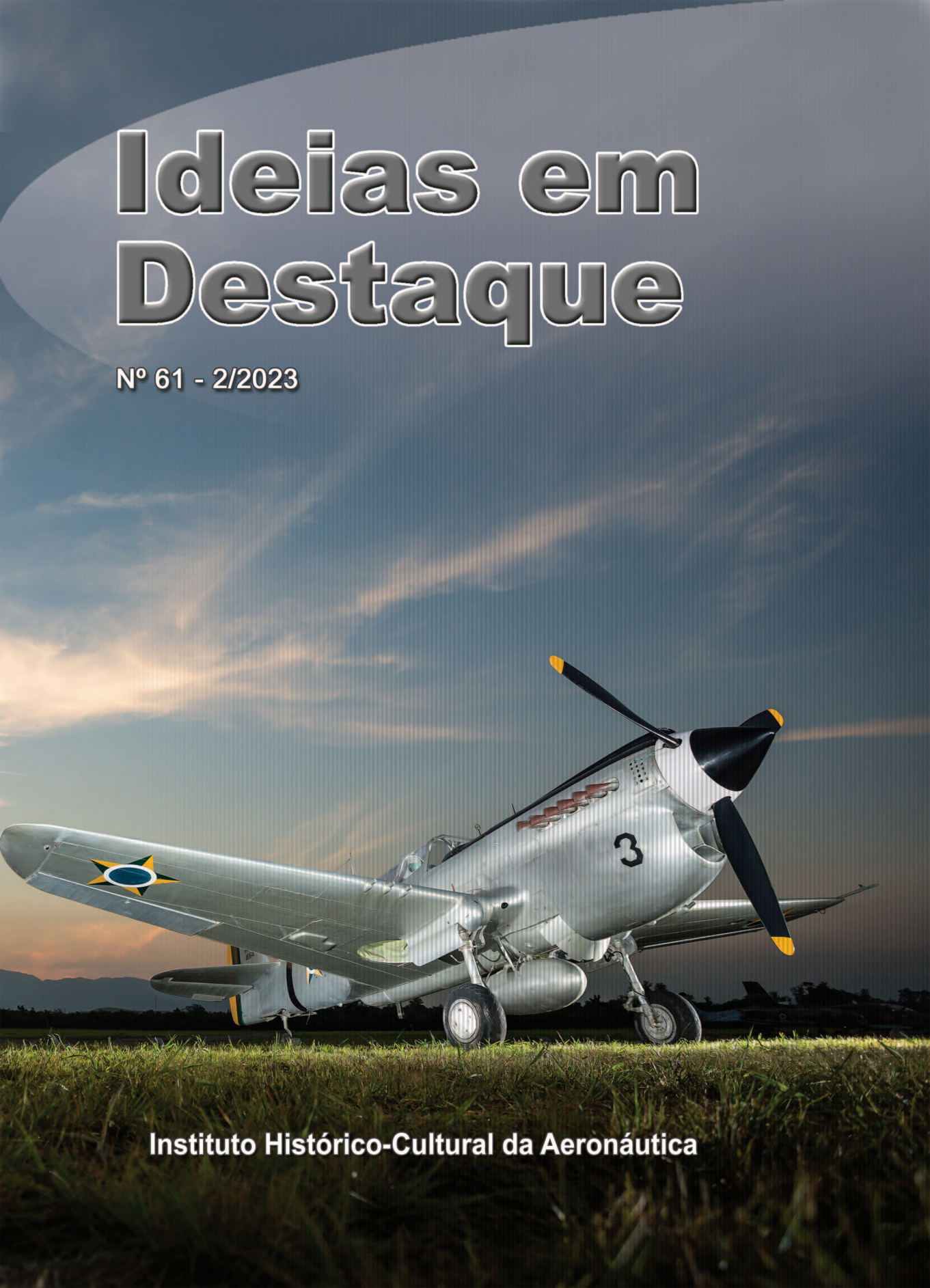
Ideias em Destaque

Nº 61 - 2/2023



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 61 - 2/2023

Edição
INCAER

Editor Responsável
Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Revisoras
Historiadora Mariana Barbosa Azevedo
Profª. Lívia A. A. Sousa

Projeto Gráfico e Diagramação
Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Impressão
Gráfica e Editora Almeida Ltda

Nossa Capa
Aeronave CURTISS P-40
Foto de autoria do então
1S BMA Johnson J. L. R. de Barros, em 2018

Ficha Catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
v. – Quadrimestral até dez. 2014; a partir, semestral.

ISSN 2175 0904

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. II. INCAER.
CDU 354.73 (05) (81)

Os artigos publicados nesta revista são de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representam, necessariamente, o pensamento do editor de Ideias em Destaque e da Direção do INCAER.
É permitida a reprodução, total ou parcial, dos artigos aqui publicados, desde que seja citada a fonte.

Ideias em Destaque

Apresentação

Caros leitores e amigos.

Chegamos quase no final de 2023 com muitas realizações no nosso Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), quando demos ênfase para o inventário de centenas de bens culturais imateriais que engalanam as nossas tradições e atestam a evolução constante do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT).

Dentro da atividade "Literatura", parte integrante do Sistema, apresentamos este número da nossa revista, onde abordamos, fundamentalmente, textos ligados à Aviação, em histórias contadas pelos nossos brilhantes colaboradores.

Iniciamos com a entrevista do General Marcio Tadeu Bettega Bergo, Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), que conta um pouco da sua vida intimamente ligada à Cultura, nos brindando com os seus profundos conhecimentos e a natural motivação pelo assunto.

Ten Brig Ar
Rafael RODRIGUES FILHO
Diretor do INCAER

Cultuando a memória, remontamos a presença da aeronave Curtiss P-40 na FAB e o pioneirismo de Domingos Barros, com as primeiras ideias a respeito da criação do Instituto Nacional de Aeronáutica, hoje denominado INCAER, nos idos de 1921. Seguimos dissertando sobre a reação alemã ao ataque japonês à Base Aeronaval de Pearl Harbor, remontando um importante tema ligado à Segunda Guerra Mundial.

Continuando, trazemos os artigos que mostram as curiosidades sobre o aviador Henri Delaunay; o heroísmo de Gilberto Barata, em Portugal; o cumprimento de uma difícil e arrojada missão pelas asas da nossa FAB; e uma dissertação envolvendo a importância da aviação na integração nacional.

Ao final desta edição, disponibilizamos as engraçadas passagens do coral do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, a heráldica do 1º/15º Grupo de Aviação, o Esquadrão Onça e algumas expressões que deixam a saudade aflorar.

Ideias em Destaque

Sumário

Entrevista
General de Brigada Marcio Tadeu Bettega Bergo 7

A reação alemã ao ataque japonês à Base Aeronaval de Pearl Harbor
Desembargador Reis Friede 17

Domingos Barros
A história, a memória e a luta, uma nova compilação
Cel Av Marco Aurélio de Mattos 23

Gilberto Barata
Um herói português que salvou brasileiros
Cel Av Ubiratan Dias José 32

Henri Delaunay
O aviador que suportou fogo a bordo em tempo de paz e na guerra
Teomar Benito Ceretta 40

Primeiro resgate em navio com o uso de óculos de visão noturna
Cap Av João Paulo Jacinto de Lemos Silva 52

Modal aéreo como instrumento de integração nacional
Luiz Felipe B. de Barros 59

O CURTISS P-40E/K/M/N NA FAB
Cel Av Aparecido Camazano Alamino 72

Histórias de um coral
Maj Brig Ar José Roberto Scheer 93

Histórico do 1º/15º GAV - Esquadrão Onça
Cel Av Aparecido Camazano Alamino 99

Entrevista

General de Brigada
Marcio Tadeu Bettega Bergo

Introdução

O General de Brigada Marcio Tadeu Bettega Bergo, Intendente, é presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), e, também, 2º Vice-Presidente do Clube Militar, que tem a seu cargo os setores de Finanças, Administração, Patrimônio, Jurídico e Recursos Humanos. O seu atuante trabalho na área cultural do Exército, mais especificamente nos segmentos de Política, Estratégia, Sociologia e História, o apontam como um influente conhecedor desses importantes aspectos, despertando a nossa curiosidade sobre a sua carreira, bem como as atividades que têm ocupado o seu tempo, dentro da abrangência desses temas.

1) Gen Bergo, seja bem-vindo à revista Ideias em Destaque. Por favor, faça um resumo da sua vida até a sua conclusão do curso na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN).

Nasci em Juiz de Fora, MG, a família paterna é daquela cidade, e também tenho sólidas raízes paranaenses, pois minha mãe é de família curitibana. Filho de pai militar, vivi entre o Paraná, Santa Catarina e Rio de Janeiro, até chegar ao oeste do Brasil, ainda criança, pelos cinco anos de idade. Cresci e tive as primeiras letras em Campo Grande, então Mato Grosso (hoje, Mato Grosso do Sul), onde estudei em colégio religioso, sob orientação de Padres Redentoristas.

Aos 14 anos, terminado o curso Ginasial da época (hoje, Ensino Fundamental), fui matriculado no Colégio Militar de Curitiba (CMC), onde vim a concluir o Científico (atual Ensino Médio). De lá, segui para a carreira militar, em 1971. Fui declarado Aspirante a Oficial de Intendência, na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), Resende-RJ, em 17 de dezembro de 1974. Isso me causa uma agradável "crise de naturalidade", pois fica difícil me definir como mineiro, sul-matogrossense ou paranaense!

2) Na sua carreira militar, onde o Sr. serviu e qual(is) o(s) acontecimento(s) que mais marcou(aram) a sua carreira?

Prestei serviços em Campo Grande, em Curitiba, em Brasília e no Rio de Janeiro, anos divididos entre o desempenho de funções na tropa e os diversos cursos realizados. Diplomei-me em curso de especialização (Escola de Material Bélico - EsMB), de aperfeiçoamento (Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais - EsAO) e de altos estudos (Escola de Comando e Estado-Maior do Exército - ECEME). Na maturidade da carreira, realizei os cursos de mais elevado nível - o Curso de Política, Estratégia e Administração do Exército (CPEAEx, na ECEME) e o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), na Escola Superior de Guerra (ESG). Assim, fui titulado "Mestre em Operações Militares" e "Doutor em Operações Militares". Ainda no campo do aprendizado, estagiei em Unidade de Logística no Exército dos Estados Unidos da América (Batalhão de Apoio, 9ª Divisão de Infantaria, aquartelada em Fort Lewis, Estado de Washington) como Capitão, e realizei, já como oficial superior, Tenente-Coronel, o Curso de Gerenciamento de Defesa, na Escola de Pós-Graduação Naval (Navy Postgraduate School), na Marinha daquele País, na cidade de Monterey, Estado da Califórnia.

Servindo exclusivamente em organizações voltadas à Logística, até o posto de Coronel (Companhia de Intendência, Batalhão Logístico, Depósito Regional de Subsistência, Escalão Logístico de Região Militar), acumulei vasta experiência nessa área. Desempenhei, em quase 40 anos na ativa, todas as funções atinentes a um oficial de Intendência, com ápice no comando do 5º Batalhão de Suprimento (em Curitiba). Também, dentro da vida militar, fui Observador Militar das Nações Unidas (UNAVEM, Angola, em 1989/90).

Nos últimos anos do posto de Coronel, ampliei conhecimentos, atuando no campo do Planejamento Estratégico. Fui Chefe da Seção de Logística e Mobilização da 4ª Subchefia do Estado-Maior do Exército e, após o CPEAEx, instrutor desse Curso, Chefe do Centro de Estudos Estratégicos e da Divisão de Política e Estratégia na ECEME. Uma breve passagem (um ano) na Secretaria de Economia e Finanças consolidou minhas experiências nesse campo, ligando os dois segmentos em que o Oficial Intendente tem maior atuação.

Ampliei minha área de conhecimentos com cursos na vida civil, onde sou bacharel em Administração de Empresas e

também em Ciências Contábeis. Possuo, finalmente, cursos de pós-graduação l*ato sensu*, MBA Executivo e MBA Planejamento e Gestão Estratégica, ambos na Fundação Getúlio Vargas.

Ao ser escolhido, em 2004, para o generalato, cursei o CAEPE e, após, fui Comandante de Apoio Regional da 1ª Região Militar. Na sequência, exerci o cargo de Assistente Militar do Comando da ESG, onde chefiei o Centro de Atividades Externas e dirigi o Curso de Logística e Mobilização Nacional (CLMN), além de participar em diversos eventos ligados às áreas de Estratégia e de Defesa, incluindo coordenar o Grupo de Trabalho de modernização do Método de Planejamento Estratégico da ESG.

É muito difícil selecionar, entre vários, alguns específicos pontos marcantes, pois todos tiveram significado. O comando de Unidade, sem dúvida, foi aquele que mais marcou e deixou recordações, além de experiências. A esse respeito, tenho um artigo intitulado "Registros na Memória de um Comandante" (publicado na Revista **5º Batalhão de Suprimento, Curitiba, PR, 1934/2009** - Edição Especial Comemorativa 75 Anos).

Também de realce foram minhas ações em Angola, durante um período difícil na vida daquela nação, conturbada por uma guerra longa e sangrenta. Nos cursos nos EUA, foi possível conhecer a dinâmica da maior potência militar do planeta, conhecer novos métodos de gestão e novos materiais e equipamentos.

No período da DPE/ECEME, foi marcante a atuação como Chefe do Grupo de Trabalho para análise e acompanhamento da Guerra do Golfo (a segunda, em 2003, também chamada de Guerra ou Ocupação do Iraque), quando, além de coordenar estudos, me fazia presente, com variados oficiais auxiliares, em emissoras de TV, de rádio e em entrevistas a meios de imprensa escrita ou digital, comentando e respondendo a questões sobre as ações políticas e militares então em curso.

Ainda é digno de constar no rol das gratas recordações, o lançamento de meu primeiro livro, fruto de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC - monografia), no CAEPE, onde divulgo ideias consolidadas há tempos e grupadas conforme a metodologia de planejamento estratégico. Já anteriormente, escrevi diversos ensaios, onde apresentei análises e sugestões de aperfeiçoamento nas áreas de minha atenção e trabalho, a Logística em especial. Seria muita veleidade tomar como íntegra a assertiva de que foram minhas propostas que mudaram alguma coisa, nesses setores, nas rotinas da Força. Contudo, é lícito afirmar, com satisfação, que as transformações acontecidas nos anos recentes na estrutura e nos procedimentos Logísticos do Exército são, em sua quase totalidade, perfeitamente coerentes e plenamente coincidentes com o que propus em meus escritos. O que significa que: ou quem decidiu leu meus artigos, ou surgiram, no tempo, ideias integralmente coincidentes.

3) Como o Sr. entrou na área cultural do Exército, há quanto tempo e porquê?

Ao ser transferido para a Reserva Remunerada do Exército, fui convidado a "prosseguir na missão", agora como Prestador de Tarefa por Tempo Certo (PTTC) na Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército (DPHCEx), no Rio de Janeiro, onde instalei e dirigi o Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHiMEx). Ali, por dez anos, contribui, com minha experiência, na pesquisa, preservação e divulgação da História Militar, buscando aliar as lições dessa importantíssima ferramenta de propagação de valores morais e éticos, com os ensinamentos que ela propicia, para a construção do futuro. Foi um período intenso, trabalhando nesse campo, onde convergi os conhecimentos da Estratégia com os da História, aumentando a divulgação de tais conceitos, intimamente conectados. É dessa fase o meu segundo livro, **Polemologia**, onde os segmentos Política, Estratégia, Sociologia e História se mesclam nas explicações das crises, conflitos e guerras que acompanham o ser humano, há milênios, em sua trajetória sobre a face da Terra.

No mesmo período, trabalhei na Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), como palestrante e, por dois anos, 2012/13, exerci o cargo de 2º Vice-Presidente. Nesse, fui encarregado dos temas pedagógicos, da orientação e do controle das diversas iniciativas conduzidas pela Instituição, onde reformulei as Instruções-Gerais (IG) para as atividades de caráter acadêmico (cursos, estágios, seminários e ciclos de estudos), visando aperfeiçoá-las.

4) Em 2018, o Sr. assumiu a presidência do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Gostaríamos de saber quais eram os seus vínculos, como militar e pesquisador, com o referido Instituto e como ocorreu o convite para assumir a presidência?

Sendo Sócio Titular Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), onde ocupo a Cadeira nº 105, que tem como Patrono a insigne Professora Therezinha de Castro, assumi a presidência dessa entidade, na verdade, em 2017. A diretoria anterior se encontrava há algum tempo nas funções, a idade avançando e os problemas se acumulando. Num universo restrito de associados capacitados e dispostos a se doar em prol da Instituição, aceitei o desafio.

E, ali, sigo agindo, buscando elevar a abrangência desse que é órgão consultivo oficial dos assuntos de Geografia e História Militar (designado pelo Decreto nº 27.512, de 28 de novembro de 1949) e órgão de utilidade pública do Estado do Rio de Janeiro (Lei nº 2.217, de 28 de agosto de 1973, do antigo Estado da Guanabara). Ampliando o número de integrantes, conduzindo atualização do Estatuto e equilibrando a situação financeira, minha gestão, junto com colegas que se entregam a tão nobres propó-

sitos, reergue a agremiação. Também, por questões ligadas às condições em que se encontrava o imóvel então ocupado (a antiga Casa Histórica de Deodoro - CHD), necessitando de reparos impossíveis de serem conduzidos com o Instituto lá funcionando, fizemos gestões com o Clube Militar, transferindo o IGHMB para salas confortáveis e adequadas junto à sede principal do Clube, no Centro do Rio de Janeiro.

