedade e do nosso país.

A todos, uma excelente leitura!

Cel Nero Moura
Itália, 1945

A Força Mais Jovem

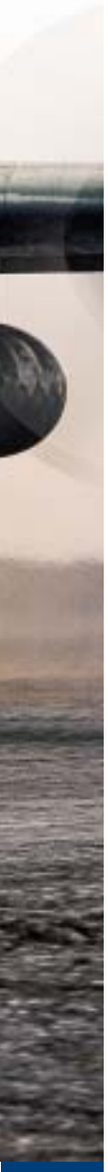
"Nada pode impedir o ataque de aeronaves, exceto outras aeronaves."

William "Billy" Mitchell, general do Exército dos EUA e pensador do poder aéreo.

O Brasil possui dimensões continentais. A frase em questão não contém nenhuma novidade, porém, ao se colocar a afirmação em números, ganha compreensão reveladora.

Com uma área de 8.514.876 km^2, o país ocupa a quinta posição dentre as maiores nações do planeta, atrás apenas de Rússia, Canadá, Estados Unidos e China. Em relação a suas fronteiras terrestres, o Brasil possui 16.886 km com nove países sul-americanos. Na verdade, com apenas dois, Chile e Equador, não têm limites fronteiriços. Há 8.500 Km de costa e uma superfície de 3,2 milhões de km^2 referente ao mar territorial brasileiro. Além de lar de 220 milhões de habitantes, o território brasileiro igualmente apresenta oportunidades econômicas consideráveis que vão desde a riqueza dos recursos naturais, sendo o petróleo o mais óbvio e visível, até a própria localização que pode servir de vantagem natural para o negócio bilionário de lançamentos de satélites, pois quanto mais próximo da Linha do Equador mais barata se torna a operação para colocar um equipamento em órbita. E da mesma maneira que aquela linha geográfica imaginária corta a região Norte do Brasil, sua fronteira ao sul faz do país um dos mais próximos ao continente antártico, a região mais isolada do planeta e um vasto campo para pesquisa de ponta em áreas tão diferentes quanto a biologia e a meteorologia.

DANGER
FORÇA AÉREA BRASILEIR

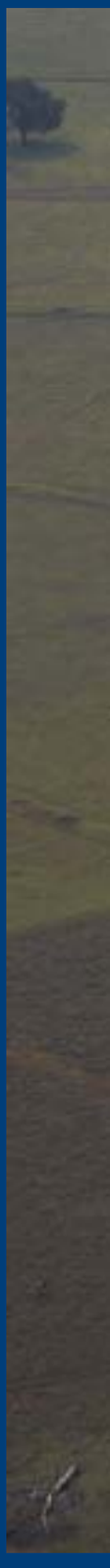


Assim como em qualquer estado-nação, a República Federativa do Brasil conta com forças armadas regulares para cumprir o dever constitucional de defesa territorial, o que significa manter as fronteiras sob constante vigilância. Ao Exército cabe a atuação ao longo das fronteiras terrestres. À Marinha, a responsabilidade está relacionada as fronteiras molhadas, compreendendo a costa e o mar territorial. Quanto à Aeronáutica, sua missão é defender um espaço aéreo com cerca de 8,5 milhões de km^2, que corresponde ao território nacional acrescido de uma zona econômica exclusiva (ZEE) sobre o Oceano Atlântico de 3,5 milhões de km^2, mais uma área contígua de quase 10 milhões de km^2 em que o Brasil é responsável por ações de controle de tráfego aéreo e busca e salvamento, em cumprimento a acordos internacionais. Tudo isso somado resulta em 22 milhões de km^2 sob a responsabilidade da Força Aérea Brasileira (FAB), a mais nova das três forças. Com o intuito de resumir a ideia da área geográfica de sua atuação, a FAB passou a chamá-la, a partir de 2017, pelo nome Dimensão 22.

A história da aviação como serviço independente no Brasil segue a evolução natural do ocorrido na maioria dos países, onde, salvo exceções, tenha surgido como uma capacidade atrelada às necessidades das forças terrestre e naval. A utilização militar do componente aéreo nasceu na segunda década do século XX, cerca de dez anos após o nascimento da aviação em si. No país, o primeiro a adotá-lo foi a Marinha, com a Escola de Aviação Naval, ativada em 1916. Três anos mais tarde foi a vez da Escola de Aviação Militar, do Exército.

Em 20 de janeiro de 1941, durante os primeiros anos da Segunda Guerra Mundial, o estado brasileiro decidiu pela criação do Ministério da Aeronáutica (MAer), que passou a ser o órgão responsável por todos os assuntos referentes à aviação no Brasil. Seu ramo militar inicialmente foi chamado de Forças Aéreas Nacionais, provavelmente por ter sido o resultado da junção da Aviação Militar (Exército) e do Corpo de Aviação da Marinha. Meses após, em 22 de maio, o serviço militar foi rebatizado como Força Aérea Brasileira (FAB), que se tornou o operador exclusivo do componente aéreo no Brasil dentro das forças armadas.

A-1M
5506
A-1M
5520

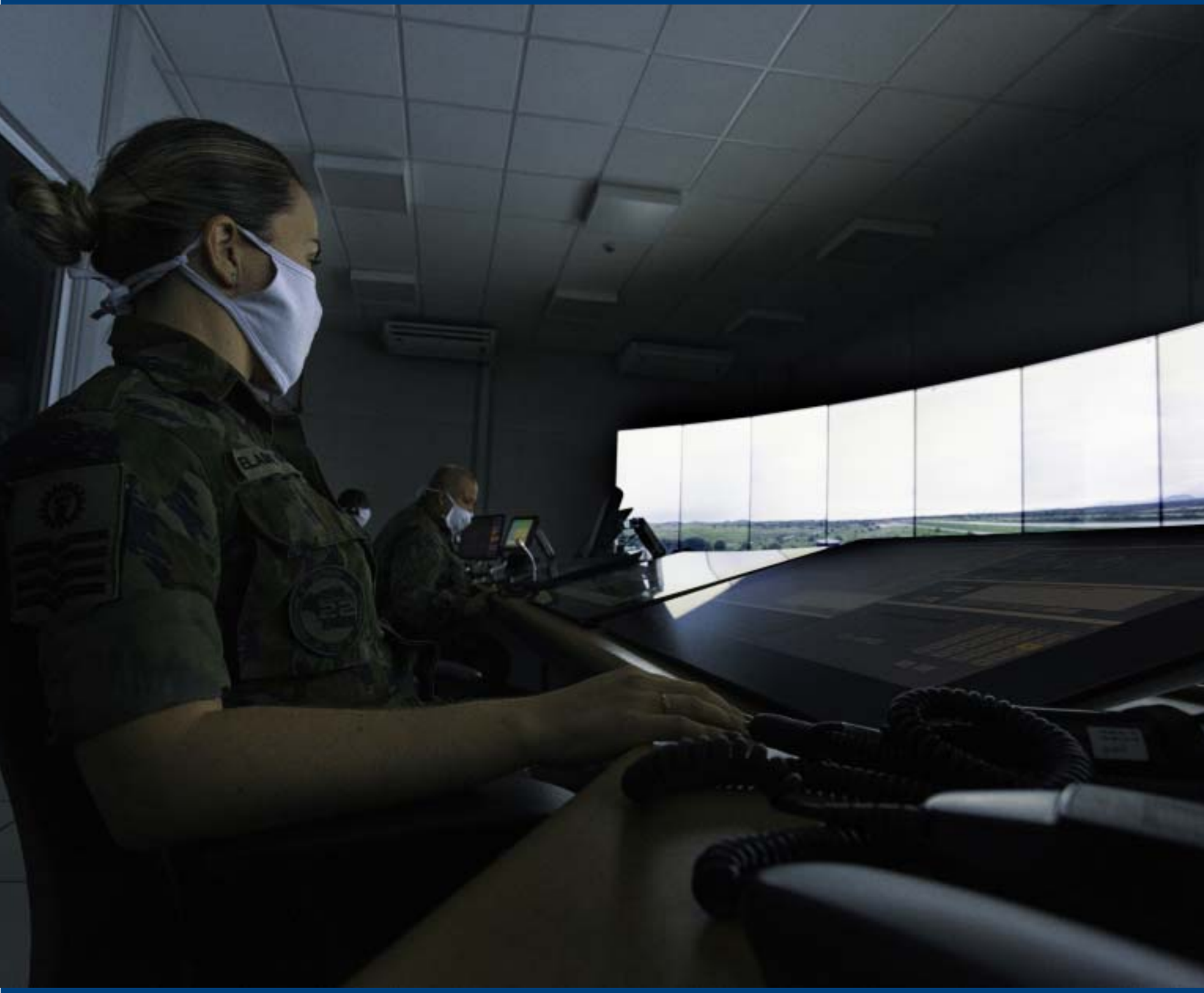


BRASIL
AERONAUTICA

Em seus primeiros anos, a FAB participou do conflito mundial em múltiplas frentes. Teve duas de suas unidades – o 1º Grupo de Aviação de Caça e a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, esta operada por pilotos da Força Aérea e observadores do Exército – deslocadas para o teatro de operações no front italiano, onde tomou parte nos combates contra as forças nazistas. Enquanto isso, esquadrões baseados na costa brasileira patrulhavam constantemente em busca de submarinos alemães e italianos, chegando a registrar afundamentos. Portanto, não é exagero afirmar que a Força Aérea Brasileira nasceu em combate. Porém, não ficou limitada a ele.

Contrariando o pensamento comum, a Aeronáutica desempenha uma série de funções além da guerra. Tal vocação não só já estava presente em seu nascimento, mas igualmente foi sendo agregada no decorrer de sua existência. Como exemplos, há a atividade de pesquisa e desenvolvimento no campo aeroespacial, liderada pelo Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), investindo em um leque de atividades através de suas unidades, tais como Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), Instituto de Pesquisas e Ensaios em Voo (IPEV), para citar alguns. Outra área de interesse da sociedade é o gerenciamento do espaço aéreo e serviços de navegação aérea, sob responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). E há ainda a missão de integração nacional presente no nascedouro da FAB, principalmente na Amazônia, onde a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) desempenha papel fundamental projetando, construindo e recuperando aeroportos em áreas inóspitas e de difícil acesso.