No período da pandemia, quando muitas atividades presenciais foram restritas, implementamos as sessões de palestras de maneira virtual, pela rede mundial de computadores (internet). Com amplo sucesso, tal prática "veio para ficar" e, agora, a grande maioria das atividades são conduzidas de forma híbrida, com efetivos presentes em auditório e outros participando pelas conexões cibernéticas.

Sendo o IGHMB (constituindo a Comissão Brasileira de História Militar - CBHM), representante do nosso País na Comissão Internacional de História Militar (ICMH), vinculada à Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), busquei aproximá-lo mais daquela instituição, estreitando, ainda, relações com entidades congêneres internacionais. Em particular, com a Comissão Portuguesa de História Militar (CPHM), haja vista que Portugal e Brasil compartilham considerável parcela de História em comum.

No ano de 2022, o projeto mais ambicioso disse respeito às comemorações alusivas ao Bicentenário da Independência do Brasil. Em parceria com outras instituições, organizamos e conduzimos o "Projeto 2022 - Brasil 200 Anos da Independência".

Além de seguir conduzindo o IGHMB, sou integrante da Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB), da Academia de Cultura de Curitiba (ACCUR) e Sócio Honorário do Clube dos Subtenentes e Sargentos do Exército de Curitiba (CSSEx-Ctba). Sou Membro Correspondente do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), da Asociación Cultural Mandu'arã (Paraguai) e do Instituto de Investigaciones Historicas y Culturales de Corrientes (IIHCC), Argentina. Assim, conecto várias entidades ligadas a tão importante segmento, a História e ciências conexas.

Em paralelo, desempenho funções no Clube Militar, igualmente com um segmento voltado à Cultura.

5) Em 2008, o Sr. publicou o livro "O Pensamento Estratégico e o Desenvolvimento Nacional". O Sr. poderia comentar quanto ao seu entendimento sobre a cultura como estratégia para a soberania nacional?

"O Pensamento Estratégico e o Desenvolvimento Nacional (Uma proposta de Projeto para o Brasil)" tem prefácio do Prof. Dr. Ives Gandra Martins (advogado, doutor em Direito, com especializações em Ciência das Finanças, Direito Tributário e Direito Constitucional; docente em várias Instituições de Ensino Superior). A essa grande personalidade

brasileira, devo o incentivo à publicação e o considero meu "padrinho", pois o mestre, ao ler os rascunhos que eram o embrião de uma monografia, afirmou "Isto dá um livro!". Em tom de brincadeira, expresso que, quando mostrei minhas ideias ao iluminado intelectual e dele ouvi que eram boas, eu acreditei!

Trata-se de uma obra onde, analisando o panorama mundial do século XXI e aplicando metodologia de planejamento estratégico, proponho medidas que transformam estruturas do Brasil, agindo sobre as principais causas dos problemas nacionais, e lhe propiciam melhores condições de progresso e bem-estar. Chamo, as minhas propostas, de "Revoluções que virariam o Brasil de cabeça para cima".

Ao longo desses anos, escrevi muitas outras coisas e ministrei (e ainda ministro) aulas e palestras. Acredito no processo educacional como peça-chave no desenvolvimento nacional. Porém, com o termo sendo empregado em seu sentido mais amplo, que engloba não somente ensino e estudos (instrução/pesquisa, que transmite e amplia conhecimentos) mas, também, a "educação propriamente dita" (que é irmanada à cultura e molda comportamentos). Nesse mister, é fundamental a observação e o cultivo de valores éticos e morais. Educação e cultura são segmentos distintos, porém, devem andar sempre juntos.

Meu ensaio "Educação no Brasil: um remédio certo com a bula errada" (publicado na Revista **ADESG**, Ano 39, nº 279, jun. 2013, na Revista **Ideias em Destaque**, INCAER, nº 42, set/dez 2013, e na **Revista do Clube Militar**, Ano LXXXVI, nº 454, ago/set/out 2014), explicita em mais detalhes o assunto.

Meus escritos e falas refletem meu pensamento sobre o nosso Brasil, a Pátria amada com que tanto me importo e à qual muitas horas de estudos dedico para compreensão de seus males e adequação de soluções. Para dois dos maiores problemas que enfrentamos, quais sejam a criminalidade e a corrupção, proponho que o melhor antídoto seja a **prevenção,** mais eficiente e menos custosa do que a **reação**. Esta, a punição, ficaria restrita a baixo percentual, onde a antecipação falhasse. Digo, complementando, que a função "prevenir" requer, como condição primária, uma sólida base moral, cultural e educacional, resumida numa frase-síntese: "Para o homem de bom caráter não cometer crimes, basta a lei. Para o mau caráter, não adianta a lei!"

Assim, utilizando a História, com suas lições originadas de bons e de maus momentos, intercalo os exemplos colhidos no passado com a conjuntura presente, buscando visualizar fatos e situações que possam alterar o futuro. Acredito e propago a noção de que temos obrigação de sempre procurar tornar o mundo um lugar saudável, entregá-lo aos nossos descendentes em melhores condições do que o recebemos dos antepassados. E, mais: deixar descendente melhores para o nosso planeta!

Ferrenho defensor da cultura nacional, empreendo intensa campanha em prol das manifestações marcantemente brasileiras. Sou frontalmente contrário ao uso desenfreado de palavras estrangeiras no dia-a-dia da vida, frisando expressamente que não se trata de adoção e recebimento de palavras originadas em outras culturas, mas, sim, como bem especifico, do uso desnecessário, substituindo termos existentes na língua portuguesa por expressões alienígenas. Meu artigo "Idioma - A identidade de um povo" (publicado na **Revista ADESG**, nº 284, dez. 2013 e na **Revista Ideias em Destaque**, INCAER, nº 44, mai/dez 2014), bem exemplifica esse pensamento.

Como complemento, outra publicação onde o tema é mais amplamente abordado é o artigo "Valores e Desafios - um quintal sem muro" (**Revista ADESG**, Ano 39, nº 283, out. 2013 e **Revista Ideias em Destaque**, INCAER, nº 43, jan/abr 2014).

6) O Sr. acha que os temas "Cultura"e "Civismo" são bem conduzidos nas nossas escolas civis e militares? Falta algo? Poderia melhorar?

Uma grande questão é definir "o que é cultura?". Numa concepção geral, é "o conjunto de crenças, usos, costumes, conhecimentos, comportamentos, valores (intelectuais, institucionais, morais e espirituais) e idioma que caracteriza uma etapa evolutiva de uma civilização, em lugar e período específico". Engloba a "cultura nacional", que particulariza e distingue cada povo, cada nação; identifica uma "sociedade", mais robusta e marcante quando demonstra patriotismo e sentimento de nacionalidade; e considera "compatriotas" aqueles que partilham tais valores. O termo ainda engloba: atividades e instituições ligadas à criação e difusão das artes, ao culto à memória, à manutenção de prédios, monumentos, sítios históricos e outras. Cultura é um valiosíssimo patrimônio a ser protegido, nele incluso o civismo.

E o que é "cultura militar"? São os mesmos parâmetros, porém vinculados às atividades castrenses. É o somatório das tradições, das crenças, dos costumes, dos conhecimentos, dos comportamentos e dos valores (éticos, intelectuais, institucionais, morais e espirituais) que caracteriza os profissionais das armas, pauta o seu preparo e baliza suas atitudes frente a situações que envolvem riscos e perigos. Congrega uma herança, a ação dos militares (de mar, terra e ar), intensa, na construção do Brasil. Nossa História, desde o descobrimento (que foi uma operação mavórtica) até os dias atuais, é relevante a presença de gente fardada, integrante das Forças Armadas e Auxiliares (policiais), integradas a civis empenhados em atividades conexas.

Em linhas gerais, o agir humano envolve uma impulsão e/ou uma contenção. Sobre cada indivíduo, atuam forças solidárias ou independentes, no mesmo sentido ou em oposição. É o campo de atuação do que se entende como "educação", no sentido mais amplo, que adoto e já foi explicado. São seus principais agentes a família, a escola e a sociedade,

nunca sendo demais repetir que "instrução" (ou "ensino") trata de "conhecimento", enquanto "educação" lida com "comportamento".

Esse tema se enquadra entre os maiores problemas nacionais, no sentido de que o nosso País atravessa uma "crise moral" ou "de valores", para a qual, conforme já me referi, a solução (ou "remédio") necessariamente passa pelo que chamo de "revolução educacional", em que a transmissão de valores morais é condição *sinequa non*. Nas instituições de ensino militares, o tema é abordado, cada vez mais. Inclusive era uma das principais preocupações quando da implantação do CEPHiMEx, uma de suas missões. Já no âmbito civil, há um longo e penoso caminho a percorrer, há muito trabalho adiante, reconheço.

O espaço aqui é reduzido para apresentar a totalidade de pensamento a respeito dos temas "valores" e "cultura militar". Assim, deixo minhas ideias principais, sobre tal assunto, que se encontram bastante detalhadas em algumas publicações, entre as quais se destacam:

- "Valores Militares: Sargento Max Wolff Filho - Um Exemplo - Memória, Museu e História: Centenário de Max Wolff Filho e o Museu do Expedicionário, Curitiba, PR", livro editado pelo CEPHiMEx, em 2013.

- "A Verdade Histórica: Projetos e subprojetos para o resgate e a manutenção da memória militar", publicado na **Revista Verde-Oliva**, do Exército Brasileiro, Ano XXXVIII, nº 208, out/nov/dez 2010.

- "Patrimônio Cultural Militar - História e Valores", Revista ADESGUIANO, Ano 37, nº 265, abr. 2012.

- "Os Museus e a Cultura Militar", publicado na Revista Museu, meio digital(www.revistamuseu.com.br), edição especial 18 de maio de 2021, comemorativa ao Dia Internacional dos Museus. Nesse ensaio, abordo a cultura militar, a importância das ocorrências do *"manu militari"* na construção das nações, o Brasil em particular. E, logicamente, os museus estão aí inseridos. No caso, os museus militares, seu papel e a necessidade que temos que divulgar e incentivar em nosso povo os sentimentos de brasilidade.

7) Como as organizações militares, que tratam de "Cultura", poderiam colaborar para aumentar o conhecimento dos nossos cidadãos sobre "Cultura Militar"?

Como já falei, a via mais adequada é um processo educacional amplo, planejado e contínuo. As maiores ferramentas para ações estratégicas são educação, ciência, tecnologia e inovação. Com isso, aumentar-se-iam os níveis e a qualidade dos valores, da família e da nacionalidade. Sobre essa base, seriam assentados os demais tijolos na construção de um portentoso edifício. No caso de nosso País, coisas como: adequação dos dispositivos legais; inteligência; tecnologia da informação; infraestrutura; equalização das oportunidades; regramento da atividade política; reformatação do aparato do estado; e outras. Ações basicamente esmiuçadas no citado livro.

Importante, sempre, é relembrar que tudo deve ser feito sob as condicionantes de respeito ao meio-ambiente; visando a beneficiar a todos os brasileiros; e em harmonia com as demais nações.

Porém, o mais importante é a vontade, há que se querer! É preciso a atuação de lideranças e de formadores de opinião que se engajem no processo e difundam tais ideais. Não adianta apenas se prosseguirem ações de lutas por recursos, aplicando dinheiro em atividades não conectadas por metodologia de planejamento estratégico. Como consta na minha obra referida, "Recurso empregado sem estratégia é desperdício...estratégia sem política é inútil!"

Os brasileiros têm que decidir: o que querem? Em seguida, planejar. E agir. Desde já!

No caso das organizações militares, o processo educacional acontece em todos os momentos, nas escolas e na tropa. No meio civil, deveria assim ser, igualmente, acontecendo nas diversas atividades produtivas, como fábricas, comércio etc. A transmissão de valores ocorre nas atividades cotidianas, por intermédio de liderança, exemplo, orientação precisa e correção de desvios. Intensifica-se com a convivência, nos ambientes familiares e nos relacionamentos sociais. As organizações militares incentivam o afluxo de cidadãos aos diversos espaços culturais e presenças em solenidades e datas comemorativas.

No meio civil, uma grande pergunta paira: e os meios de comunicação em massa? As chamadas "redes sociais?" O mundo das artes?

8) O Sr., que desde há algum tempo vive mergulhado no ambiente cultural, como avalia o conhecimento dos nossos jovens que cursam o ensino superior, sobre "Geopolítica"?

De maneira geral, nosso sistema educacional (onde prevalece o segmento "conhecimento", repito e ressalto, deixando meio de lado o quesito "comportamento") está bastante aquém de sua potencialidade e das necessidades nacionais. Num mundo cada vez mais dinâmico, temos baixíssimo índice de inovações, registramos poucas patentes e dependemos muito de tecnologias importadas. No campo das ideias, também, seguimos nos preocupando com ideologias nascidas em outros países, resultantes de problemas que os afligem e que não necessariamente são os nossos.

Tal não ocorre apenas nesse segmento de conhecimentos, a Geopolítica em particular, mas em muitos outros. Essa é mais comumente definida como "a influência dos fatores e condições geográficas na identificação e na fixação dos objetivos do Estado, ou seja, na sua política".

Contudo, há luz no fim do túnel, pois avançamos nesses estudos, não há dúvida. Não tanto quanto seria ideal, mas pelo menos não estamos estagnados. E o processo continua, divulgando conhecimentos e se expandindo.

Aí, me permito incluir nesse contexto de deficiências acadêmicas outras ciências correlatas e que se encontram na mesma situação, como a Geografia, a História Militar e a Estratégia. Complementada por estudos sobre História, Ciência Polí-

tica, Relações Internacionais, Economia, Desenvolvimento, CT&I (Ciência, Tecnologia & Inovação), Defesa, Indústria de Defesa, Logística, Inteligência, Segurança Pública, Museologia, Arquivologia, Arqueologia, Biblioteconomia e Ciências Sociais. Não por acaso, são, todas, áreas de interesse do IGHMB.

9) Agradecendo a sua valiosa colaboração, gostaríamos de lhe pedir que deixasse uma mensagem aos nossos leitores, principalmente para os mais jovens, sobre a necessidade da constante busca pelo conhecimento.

Nenhum agrupamento humano atingiu ou atingirá grau elevado de desenvolvimento e, por consequência, de riqueza nacional e relevância no cenário mundial, sem possuir sentimento de patriotismo e sem vontade de "ser grande". Lembrando que o conceito de riqueza hoje não envolve mais somente coisas físicas (bens, serviços e finanças). Inclui, também, aspectos humanos (saúde, educação, valores, realização pessoal), sociais (segurança, convívio, bem-estar geral) e ambientais (ar puro, água limpa, saneamento). A distribuição justa dessa "nova riqueza" é tão ou mais importante do que sua geração. E os conflitos, frutos de choques de interesses, estarão sempre presentes. Fazem parte da condição humana.

O que cada país necessita, em âmbito interno, é tranquilidade e bem-estar geral, desenvolvimento e segurança. No âmbito externo, inserção internacional, respeito mútuo e harmonia entre as nações.

Portanto, é imprescindível o culto aos valores. Que compreendem os coletivos: a harmonia, a soberania, a liberdade, a fraternidade, o amor à pátria (Brasil), o respeito ao ambiente e a igualdade de oportunidades. E valores individuais: o cuidado com a *res publica* (a coisa pública, o Estado), o consumo consciente, a pureza de caráter, a responsabilidade, o desprendimento, a noção do dever, a determinação, a humildade, a disciplina, o altruísmo, a iniciativa, a coragem, a vontade e uma fé religiosa, qualquer que seja.

Há que serem prezadas as virtudes. Como palavras finais, deixo um trecho do Hino do Rio Grande do Sul (música de Joaquim José Mendanha e letra de Francisco Pinto da Fontoura):

> *"Mas não basta, pra ser livre, ser forte, aguerrido e bravo;*
>
> *Povo que não tem virtude, acaba por ser escravo."*

A reação alemã ao ataque japonês à Base Aeronaval de Pearl Harbor

Desembargador Reis Friede

Entre agosto e setembro de 1941, apesar de uma forte pressão alemã para o Japão se juntar à invasão soviética e atacar as forças de Josef Stalin a partir da Manchúria, os japoneses, ainda muito influenciados pela desastrosa derrota na batalha de Khalkhin Gol (que ocorreu entre maio e setembro de 1939, com os nipônicos sendo massacrados pelos blindados soviéticos), estavam decididos a incluir sua poderosa Marinha na equação da guerra (permitindo que, na soma das forças, seu desempenho combativo fosse fortemente ampliado), deixando a União Soviética de ser um alvo compensatório, passando as possessões coloniais dos países europeus (ocupados pela Alemanha) a ser militarmente mais vantajosas.

Nesse sentido, apesar dos desentendimentos entre o Exército (que desejava um total envolvimento das poderosas forças navais no conflito) e a Marinha imperiais, que quase conduziram a um enfrentamento entre os líderes de ambas instituições, o poder central nipônico acabou por decidir pela alteração dos alvos para o cumprimento de seus objetivos de obtenção de recursos naturais escassos, notadamente o petróleo.

As crescentes sanções econômicas, que se fizeram ainda mais severas no início de 1941, quando o Presidente Franklin D. Roosevelt proibiu a venda de petróleo para o Japão, cortando mais de 70% da fonte de petróleo ao Império Nipônico, tornaram ainda mais imperativa uma ofensiva japonesa.

Sem ter acesso a recursos naturais básicos, como minério de ferro e, principalmente, petróleo, em 1941, o Japão, para manter o

seu tremendo esforço de guerra na China, viu-se então obrigado a tomar esses recursos à força de colônias europeias espalhadas pelo Pacífico, como a Indonésia, a Malásia e as possessões francesas no Sudeste da Ásia (contando com o apoio alemão).

Os japoneses temiam, entretanto, que esses ataques contra aquelas ricas colônias pudessem atrair os Estados Unidos para a guerra e, com o objetivo de enfraquecer o poder naval norte-americano no Pacífico, entre setembro e outubro de 1941, foram traçados planos para um poderoso ataque aéreo contra Pearl Harbor, a principal base dos EUA naquele oceano. Se os japoneses conseguissem destruir a frota estadunidense do Pacífico, teriam um caminho aberto para negociações, que dariam tempo para consolidar as suas novas conquistas.

No dia 7 de dezembro de 1941, pouco antes das 8h da manhã daquele domingo, uma poderosa força composta por 353 aviões japoneses, lançados a partir de seis porta-aviões, iniciaram um ataque avassalador.

Alguns setores da Marinha dos EUA já estavam desconfiados de um ataque iminente, mas não sabiam quando e nem onde esse ataque ocorreria, razão de as defesas de Pearl Harbor não estarem em plena prontidão contra o ataque japonês, apanhando a todos de surpresa.

Em aproximadamente uma hora, todos os oito encouraçados que estavam na base foram danificados, com quatro afundando. Outros navios menores também seguiram o mesmo destino. Quase 200 aviões norte-americanos foram destruídos e 2.402 indivíduos foram mortos, com quase outros 1.200 ficando feridos.

Todavia, apesar de toda a devastação, os japoneses cometeram, na operação, dois erros graves: o primeiro, foi a não destruição dos três porta-aviões norte-americanos que se encontravam alocados à frota do Pacífico, e o segundo, a não destruição dos depósitos de combustível, da doca seca para reparações das belonaves, dos depósitos de munições e de muitas outras estruturas importantes que, se tivessem sido atacadas, teriam tirado a base de Pearl Harbor de operação por longos meses.

Apesar desses dois erros graves, que permitiram à Marinha dos EUA retomar as atividades em Pearl Harbor em poucos dias, o ata-

que foi considerado, naquela época, como uma grande vitória tática japonesa.

Naquele dia 7 de dezembro de 1941, os alemães estavam, exclusivamente, atentos aos acontecimentos na frente oriental, onde enfrentavam uma poderosa contraofensiva soviética perto de Moscou, auxiliada por soldados enviados da Sibéria, quando a espionagem russa demonstrou que os japoneses não mais se interessavam pela URSS, que acabou por empurrar as forças alemãs para longe da capital russa. Quando as notícias do ataque japonês começaram a chegar à Alemanha, Adolf Hitler foi apanhado completamente de surpresa, visto que restava claro, agora de forma muito mais evidente, que o Japão não auxiliaria a Alemanha na luta contra a URSS.

No final de novembro, cerca de duas semanas antes do ataque, Hiroshi Ōshima, o embaixador japonês na Alemanha, pediu ao ministro alemão dos negócios estrangeiros Joachim Von Ribbentrop que a Alemanha desse garantias de que iria para a guerra caso o Japão fosse atacado por outro país. Hitler garantiu pessoalmente que faria isso, chegando mesmo a colocar tudo por escrito em um acordo firmado no dia 4 de dezembro de 1941, apenas três dias antes do ataque japonês a Pearl Harbor. Tudo com o firme propósito de colocar os japoneses na campanha contra a URSS.

Isso mostra que a Alemanha sabia muito bem que a relação do Japão com os EUA estava se aproximando a um ponto de ruptura, mas confirma também que Hitler não fazia a menor ideia de que o país asiático tinha planos para atacar uma dezena de alvos no Pacífico e, principalmente, a base de Pearl Harbor, em dezembro.

De acordo com testemunhas da época, Hitler mostrou-se profundamente surpreso e, ao mesmo tempo, eufórico. Para alguns historiadores, essa euforia estava relacionada com a sua convicção de que os EUA não seriam capazes de lutar em duas frentes diferentes e que aquele ataque japonês obrigaria o país americano a desistir do apoio que dava ao Reino Unido e à URSS para se concentrar unicamente na guerra no Pacífico.

No dia 9 de dezembro, com a frente oriental se desmoronando, Hitler abandonou o seu quartel general na Prússia oriental e voltou para Berlim para se encontrar com Hermann Wilhelm Goring, afirmando, naquela reunião, que ele tinha a intenção de declarar guerra aos EUA no dia 10 ou, no mais tardar, no dia 11 de dezembro.

Esse anúncio levou Goring, Joseph Goebbels e o Ministro Ribbentrop a tentarem por todos os meios convencer Hitler a não avançar com essa declaração de guerra, com os três fazendo questão de mostrar a Hitler que o acordo firmado com o Japão (no dia 4 de dezembro) obrigava a Alemanha a ir para a guerra apenas se os japoneses fossem atacados. O Führer, todavia, ignorou os avisos e ordenou que fossem feitos todos os preparativos para o anúncio da declaração de guerra contra os EUA, no dia 11 de dezembro.

A Itália foi contactada, com Benito Mussolini aceitando declarar guerra contra os EUA no mesmo dia e na mesma hora em que a Alemanha o fizesse.

Assim, no dia 11 de dezembro, às 14h18min, Ribbentrop entregou a declaração de guerra a Lee Landmorris, o diplomata norte-americano de posto mais elevado em Berlim.

Às 15h em ponto, Hitler fez um discurso de quase uma hora e meia para os deputados do Reichstag no Crown Opera House. Mais da metade do discurso foi para listar os sucessos do Exército Alemão na França e na URSS, fazendo questão de não citar a contraofensiva soviética em Moscou, com a parte final sendo preenchida com um ataque feroz contra aquilo que chamava de uma conspiração anglo-saxônica, liderada por capitalistas judeus, cujo objetivo era destruir a Alemanha.

Naquele mesmo dia, a Hungria, a Romênia, a Bulgária, a Croácia e a Eslováquia, países aliados da Alemanha, também declararam guerra aos EUA, que, seguindo o princípio da reciprocidade, declararam guerra à Alemanha às 15h, horário local.

Em nenhum momento Hitler consultou os seus comandantes militares antes de decidir declarar guerra contra os EUA, limitando-se a conversas rápidas com Alfred Jodl e Wilhelm Keitel, dois oficiais conhecidos por nunca refutarem as suas decisões.

Os historiadores concordam que se Hitler tivesse consultado as suas forças armadas, que estavam sofrendo severos reveses por parte de Moscou por uma contraofensiva soviética de quase um milhão de soldados (vindos da Sibéria), muito provavelmente seria aconselhado a não expandir ainda mais a guerra, principalmente contra um adversário tão poderoso como os EUA.

Porém, Hitler tinha uma falsa (porém, muito enraizada) convicção de que a guerra iniciada pelo Japão iria drenar todos os recursos dos EUA em direção ao Pacífico, e que o Reino Unido, e principalmente a URSS, teriam, a partir daquela data, que lutar sozinhos e sem o gigantesco apoio material que estava sendo oferecido por Roosevelt, o que, se de fato ocorresse, poderia realmente mudar todo o cenário na frente oriental em favor dos alemães.

O fato de Hitler, mais uma vez, subestimar seus adversários foi crítico para a Alemanha, pois os EUA conseguiram combater em praticamente duas guerras distintas, enviando milhões de soldados, navios, blindados e aviões para lutarem contra os japoneses no Pacífico, ao mesmo tempo em que enviavam milhões de soldados, navios, aviões e blindados para a Europa e a URSS, para lutarem contra os alemães e os italianos.

A reação eufórica e autenticamente alucinante de Hitler ao ataque japonês a Pearl Harbor e a sua insistência em sempre subestimar os seus adversários levaram a Alemanha a declarar uma guerra que não era obrigada a lutar, contribuindo ativamente para sua derrota três anos e meio depois[1], haja vista o potencial industrial norte-americano, que, àquela altura, já era superior a praticamente a soma dos principais países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão).

Ademais, Hitler repetiu o mesmo erro alemão na Primeira Guerra Mundial (1914-18) quando permitiu, com o torpedeamento de navios estadunidenses, que a América ingressasse no conflito, desestabilizando, em favor dos Aliados, aquela contenda.

Mais uma vez foi Berlim que viabilizou, considerando a opinião pública norte-americana ser flagrantemente contrária ao ingresso na "guerra europeia", o desejo de Franklin Roosevelt (1933-45) de entrar, ainda que praticamente na metade do embate, na Segunda Guerra Mundial, principalmente contra a Alemanha.

---

1 Cf. Canal Hoje na Segunda Guerra Mundial, disponível em: https:www.youtube.com/watch?v=zsD2sbsezHE, acesso: 13 dez. 2021.

O autor é Professor Emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Professor Honoris Causa da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, (ECEMAR), Professor Emérito da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército (EsAO) e Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra (ESG).

Domingos Barros
A história, a memória e a luta, uma nova compilação

Cel Av Marco Aurélio de Mattos

A História e a Memória pretendem assinalar várias formas de lidar com o passado. Todas elas envolvem interesses, poder e exclusões. A política a ser realizada sobre os fatos pretéritos é encontrada no embate entre a pesquisa e a ideologia dominante. Nosso intuito, portanto, é o de expandir o conhecimento sobre a História Aeronáutica e suas implicações éticas e morais, de maneira justa e isenta.

O passado, envolto na escuridão do tempo, às vezes nos impede de ver claramente. Por isso, quando emerge dessa névoa o livro "Aeronáutica Brasileira", de Domingos Barros, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) vibra em uníssono com a nossa maravilhosa tradição aeronáutica pelas mãos do autor!

Os fatos do passado correm o risco do esquecimento. Realmente, em organizações muito dinâmicas, o incrível desenvolvimento das técnicas e as exigências cada vez mais prementes que recaem sobre seus integrantes, podem levar a uma diminuída atenção com a sua própria história. Essas constatações são exemplos que estão em todo o planeta.

Em atenção a esses acontecimentos, novas instituições surgiram em defesa do nosso passado. Entre elas, na Força Aérea Brasileira, temos o INCAER onde foi desenvolvida uma poderosa ferramenta em defesa do nosso patrimônio material e imaterial, o Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica

(SISCULT), que completa uma década de existência voltado para a perenização da nossa história. "O SISCULT é a cultura da Força Aérea imortalizada"[1]

Uma explicação necessária

A figura ímpar de Domingos Barros é relembrada em diversas publicações do INCAER. Se não fossem essas notas e os parágrafos nas revistas comemorativas da organização, nas assertivas do SISCULT e, por fim, no volume 1 da "História Geral da Aeronáutica Brasileira", o nome de Domingos seria completamente esquecido.

Hoje, seu nome é reconhecido por um pequeno número de integrantes do Instituto e dos seus leitores, mas ainda um conhecimento pouco desfocado da verdadeira saga que existiu na sua vida de constantes realizações.

Esta é a única imagem encontrada, até a presente data, do ilustre Domingos Barros

O Subdiretor de Cultura do INCAER, o Maj Brig Ar José Roberto Scheer, sabedor da existência de alguns raríssimos exemplares de uma obra intitulada **"Aeronáutica Brasileira"**, decidiu que fosse elaborado o presente artigo. O intuito é conceder notoriedade à vida de Domingos Barros, ilustre personagem, quase desconhecido, mas, sem dúvida, integrante do rol dos nossos vultos da História Aeronáutica.

1 Maj Brig Ar José Roberto Scheer, Subdiretor de Cultura do INCAER.

A pesquisa

Foi praticamente infrutífera a busca de informações copiosas sobre a sua vida nas diversas fontes de dados disponíveis na *internet* e nos órgãos públicos. No entanto, nos parece minimamente suficiente este livro guardado, como preciosidade, na biblioteca desse Instituto.

Exemplar esgotado de 1940, encontra-se em estado precário para o manuseio[2]

O livro foi publicado dois anos após o falecimento de Domingos, em 1940, pelos esforços do seu irmão, Alfredo de Souza Barros, junto ao Presidente da Comissão Diretora da então Biblioteca Militar, o Exmo. Sr Gen. Valentim Benício da Silva[3], que na apresentação do livro afirmou:

2 Atualmente foram localizados 11 exemplares pertencentes aos acervos das bibliotecas do INCAER, MUSAL e da UNIFA.

3 Aspirante a oficial de cavalaria em 1908. Chefe da Diretoria de Aviação do Exército em 1928, Chefe de Gabinete do Ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, fundou e organizou a Biblioteca do Exército, foi Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

> É um depoimento histórico de valor inestimável [...] As afirmações do autor são a verdade do tempo que ele viveu ao lado de Augusto Severo [...] É um trabalho precioso. Reúne e entrelaça em um mesmo volume os três grandes brasileiros – Bartolomeu de Gusmão, Santos Dumont e Augusto Severo. Reivindica, para o Brasil, as glórias que lhe são levianamente disputadas [...] assim, cabe-lhe o direito de um lugar na Biblioteca Militar, cuja coleção este volume vem a enriquecer, como uma luva lançada aos aviadores, até aqui dela ausentes e nela tão ansiosamente esperados.

Ainda foi possível localizar, na "Gazeta da Farmácia", de abril de 1941, uma extensa reportagem sobre a conferência realizada na Associação Brasileira de Farmacêutica, pelo Dr. Messias do Carmo: **"A obra póstuma do Farmacêutico Domingos Barros".**

A obra postuma do Farmacêutico Domingos Barros

Aeronautica Brasileira

KOLATOL PODEROSO FORTIFICANTE

Abril de 1941

A obra postuma do Farmacêutico Domingos Barros

GUARANESIA

"Gazeta da Farmácia", abril de 1941

A ideia

O mais antigo registro conhecido da ideia de criação de um instituto voltado para a preservação e para o estudo da História da Aeronáutica Brasileira consta do livro de Domingos Barros (1865-1938), publicado pela Biblioteca Militar, em 1940, intitulado "Aeronáutica Brasileira". Trata-se de um relato emocionante, que o leitor acompanhará com o mais vivo interesse, espero.

Domingos é o defensor dos nossos verdadeiros heróis – autores dessa grande epopeia – que ele retrata no seu livro, sem qualquer intenção exaltadora gratuita. Os simples relatos dos fatos realizados fazem sobressair a grandiosidade do desprendimento de Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo e Santos Dumont.

Esse é o mister da sua obra e da sua luta, até ao leito da morte: reivindicar para o Brasil as glórias que lhe são levianamente disputadas, apresentando sólidas razões, confrontados datas, exibindo e comentando documentos sobre os nossos feitos pioneiros mundiais na Aeronáutica.

A Biografia

Domingos Barros nasceu em Garanhuns-PE, filho do alagoano Domingos de Souza Barros e de D. Francisca Rosa dos Santos Barros, cearense. Era casado com Maria Leonor Maranhão de Barros, sobrinha de Augusto Severo e, em segundas núpcias, com Benedita Lins de Souza Barros. Cursou até o 4° ano de Medicina, mas não concluiu os estudos, porque o pai morreu, deixando família numerosa.

Mais tarde, formou-se em Farmácia, tendo aprofundado seus conhecimentos em Química. Conhecia o latim e falava francês, italiano, espanhol e inglês. Deixou trabalhos sobre a Primeira Guerra Mundial, destacando-se a "Batalha da Jutlândia".

Voluntário no Batalhão Acadêmico, onde, às ordens de Floriano Peixoto, serviu à defesa da República, exercendo funções de químico e perito físico para a defesa da ordem legal. Pelos bons serviços prestados como militar e por sua cooperação científica, recebeu do Marechal Floriano o título de Oficial Honorário do Exército, pela distinta bravura em defesa da República.

No final do ano de 1892, Domingos fundou uma fábrica de produtos químicos que produziu, pela primeira vez no Brasil, o iodo, o iodofórmio e o nitrato de prata, que logo em seguida substituiu parte das importações necessárias para a indústria fotográfica no Rio de Janeiro.

Passou a gerir um laboratório central, onde eram preparados produtos medicamentosos que atendiam a treze farmácias. Participou da montagem e da direção de uma usina de purificação e refinação de sal em alta escala, na cidade de Macau-RN, e dirigiu usinas de açúcar e de álcool.

Domingos Barros tinha o dom de avaliar equipamentos e propor melhorias no funcionamento e em projetar novos inventos.

Com a experiência adquirida, venceu uma concorrência para a prestação de serviços elétricos de bonde e iluminação, bem como a instalação de esgoto e melhoramentos do serviço de água, a curto prazo, na cidade de Natal-RN.

Estudou o emprego do acetileno e construiu um aparelho que aplicou, com vantagem, na iluminação da capital do Rio Grande do Norte. O químico atuou como engenheiro eletricista e sanitarista!

Fruto do seu grande cabedal de conhecimentos, ainda foi o pioneiro na construção dos primeiros prédios de concreto armado no Rio de Janeiro.

Seu profundo conhecimento de história da humanidade e das guerras, levou oficiais da Armada e do Exército, que o viram discorrer sobre esses assuntos, a considerá-lo um estrategista.

Por fim, era capaz de entreter uma plateia de modo divertido, discorrendo sobre diversos temas que dominava, tais como obras de Homero, Ésquilo, Virgílio, Camões e Shakespeare, bem como sobre Astronomia.