FORÇA AÉREA BRAS
EXPERIMENTAL



Retornando ao lado combatente, razão de ser de qualquer força militar, a Força Aérea Brasileira encontra-se em um estágio operacional que permite, graças ao inventário, doutrina e treinamento de seu pessoal, realizar uma gama de ações que a capacitam plenamente dentro do cenário da moderna guerra aérea. Seja na execução de missões de defesa aérea, na extração de um piloto ejetado em território hostil, na condução de ações terrestres com forças especiais, no comando e controle aerotransportado ou no reabastecimento em voo, a FAB mantém-se preparada para cumprir seu papel na Constituição.

Um breve e resumido retrato da estrutura do Comando da Aeronáutica apresenta 7 grandes comandos, 12 Alas, 35 unidades aéreas de combate e um efetivo com cerca de 70 mil militares; para efeito de comparação, o Google possui 99 mil funcionários e a Apple 137 mil, lembrando que são companhias de atuação global. Sob qualquer perspectiva que o cenário seja analisado – empresarial ou militar –, salta aos olhos a necessidade de profissionais que estejam preparados e em constante atualização ao longo da carreira, com a finalidade de garantir o funcionamento da organização. Por isso mesmo, dentro de seu organograma, há 10 estabelecimentos destinados à formação, ao aperfeiçoamento, ensino e pesquisa. As duas primeiras instituições voltadas ao ensino na Aeronáutica foram criadas ainda em 1941 – a Escola de Aeronáutica (EAer), para a formação de aviadores, e a Escola de Especialistas (EEAR). Com as duas demandas básicas para a formação de pessoal sanadas é chegada a vez da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), cuja função é a capacitação de oficiais superiores para assumirem postos de comando no nível tático ou compondo estados-maiores, assessorando os tomadores de decisões nos grandes comandos quanto ao preparo e emprego do poder aeroespacial em nível estratégico, numa autêntica mudança de perfil dentro da carreira.

"...A Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira"
ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
ECEMAR

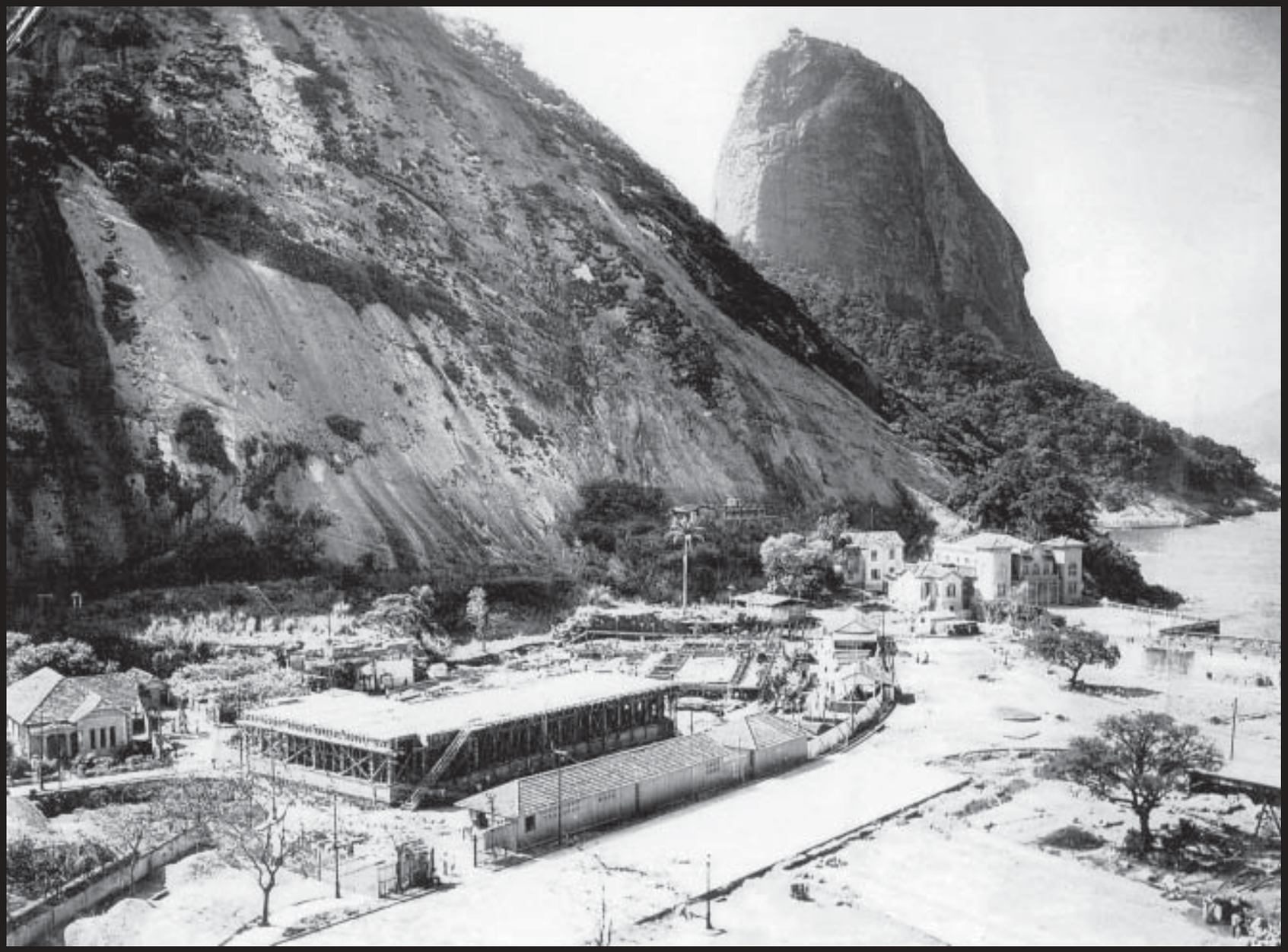
A Academia de Guerra da Força Aérea Brasileira

"Um exército conquistador na fronteira não será impedido pela oratória."

Otto von Bismarck, aristocrata, estadista e primeiro chanceler da Alemanha.

Pela definição clássica, a palavra composta "estado-maior" tem origem no universo militar, sendo empregada para indicar um grupo de oficiais que auxiliam o comandante na tomada de decisões de alto nível. Com o avanço do tempo, ela extrapolou para o ambiente civil e passou a ser usada para designar "um grupo de personalidades notáveis e eminentes de um grupo ou de uma classe, de uma profissão, de um segmento (estado-maior da economia, estado-maior da ciência)". Em ambas as definições, o denominador comum aponta para a capacidade destacada dos membros que compõem aquela comunidade.

Traçando uma linhagem na história da civilização, a ideia de um líder cercado de assessores que o auxiliam com informações e pontos de vista durante um processo decisório não chega a ser novidade, estando onipresente ao longo da evolução humana, seja de maneira visível ou mais informal. A partir da Revolução Francesa, em fins dos anos 1700, surgiu o primeiro estado-maior oficial, com um comandante e subordinados especializados em inteligência militar, logística e planejamento. Mas foi o conceito desenvolvido na Prússia, uma região na Alemanha, que em 1814 formava um império autônomo, que estabeleceu a estrutura que serve de base para as instituições militares modernas, tendo sido replicada não apenas no comando-geral daquele exército, mas igualmente em suas unidades subordinadas.



Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), primeira sede da ECEMAR, anos 1940

No Brasil, logo após sua criação, o Ministério da Aeronáutica necessitou realizar uma série de ações imediatas relativas ao seu funcionamento diário, como recebimento de equipamento, preenchimento de quadros de pessoal especializado – oficiais-aviadores e mecânicos –, etc. Porém, ainda em 1941, já com a rotina funcionando, foi promulgado um decreto-lei instituindo o Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER). A medida era, simultaneamente, uma solução e um problema. Sem dúvida havia a necessidade de uma equipe assessorando o comando da nova arma, entretanto, exatamente por ter acabado de ser criada, a Aeronáutica ainda não possuía um curso de formação para aquele tipo de função. O problema foi naturalmente resolvido da mesma maneira que havia sido feito com o próprio quadro inicial de oficiais da Força Aérea, ou seja, seriam escolhidos dentre o grupo que houvesse passado pelas escolas de estado-maior da Marinha e do Exército.

Encerrado o período da guerra e das urgências dos primeiros anos de existência, o Ministério pôde debruçar-se sobre a questão da preparação de seu próprio oficialato para assumir as tarefas no alto comando. O ano de 1946 assistiu ao surgimento do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica (CEM), mas, ainda sem sede própria, passou seus dois anos iniciais funcionando nas instalações da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), na Praia Vermelha, cidade do Rio de Janeiro. Ao final do segundo ano de atividades, o curso passou por duas mudanças significativas: a criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), que se tornou a instituição de ensino responsável pelo gerenciamento daquele curso, e a conquista de uma sede própria, no bairro das Laranjeiras, a poucos quilômetros de onde se encontrava até então. A respeito da sede, uma curiosidade: ela pertencia ao Consulado do Japão e, durante a Segunda Guerra, fora confiscada e entregue ao MAer. Pode-se dizer que o somatório das mudanças inaugurou a próxima fase em uma história ainda tão curta.

A terceira sede da ECEMAR na Ponta do Galeão em dois momentos: acima, logo após sua inauguração nos anos de 1950 e abaixo, durante os anos de 1970.

O impacto do conflito mundial encerrado em 1945 acabou tornando-se uma fonte de conhecimento a toda a comunidade militar internacional e, em especial, aos controladores do poder aéreo que, até então, ainda se dividiam entre forças independentes - como a Royal Air Force do Reino Unido, ativada em 1918 tornando-se a mais antiga do mundo, ou o Armée de L'Air francês de 1934 - e outros serviços ainda atrelados ao exército, caso dos Estados Unidos da América, que só realizaram a separação em 1947. Além dos ensinamentos, havia também abundância de material bélico moderno oriundo do esforço industrial e que, ao encerramento da guerra, havia se tornado excedente. O clima de transformações que estava ocorrendo não passou despercebido pelo Ministério da Aeronáutica. Havia uma clara necessidade de acelerar e otimizar os processos de formação em todos os níveis. Logicamente, aquilo afetava principalmente a estrutura de ensino voltada aos oficiais superiores, grupo que acabaria se tornando em médio prazo, formulador dos rumos da Aeronáutica.