Nas palavras de Alfredo de Souza Barros, seu irmão, Domingos Barros possuía uma herança de seus pais, das eminentes qualidades de coração, de espírito e de caráter, um temperamento audacioso sempre movido por uma grande coragem e firmeza, o amor à verdade e à independência; o pendor pelos grandes empreendimentos, a facilidade no uso das palavras e a disposição para uma boa palestra, mesclando humorismo e graça natural, características herdadas de seus pais.

A campanha pela Cultura Aeronáutica, seu derradeiro combate

Domingos Barros, pelos idos de 1921, abordava a necessidade de se criar a Cultura e a História da Aeronáutica no Brasil.

Com o passar do tempo, anos depois do voo do 14-Bis, os aviões dos irmãos Wright ganhavam fama e, em 1908, chegaram à Europa, fazendo sucesso.

Os irmãos eram excelentes construtores, mas, inusitadamente pediam a primazia pelo voo original, depois da amplamente documentada performance de Bagatelle, em 1906, o que tornava a proposição completamente descabida.

Domingos de Barros, preocupado com um possível descaminho da história, iniciou uma campanha visando preservar os feitos aeronáuticos dos brasileiros.

Pregou a criação do Instituto Nacional de Aeronáutica com o objetivo de nacionalizar e oficializar as criações aeronáuticas brasileiras, tendo, entre outras funcionalidades, as de redigir e publicar uma revista periódica, com trabalhos originais e reproduções históricas relativas às atividades aeronáuticas brasileiras, coligir documentos, provas e ilustrações, referentes às nossas conquistas e organizar palestras simples e concisas, abordando diretamente os assuntos pertinentes de interesse aeronáutico.

Ainda preconizou a criação de um Museu de Aeronáutica no país. Aquelas ideias, hoje, são as mesmas, que se incorporaram à Inteligência da Aviação Brasileira. Esse é o legado que nos deixou um verdadeiro sábio.

O falecimento

Foi lutador incansável pela causa da aeronavegabilidade. Em 14 de fevereiro de 1938, com 73 anos de idade, a morte o surpreendeu, sem ver publicado o seu livro.

Foi uma grande perda para o país, que sofreu desfalcado do número de seus valores reais. Interrompeu-se a elaboração da importante obra sobre Aeronáutica, porém, nem tudo ficou perdido nessa catástrofe. Desaparecido, pela irrevogabilidade que caracteriza a morte, ficou-nos, o testemunho perene da sua participação pioneira na criação da mentalidade aeronáutica brasileira.

Em carta escrita para um amigo, ele revelou o seu apego ao desiderato dedicado em vida:

> Encontro-me na situação de um condenado que espera execução e que acabou perdendo a esperança de evitá-la. Os acessos de angina têm-se multiplicado ultimamente, tornando-se cada vez mais prolongados e angustiosos, parecendo-me que, com pouco mais, não resistirei e sucumbirei, como Carlos Chagas e Miguel Couto, colhidos em plena eficiência, sem que lhes fosse dado providenciar contra a fatalidade que os arrebatou.
>
> Todavia, só me sinto doente durante os acessos; não tenho dúvida que um deles me levará. Fora dessas crises, não me sinto diminuído, nem de atividade mental, nem de vigor físico geral, tendo toda aptidão para o trabalho e toda satisfação em meditar e produzir. O acesso – dizem os médicos – não é essencial, mas acidental. Não significa uma agravação do mal orgânico, mas resulta sempre, ou de um esforço exagerado, ou de uma emoção violenta, ou de uma contrariedade, provinda da ambiência.
>
> Minha aflição é tanto maior, quanto sinto que necessito viver, que tenho algo de importante a fazer para dar uma finalidade útil à minha já longa existência.

Das palavras do seu irmão, Alfredo de Souza Barros, podemos ter um vislumbre da sua personalidade marcante, legado de sua família.

> Quem o conheceu há de recordar-se sempre de seu espírito, de sua cultura variada, de sua prodigiosa memória e daquela verve natural e espontânea, que poderia manter em alegria em um gargalhar contínuo, por uma noite a fio, uma numerosa assistência.
>
> Mesmo e seus derradeiros dias, quando já alquebrado e abraços com imensas dificuldades pecuniárias, não perdeu essa grande alegria de viver, o que é um bem para os que virem lutando e um sedativo e estímulo para os que tem temperamento reservado e triste. Essa é uma das múltiplas formas de vivermos para outrem– a função primordial do homem perante a Sociedade, conforme o altruístico do imortal Augusto Comte.

Alfredo de Souza Barros, irmão de Domingos, levou o original à Biblioteca Militar, e hoje, graças ao patriotismo de homens como o General Valentim Benício, a bibliografia aeronáutica brasileira conta com mais um importante volume: **"Aeronáutica Brasileira"**, focalizando os inventos e os vultos de Bartolomeu Lourenço de Gusmão, Santos Dumont e Augusto Severo.

Compreender a magnitude dessa obra, sua utilidade, como defesa definitiva da participação valiosa de três eminentes brasileiros, quanto à originalidade e ao pioneirismo que revestem os seus inventos, tornando-os precursores máximos dignos do desenvolvimento aeroespacial, é parte da missão do INCAER.

O autor é Coronel Aviador, Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador na Turma de 1973, da Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga-SP.

Foi Instrutor de Voo no Centro de Aplicações Táticas e Recompletamento de Equipagens (CATRE), em Parnamirim-RN, Assistente do Diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC), Chefe o Serviço Regional de Aviação Civil em São Paulo-SP (SERAC-4), Vice-Diretor e Chefe da Divisão Técnica do Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa (PAMA LS)-MG e Assessor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

É Piloto de Ataque, de Transporte de Tropas e Inspetor de Aviação Civil.

Possui 4.300 horas de voo, em 9 tipos de aeronaves.

Gilberto Barata
Um herói português que salvou brasileiros

Cel Av Ubiratan Dias José

Gilberto Duarte Barata nasceu a 3 de maio de 1941, no bairro lisboeta de Sapadores. Aos 17 anos ingressou na Força Aérea Portuguesa como voluntário especialista, dando início a uma brilhante carreira militar, que muito cedo o alçaria ao *status* de herói consagrado por Brasil e Portugal.

Tudo aconteceu no dia 11 de dezembro de 1960. Nessa data, o cabo Gilberto Barata, então com 19 anos, protagonizou um ato de heroísmo, ao salvar homens e carga de uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB), acidentada no Aeroporto Militar da Portela, em Lisboa, que o tornou o primeiro graduado português a ser agraciado com a Ordem do Mérito Aeronáutico da Força Aérea Brasileira, no grau de Cavaleiro.

A história trata de uma viagem iniciada na Itália, de onde vinham três aviões da FAB transportando urnas com restos mortais de soldados brasileiros que lutaram pela Pátria, com previsão de escala técnica em Portugal. As urnas seguiam do cemitério de Pistoia para o Brasil, onde eram aguardadas para o honroso cerimonial.

A primeira aeronave a aterrar, tocou o solo antes da cabeceira da pista 18, do Aeroporto de Portela. O trem de aterragem dianteiro e a asa direita partiram-se e o avião C-54 Skymaster matrícula FAB 2401 começou a incendiar-se.

O fogo espalhou-se rapidamente. A pronta, corajosa e eficaz ação do então cabo Barata, acompanhado de um outro militar, agindo intuitivamente, fizeram com que fossem os primeiros a entrar na aeronave em chamas.

Arrojadamente, iniciaram o salvamento dos 12 membros da tripulação e de um passageiro - um "Pracinha" (soldado brasileiro) que havia perdido as pernas em decorrência de ferimentos sofridos durante o ataque ao Monte Cassino, em 1944.

Apenas três passageiros, entre eles, um general do Exército Brasileiro, conseguiram abandonar a aeronave pela porta, sem ferimentos. O navegador conseguiu sair por uma escotilha superior envidraçada, utilizada normalmente para navegação astronômica. Somente a parte frontal do avião ardeu em chamas, ficando o compartimento de carga, onde seguiam parte das urnas, praticamente intacto.

Com a quebra do trem de pouso, a porta da aeronave ficou rente ao solo, o que facilitou o acesso dos intrépidos militares nas ações de salvamento, enquanto os bombeiros iniciavam o combate ao incêndio.

Em 35 minutos, pessoas e urnas estavam a salvo e o cabo Barata e seu companheiro, o também cabo Sérgio Vieira Gomes, ilesos.

Autoridades portuguesas que aguardavam a chegada das aeronaves para prestarem homenagens e honras militares aos combatentes brasileiros caídos na Itália, também auxiliaram no resgate e na evacuação das vítimas e cargas.

As urnas chamuscadas foram reconstruídas pela Força Aérea Portuguesa, na Base Aérea Nº 1. Uma das urnas – a de um soldado desconhecido – seguiu no dia seguinte para o Mosteiro dos Jerônimos, onde foram prestadas todas as honras militares por parte das autoridades portuguesas.

Os militares que não conseguiram sair ilesos do acidente tiveram que permanecer em Lisboa, no Hospital Militar da Estrela, onde alguns permaneceram por até seis meses em tratamento.

O ato de coragem e abnegação do cabo Gilberto Barata, foi imediatamente reconhecido no Brasil e em Portugal. Dois anos mais tarde, foi galardoado com pompa e circunstância no Brasil, com a Ordem do Mérito Aeronáutico, no Grau de Cavaleiro, e em Portugal, com a Medalha de Valor Militar, por "atos heroicos, abnegação e valentia extraordinários", a mais alta condecoração castrense portuguesa.

Posteriormente, voltaria a ser agraciado no Brasil com a Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul, Grau Cavaleiro (governo brasileiro);

Ordem do Mérito da Defesa, Grau Cavaleiro (Ministério da Defesa); Ordem do Mérito Militar (Exército Brasileiro); Ordem do Mérito Aeronáutico, Grau Comendador (Força Aérea Brasileira); Medalha do Mérito Tamandaré (Marinha do Brasil); Medalha do Pacificador (Exército Brasileiro); Medalha do Mérito Santos Dumont (Força Aérea Brasileira); Medalha Bartolomeu de Gusmão (Força Aérea Brasileira); Medalha Amigo da Marinha (Marinha do Brasil); Medalha Marechal Mascarenhas de Moraes (Associação Nacional dos Veteranos da FEB) e o Diploma de Jambock Honorário (Força Aérea Brasileira).

Experiência limite como essa vivenciada pelo cabo Barata, em que o amor ao próximo e o desprendimento vão além das obrigações rotineiras, resulta na formação de vínculos e laços de camaradagem que transformam os verdadeiros soldados em "irmãos de armas".

A Força Aérea Brasileira também guarda uma dívida eterna com a sua congênere portuguesa, que não mediu esforços no processo de restauração das urnas danificadas e na cessão de um avião para transportá-las até a Ilha do Sal, onde uma outra aeronave C-54 da FAB aguardava para o restante do translado.

Dessa forma, a cerimônia de recebimento das urnas e o desfile até o Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial, com a presença do Sr. Presidente da República, não sofreu qualquer atraso, contribuindo para que os restos mortais dos nossos inolvidáveis heróis de guerra, pudessem finalmente repousar em paz em sua terra natal.

Gilberto Barata reformou-se em 2002, como Sargento-mor. Hoje, aos 81 anos e totalmente lúcido, recorda com muita emoção esse fato marcante de sua vida, que o elevou à condição de graduado mais condecorado do mundo.

Como Adido Aeronáutico em Portugal, nos idos de 2000 e 2001, tive a honra e o privilégio de conhecê-lo e desfrutar da sua amizade e hospitalidade.

O Sargento nunca abandonou a sua casa da Azambuja ou a quinta em Alenquer, onde ainda hoje faz criação de coelhos, tem uma horta e "uns cães para se entreter".

A coleção de selos é o seu *hobby* predileto. Os quase dois milhões e meio de exemplares "não têm preço". Uma garrafeira com o seu próprio vinho, "um vinho puxado, para homens", são outras das "meninas dos olhos" do militar.

Num dossiê organizado, guarda as nomeações para as condecorações, os recortes de jornais e os documentos que testemunham suas façanhas.

Sargento Barata, a sua coragem e o seu destemor foram cruciais para o repatriamento e a posterior homenagem aos heróis brasileiros tombados durante a Segunda Guerra Mundial.

Sua bravura ficará para sempre eternizada nos anais da Força Aérea Brasileira. O Brasil jamais esquecerá o seu heroísmo!

OBSERVAÇÃO

- Todas as imagens foram cedidas ao autor pelo próprio protagonista do acontecimento.

O autor é Coronel Aviador, Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador na Turma de 1973, da Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga-SP.

Na AFA, foi instrutor de voo e Comandante das Esquadrilhas Áquila e Sirius.

Comandou o 2º/1º GTT e o 7º ETA.

Instrutor da ECEMAR, GSB da Base Aérea de Santa Cruz e Chefe do Estado-Maior do II COMAR.

Exerceu o cargo de Adido do Exército e Aeronáutico (ADIEXAER), junto à Embaixada do Brasil em Portugal.

É piloto de Ataque, de Transporte de Tropas e de Reabastecimento em Voo.

Possui 4.500 horas de voo, em 10 tipos de aeronaves.

Henri Delaunay
O aviador que suportou fogo a bordo em tempo de paz e na guerra[1]

Teomar Benito Ceretta

Henri Delaunay foi um piloto militar da arma da aviação francesa, com participação na Guerra do Rife, em Marrocos, entre 1925 e 1926, onde voou a aeronave Breguet-14. Posteriormente, faria parte de um seleto grupo de aviadores no correio aéreo francês. Ingressou no quadro de pilotos da Latécoère em 1º de maio de 1927. Depois de acumular uma sólida experiência entre Casablanca e Dacar, na rota da África, foi transferido para a América do Sul, tornando-se protagonista de um importante episódio da história da aviação comercial.

No ano de 1927, Pierre-Georges Latécoère chegou à América do Sul para estabelecer o prolongamento das Linhas Aéreas Latécoère, sua empresa aeropostal, com o propósito de transportar malas postais da Europa ao Novo Mundo. Mas, as negociações intransigentes com o governo brasileiro, que dificultaram sobremaneira seus negócios no território nacional, fizeram com que o empresário francês abandonasse suas intenções.

Neste meio tempo, outro empresário francês, Marcel Bouilloux-Lafont, que liderava grandes investimentos na América do Sul, adquiriu as Linhas Aéreas Latécoère. No dia 20 de setembro de 1927, a Latécoère deixou de existir e Bouilloux-Lafont a rebatizou com a

1 A presente matéria é resultado de uma reedição do subcapítulo "Um aviador em chamas",do livro do próprio autor, "Nas Asas da Linha do Tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale",Florianópolis, 2ª edição, 2019.

nova denominação: Compagnie Générale Aéropostale, a qual passaria a ser conhecida, doravante, de modo simplificado como Aéropostale.

A Aéropostale passou a operar voos postais na América do Sul, quando, no dia 1º de março de 1928, a linha Toulouse-Buenos Aires foi inaugurada, tendo como ponto de partida a cidade de Buenos Aires com destino ao Rio de Janeiro. O emblemático aviador Jean Mermoz comandou esse voo com um avião Laté-26 até a capital brasileira.

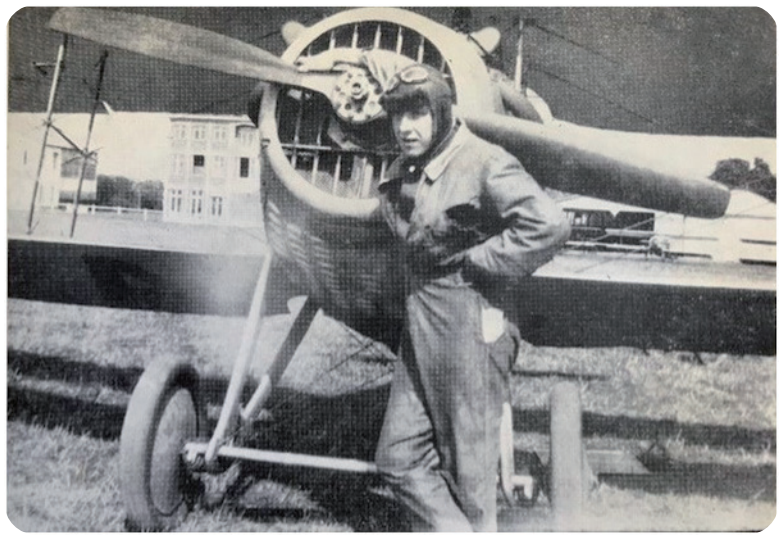
Do Rio de Janeiro para o norte, outro aviador se encarregou de levar as malas postais até a cidade de Natal, onde foram embarcadas em um navio da empresa para cruzar o Oceano Atlântico até Dacar, no Senegal. Dessa cidade, a carga postal era transportada novamente por avião até Toulouse, na França. Segundo previsões otimistas, uma correspondência poderia chegar aos seus destinatários na Europa, ou na América do Sul, em oito dias.

Ao dinâmico aviador Jean Mermoz, na época, à frente da chefia dos pilotos, coube a implantação do voo noturno pela Aéropostale na América do Sul. Enérgicas manifestações contrárias aconteceram por parte de seus colegas, que desaprovavam a sua ideia "maluca". Para Mermoz, voar à noite era uma forma de compensar a baixa velocidade dos aviões. Isso permitiria que uma ligação entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires se fizesse em um dia. Ou seja, um jornal poderia ser enviado de Buenos Aires ao Rio, ou vice-versa, para ser lido no mesmo dia. Enfim, depois de uma acalorada discussão entre diretores e pilotos, o voo noturno se tornou prática regular na malha aérea da Aéropostale.