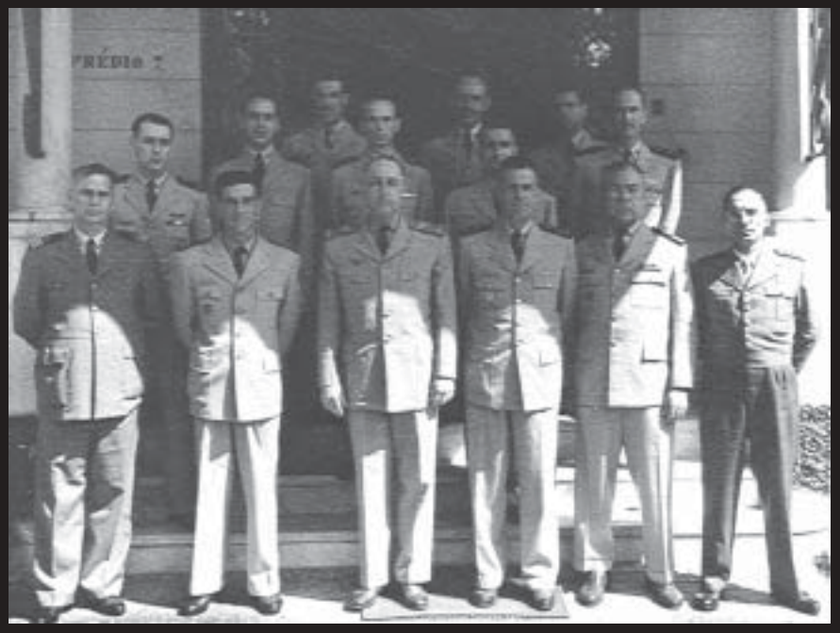
Em 6 de março de 1950, via decreto-lei, a ECEMAR passou a ter um regulamento permitindo a sistematização da escola que, naquele momento, contava com três cursos para públicos distintos. Havia o CEM, nascido antes mesmo da instituição, voltado para capitães com três anos de posto e majores com vistas a ocupar as funções de comando de unidades, chefia ou aditância de seções de estado-maior em grandes unidades ou adjunto no estado-maior do Comando da Aeronáutica. O segundo, conhecido por Curso Superior de Comando (CSC), e também criado simultaneamente com o Curso de Estado-Maior, era direcionado a majores e tenentes-coronéis, ou seja, uma etapa seguinte na carreira dos alunos do CEM. Seu propósito era semelhante, porém visando exclusivamente à chefia de estado-maior, de comando das grandes unidades ou de comandos territoriais. Por último, havia o recém-criado Curso de Direção de Serviços (CDS), equivalente ao CSC, porém exclusivo aos quadros de intendentes e de médicos. No decorrer dos anos, o CEM tornou-se um curso exclusivo para majores e tenentes-coronéis, assim como o CSC passou a receber apenas coronéis, sendo passagem obrigatória para promoção ao posto de oficial general.

Terceira sede da ECEMAR, durante uma cerimônia,
possivelmente nos anos de 1960.

Se na sua primeira década de existência o Ministério da Aeronáutica esteve mais ocupado levantando seus alicerces, nos dez anos seguintes vieram mudanças radicais em termos operacionais, tanto no aspecto do emprego de equipamento militar com o advento dos primeiros caças a jato, aeronaves de asas rotativas, quadrimotores e instalação dos primeiros radares, como no lado civil, tendo de suprir com infraestrutura a aviação comercial que igualmente migrava de aviões a hélice para os de reação. O trabalho a ser realizado pelos pensadores do poder aéreo, bem como seus assessores, teria que sofrer adequações e, acima de tudo, obter maior eficiência para atender às novas demandas.

Em 19 de janeiro de 1953 a ECEMAR mudou-se para sua segunda sede, desta vez localizada dentro de uma área da própria Aeronáutica, na Ponta do Galeão, contígua à base de mesmo nome localizada na zona norte da cidade. Seria a primeira vez que a escola teria um prédio construído para seus propósitos. Para além de uma simples transferência de endereço, havia a sinalização de que a infância estava encerrada e, de agora em diante, a instituição já possuía raízes suficientes que lhe permitiam uma base para o salto rumo ao aperfeiçoamento e profissionalização dos oficiais superiores da Força Aérea Brasileira, com visão de longo prazo. Para demonstrar a importância daquela ação, estiveram presentes à inauguração o próprio presidente da República, Getúlio Vargas, e o ministro da Aeronáutica, brigadeiro do ar Nero Moura, ele próprio uma figura icônica dentro da instituição por ter sido herói de guerra e primeiro comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça na campanha da Itália entre 1944 e 1945. Igualmente, ambos estiveram presentes na formatura da primeira turma em sua nova sede.

Primeira confraternização, 1947



Comandante, brigadeiro do ar Luiz Leal Netto dos Reys e quadro de instrutores em frente a entrada da segunda sede da ECEMAR, no bairro das Laranjeiras

Encerramento das aulas

Brigadeiro do Ar Luiz Leal Netto dos Reys, primeiro comandante da ECEMAR, tendo assumido a função em 22 de janeiro de 1947. Até então, ele desempenhava a função de Diretor do Ensino do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, em substituição ao Coronel Aviador Carlos Pfaltzgraff Brasil, primeiro a ocupar o cargo entre 26 de abril e 17 de agoto de 1946.

Encerramento das aulas com a presença do presidente da República Getúlio Vargas, dezembro de 1952, na segunda sede da ECEMAR em Laranjeiras

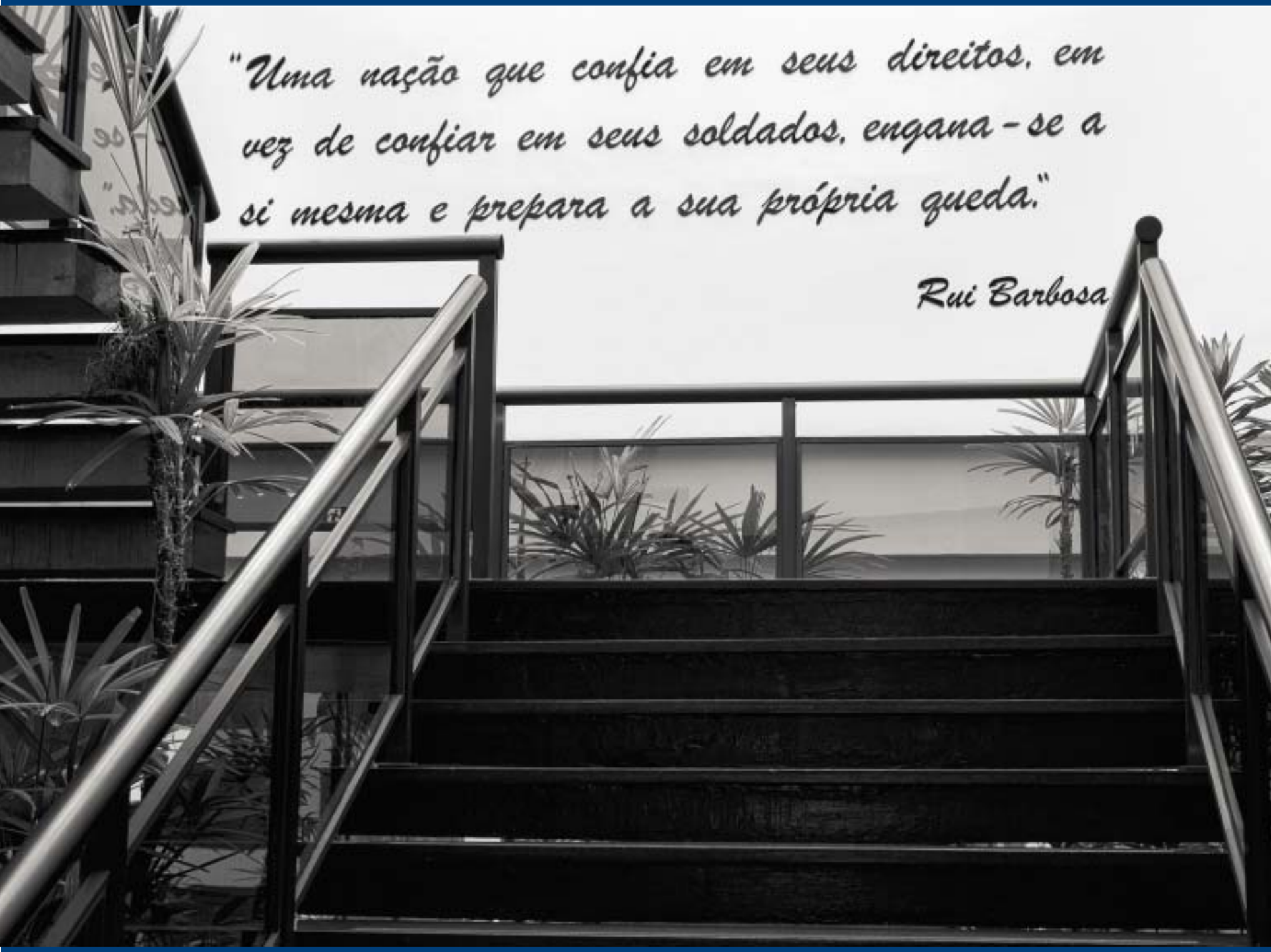
Encerramento das aulas dos cursos de 1952 com orador da turma em primeiro plano

Cerimônia de Diplomação com a presença do presidente da República Emílio Garrastazu Médici

Chegada do presidente da República Ernesto Geisel a cerimônia de encerramento do curso