Para medir essa ousadia, há de se considerar que ainda não havia equipamento de rádio-navegação a bordo dos aviões, e nenhuma indicação em rota que permitisse uma orientação segura aos pilotos, a não ser a linha de praia ao longo da costa brasileira. Nem mesmo os aeródromos estavam balizados com iluminação para pousos noturnos. As primeiras experiências eram rudimentares, fazendo-se o balizamento das pistas com três tochas à base de óleo combustível.

O início do voo noturno em terras brasileiras, uma prática em adaptação por sua rusticidade, seguida de alguns acidentes, logo deixava claro que providências de segurança mais sérias teriam que ser adotadas. Um acidente de grande repercussão, próximo da ilha de Florianópolis, tornou-se célebre nas páginas da história da Aéropostale,

em nossas rotas. Vejamos como o aviador francês Henri Delaunay suportou fogo a bordo de um Laté-26.



O aluno Henri Delaunay em frente a um Spad VII – 1923

Quando Delaunay chegou ao Brasil, a prática do voo noturno se encontrava em sua fase experimental. Enfim, após assegurar com Mermoz o correio Rio-Buenos Aires durante dois meses, ele foi escalado para levar uma carga postal com um Laté-26, em um voo noturno, com partida à meia-noite, do Campo dos Afonsos, com destino à capital da Argentina.

A primeira etapa, entre Rio e Santos, preocupava-o sobremaneira. Era um trajeto completamente despovoado, sem referências de luzes à noite, com encostas acidentadas que caíam junto ao mar, onde rochedos, cujas pontas se escondiam na base das nuvens durante o mau tempo, não apresentavam sequer um pequeno espaço para um pouso de emergência. Ele confessou que as primeiras três horas de voo para atingir Santos foram as mais angustiantes. As nuvens baixas que escondiam as montanhas e se estendiam sobre o mar comprometiam a navegação visual. Esse era o cenário que Delaunay temia no batismo do seu voo noturno, nos céus do Brasil.

Além de todos os fatores técnicos relacionados com a navegação, Delaunay iria inaugurar uma improvisação mecânica de reabastecimento em pleno voo. Para encurtar ainda mais o tempo de voo entre a capital brasileira e Buenos Aires, eles deixariam de pousar à noite em Santos, pela complexidade da operação que ainda estava sendo testada.

Sendo assim, a primeira escala, depois do Rio de Janeiro, se daria em Florianópolis, ao raiar do dia. Para que o Laté-26 vencesse essa etapa em voo direto, havia a necessidade de aumentar a autonomia do avião. Nesse caso, eles improvisaram uma técnica rudimentar, na qual os mecânicos instalaram uma bomba manual para recalcar o combustível estocado a bordo do avião, até os tanques principais.

Como Delaunay não teve tempo para testar a operação durante o dia, tentaria ensaiar a operação durante a primeira hora de voo, em plena noite. Se a operação tivesse êxito, o voo continuaria com destino a Florianópolis. Se a invenção falhasse, ele teria tempo para retornar ao ponto de partida, no Campo dos Afonsos.

Na madrugada do dia 07 de maio de 1928, Delaunay decolou com carga plena, com ameaça de chuva, tendo a bordo, além de seu mecânico, dois jornalistas brasileiros, duzentos quilos de malas postais e uma vintena de latas contendo o combustível. A presença de vapor do combustível acondicionado no interior do avião por si só poderia se transformar numa bomba explosiva ao menor sinal de uma fagulha.

Enfim, Delaunay decolou e descreveu algumas órbitas sobre a cidade do Rio de Janeiro para ganhar altura. Ao perceber o desenho tortuoso da orla, que deveria acompanhar até a capital catarinense, encarou a aventura.

Voando no breu da noite, o aviador não visualizava estrelas acima de sua cabeça e nem luzes na superfície que lhe permitissem indicar sua posição. Delaunay elevou-se até a base das nuvens e, corajosamente, orientou o nariz do avião para seguir a linha do litoral. Como naqueles anos os instrumentos no painel de voo careciam de iluminação, ele conferia as indicações do seu rumo iluminando a bússola magnética com uma lâmpada de bolso fornecida por Marceau, seu mecânico.

A navegação em meio à chuva, que lhe afetava a visibilidade, foi um grande problema. Delaunay teve que retirar os óculos de voo para visualizar melhor a linha do horizonte ofuscada pela chuva. Com o para-brisa embaçado pela chuva diluviana, o aviador era forçado a inclinar a cabeça para fora da nacele. Esse movimento repetitivo acabou por afetar seus rins. Em alguns momentos, sem saber a exata posição da aeronave em relação à linha do horizonte, ele percebia que o avião perdia ou ganhava altura pela vibração do motor.

Marceau fez o primeiro bombeamento de combustível com sucesso, depois de esvaziar uma lata de gasolina. Aprovado o teste, Delaunay manteve-se firme no rumo de Florianópolis.

Como num passe de mágica, repentinamente o avião entrou por um corredor de nuvens. Ao sair, deparou-se, para sua surpresa, com uma zona de calmaria sob um luar maravilhoso, passando a navegar sob um céu fortemente estrelado.

Cada etapa vencida era, para ele, como uma partida ganha provisoriamente. Quando Delaunay sentia um forte odor de combustível, sabia que seu mecânico estava bombeando mais um recipiente de gasolina para o tanque superior. Ao longe, avistou o clarão de um farol que anunciava a costa. Esse primeiro sinal de existência humana, depois de voar meio às cegas, confortou-o.

Do Rio de Janeiro até Santos, ao voar sob tensão nervosa, durante intermináveis quatro horas de voo, sem ver o brilho de uma luz em solo, Delaunay distinguiu a praia retilínea, cuja claridade lunar permitia-lhe uma navegação visual com céu limpo até a capital catarinense.

Em torno das seis horas da manhã, aguardava o dia, pois o tempo estava bom e, em poucas horas, chegaria ao seu destino. Ele voava a mil metros de altitude, mantendo, à direita, a faixa de areia fosforescente e, à sua esquerda, a projeção da aurora que se manifestava gradualmente.

Depois de Santos, o voo prosseguiu sob uma límpida claridade lunar, cujo brilho iluminava o painel do avião, o que lhe permitia conferir os instrumentos de bordo e, sem ter muito o que fazer, acompanhava com tranquilidade o ronco harmônico do motor.

No entanto, uma coisa passou a incomodá-lo: o instrumento do óleo do motor indicava pressão baixa, embora o Laté, que funcionava bem, ainda não o preocupasse. Sua maior atenção estava voltada para o forte odor de combustível que tomava conta do interior do avião durante a operação de recalque. Esse mecanismo seria abandonado em Florianópolis, quando o voo passaria a ser diurno, com pousos em Porto Alegre, Pelotas, Montevidéu e, por fim, Buenos Aires.

O dia clareou, e a beleza dos lugares chamou a atenção do aviador. Ele necessitava de meia hora de voo para chegar a Florianópolis. Não muito distante da ilha catarinense, começou a baixar a altura do voo, à medida que se aproximava da costa, e estabilizou o avião em quinhentos metros sobre o mar. A persistente queda da pressão do óleo do motor não o enganava. Nesse momento, a surpresa de uma pane fazia parte de sua desconfiança, e isso não tinha momento e nem lugar para acontecer. Precavido, passou a navegar próximo à linha da praia no continente.

Depois de ter voado pela madrugada, enquanto seus pensamentos estavam voltados para o pouso que se aproximava, um súbito movimento áspero do motor fê-lo tremer. Tudo estava perdido. O motor travou repentinamente e a hélice parou num estalo. No momento em que Delaunay desligava a ignição, uma forte explosão arrebentou o capô do motor, seguida de um incêndio, cujas labaredas lambiam a fuselagem lateral direita do avião, até seu posto de pilotagem. Ele tentou desvencilhar-se das chamas com uma glissada[2] à esquerda, levando o avião, literalmente, a escorregar no ar. Mas, a manobra não evitou que o fogo atingisse o posto de pilotagem, e seus pés sofreram as primeiras queimaduras.

Delaunay lutava em meio às chamas que lhe queimavam os tornozelos e os dedos para evitar que o avião entrasse em parafuso[3]. Assustado, em vão, tentou pegar o extintor de incêndio, que por infelicidade não encontrou em meio aos jatos ardentes de fumaça.O incêndio tomou grandes proporções e Delaunay sentiu as unhas de suas mãos se contraírem. Desesperado, lutava instintivamente para segurar o avião em voo planado, enquanto tentava, simultaneamente, fechar o registro do combustível que se encontrava acima de sua cabeça.

O caos se estabeleceu quando a parede de fogo, que separava o piloto do motor, caiu sobre suas pernas e as chamas lhe atingiram em cheio. Apavorado, para se livrar do fogo, Delaunay recolheu os pés, que ardiam pelas queimaduras, sobre o assento.

---

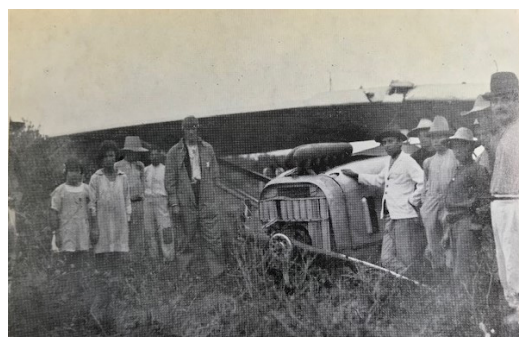
2 Manobra que permite ao aviador executar um aumento acentuado na razão de descida de uma aeronave, sem aumentar a velocidade, para corrigir uma aproximação muito alta numa curta distância antes da aterrissagem.

3 Manobra vertical a qual o avião gira como se fosse um parafuso sendo apertado.

Acocorado nessa posição, não tendo muito o que fazer, instintivamente puxou o manche e o avião subiu. Com a consequente perda de velocidade, o fogo diminuiu de intensidade por alguns segundos. Nessa manobra involuntária, o Laté baixou o nariz e, no mergulho, o fogo reapareceu com força na nacele.

Delaunay renunciou levar seus pés aos pedais e entrou em pânico. Sem saber como, subitamente, viu-se fora do avião com um pé apoiado no estribo, enquanto a outra perna flutuava no ar com a força do vento. Nessa posição, heroicamente continuou agarrado ao manche, o que fez o avião girar uma curva em descida à esquerda, evitando desse modo que o fogo penetrasse em seu posto de pilotagem.

Foi nesse momento que o mecânico fechou o registro da linha de alimentação do combustível. Essa ação evitou que o fogo atingisse, não somente o tanque de combustível superior, mas o estoque de latas de gasolina acondicionadas no fundo da fuselagem.



O Laté-26 de Henri Delaunay após o seu acidente na Praia da Armação, próxima a Florianópolis

Dramaticamente, o Laté aproximava-se do solo, e diante da ameaça de atingir o topo das elevações do terreno, o assustado Delaunay precipitou-se para dentro do avião para assumir o controle dos comandos, felizmente, com as labaredas amortecidas. Embora o para-brisa se encontrasse escurecido pela fumaça, ao ver sombras de folhagens próximas das laterais do avião, o piloto puxou violentamente o manche, fazendo o avião subir rapidamente.

Ao perceber uma das pernas do seu macacão[4] em chamas, ele contorceu-se desesperadamente, enquanto as labaredas novamente tomavam conta da nacele. Mesmo que seus pés estivessem doloridos pelas queimaduras, conseguiu levar o avião sobre o topo da mata. Felizmente, Delaunay desviou-se frontalmente de uma árvore e, com

4 Uniforme de voo, também conhecido como macacão de voo.

os antebraços, puxou o manche, sendo recebido por um "trovão" de galhos que se quebravam, enquanto pedaços do avião voavam em meio ao matagal.

No impacto, ele foi jogado para fora do seu posto de pilotagem, sofrendo violentas pancadas por todo o corpo. Tomado pelo pânico e por um medo irracional, saiu em disparada, temendo que o fogo o atingisse novamente.

Aos gritos, Delaunay foi localizado pelos seus acompanhantes que, apesar do susto, apresentavam ferimentos menores. Socorrido por seu mecânico, abatido pelas queimaduras e ferimentos, ele desmaiou.

Acomodado entre malas postais, ele e seus passageiros foram transportados por um barco pesqueiro da Praia da Armação da Piedade, local do acidente, até a ilha de Florianópolis. Levaram-no para o Hospital de Caridade, onde foi atendido, conforme seus depoimentos, por um dos melhores cirurgiões alemães que existiam no Brasil.

Delaunay suportou a convalescença com estoicismo e passou por diversas cirurgias para a reconstituição de pele. Depois de seis meses de recuperação na França, retornou ao seu ofício[5].

Em março de 1931, com o encerramento da Aéropostale na América do Sul, Delaunay retornou à França. Com o surgimento da companhia Air France, em agosto de 1933, fez parte da nova empresa na qual fez carreira. Nela, teve o privilégio de voar todos os modelos de aeronaves. E, novamente, ele voaria para inúmeros destinos onde, com nostalgia, recordaria de muitos deles, como na África e na América do Sul.

No ano de 1939, a Alemanha desencadeou a Segunda Guerra Mundial e a aviação civil sofreu com suas consequências. Assim como inúmeros colegas que se apresentaram para o combate, Delaunay alcançou a Inglaterra, onde foi admitido como piloto nas Forças Aéreas Francesas Livres, para integrar um esquadrão de bombardeiros Halifax. O aviador que suportou fogo a bordo de um monomotor em tempos de paz, agora, nos comandos de um pesado bombardeiro, iria enfrentar o fogo nos céus europeus na guerra.

---

5 Essa narrativa foi retirada do livro de memórias de Henri Delaunay, Araignée du Soir, capítulo IX.

Bombardeiro Halifax

Henri Delaunay cumpriu 31missões de bombardeios sobre o território da Alemanha nazista. Em sua última missão, ele a descreveu no capítulo "Dans Le Stream", em seu livro "Araignée Du Soir", onde narra com detalhes os preparativos e a emoção de participar de um raide noturno sobre a Alemanha, com uma formação de 500 bombardeiros Halifax.

Quinhentas máquinas carregadas com bombas voaram em uma única formação com o objetivo de atacar o centro industrial de Stuttgart, em especial as fábricas onde se produziam as bombas V1. Esta missão, que teve origem no interior do condado de Yorkshire, ao norte da Inglaterra, iniciou-se num final de tarde, encerrando-se no amanhecer do outro dia. O ataque destruidor em solo inimigo comprometeu uma triste contabilidade para a grande formação dos Halifax, em que uma centena de tripulantes e 24 aviões deixaram de retornar.

Henri Delaunay, à direita, se prepara para sua última missão de guerra. À esquerda, Ulmer, seu lançador de bombas

Essa foi sua última missão de guerra, a mais chocante, pois, de sua janela, assistiu à matança na noite que se transformou num inferno de fogo. Vista lá do alto, a superfície era devastada pelo incêndio arrasador causado por milhares de bombas lançadas dos ventres daquela "matilha" de bombardeiros.

Depois de cumprir 31 missões no maior conflito mundial, comandando o mais vulnerável avião de guerra, Delaunay descreveu assim o fim da sua última missão, e da guerra, para ele:

> O amanhecer me atingiu como um fenômeno maravilhoso, ao qual eu teria assistido pela última vez. Nós estávamos no través de Birmingham e se preparava a manhã, a mais radiosa dentre as quais vivi na Inglaterra. Eu estava aliviado por estar vivo, mas ao mesmo tempo incomodado ao pensar a pouca chance que me restava de morrer em meu leito, depois de cumprir uma trintena de operações deste gênero sobre a Alemanha. Eu estava aliviado e transbordando de desejo de encontrar uma vida embelezada de novos aspectos. Eu estava com pressa de comer um ovo, de escutar um canto de pássaro, de abraçar Betsy, de fumar um cachimbo, de simplesmente caminhar sobre a relva. Com a impaciência de uma criança que se dirige a um parque de diversões, eu aguardava a Terra.

Henri Delaunay, à esquerda, e seu colega Jean Dabry à direita, ladeados pela Mme. Mermoz, mãe de Jean Mermoz. Rio de Janeiro, 1950

A guerra havia acabado para Delaunay, mas não a aviação. Do Breguet-14 ao Boeing 707, ele voou praticamente todos os modelos de aviões da frota da Air France. Em 1951, ele seria designado para a base da Air France em Tananarive, atual Antananarivo, na ilha de Madagascar, onde permaneceu até 1958, quando encerrou sua atividade.

Ao completar 35 anos de carreira como aviador, iniciada em 1923, pode-se afirmar que Henri Delaunay vivenciou os dois períodos mais apaixonantes da história da aviação comercial: a fase heroica ou da aventura, e, por último, a fase romântica.

FONTES

Bibliografia: Delaunay, H. Araignée du Soir.

O autor foi Piloto Comercial por 37 anos, sendo 33 deles como Piloto Agrícola. Possui 11.559 horas de voo e tem registrado 37.000 pousos.

Possui o bacharelato em Geografia com título de Geógrafo, tendo lecionado para curso superior por cinco anos.

É escritor e membro correspondente no Brasil de Institutos de Aviação no Chile e na Argentina.

É membro correspondente voluntário do INCAER e Membro Correspondente da Academia Centro Serra de Sobradinho, no Rio Grande do Sul.