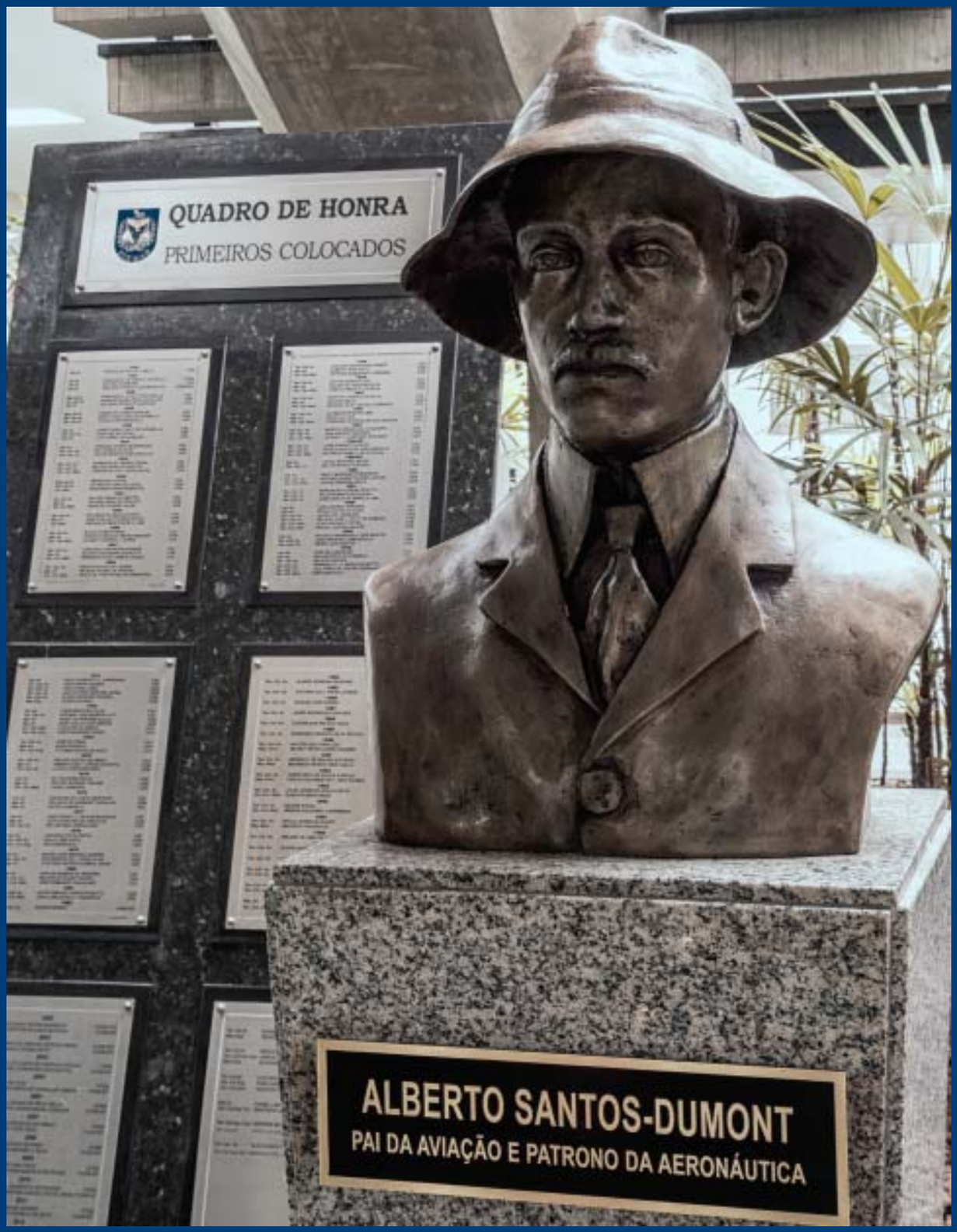
Primeira viagem aos EUA de comitiva da ECEMAR, cerca de 1947

A instituição caminhou em sua rotina, com incrementos graduais, até o ano de 1981, quando surge a primeira alteração estrutural desde a mudança para o Galeão. Naquele ano ficou definida a extinção dos cursos originais, sendo substituídos pelo Curso de Comando de Estado-Maior (CCEM) e pelo Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais (CEPEA). No ano seguinte, houve nova alteração recriando o CEM e o CSC, tornando-os um só curso com duração de um ano letivo. Na prática, o CEM/CSC era a junção de dois antigos nomes para designar o novo curso que inicialmente havia sido chamado de CCEM. Além disso, com a extinção do CDS, seu público – oficiais dos quadros de médicos, dentistas, farmacêuticos e de infantaria – também passaou a fazer parte do corpo de alunos no CEM/CSC.

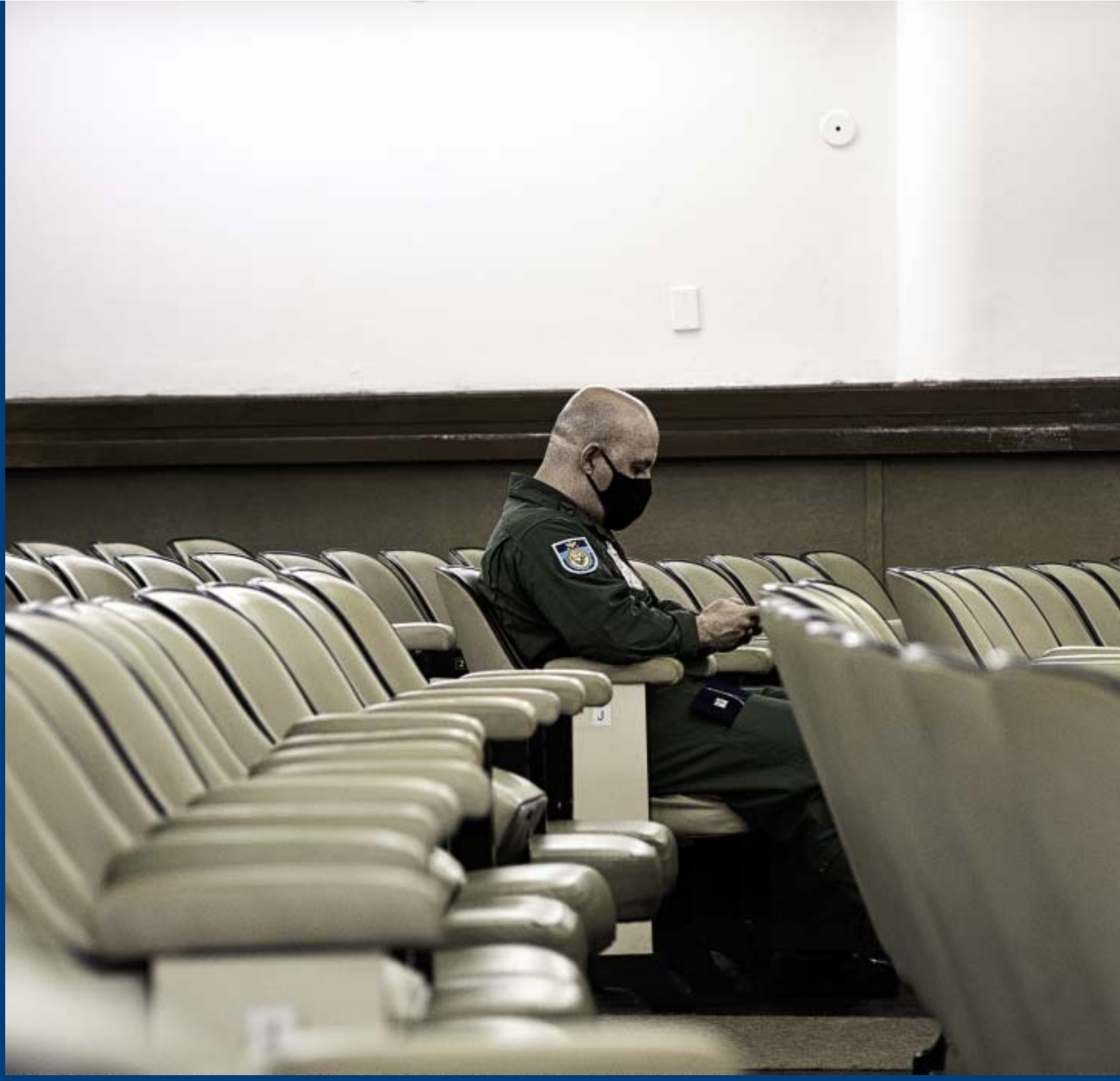

"Uma nação que confia em seus direitos, em
vez de confiar em seus soldados, engana-se a
si mesma e prepara a sua própria queda."
Rui Barbosa

A segunda grande mutação foi, mais uma vez, de caráter físico. Durante 32 anos a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica manteve seu endereço, até que em março de 1985 uma nova inauguração marcou a transferência para o lendário e legendário Campo dos Afonsos. Ocupando uma área maior e mais moderna, a ECEMAR, assim como a EAOAR no ano anterior, passou a fazer parte de um complexo de ensino superior comandada pela recém-criada Universidade da Força Aérea (UNIFA).

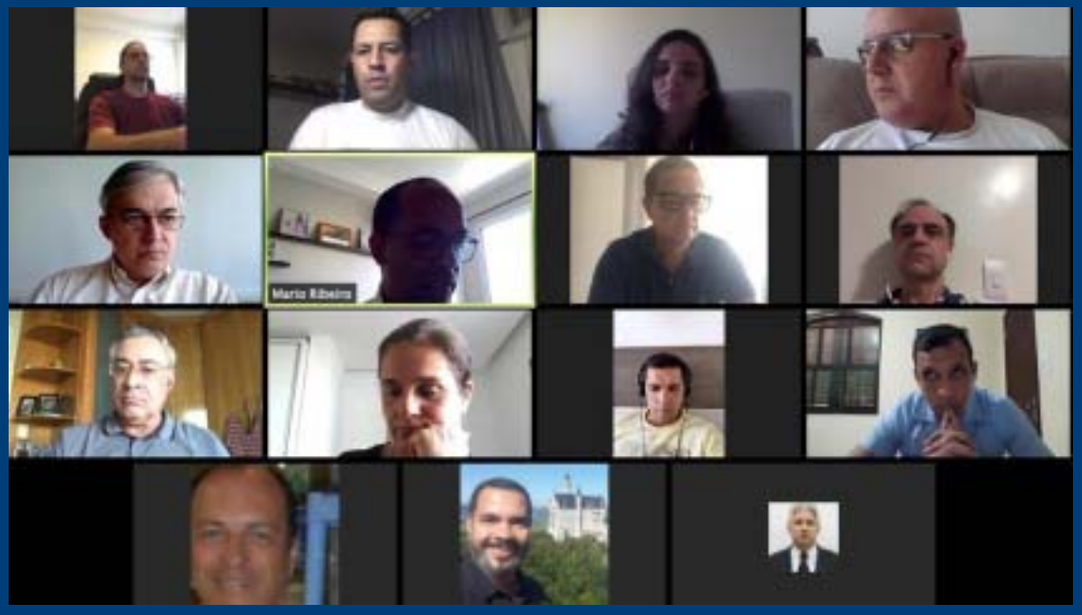
A partir de 1997, o Curso de Estado-Maior e Superior de Comando retornou ao nome proposto em 1982 e que acabou durando apenas um ano. Mas não foi apenas essa a mudança. Havia necessidade de reduzir o tempo de formação dos oficiais na faixa de cogitação ao posto de major, sem prejuízo para a qualidade do curso. A solução encontrada foi o CCEM-SP, sendo que as duas últimas letras significavam semipresencial, pois os alunos fariam 21 semanas na modalidade de ensino a distância e outras 19 de forma presencial. Após atingir as metas no ano de 2004, o CCEM retornou ao modelo presencial tradicional, mas, por certo aquela experiência na área de ensino remoto, adquirida pela administração e pelo corpo docente da ECEMAR, seria útil de uma maneira insuspeita em futuro próximo.


QUADRO DE HONRA
PRIMEIROS COLOCADOS
ALBERTO SANTOS-DUMONT
PAI DA AVIAÇÃO E PATRONO DA AERONÁUTICA

O ano de 2020 cobrou da instituição adaptação e agilidade. Diante do crescente surto de Covid-19, houve a necessidade de tomar medidas sanitárias para evitar a propagação do vírus, porém os cursos não poderiam ser paralisados. Em grande parte, as soluções vieram de dentro da própria escola, pois a experiência adquirida com ensino a distância pôde ser, em parte, aplicada. Aliada a isso, a utilização de tecnologia corporativa de comunicação por vídeo e outras ferramentas de TI (Tecnologia da Informação) possibilitaram que, em uma semana, os ajustes ao conteúdo pudessem estar disponíveis para serem aplicados de forma remota. Outra vantagem foi o fato de essa mudança ter sido necessária no mês de março, ainda no início do ano letivo, o que minimizou a transição. Olhando para o cenário de forma completa, ficou a noção de que a flexibilidade, uma das características mais fortes e prezadas dentro da Força Aérea, igualmente se fez presente na escola durante o ano que será lembrado pela pandemia.



TB


Maria Ribeiro

FORÇA AÉREA

A reputação de uma escola necessita de tempo para ser formada e respeitada. A melhor maneira de constatar isso é por meio do reconhecimento de seus pares. O Curso de Estado-Maior ministrado na ECEMAR possui essa graduação, tendo reciprocidade com os cursos ministrados pela Marinha (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores da Escola de Guerra Naval), Exército (Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército) e também com os das forças aéreas de Alemanha, Argentina, Canadá, Chile, China, Colômbia, Coreia do Sul, Espanha, Estados Unidos, França, Inglaterra, Peru, Portugal e Suécia. Como consequência, todos os anos alunos de alguns desses países frequentam o CCEM, ao passo que oficiais da FAB são enviados para receber a formação equivalente em quaisquer daquelas nações.

Em relação à grade curricular, diversas foram as alterações implantadas ao longo de mais de sete décadas. Mas duas delas podem ser tomadas como modelo para aquilo que simboliza o pensamento da instituição.

A partir do ano letivo de 2018, uma nova metodologia passou a ser aplicada. Conhecida como sala de aula invertida, na verdade é um novo paradigma que busca o maior envolvimento dos participantes por meio de debates e trabalhos em equipe, passando o protagonismo do professor para o aluno, razão de ser assim intitulada. Esse *know-how* é reconhecido por acelerar o aprendizado e, em especial, criar hábitos de questionamentos e exploração de diferentes pontos de vista. Não por coincidência, o Curso de Comando e Estado-Maior começou a implantação de tal metodologia pelas disciplinas de Política e Defesa Internacional e Poder Aeroespacial, que são insumos básicos ao momento mais importante do curso: o exercício de jogos de guerra, responsável por cerca de metade da duração do CCEM. Um assunto que, por si só, desperta muitas atenções e pode ser considerado o outro momento de inflexão no currículo do curso.

Rito de Passagem

"A vida dá lições que só se dão uma vez."
Wiston Churchill, primeiro-ministro inglês.

O início da vida profissional de um oficial da Aeronáutica pode ocorrer por dois caminhos. O mais comum é prestar concurso para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), na cidade de Barbacena, MG. Caso aprovado, ele passará três anos cursando o equivalente ao ensino médio, porém acrescido da formação militar, visando à adaptação do aluno na profissão de oficial aviador na Força Aérea Brasileira. Quando formado, ele estará apto a ingressar na Academia da Força Aérea (AFA), onde dará continuidade à sua formação por mais quatro anos, até ser declarado aspirante e começar sua carreira na FAB. Há também a possibilidade de prestar concurso diretamente à AFA, situação menos comum para aqueles que desejam ser pilotos, mas condição obrigatória para os intendentes e infantes. De qualquer modo, em torno dos 21 anos os aspirantes a oficial já terão encerrado o ciclo básico e estarão prontos para trilhar a carreira escolhida.

Toda profissão costuma ter um grupo de exigências ou aptidões necessárias de quem a escolhe. A carreira militar não é exceção, tendo igualmente peculiaridades. Antes de mais nada, não importando sua especialização, se aviador, infante ou intendente, enquanto estiver servindo, o oficial será acima de tudo um militar de carreira desempenhando funções para as quais foi preparado. Entretanto, se a opção pela vida militar exige vocação, muito mais é exigido daquele que escolhe ser piloto militar, pois haverá a interseção de dois mundos particulares, em lugar de apenas um.

BRASIL FIR

Por ser a atividade-fim de qualquer força aérea, tonar-se aviador é o principal atrativo para a maioria daqueles que um dia pensam em seguir carreira naquela instituição. Entretanto, há pré-requisitos inflexíveis a serem cumpridos. O primeiro deles, claro, é a identificação com a aviação ou, se preferir, a paixão por voar. Essa é a centelha motivadora que fará com que o sonho se mova adiante, em direção à realidade. O despertar da vontade (ou a paixão) pode acontecer desde a infância ou até mesmo mais tarde, na adolescência, mas costuma ser fulminante. Geralmente ocorre ao primeiro contato com um avião, especialmente em uma situação impactante como numa demonstração aérea ou assistindo a filmes em que a aviação é parte importante da história. Em princípio, o espectador é tomado por uma ideia de se projetar no cenário e viver aquela experiência. Mais à frente, caso a ideia permaneça, um esboço de plano para o futuro passa a fazer parte da vida do candidato em potencial a um assento de comando em uma aeronave. Para esses casos, o pensamento inicial é sempre o mesmo: "Meu objetivo era ser piloto de caça daquele jeito que eu havia visto, e só isso, mais nada!", afirma, enfático, um ex-caçador e oficial de longa carreira na FAB sobre suas primeiras expectativas quando tomou sua decisão.

Em segundo lugar, passada a empolgação, aparecem as necessidades práticas. Além da aplicação aos estudos, pois a disputa por uma vaga na EPCAR é em torno de cem candidatos por vaga, ou, caso a opção seja a AFA, a relação não costuma ser menos que o dobro da Escola Preparatória, existe também a aptidão física, desde a visão perfeita até a adaptação à fisiologia do voo, pois cérebro e corpo serão submetidos a situações incomuns e, caso não respondam conforme o esperado, o candidato não poderá seguir no rumo à realização de seu sonho. Em compensação, caso todas as exigências tenham sido preenchidas, e após quatro anos de intensa preparação na Academia da Força Aérea, o cadete é declarado aspirante a oficial aviador, seguindo para a cidade de Natal, RN, onde participará, durante um ano, do Curso de Especialização Operacional (CEO) em uma das três unidades aéreas formadoras, dependendo do tipo de aviação: futuros pilotos de caça irão para o 2º/5º GAV, Esquadrão Joker; os pilotos de transporte, patrulha e reconhecimento terão como destino o 1º/5º GAV, Esquadrão Rumba; e os de asas rotativas ingressarão no 1º/11º GAV, Esquadrão Gavião.

Ao término do quinto ano de vida militar – quatro como aluno na AFA e um como estagiário em um dos esquadrões de qualificação –, o aspirante é declarado oficial aviador partindo para sua primeira unidade operacional, onde poderá exercer seus conhecimentos na função de piloto. Excetuando a aviação de asas rotativas, as demais exigem que o primeiro contato real dos novatos seja em um dos esquadrões intermediários onde permanecerão em torno de três a quatro anos para, só depois, seguirem rumo às unidades denominadas de primeira linha. Nesse ritmo, o oficial aviador segue em sua vida profissional dividindo atenções entre as tarefas diárias ligadas à administração da unidade onde se encontra servindo, os cursos de aprimoramento e a presença perene do voo.

Dentre os cursos, além dos ligados ao emprego de meios e que variam de acordo com as necessidades específicas de cada aviação, existe um que é denominador comum aos militares de todos os quadros que alcançam o posto de capitão – incluindo intendentes, infantes, médicos, dentistas, farmacêuticos e especialistas. É o Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (CAP) ministrado pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR), localizada no Campo dos Afonsos, RJ. Ao término, os participantes recebem o certificado de pós-graduação em Gestão Pública e Emprego da Força Aérea em parceria com uma instituição de ensino superior contratada. Pode-se considerar que essa etapa seja o primeiro sinal da mudança significativa que ocorrerá com o oficial na década seguinte, quando estiver próximo da promoção a tenente-coronel.