Primeiro resgate em navio com o uso de óculos de visão noturna

Cap Av João Paulo Jacinto de Lemos Silva

Devido a um programa de treinamento de elevado padrão, qualquer uma das unidades de helicópteros da Força Aérea Brasileira (FAB) está habilitada a realizar resgates, em terra ou no mar, empregando meios aéreos e pessoal técnico próprios. Desse modo, além do 2º/10º GAV, que é a unidade de Busca e Salvamento (SAR[1]) por excelência, a FAB possui diversas unidades aéreas para missões SAR em todo o território sob a sua responsabilidade, empregando helicópteros modernos e pessoal altamente treinado.

No sul do país, na área sob a jurisdição do Quinto Comando Aéreo Regional (COMAR V), a unidade encarregada pelo atendimento SAR é o 5º/8º GAV (Esquadrão Pantera), sediado na Base Aérea de Santa Maria (BASM)-RS e atualmente equipado com os modernos helicópteros Sikorsky H-60L Black Hawk.

No dia 15 de dezembro de 2016, a tripulação do H-60L do Esquadrão Pantera, composta pelos: 1º Ten Av Jacinto (Comandante da Aeronave), 1º Ten Av Lourenço (Piloto Operacional), 1º Sgt BMA Luna (Mecânico de Voo), 2º Sgt BMA Fabiano (Operador de Equipamentos Especiais), 2º Ten SAD Hoffman (Homem SAR[2]), e 2º Ten Maki (Homem SAR), realizou a primeira missão de resgate

1 SAR é a sigla que significa Search and Rescue.

2 Homem SAR: militar treinado nas técnicas de resgate no mar, em embarcações ou na terra, também conhecidos entre os seus pares como "resgateiros". Normalmente uma aeronave de resgate transporta dois homens SAR (SAR 1 e 2), mas nada impede que opere com apenas um.

em convés[3], com o emprego dos óculos de visão noturna (NVG[4]) na Força Aérea Brasileira.

Relato do Ten Lourenço:

"Ao término do dia, após regressar de uma missão em apoio ao órgão de defesa civil do Estado do Rio Grande do Sul, em decorrência das enchentes na fronteira oeste do Estado, a tripulação de alerta[5] foi acionada para resgatar um enfermo no navio petroleiro grego 'Astro Perseus' que se encontrava a 130 milhas (240 km) da costa brasileira.

Com a confirmação do acionamento e a preparação da aeronave finalizada, decolamos da BASM, às 17h45min, com destino ao aeródromo de Pelotas-RS (SBPK), onde pousamos às 19h, para reabastecer, receber atualizações das condições do enfermo e da posição do navio. Em virtude das condições meteorológicas adversas, o deslocamento para SBPK ocorreu sob condições de voo por instrumentos, a fim de evitar os eventuais desvios caso o voo estivesse sob condições visuais.

H-60 Black Hawk[6]

3 Resgate em convés: denominação dada ao tipo de resgate no qual o homem SAR realiza a extração do resgatado diretamente do convés de uma embarcação.

4 NVG é a sigla de Night Vision Glass.

5 Tripulação que permanece de sobreaviso para a possibilidade de ser acionada no caso de necessidade.

6 Fonte: Agência Força Aérea/©Ten Salum.

Após o reabastecimento, decolamos às 19h30min para realizar o resgate e, devido ao horário de verão, ainda estávamos no período diurno. Durante o deslocamento para o navio, as condições meteorológicas foram se degradando e optamos por seguir sob condições visuais a 1.000ft (303 m) de altura sobre o mar.

O deslocamento até a embarcação durou cerca de uma hora de voo e, durante esse período, fizemos um "voo mental"[7] conjunto, repassando todos os procedimentos normais e de segurança pertinentes ao tipo de resgate, bem como os possíveis cenários e as ações que seriam adotados.

Repetimos esse procedimento por, pelo menos, três vezes até chegar ao navio e, hoje, reconheço que essa foi a decisão mais acertada da missão, pois conseguimos nivelar percepções, trocar experiências e vencer a barreira do desconhecido, uma vez que nos preparamos para operar nas mais diversas situações possíveis.

Ressalto que, em virtude da troca do helicóptero H-1H, que equipou o 5º/8º GAV até o ano de 2011, sendo substituídos pelo H-60 Black Hawk, o resgate diurno em convés não era treinado no Esquadrão desde 2011, sendo retomado apenas em 2016. Assim, a expectativa de realizar uma missão real em uma modalidade de resgate não tão familiar, adicionando-se o uso do NVG, foi certamente o motivo da existência dessa 'barreira do desconhecido' mencionada anteriormente.

Quando próximo à posição do navio, o Segundo Piloto iniciou as coordenações com a embarcação no idioma Inglês, solicitando variações na configuração de suas luzes, a fim de certificar que estávamos seguindo para a embarcação correta. Ao chegar próximo, ingressamos num circuito de tráfego para o reconhecimento do navio, dos obstáculos existentes e o início do resgate.

7 Voo mental: Procedimento no qual são repassados mentalmente todos os passos de uma missão, abordando, inclusive, eventuais dificuldades imprevistas.

Imagem ilustrativa do emprego do uso do NVG[8]

Durante o tráfego, percebemos que a noite estava muito escura, o que dificultava a obtenção de referências visuais e a identificação dos obstáculos. Além disso, o vento estava muito forte, com cerca de 35kt (64,8 km/h) e rajadas de até 40kt (74 km/h). As condições do mar provocavam grandes variações no navio e a área de extração[9] não proporcionava margem para variações no pairado[10], em virtude dos obstáculos ao redor.

Após gerenciarmos essas variáveis, optamos por solicitar ao navio que ajustasse a sua proa para que tivéssemos a maior componente de vento de proa possível e menor influência da maré, na embarcação. Também requeremos que fossem ligadas as luzes na proa, de modo que conseguíssemos visualizar os obstáculos que poderiam interferir no resgate, mesmo que essas luzes ofuscassem os pilotos e o operador. Feitos esses ajustes, iniciamos a operação nas coordenadas que trago comigo até hoje: S 33º 47' 00 W 050º 39' 00''.

---

8 Fonte: Google Imagens.

9 Área no convés do navio, livre de obstáculos, onde será descido o homem de regate, por meio do guincho da aeronave, e de onde será retirado o paciente.

10 O operador do guincho, Sgt Luna, relatou sua visão do procedimento:

"Após realizar o cheque do guincho[11] e do homem de resgate, olhei para baixo visando melhor posicionar a aeronave para a descida do Homem SAR. Observei que a noite estava muito escura e que a percepção de profundidade estava bem comprometida, exigindo o máximo de cuidado para não machucar o 'resgateiro' no momento de colocá-lo no navio.

Comecei a baixar o cabo do guincho com o SAR-1 e, utilizando a fraseologia padrão[12], posicionei o 2º Ten Hoffmann na vertical do local para o resgate. Em virtude de nossa altura de 180ft (54m), dos deslocamentos da aeronave para acompanhar o navio, aliado às rajadas de vento, surgiu um pêndulo que naquele momento causou-me preocupação, por causa de um obstáculo atrás da aeronave, pois o grau de liberdade para trás era o mínimo.

Contrariei o pêndulo forçando a cabo do guincho no sentido contrário, até diminuí-lo ao máximo possível e solicitei que a aeronave deslocasse algumas unidades à esquerda para melhor colocar o SAR-1 no convés do navio. Tinha em mente que o momento exato para colocar o SAR-1 no navio era quando o pêndulo mudasse de sentido, pois a velocidade seria bem menor. No momento ideal, quando o pêndulo mudou de sentido, desenrolei o cabo e coloquei o SAR-1 no navio, com segurança.

A preocupação agora tinha mudado, pois o Homem SAR já estava seguro. Naquele momento, precisava do perfeito casamento entre o *feeling* do operador, o trabalho de switch[13] no controle de subida e descida do cabo e da habilidade do piloto em permanecer o máximo possível no pairado, pois se deixasse o cabo esticado, uma variação do helicóptero para cima ou lateralmente, poderia arrancar o homem de

---

11 Cheque do guincho: Consiste no último cheque das condições operacionais do guincho da aeronave antes de colocar o homem SAR para fora da mesma. Em um resgate através do guincho, o homem SAR e o sobrevivente são içados até a aeronave devido à inexistência de local para pouso. O equipamento utilizado pelo homem de resgate também é checado a fim de evitar qualquer tipo de acidente.

12 No ano de 1984, dois graduados do 5º/8º GAV e um oficial do 2º/10º GAV realizaram o curso Search and Rescue Crewman Training, na Search and Training Unit da Royal Air Force (RAF), onde foram transmitidas novas técnicas para o resgate por helicóptero, que incluiu uma fraseologia própria e diferente daquela então empregada.

13 Trabalho de switch: é através de uma switch existente em um controle manual que o operador do guincho libera ou recolhe o cabo do guincho, executando a descida ou o recolhimento do resgateiro e resgatado.

resgate do navio ou até mesmo machucá-lo e, caso houvesse excesso de cabo, provavelmente o cabo enroscaria em algum material pontiagudo do navio e arrebentar."

O Ten Hoffmann também nos conta sobre o resgate, sob seu ponto de vista:

"Ao chegar à área do resgate, pude perceber a influência do mar nos movimentos do navio, que balançava muito e, por vezes, tinha seu deck molhado pelas ondas.

Imagem ilustrativa de um resgate diurno, em alto mar[14]

Após ter contato com a vítima e fazer uma avaliação das suas condições clinicas, optei por não realizar a sua extração com a maca, conforme comentado em *briefing*, uma vez que a situação da vítima permitia a extração com estropo[15] e estaria expondo menos a tripulação àquelas condições marginais de operação.

Ao me posicionar no centro da área com a vítima e fazer o sinal de pronto, o operador do guincho aguardou o momento ideal para iniciar a nossa subida e nos trazer em segurança até a porta."

14 Fonte: Google Imagens.

15 Estropo: pedaço de cabo ou de lona com que se envolve um objeto para içá-lo. No cabo do guincho, junto ao homem de resgate, existe um estropo acolchoado por onde a vítima será içada, caso o seu estado de saúde o permita.

Continua o Ten Jacinto:

"A nossa preparação, a padronização, o foco na missão e o trabalho em equipe permitiram que todas as adversidades que ocorreram ao longo do içamento fossem rapidamente corrigidas, não havendo espaço para dúvidas ou incertezas, fato que permitiu colocar o homem SAR em segurança na embarcação e retirá-lo com a vítima em 7 minutos, perfazendo um tempo total de 25 minutos desde o momento em que avistamos o navio até colocarmos todos em segurança a bordo da aeronave, fechar a porta e arremeter[16].

Em virtude da meteorologia, o deslocamento de regresso ocorreu por meio do voo por instrumentos até o aeródromo de Pelotas-RS, onde pousamos às 23h05min. Deixamos a vítima aos cuidados médicos do SAMU, finalizando, assim, a nossa missão e corroborando, mais uma vez, com um trecho do hino do nosso Esquadrão:

... podes contar o Brasil, o Quinto do Oitavo está pronto!"

O autor é Capitão Aviador, tendo sido declarado Aspirante a Oficial na Turma formada em 2011, da Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga-SP.

Durante sua vida operacional na FAB, exerceu as funções de Oficial de Segurança de Voo e Chefe da Seção de Doutrina do 5º/8º GAV.

Atualmente serve no Grupo de Transporte Especial (GTE), exercendo a função de Chefe da Manutenção das aeronaves de Asas Rotativas.

É piloto de Helicóptero e voou as aeronaves H-50, H-60, VH-35 e VH-36.

Possui 2.000 horas de voo.

16 Nesse caso, significa abandonar o local da operação, sem pousar, e iniciar o regresso.

Modal aéreo como instrumento de integração nacional

Luiz Felipe B. de Barros

O texto faz parte do livro intitulado "350 Milhas" - Soberania do Mar brasileiro: de 1500 a 2020, de minha autoria. O estudo da integração do território brasileiro foi delimitado em três períodos. A aviação, como fator de integração, é abordada entre os anos 20 aos 70.

O sistema de transporte aéreo se constitui em importante instrumento de integração e como agente responsável pela configuração do território. Nesse sentido, registra-se que, nos anos de 1930, Getúlio Vargas já demonstrava ter interesse pelo modal aéreo – importante rede político-financeira – ao patrocinar, por meio de políticas de incentivos fiscais diretos, as recém-fundadas Companhias Aéreas Varig/ Condor e Savag.

Referente à empresa Savag, faz-se mister um breve histórico. Conforme Barros (2012), a Savag (S.A. Viação Aérea Gaúcha) foi fundada em novembro de 1946, na cidade de Rio Grande, passando a operar, inicialmente, voos regulares no estado do Rio Grande do Sul. Essa companhia aérea foi idealizada pelo ex-piloto-chefe da Panair do Brasil, Gustavo Cramer e o sócio Augusto Leiva Otero, advogado do Presidente Getúlio Vargas. A empresa teve apoio da indústria pesqueira Leal Santos Ltda. A Savag era uma das aéreas que recebiam subvenção da Rede de Integração Nacional.

Viégas (1989) afirma que, depois de 1930, o governo desenvolveu uma política de uso do avião como instrumento de integração nacional, mas só entre 1934 e 1938 foram construídos mais de 300 campos de pouso no interior do país. Nesse sentido, Barros (2012) demonstra outro fato importante da administração Vargas relacionada ao setor aéreo.

Com a proximidade de eclodir a Segunda Guerra Mundial, o então Ministro da Aeronáutica, Senador Joaquim Pedro Salgado Filho e o maior empresário da mídia sul-americana, jornalista Assis Chateaubriand, idealizaram e colocaram em prática a maior campanha de doações de aeronaves de treinamento civil da história mundial. Denominada campanha "Dê asas à juventude" e, posteriormente, chamada de "Campanha Nacional de Aviação", a iniciativa visava suprir a incipiente infraestrutura aviatória até então existente.

Salgado Filho e Chateaubriand entregando uma aeronave da Campanha de Aviação

Com a entrada do país na Segunda Guerra Mundial e a Campanha de Aviação em andamento, esses números precisaram mudar (número de aeronaves, formação de pilotos e aeroclubes), de modo que, em 1942, receberam seus brevês (licenças) de pilotos em número duas vezes maior que o total dos dez anos anteriores. Assim, duplicavam-se, também, os campos de pouso pelo país afora; aeroclubes; cursos de monitores, treinamentos, enfim, tudo relacionado ao crescimento instantâneo da aviação nacional.

Em 1946, segundo dados divulgados pelo Ministério da Aeronáutica, na época, dos 963 aparelhos de recreio ou treinamento existentes, oitocentos tinham sidos doados pela Campanha. Da mesma forma, o número de pilotos civis formados no período – cinco mil – tinham conquistado a habilitação e aperfeiçoado a pilotagem em aviões doados.

Três anos após, em 1949, a referida Campanha encontrou seu fim, depois de, em quase uma década, estimular a criação de mais de 300 aeroclubes, conceder bolsas de estudo aos pilotos recém-ingressos, fazer a doação de milhares de aeronaves (cerca de três mil), além da especializar os mecanismos de voo e de infraestrutura, de modo geral.

Frente a essa realidade, já se poderia considerar satisfatório o número de "asas para o Brasil"; contudo, diminuiu, paulatinamen-

te, a motivação inicial pelos assuntos relacionados à aviação e ao estímulo dos jovens em seguir tais carreiras. Aliado à falta de vontade do poder público e das autoridades, os aeroclubes foram extinguindo-se na maioria dos municípios do país. Importante destacar a participação do Correio Aéreo Nacional (CAN) como papel de desenvolvimento, integração e soberania, em diversos pontos inóspitos do território nacional.

O Correio Aéreo Militar e Naval desempenharam um papel importante no desenvolvimento de muitas rotas aéreas difíceis de serem operadas no interior do ainda inóspito do Brasil. Operado, principalmente, como um serviço de correio, ele também transportava pessoal essencial do governo, necessário para os serviços administrativos e outros serviços sociais.

Davies (1983), bem como este autor, enfatizam que uma parte substancial do crédito para o desenvolvimento de serviços de linhas aéreas interiores deve ser destinada às Forças Armadas Brasileiras, que realizaram um trabalho pioneiro considerável na verdadeira tradição bandeirante ao longo da década de 1930.

A princípio, o novo serviço era chamado Serviço Postal Aéreo Militar, mas logo foi substituído pelo nome Correio Aéreo Militar (CAM). O primeiro voo foi realizado em 1931, com serviço regular, sendo a primeira rota postal em 1º de novembro do mesmo ano.

A essa altura, o CAM era aceito como parte integrante do sistema de linhas aéreas do Brasil. Embora fosse, principalmente, um serviço postal, com o transporte de correio como sua função oficial do sistema, também era usado para transportar suprimentos essenciais para comunidades remotas e, ocasionalmente, para transportar passageiros especiais, como médicos, funcionários do governo e casos de emergência.

Durante esse período de expansão incessante pelo Serviço Postal Militar, a Marinha do Brasil também deu sua contribuição, embora em uma dimensão mais modesta do que o impressionante mapa de rotas do CAM.

Apesar de não operar tão extensivamente quanto o CAM, a Marinha do Brasil também contribuiu para a prestação de serviços de correio aéreo ao longo da costa brasileira, utilizado aviões e hi-

droaviões, com início de operação em 1934. Em 1941, combinou-se com a operação militar para formar o Correio Aéreo Nacional.

As rotas implementadas pelo Correio Aéreo Naval ligavam cinco estados e a rede era interligada entre as cidades do Rio de Janeiro, Ubatuba, São Sebastião, Santos, Iguape, Cananéia, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí, Florianópolis, Laguna, Tubarão, Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.