Dentro da aeronáutica militar, há forças aéreas que mantêm uma carreira em que ocorre uma bifurcação em determinada fase da atividade do profissional, quando ele precisa optar por deixar a linha de voo e seguir adiante, envolvido com assuntos de caráter estratégico e administrativo, ou decidir continuar desempenhando a função de piloto para a qual se preparou. É a chamada carreira em “y”. Por razões históricas, a FAB adotou o modelo linear, em que, em algum momento, todos os pilotos que almejarem prosseguir profissionalmente deverão abandonar o ambiente operacional como executores e voltarem-se prioritariamente para os problemas de nível organizacional, ainda que a operacionalidade se mantenha presente, como auxiliar nas decisões do alto-comando sobre em qual deverá ser o próximo equipamento utilizado pela aviação de caça, ou como a Força Aérea deve ser estruturada em sua rotina diária.

De todo o modo, não resta dúvida que é um momento sensível pelo qual o piloto, acostumado por duas décadas a respirar o ambiente de um esquadrão e a pensar de uma certa forma sobre determinados problemas, terá de “mudar de lado”, no sentido de que dali em diante ele deverá ser parte constante das soluções apresentadas, em lugar de simplesmente executá-las. Tal situação também pode ser estendida aos oficiais de infantaria, especialistas e engenheiros, pois igualmente terão de se dedicar ao planejamento e administração, abandonando a vida operacional. Quanto aos intendentes, a mudança é mais próxima ao que ocorre a um profissional em grandes empresas: quanto mais alto o cargo, maiores as responsabilidades e *expertise*, sem, contudo, deixar o ambiente ao qual está acostumado. E, nesse cenário, ele tanto pode estar à frente de uma área ligada a finanças, comandar uma base de logística ou desempenhar algum outro cargo administrativo. Por último, a realidade vivida pelo quadro de oficiais da área de saúde é um híbrido com uma parte análoga a dos aviadores/infantes e um pouco com a dos intendentes. Eles se afastarão cada vez mais da prática médica – sem necessariamente abandoná-la - em troca de dispensar maior tempo ao gerenciamento da área de saúde da Aeronáutica.

Resumidamente, o ingresso na ECEMAR é o ponto de inflexão na carreira de um oficial da Força Aérea Brasileira.

Aquilo que levou o jovem a se interessar pela aviação pode muito bem ser resumido nas palavras de um de seus ícones, Antoine de Saint-Exupéry, piloto de caça e pioneiro aeronáutico: “eu voo porque libera minha mente da tirania de coisas insignificantes”. Porém, é chegada a hora de se despedir daquela fase da vida e olhar com novas perspectivas os próximos desafios. E quanto àquele piloto que só se interessava pela atividade aérea, ele acabou alçando voos mais altos e comandando, inclusive, uma base aérea de destaque.

B. H. Liddell Hart
as grandes guerras da história
LIVROS QUE CONSTROEM
Aerial Interdiction: Air Power and the Land Battle in Three American Wars
AWACS AND HAWKEYES
★★★ THE COMPLETE HISTORY OF ★★★ AIRBORNE EARLY WARNING AIRCRAFT
ARMISTEAD
MBI
IRON HAND
Smashing the Enemy's Air Defences
THORNBOROUGH & MORMILLO

Jogos de Guerra

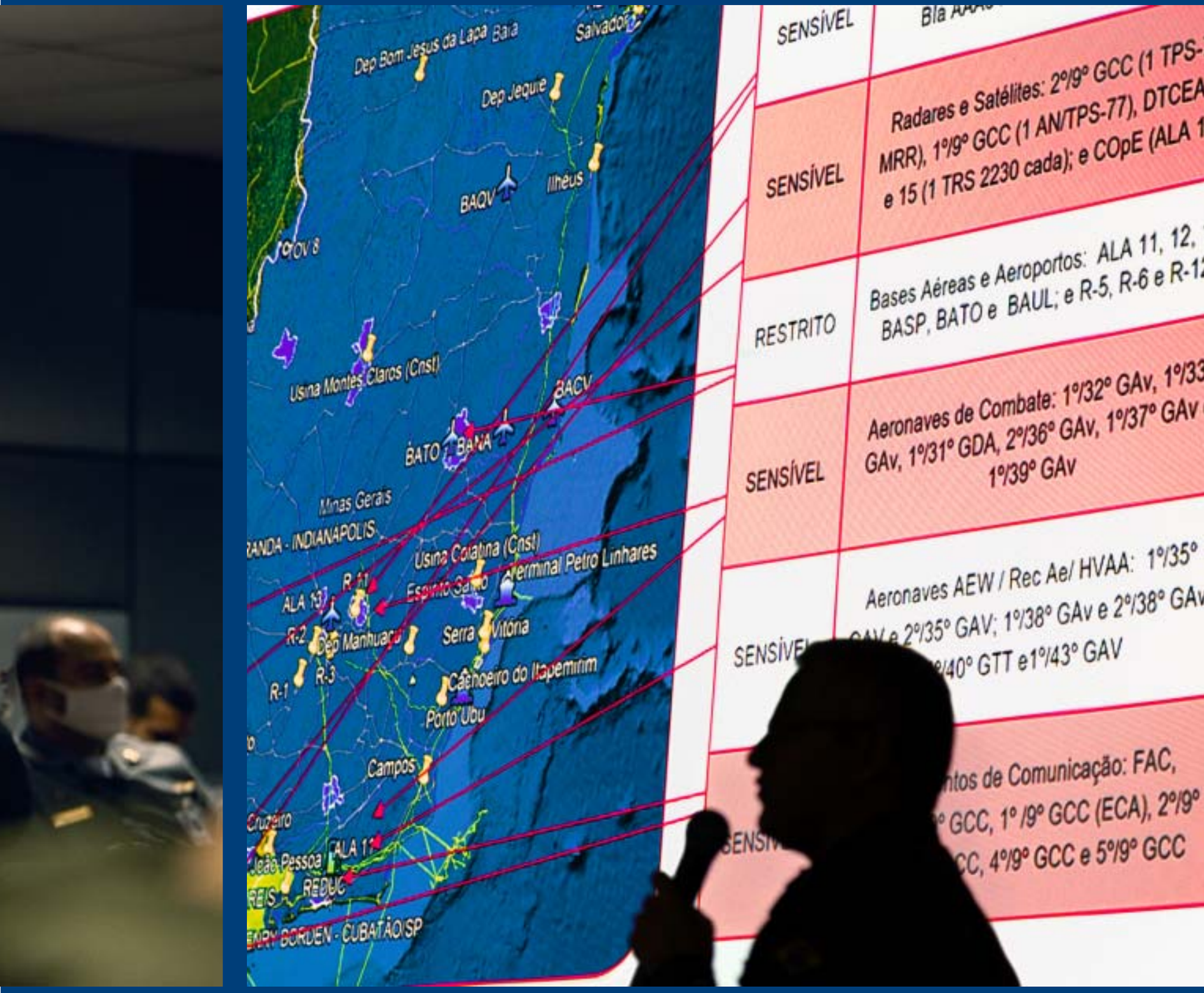
"A suprema arte da guerra é subjugar o inimigo sem lutar."
Sun Tzu, A arte da guerra.

O propósito do Curso de Comando e Estado-Maior ministrado pela ECEMAR é, em uma maneira resumida, preparar militares de patente superior (major em via de promoção ou tenente-coronel) para assumirem postos de comando, chefia, direção ou assessoria de alto nível – os tomadores de decisões – à frente dos grandes comandos da Força Aérea Brasileira.

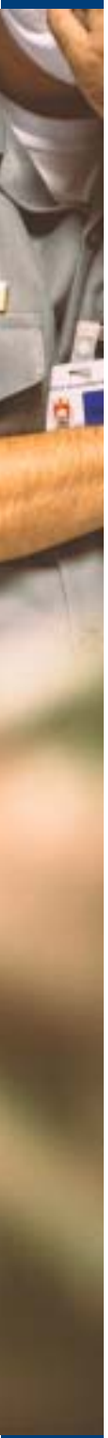
Como os alunos e a instituição são militares e o cenário clássico para o qual são preparados em toda sua vida profissional é a situação de beligerância entre estados, por consequência a guerra se torna preponderante nos estudos dos alunos.

O ensino, de um modo geral, mostra que, para ser eficiente com resultados duradouros, há a necessidade de apresentar a teoria, mas também existe o lado prático em que o aluno poderá exercer e treinar aquilo que absorveu na sala de aula. Em algumas situações, tal exigência torna-se praticamente impossível. Especificamente no caso do aprendizado sobre a ciência e a arte da guerra não é razoável pensar em praticá-la, por razões óbvias. Em compensação, há disponível uma ferramenta que supre em boa parte aquela carência. A simulação é amplamente adotada em diversas áreas do conhecimento, e, dentro do próprio universo militar, é velha conhecida, sendo usada até mesmo como parte do adestramento de pilotos, por exemplo. No cenário de guerra simulada, os envolvidos poderão atuar em níveis tanto conceituais como descendo até o detalhamento tático operacional, dependendo apenas de quais características se deseja treinar. O nome desse tipo de simulação é *Jogos de Guerra* e sua história confunde-se com a da própria civilização.

COMANDO CONJUNTO COBRA

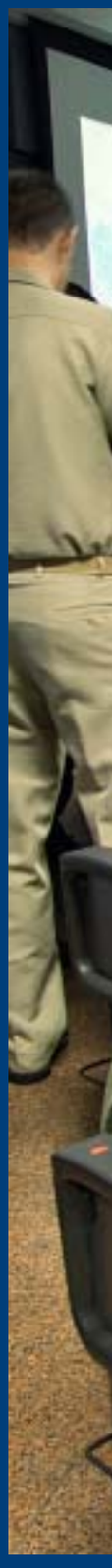

Dep Bom Jesus da Lapa
Baía
Salvador
Dep Jequie
Ilhéus
BAQV
Usina Montes Claros (Cnst)
BACV
BATO
BANA
Minas Gerais
Usina Coiatina (Cnst)
Terminal Petro Linhares
Serra
Vitória
Cachoeiro do Itapemirim
Porto Ubu
Campos
Cruzeiro
João Pessoa
REDUC
SENSÍVEL
SENSÍVEL
Radares e Satélites: 2º/9º GCC (1 TPS-
MRR), 1º/9º GCC (1 AN/TPS-77), DTCEA
e 15 (1 TRS 2230 cada); e COpE (ALA 1
RESTRITO
Bases Aéreas e Aeroportos: ALA 11, 12,
BASP, BATO e BAUL; e R-5, R-6 e R-12
SENSÍVEL
Aeronaves de Combate: 1º/32º GAv, 1º/33
GAv, 1º/31º GDA, 2º/36º GAv, 1º/37º GAv
1º/39º GAv
Aeronaves AEW / Rec Ae/ HVAA: 1º/35º
2º/35º GAV; 1º/38º GAv e 2º/38º GAv
/40º GTT e1º/43º GAV
ntos de Comunicação: FAC,
º GCC, 1º /9º GCC (ECA), 2º/9º
CC, 4º/9º GCC e 5º/9º GCC

Sim+



Evidências de jogos de guerra foram encontradas em ruínas datadas entre 2 mil e 3 mil anos a.C. em locais como Iraque, Egito e China. O Império Romano, após conquistar a Grécia no século II a.C., adotou um jogo de tabuleiro local, para dois participantes, visando desenvolver táticas militares, chamado Petteia. Ele foi rebatizado de *Latrunculi*, ou "jogo dos bandidos" em português, e tornou-se muito popular entre a elite romana, bem como era carregado pelos oficiais legionários em suas campanhas militares.

Os jogos de guerra mantiveram-se em um certo nível de abstracionismo ao longo dos séculos subsequentes até que na segunda metade dos anos 1600 surgiu o primeiro jogo no qual havia a representação de exércitos. O jogo guardava uma enorme semelhança com o xadrez, porém os conceitos práticos militares começavam a se tornar mais presentes. Em pouco mais de um século a evolução foi sendo acelerada e a transição para os jogos de segunda geração tornou-se irreversível pela percepção na obtenção de resultados concretos. Em 1781 foi realizada a primeira simulação militar, na Grã-Bretanha. Apesar de ainda não poder ser considerado um autêntico jogo de guerra, pois abstinha-se de apresentar uma ideia ou um plano, servia para estudar a capacidade e o poder de fogo do adversário, usando inclusive modelos de navios em escala reduzida e um mapa detalhado. Em 1811, o barão prussiano e conselheiro de guerra Leopold von Reisswitz criou o embrião do primeiro jogo de guerra de segunda geração, um autêntico simulador, com um mapa de terreno em 3 dimensões em lugar de aproveitar um tabuleiro matricial como o xadrez. Além disso, as jogadas ocorriam simultaneamente, da mesma forma como em um combate real, sem alternância de movimentos entre os jogadores. Em 1824, seu filho, o tenente Georg von Reisswitz, aprimorou o jogo para sua vocação definitiva: treinar e planejar a guerra.

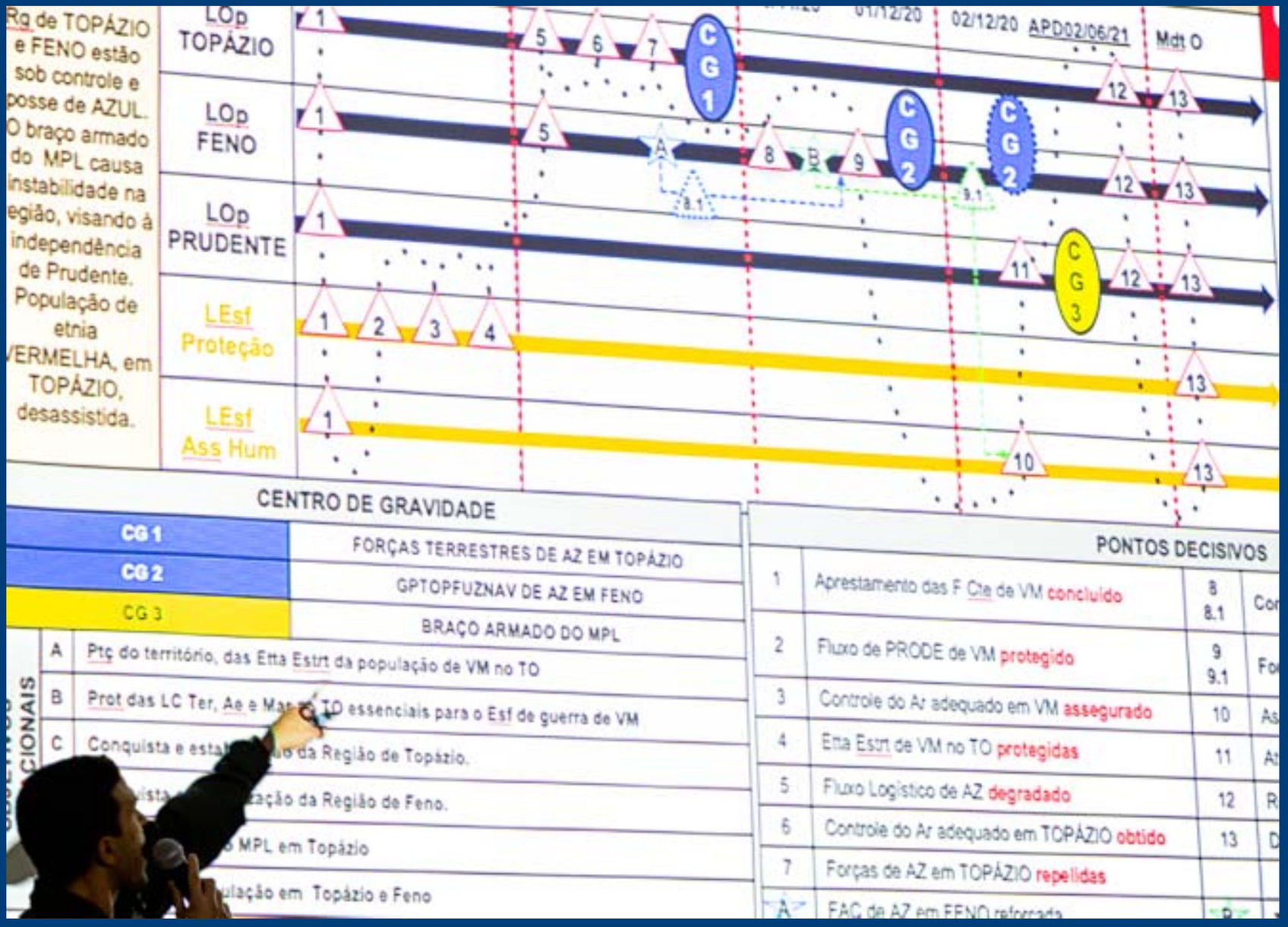


O conceito refinado por séculos agora se fazia presente como uma ferramenta genuinamente militar em níveis tático e estratégico, bastando que fosse adaptado ou melhorado de acordo com as necessidades do usuário. E foi exatamente o que ocorreu nos duzentos anos seguintes, quando o aparato se tornou não apenas popular entre a comunidade militar, mas essencial para o planejamento de campanhas de guerra e, por último, propiciando um aprendizado mais eficiente e realista possível para a força combatente.

Objetivamente, o propósito dos jogos de guerra com suas simulações de movimentos, logística, contrição entre oponentes e, em uma versão ainda mais sofisticada, incluindo aspectos geopolíticos e sociais, é, antes de mais nada, quantificar e estabelecer um método científico através da racionalização de ações e, consequentemente, acelerar e tornar o processo em combate mais eficiente aumentando as chances de vitória.

Adotado por forças armadas em todo o planeta, o recurso dos jogos de guerra passou de exercício para o nível de matéria curricular nos cursos preparatórios de oficiais superiores. No Brasil, as três forças singulares o adotaram e, de fato, compartilham a experiência dentro de seus cursos de estado-maior, quando, no segundo semestre do ano letivo, todos os alunos são organizados em grupos mistos com integrantes de Marinha, Exército e Aeronáutica para atuar em um grande simulado com ingredientes táticos, logísticos e geopolíticos.

FORÇA AÉREA COMPONENTE AZUL
ALVOS INIMIGOS – EFEITOS – 27OUT (X+1)
DESTRUÍDOS
INTERDIT. / NEUT.
SEM EFEITO


Rq de TOPÁZIO e FENO estão sob controle e posse de AZUL. O braço armado do MPL causa instabilidade na região, visando à independência de Prudente. População de etnia VERMELHA, em TOPÁZIO, desassistida.
LOp TOPÁZIO
LOp FENO
LOp PRUDENTE
LEsf Proteção
LEsf Ass Hum
01/12/20
02/12/20
APD02/06/21
Mdt O
CG 1
CG 2
CG 2
CG 3
CENTRO DE GRAVIDADE
CG 1 FORÇAS TERRESTRES DE AZ EM TOPÁZIO
CG 2 GPTOPFUZNAV DE AZ EM FENO
CG 3 BRAÇO ARMADO DO MPL
A Ptç do território, das Etta Estrt da população de VM no TO
B Prot das LC Ter, Ae e Mar de TO essenciais para o Esf de guerra de VM
C Conquista e estab da Região de Topázio.
ação da Região de Feno.
MPL em Topázio
ulação em Topázio e Feno
PONTOS DECISIVOS
1 Aprestamento das F Cte de VM concluído 8 8.1
2 Fluxo de PRODE de VM protegido 9 9.1
3 Controle do Ar adequado em VM assegurado 10
4 Etta Estrt de VM no TO protegidas 11
5 Fluxo Logístico de AZ degradado 12
6 Controle do Ar adequado em TOPÁZIO obtido 13
7 Forças de AZ em TOPÁZIO repelidas

MATO GROSSO DO SUL
COMZD
TO
CLTO
FNC
FNC
TO
FENO

Sob o ponto de vista didático, a aplicação dos jogos de guerra durante o CCEM é entendida por seus instrutores como um dispositivo de integração do conteúdo acadêmico ensinado ao longo do curso envolvendo todos os conceitos de administração, ciência política e defesa.

Em 2011, a ECEMAR alterou o status dos Jogos de Guerra, passando de ferramenta de aprendizado para o nível de disciplina na grade curricular mínima. Em 2015, por razões óbvias e seguindo a evolução natural, surgiu, dentro da disciplina, a subunidade chamada Processo de Planejamento de Comando Conjunto. Com isso, o cenário tornou-se o mais fiel possível dentro da realidade doutrinária a ser seguida quando e se ocorrer uma situação de conflito real.