A aviação militar e a naval foram finalmente absorvidas pela nova organização, na criação da Força Aérea Brasileira (FAB), pelo Presidente Getúlio Vargas, nos termos do Decreto-Lei nº 2.961, em 20 de janeiro de 1941. O serviço de correio fornecido pela fusão dos dois serviços anteriores tornou-se o Correio Aéreo Nacional (CAN) e seu trabalho continua até os nossos dias.

Rede Aérea servida pelo Correio Aéreo Militar entre 1931 a 1940[1]

1 *Fonte: Davies, 1983.*

O Correio Aéreo Nacional, portanto, tem por objetivo integrar as diversas regiões do país e permitir a ação governamental em comunidades de difícil acesso, possuindo relevante papel social. Atua também como instrumento de integração entre os países da América do Sul.

Rede aérea servida pelo Correio Aéreo Nacional em 1961[2]

Nesse contexto, Barros (2012) observa que as políticas de Vargas tinham como objetivo promover integração geopolítica do território, por meio da consolidação das fronteiras nacionais. No longo intervalo de tempo, até 1950, surgiram as linhas aéreas interiores no Brasil e a intensificação da exploração por empresas privadas de linhas aéreas litorâneas. Apesar disso, o sistema de transporte aéreo no território nacional mantinha enfoque geopolítico mais intenso, sendo tal período caracterizado pela busca da integração geopolítica.

---

2 Fonte: Arquivo Nacional.

No início da década de 1950, as políticas estatais intentavam a promoção de integração geoeconômica do território, sendo determinantes os planos desenvolvimentistas, especialmente a malha rodoviária nacional, a construção da nova capital federal e os programas de incentivo à colonização do interior do país. Observa-se que, nessa década, houve investimentos em infraestrutura de transporte e, com as linhas áreas litorâneas já firmadas, a aviação no interior do Brasil apoiou os programas de ocupação da região Centro-Oeste.

Boa parte das companhias aéreas era carente de organização, de suporte econômico e de capacitação técnica. Em 1953, o governo de Getúlio Vargas, por meio da Lei nº. 1815, concedeu benefícios às empresas nacionais de transporte aéreo, as quais ganharam isenção de todos os impostos, menos o de renda. Além disso, suspendeu a incidência dos débitos da taxa aeroportuária. Barros (2012) observa, ainda, que a aviação no Brasil sempre teve relação estreita com a questão política e com seus agentes que, por meio de ações estratégicas, incentivaram o modal.

Exemplo da proximidade do modal aéreo com o cenário político foi a RIN – Rede de Integração Nacional, criada pelo Decreto-lei nº 52.693, de 15 de outubro de 1963 –, no governo do Presidente João Goulart. Pelo decreto, o plano de integração nacional, patrocinado pela União, abrangeria linhas aéreas domésticas de alto interesse nacional, comprovadamente deficitárias ou antieconômicas, as quais comporiam a Rede de Integração Nacional, com atenção especial à região Amazônica.

Entre os principais fatores analisados para a implementação do Plano de Integração Nacional estavam o interesse público da ligação por via aérea, traduzido na necessidade de servir às regiões menos desenvolvidas, suprindo a insuficiência dos outros meios de transporte, e no estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Eram observados os seguintes critérios de prioridade: o alto interesse nacional da ligação; a inexistência ou precariedade dos meios de transporte de superfície existentes e a necessidade de ligação com os centros administrativos – ou de irradiação –, num sentido ou noutro, segundo fluxo econômico da região. Pode-se afirmar que, apesar da curta duração do seu governo, o Presidente João Goulart inegavelmente investiu em questões sociais – inclusive com incentivos ao modal aéreo para integrar o país.

Destaca-se que, durante o governo de Vargas, o parlamentarista, General Cristóvão Barcelos encontrou respaldo à iniciativa de mudar a capital da República para um local no centro do território brasileiro, justificando que o governo deveria sair do litoral e ficar em uma região mais protegida na perspectiva militar. Nesse sentido, Neto (2013) observa que tal proposta chegou a fazer parte do texto final da Constituição de 1934, não entrando a medida em vigor à época. Foi ressuscitada, quase trinta anos depois, na fundação de Brasília.

Observa-se que Juscelino Kubitschek, eleito em 1955, era o presidente indicado para tal empreendimento, pois inspirava confiança à burguesia e detinha coragem para enfrentar os grupos que faziam pressão contra a medida. A capital do Brasil foi constituída em tempo recorde e inaugurada em 21 de abril de 1960. A partir dela, planejou-se a abertura de uma série de estradas de grande valor geopolítico, as quais ligariam a capital aos mais diversos pontos fronteiriços do país. No governo de Juscelino, foi construída, por exemplo, a estrada Belém-Brasília, que significaria uma abertura, por via terrestre, da Amazônia ao parque industrial do Sudeste.

No tocante à capital federal, Miyamoto (1995) destaca que sempre foi uma das grandes preocupações da geopolítica, pois constituiu um elemento vital à sobrevivência do próprio Estado. O autor observa que as capitais centrais têm a vantagem de serem centrípetas, enquanto as periféricas, ao contrário, apresentam-se quase sempre exercendo função centrífuga. Assim, estando a capital localizada no centro do Estado, ela tem, além da função estratégica, a possibilidade de se converter em um polo de irradiação de influências para as demais regiões.

Sabe-se que as capitais se tornam, por excelência, centros de circulação, pois as principais vias convergem em sua direção, possibilitando uma maior integração territorial. Assim, a capital, na perspectiva geopolítica, favorece a unidade nacional. Entende-se que Brasília consegue atender a chamada força centrípeta, por caracterizar-se como polo (*hub-and-spok*, cubos e raios, como em uma roda de bici-

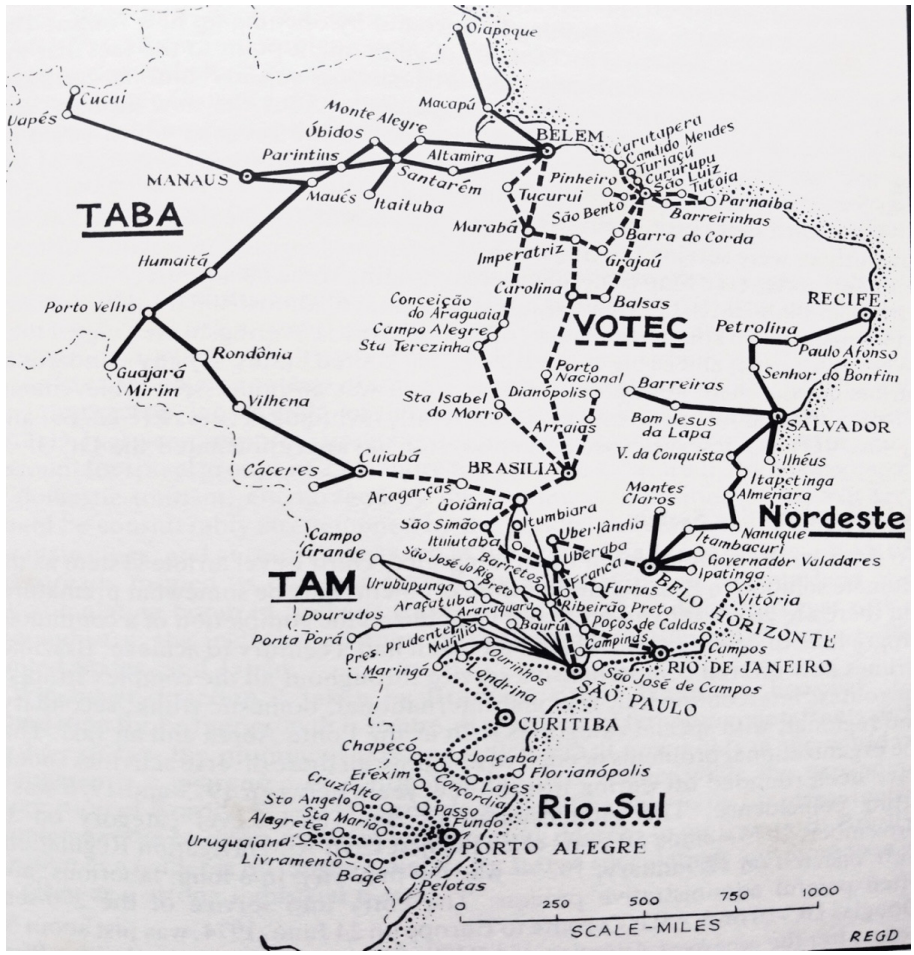
cleta), irradiador das linhas aéreas e rodoviárias de maior densidade, que partem e chegam aos mais diversos recantos do país.

A implantação de Brasília, a construção da rede de circulação, transportes e comunicações necessárias para o exercício de sua função de capital, bem como sua localização na área economicamente mais valorizada de Goiás passaram a criar um território de economia mais complexa, de estruturação regional mais avançada, ainda que profundamente integrada à economia do Sudeste.

Couto e Silva (1967), ao abordar a geopolítica do Brasil, expressa sua visão estratégica sobre a *"heartland central"* como uma influência dinamizadora de um núcleo irradiador de progresso. Os governos, ao longo do tempo, têm em sua agenda, preocupação sobre a maneira que ocorreria a interiorização e a integração nacional, bem como quais as políticas a serem adotadas para ocupar de maneira efetiva o território. Várias medidas foram instituídas, especialmente nos anos do regime militar, mesmo que tenham sido tomadas de forma desorganizada e descontínua.

Assim, a localização do Planalto Central propicia a vertebração do território e a integração dos espaços, partindo de um núcleo progressista e proliferador de processo integrador, tal como idealizou Juscelino Kubitschek, com a construção do aeroporto de Brasília, excelência de "*hub*" aéreo para todas as regiões do Brasil.

Além desses processos de fomento à integração territorial através do modal aéreo, cabe destacar outro plano governamental de apoio à aviação brasileira e à integração do território: o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), implementado nos anos de 1970. Além de incentivar a aviação regional no país, o SITAR incentivou a indústria aeronáutica brasileira, no caso, a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), ligada ao Ministério da Aeronáutica. Pelo SITAR, houve impulso à empresa estatal através da comercialização de aviões do tipo EMB 110 Bandeirante no mercado nacional. A intenção do governo consistia suprir o mercado com esse tipo de aeronave e também integralizar e interiorizar o transporte aeronáutico, conforme ilustrado no mapa a seguir.



Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional: modal aéreo e sua rede distribuída sobre o território brasileiro a partir de 1976[3]

Segundo Barros (2012), a política do SITAR, no âmbito governamental, consistia em integrar, buscando a unidade nacional, tanto que havia uma ideia corrente no meio militar de que, se não fosse possível chegar aos lugares mais longínquos do território, aqueles poderiam ser perdidos. O SITAR estabelecia a divisão das operações regionais no país nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste, entre cinco Companhias Aéreas: "Rio-Sul, Votec, Nordeste, Taba e TAM". Esse programa de incentivo fora subsidiado

3 Fonte:Davies, 1983.

pela União, e também através de recursos advindos das tarifas de passagem, durante 20 anos.

Observa-se que as relações políticas do passado com as empresas aéreas estão presentes até hoje, uma vez que deixam de apoiar um governo para assegurar suas condições político-institucionais, dando continuidade aos seus negócios. Para tanto, apoiam-se todos os partidos politicamente fortes no governo institucional e, inclusive, as grandes empresas que têm interesses em várias áreas. Tais interesses se cruzam com outros que prestam apoio, como outros partidos, formando um complexo jogo de conveniências.

Alude-se ao geógrafo Milton Santos (2004), o qual destaca que a rede está umbilicalmente relacionada ao poder, pois é esse que decide sobre seu traçado, gerência, controle do espaço, dos movimentos e até mesmo sobre as relações que nele se estabelecem. No caso da aviação comercial brasileira (carga e passageiros), constata Barros (2012) que existe uma simbiose de poder entre as esferas governamentais e as companhias aéreas.

Aquelas, no passado, emitiam licenças e/ou permissão para a atuação das empresas. Recentemente, em face da norma Constitucional de 1988, alterou-se o instituto e o tratamento para a autorização de linhas, tendo em vista que as companhias aéreas, mesmo se dizendo concessionárias, jamais participaram de processo licitatório nem preencheram os requisitos para tal denominação prevista na Carta Magna vigente.

Para não estender o texto, faz-se mister abordar, mesmo que sucintamente, a presença da aviação no território amazônico como vetor de integração territorial.

Além do CAN, já mencionado, entende-se que o projeto a ser enfatizado como relevante para a integração social e territorial na Amazônia é o Projeto Rondon, que envolve a participação voluntária de estudantes universitários na busca de soluções que contribuam para o desenvolvimento sustentável de comunidades carentes e ampliem o bem-estar da população.

A Força Aérea sendo pioneira na região amazônica, como agente importante na integração territorial brasileira

Esse projeto leva à área amazônica grupos de professores e estudantes das universidades das regiões Sul e Sudeste, promovendo intenso intercâmbio cultural, pesquisa e assistência médica, de caráter notadamente assistencial, difundindo a Amazônia para os centros culturais de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Espírito Santo, Paraná. Apesar da relevância do Projeto Rondon, há autores que o entendem como ufanista. Oliveira (1988) ressalta, por exemplo, que o lema do Projeto não deveria ser "Integrar para não entregar" e sim "Integrar para entregar", pois esse seria o quadro da realidade dos recursos naturais da Amazônia no fim do século XX.

O geógrafo Milton Santos, conforme consta no seu livro publicado em 2005[4], destaca a descontinuidade no território da região amazônica e, na mesma linha, o Comandante do Exército brasileiro (2015-2019), General Eduardo Villas Bôas classificou o território da Amazônia como uma colônia do Brasil. Acertadamente, Villas Bôas,

4 Santos, 2005, p. 249-250. SANTOS, Milton. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 8. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

quando ainda ocupava o cargo de Comandante Militar da Amazônia, declarou que a Amazônia ainda não está completamente integrada ao país e que a maior parte das autoridades e da população brasileira desconhece a realidade da região: "Ela não está integrada ao país e, portanto, não há conhecimento de sua realidade e potencial", comenta Villas Bôas.[5]

Além de ressaltar a não integração, o militar destacou a ausência do Estado na região, com reflexos na precariedade do atendimento às necessidades básicas, bem como na insuficiência de investimentos em satélites para auxiliar na vigilância desse imenso território e de suas fronteiras.

Na mesma linha de Villas Bôas, com o qual coaduno, está o jornalista Alexandre Garcia. No seu artigo "Prá Conhecer a Amazônia", publicado nas redes sociais, retrata o abandono da região Norte: "(...) para essas pessoas, parece que não mora ninguém na Amazônia. E lá vive a população mais abandonada no Brasil, que são os índios e ribeirinhos, com a mais alta taxa de mortalidade e analfabetismo (…).[6]

Vale destacar que não é por falta de incentivos e recursos que a região Norte encontra à margem da unidade e integração do território brasileiro. Frisa-se que incentivos e recursos que devem ser destinados à região, elencados na Constituição Federal de 1988 – alínea c do inciso I no Artigo 159 –, está regulamentado há 30 anos. Há sim, além dos Fundos Constitucionais de Financiamento no Desenvolvimento Regional (do Norte), falta de vontade política e inépcia de gestão para promover a adoção de demais políticas públicas destinadas ao desenvolvimento da região Norte.

Nesse contexto, a aviação civil e, principalmente, a militar proporcionam o transporte onde universitários irão desenvolver ações de atendimento às necessidades sociais para a população carente,

---

5 Bibliografia: REIS, Lucas. País trata a Amazônia como colónia. Folha de São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/10/1359068-amazonia-ainda-nao-esta-integrada-ao-restante-do-pais-e-como-uma-colonia.shtml>. Acesso em: 24 jan. 2015.

6 artigo publicado nas redes sociais, no ano de 2014.

uma das características da integração territorial. Aliás, o modal aéreo - hidroavião, helicóptero e convencional - tem a capacidade operacional e rapidez para abarcar toda a extensão territorial do Brasil.

Lembremos que a Amazônia Legal possui uma extensão de 5.109.812 km², o equivalente a, aproximadamente, 60% do território constituído por 8.515.767,049 km² (IBGE, 2010).

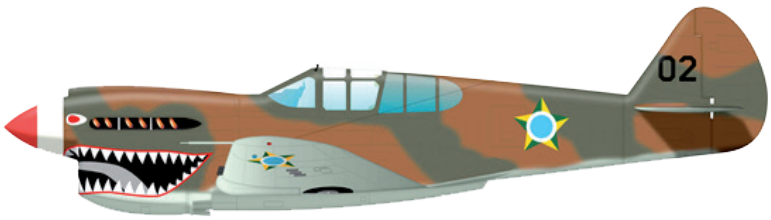
O autor é advogado, mestre e doutor em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul.

Piloto de linhas aéreas, trabalhou nas companhias VOTEC, CRUZEIRO DO SUL, VARIG e GOL.

Pousou seguidas vezes na literatura, ao assinar o livro "Asas do Passado" (2012), o e-Book, "Plataforma Continental Jurídica Brasileira" (2017) e o livro "350 Milhas" (2020). Gaúcho de Júlio de Castilhos-RS, tem se dedicado à pesquisa histórica e científica, dirigindo suas atenções aos conceitos de integração territorial e soberania.