Ao final de aproximadamente 1.500 horas de curso, o oficial-aluno estará apto a tomar parte em um novo universo com situações mais abrangentes e a Aeronáutica terá um profissional com conhecimento ampliado e, sobretudo, maiores capacidades decisórias.

Brig Ar
RENATO

Pirassununga, Afonsos

"Tudo vem dos sonhos. Primeiro sonhamos depois fazemos."

Monteiro Lobato, escritor.

Seja no primeiro ano de cadete na Academia da Força Aérea ou como oficial superior durante o CCEM na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, há expectativas recíprocas entre alunos e a Força Aérea Brasileira, por vezes tão óbvias que passam despercebidas. Ao ingressar na AFA, o jovem carrega desejos e ambições imediatas em relação à atividade de profissional militar, sendo o oficial aviador ainda mais idealista devido ao caráter de sua função, como já visto em um capítulo anterior. Ao longo da carreira as perspectivas vão se transformando de acordo com a real necessidade e novos conhecimentos são aprendidos, tornando-se ferramentas de grande utilidade, antes insuspeitas e até mesmo desconhecidas naquele longínquo ano de abertura na AFA.

Dentre os milhares de candidatos que tentam ser aprovados na EPCAR ou na Academia em Pirassununga, certamente, dirão alguns, há o pensamento da estabilidade oferecida no emprego público, porém isso está presente em muitos outros concursos e com salários mais vantajosos, sem o risco de serem deslocados para algum local isolado no Brasil ou terem de cumprir alguma tarefa em meio a condições extremas, como na região Amazônica por exemplo. Tampouco há as exigências embutidas na doutrina militar ou o preparo físico presente de forma ostensiva nos quatro anos de AFA e sempre cobrado ao longo da carreira. O que é tão óbvio, e por isso mesmo invisível, é o fato de que aquele que se propõe a ser um militar está acenando ao chamamento para servir ao seu país e transformar isso em uma carreira.

DEFENDER
CONTROLAR
INTEGRAR
DIMENSÃO
22
FAB

MISSÃO DA AERONÁUTICA
"MANTER A SOBERANIA DO ESPAÇO AÉREO E
INTEGRAR O TERRITÓRIO NACIONAL, COM VISTAS
À DEFESA DA PÁTRIA"

A razão da existência de forças armadas em qualquer lugar do mundo é a defesa de uma nação. Tal pensamento pode ser traduzido por uma antiga frase, originalmente em latim: “se quer paz, prepare-se para a guerra”. Do ponto de vista prático, tal definição ganha particularidades quando enxergada sob o ponto de vista das forças singulares. No caso de uma força aérea, sua missão é acertar a bomba no alvo, assim dito de forma simplificada. A generalidade dos países, por óbvio, está na maior parte do tempo em paz com seus vizinhos e, talvez, a grande tarefa seja a de manter esse estado de relações em uma diplomacia vantajosa. Assim sendo, as Forças Armadas (FA) passam a ter um papel duplo, como defensoras da pátria e também como instituições possuidoras de profissionais com conhecimentos teóricos e práticos muito úteis à sociedade, principalmente percebidos em casos extremos, como catástrofes naturais. Tal pensamento está explicitado de forma oficial na missão da Aeronáutica: “manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da pátria”.

Ao longo da carreira, o oficial da FAB vai modificando seu entendimento sobre tal missão, de acordo com o posto que ocupa. Inicialmente, tudo que a Força Aérea espera do cadete é o seu espírito idealista. À medida que evolui na carreira, outras necessidades serão agregadas por meio de cursos. Olhando para uma turma de formandos da AFA, é realista afirmar que, pelo menos, um terço de seu efetivo não atingirá o estágio de oficial superior. Os que conseguem terão o conhecimento técnico em suas especializações e estarão aptos, após a conclusão do CCEM, principalmente a participar do aperfeiçoamento de processos administrativos da Aeronáutica ou, em outras palavras, torná-la mais eficiente. Também usarão as novas habilidades no contexto do poder aeroespacial, de forma a planejar e estimar seu emprego em um cenário conjunto com as demais forças singulares e dentro da doutrina estabelecida pelo Ministério da Defesa. Por último, em uma via de mão dupla, há ainda a oportunidade de colaborar com o incremento da base de conhecimento da Aeronáutica na forma de trabalho que seja do interesse da instituição e baseado em metodologia científica.

O derradeiro contato entre alunos e a ECEMAR acontece alguns anos depois da diplomação do Curso de Comando e Estado-Maior. Ocupando o posto de coronel, o oficial retorna para completar sua formação no Curso de Altos Estudos Militares (CAEM). Uma vez mais, apenas uma parte da turma se fará presente. Grosso modo, metade daqueles que concluíram o estágio anterior. Finalizado o CAEM, em cerca de três anos virá o último desafio da carreira, quando uma pequena fração chegará ao posto de oficial-general, e estando capacitada aos grandes comandos.

Em 35 anos de carreira, os oficiais da Aeronáutica passam por diversos cursos de capacitação, todos com sua importância, porém, nos últimos metros da caminhada rumo ao topo, uma instituição de ensino ocupa o protagonismo desde 1946. Chama-se Escola de Comando do Estado-Maior da Aeronáutica e sua missão é preparar os futuros tomadores de decisão.

Linha do Tempo

20 de janeiro de 1941 – criação do Ministério da Aeronáutica, sendo designado como ramo militar das Forças Aéreas Nacionais.

22 de maio de 1941 – alteração do nome Forças Aéreas Nacionais para Força Aérea Brasileira.

18 de outubro de 1941 – criação do Estado-Maior da Aeronáutica pelo Decreto-Lei nº 3.730.

19 de março de 1946 – criação do Curso de Estado-Maior pelo Decreto nº 20.798.

26 de abril de 1946 – o Coronel Aviador Carlos Pfaltzgraff Brasil passa a exercer a função de primeiro Diretor do Ensino do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica.

16 de dezembro de 1947 – criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) por meio do Decreto de nº 24.203.

1948 – a ECEMAR passa a funcionar em sua primeira sede própria, na Rua Pereira da Silva, 34, onde funcionava o Consulado do Japão, confiscado durante a II Guerra Mundial e entregue ao, então, Ministério da Aeronáutica.

19 de janeiro de 1953 – inaugurada a nova sede da ECEMAR, situada na Ponta do Galeão.

17 de junho de 1983 – passam a estar aptos a participar como alunos do CEM/CSC os quadros de engenheiros, intendentes, médicos, farmacêuticos, dentistas e infantaria da Aeronáutica.

26 de setembro de 1983 – criação da Universidade da Força Aérea (UNIFA) no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, através do Decreto nº 88.749.

11 de março de 1985 – inaugurada a sede da ECEMAR no Campo dos Afonsos, sendo incorporada à UNIFA.

Agradecimentos

Comando-Geral do Pessoal (COMGEP)

Diretoria de Ensino (DIRENS)

Universidade da Força Aérea (UNIFA)

Comando de Preparo (COMPREP)

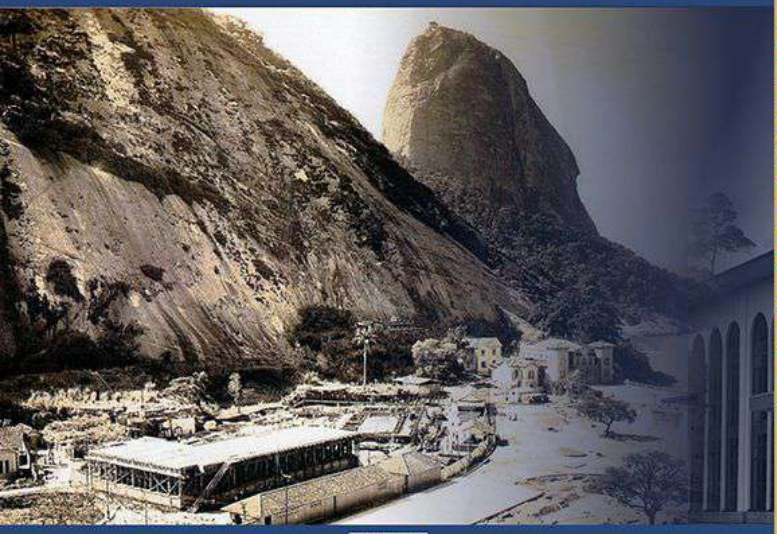
Ala 12

1º Grupo de Aviação de Caça

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)

Destacamento de Controle do Espaço Aéreo – Santa Cruz (DTCEA-SC)

ADLER
2001 20 2021
Años



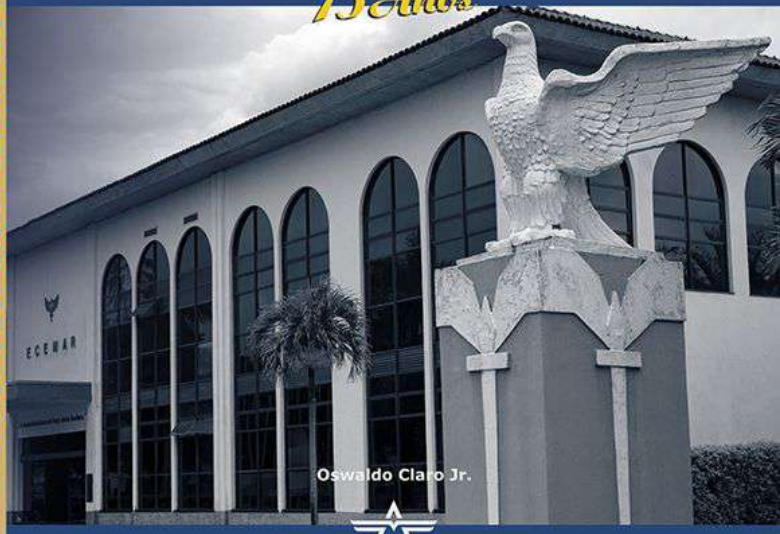
ECEMAR 75 ANOS 1946-2021

ADLER

A ACADEMIA DE GUERRA DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

ECEMAR

75 Anos



Oswaldo Claro Jr.

ADLER