O CURTISS P-40E/K/M/N na FAB

Cel Av Aparecido Camazano Alamino



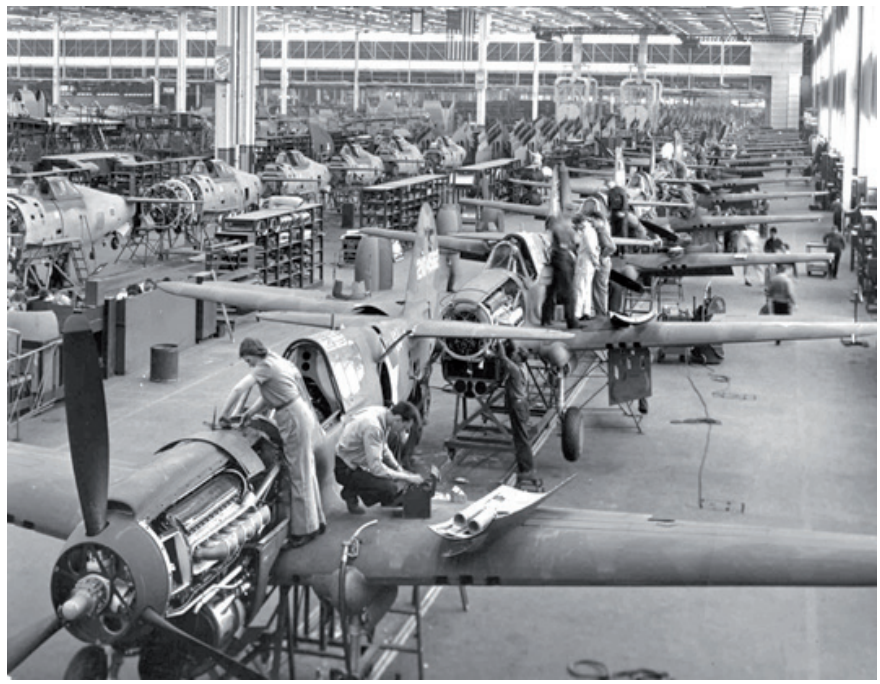
O Curtiss P-40 foi o principal avião de caça que realizou a defesa do espaço aéreo brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial (II GM), pois dotou todas as unidades de Caça da Força Aérea Brasileira (FAB) à época, notadamente na estratégica região Nordeste, que estava inserida mais diretamente no esforço de guerra aliado e brasileiro.

Neste trabalho, será abordada a história de sua operação nas diversas unidades aéreas da FAB, no período da guerra e, posteriormente, no Primeiro Esquadrão do Décimo Quarto Grupo de Aviação (1º/14º GAV), que o empregou até o ano de 1954, quando foi desativado.

Desenvolvimento e histórico da aeronave

O Curtiss P-40 foi desenvolvido a partir do Curtiss H-75 Hawk, que era um caça monoplano de um assento, equipado com motor radial e todo metálico. O desempenho do H-75, designado como P-36 pelo US Army Air Corps (USAAC), era insuficiente frente aos modernos caças europeus (os britânicos Hawker Hurricane e Supermarine Spitfire e o alemão Messerschmitt Bf.109), e, por isso,

a Curtiss instalou, em março de 1937, um motor Allison V-1710-19, de 1.000HP, refrigerado a ar, equipado com turbo compressor, à fuselagem do décimo exemplar de série do P-36A.



Linha de produção do P-40 na fábrica Curtiss[1]

O protótipo da nova aeronave, designada modelo H-81 pela fábrica e XP-40 pelo USAAC, tinha um radiador instalado na parte inferior da fuselagem, atrás da asa, e que, posteriormente, foi realocado no "nariz" da aeronave, conferindo-lhe um contorno característico. Com uma velocidade máxima de 342 mph a uma altitude de 12.200 pés, o XP-40 era mais rápido do que o Hurricane, mas ainda assim não era páreo para o Messerschmitt Bf.109. Não obstante, na sua velocidade de cruzeiro de 200 mph, apresentava um alcance quase duas vezes superior ao daqueles caças.

Com uma encomenda inicial de 524 aeronaves P-40, feita pelo USAAC, em 26 de abril de 1939, iniciava-se uma longa carreira, marcada inicialmente por severas críticas ao seu desempenho; mas

1 Foto: arquivo do autor.

o P-40, empregado de acordo com as suas características de voo, prestou relevantes serviços, sendo, inclusive, o único caça aliado a ser utilizado em todos os Teatros de Operação da Segunda Guerra Mundial e atuou do início ao fim do conflito. A produção do P-40, em suas diferentes variantes, encerrou-se em 30 de novembro de 1944, com 13.739 exemplares produzidos.

O Curtiss P-40 na FAB – Cenário inicial

No início dos anos 1940, o Brasil via a sua soberania ameaçada, em decorrência de ataques de submarinos dos países do Eixo contra seus navios mercantes. A recém-criada Força Aérea Brasileira herdava uma Aviação de Caça com aparelhos ultrapassados, pois a maioria dos aviões, que eram poucos e com baixa disponibilidade, tinham mais de dez anos de uso.

Curtiss P-40E Grupo Monoposto-Monomotor em Natal 1943[2]

Nesse cenário, o ataque japonês a Pearl Harbour, em 7 de dezembro de 1941, precipitou uma mobilização dos países latino-americanos, pois os Estados Unidos desejavam o seu apoio para o

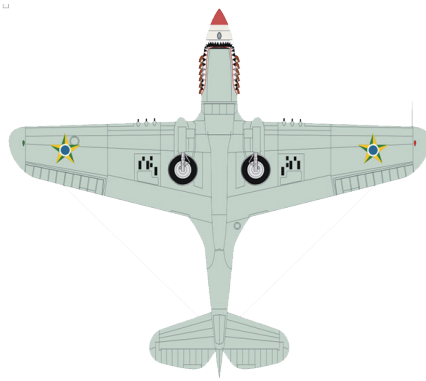
2 Foto: arquivo do autor.

esforço de guerra. Durante a Terceira Conferência dos Ministros das Relações Exteriores, que ocorreu no Rio de Janeiro, de 15 a 28 de janeiro de 1942, o Brasil teve a oportunidade de apresentar as suas necessidades na área da defesa ao governo norte-americano.

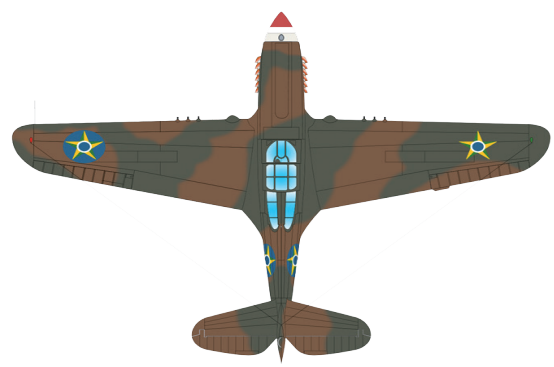
Ficou acertado que o Brasil só romperia relações diplomáticas com a Alemanha, a Itália e o Japão se os Estados Unidos equipassem as Forças Armadas brasileiras e, também, se comprometessem em efetuar a defesa do País, caso esse fosse atacado. A concordância norte-americana com o pleito brasileiro acarretou o rompimento das relações diplomáticas do Brasil com os países do Eixo, em 28 de janeiro de 1942.

Cabe realçar que o transporte de matéria-prima do Brasil para os Estados Unidos, realizado através de comboios, era de suma importância para o esforço de guerra Aliado, tendo em vista que tais carregamentos, vindos de outros continentes, estavam totalmente bloqueados em consequência do conflito.

Os serviços de inteligência aliados anteviam a possibilidade de que os alemães estariam planejando uma invasão ao Nordeste do Brasil, a partir dos territórios franceses da África (via Dacar, no Senegal), então, sob controle do governo colaboracionista francês de Vichy.



Curtiss P-40E vista inferior



Curtiss P-40E vista superior

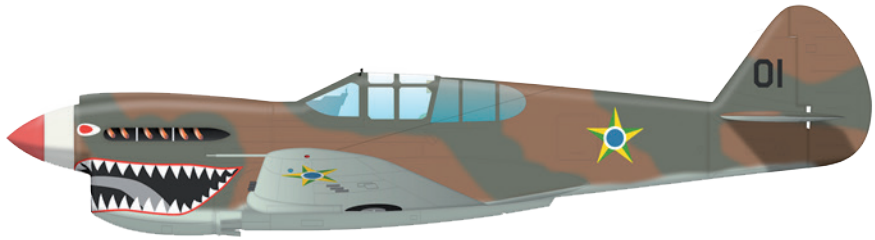
Pela sua relevância estratégica, a proteção aérea do Nordeste brasileiro era de expressiva importância e provocou a construção de inúmeras bases aéreas, sendo a mais destacada a Base Aérea de Natal, no Estado do Rio Grande do Norte, que se tornaria o centro das atividades aéreas naquela região. Sua participação na guerra tornou-se determinante, ficando conhecida como "O Trampolim da Vitória", pois dela partiram milhares de aeronaves norte-americanas rumo aos teatros de operações do Norte da África, do Sul da Europa, do Oriente Médio etc.

Como uma solução de emergência e antevendo graves consequências, navios e aeronaves militares norte-americanas foram enviados para o Brasil imediatamente, para efetuarem a proteção de comboios e combaterem os sucessivos ataques de submarinos alemães e italianos com maior intensidade entre as cidades de Belém-PA ao Rio de Janeiro-RJ e, paralelamente, foram transferidas para a FAB, em fevereiro de 1942, as primeiras aeronaves de combate modernas, onde se incluíam dez caças Curtiss P-36A Hawk e seis bombardeiros North American B-25B Mitchell, que deram início ao necessário processo de modernização da FAB.

Unidades Aéreas da FAB equipadas com o Curtiss P-40, durante a Segunda Guerra Mundial

Prosseguindo no reequipamento da FAB, em abril de 1942, tem início a operação dos Curtiss P-40 no Brasil, com a chegada de seis aeronaves da variante P-40E-1-CU, que faziam parte de um lote destinado originalmente à Real Força Aérea Inglesa (RAF – Royal Air Force), daí o motivo de utilizarem, na FAB, a camuflagem inglesa durante os primeiros anos de sua operação.

Um desses aparelhos P-40E-1 (FAB-05) foi sediado em Recife (onde se acidentou, em 23 de julho de 1942) e os demais foram destinados, inicialmente, ao Agrupamento de Aviões de Adaptação, criado pela Portaria nº 12, de 04 de fevereiro de 1942, na Base Aérea de Fortaleza, com a finalidade de formar e de adaptar os pilotos militares brasileiros a essas aeronaves recém-recebidas, bem como realizar, paralelamente, missões de patrulhamento, guerra antissubmarino, cobertura de comboios e defesa aérea em sua área de atuação, com a colaboração de instrutores norte-americanos.



Curtiss P-40E FAB 01 com a camuflagem inglesa, operando no Agrupamento de Aviões P-40

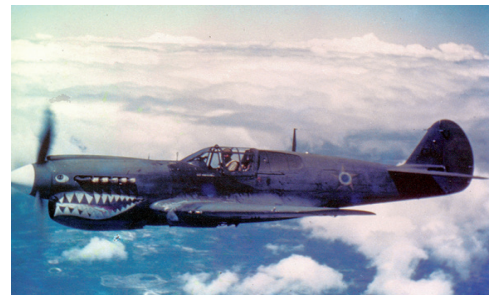
Esses P-40E operaram em Fortaleza até serem transferidos para o Agrupamento de Aviões P-40, criado no dia 1º de agosto de 1942, na Base Aérea de Natal. O Agrupamento de Aviões de Adaptação de Fortaleza, por sua vez, teve existência efêmera, pois foi desativado em junho do mesmo ano, após concluir a sua missão.

Em 31 de agosto de 1942, após o torpedeamento de dezenove navios mercantes brasileiros, sendo que só o submarino alemão U-507 destruiu seis navios mercantes na costa brasileira, o Brasil declarou guerra à Alemanha e à Itália.

Em novembro de 1942, foram recebidos mais dez aparelhos Curtiss P-40K-10 e, com isso, o Agrupamento de Aviões P-40 foi desativado em 11 de novembro de 1942 e, em seu lugar, foi criado, pelo Aviso nº 163, de 24 de dezembro de 1942, o Grupo Monoposto-Monomotor (GMM), o qual contava, também, com alguns dos aviões Curtiss P-36A recebidos no início do ano, para fins de instrução dos pilotos, que realizavam as suas missões iniciais de transição para os aviões de caça em aparelhos de treinamento North American AT-6B, pertencentes à Esquadrilha de Adestramento da Base Aérea de Natal, que também executavam missões de patrulhamento do litoral brasileiro.

Novos caças Curtiss P-40 continuaram a ser recebidos, pois entre os meses de janeiro e março de 1943, foram transferidos para a FAB dezoito aviões P-40K-15, dos quais três foram perdidos durante o traslado. Ainda em março de 1943, foram recebidos nove aparelhos Curtiss P-40M-5 (já que um dos dez aparelhos transferidos originalmente foi perdido no traslado). Assim, em um ano, a FAB dispunha de 29 caças Curtiss P-40, das versões E-1, K-10/K-15 e M-5.

Zé Nordestino – Emblema do II Grupo Monoposto-Monomotor de Recife



Curtiss P-40K do Grupo Monoposto-Monomotor em 1943[3]

Com o incremento do número das aeronaves Curtiss P-40 no seu inventário, a FAB teve condições de ampliar as atividades de defesa aérea na região Nordeste do Brasil. Em consequência, foi criado o II Grupo Monoposto-Monomotor (II GMM), do Sexto Regimento de Aviação (6º RAv), sediado na Base Aérea de Recife (BARF). Ainda em 1943, alguns aviões P-40M também foram transferidos para a Base Aérea de Salvador (BASV), criada em 29 de outubro do mesmo ano.

Prosseguindo com as suas evoluções, em 17 de agosto de 1944, pelo Decreto-Lei nº 6.796, o GMM de Natal foi desativado e, em seu lugar, foi criado o Segundo Grupo de Caça e Combate (2º GCC)[4]. Esse novo Grupo permaneceria pouco tempo em Natal, pois foi transferido, no dia 5 de outubro do mesmo ano, para o Primeiro Regimento de Aviação (1º RAv), na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), no Rio de Janeiro. Até consolidar a sua transferência, o Segundo Grupo de Caça (2º GpCa) recebeu os primeiros aviões da versão Curtiss P-40N da FAB. Essa nova versão foi recebida em dois lotes, entre setembro de 1944 e março de 1945: eram vinte aparelhos P-40N-35 e 21 P-40N-40.

Um fato curioso e pouco conhecido é que os pilotos do 2º GpCa ficaram renomados como os "33 do Pacífico", pois se adestraram para combater os japoneses no Teatro de Operações do Oceano

3 Foto: arquivo do autor.

4 O 2º Grupo de Caça e Combate (2º GCC), apesar de ter esse nome oficial, sempre utilizou somente 2º Grupo de Caça, com a sigla 2º GpCa, que será a formalística que empregaremos durante todo este trabalho, inclusive na abordagem das atividades do 3º GpCa e do 4º GpCa, que foram criados posteriormente em Porto Alegre-RS.

Pacífico em um novo Esquadrão da FAB que seria criado e enviado para a Ásia. Durante o seu treinamento, em 1945, os pilotos do 2º GpCa contaram com a colaboração de instrutores norte-americanos (sob o comando do coronel Bonawitz N. C., com uma equipe de seis capitães e três tenentes, que eram veteranos do famoso grupo "Tigres Voadores", que operou com os P-40 com muito sucesso na China) e de alguns veteranos brasileiros do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GpAvCa), que já haviam retornado da Itália, por uma série de motivos. Todavia, o conflito terminou antes que eles fossem enviados para o cenário de Guerra do Oceano Pacífico.

Dois Curtiss P-40K do II Grupo Monoposto-Monomotor, sediado em Recife[5]

Ainda em 1944, foi criada uma outra unidade de Caça pelo Decreto-Lei nº 6.796, de 17 de outubro de 1944, o Terceiro Grupo de Caça (3º GpCa), subordinado ao Terceiro Regimento de Aviação (3º RAv) e sediado na Base Aérea de Canoas (BACO), no Estado do Rio Grande do Sul. O 3º GpCa receberia seus primeiros seis aviões Curtiss P-40N, em 13 de dezembro de 1944, seguidos de mais seis aparelhos até o final desse mesmo mês.

5 Foto: arquivo do autor.

1º Emblema do 3º GpCa com o gato Fígaro

2º Emblema do 3º GpCa com o Zé Carioca

Com a transferência do 2º GpCa para a BASC, foi criada, em Natal, em 5 de outubro de 1944, uma nova unidade aérea, denominada Primeiro Grupo Misto de Aviação (1º GMA), que operou todas as versões de P-40 disponíveis na FAB, além dos bombardeiros médios North American B-25B/J Mitchell. Nesse mesmo mês, foram recebidos dois aviões Curtiss P-40K-1 "cansados de guerra", que foram matriculados como FAB 4101 e 4102, sendo destinados ao Primeiro Grupo Misto de Instrução (1º GMI) da Escola Técnica de Aviação (ETAv), sediada no bairro da Moóca, em São Paulo, para fins de instrução técnica de mecânicos no solo.

Com o término da guerra, o 1º GMA de Natal foi desativado, em 28 de agosto de 1945, e os seus aviões Curtiss P-40 foram transferidos para o 2º GpCa, na BASC, onde foram utilizados pelo 2º GpCa até novembro de 1945, pois, com a chegada dos caças Republic P-47D Thunderbolt da Itália e dos Estados Unidos, a FAB decidiu concentrar o emprego de cada tipo de aeronave de caça em uma mesma localidade, num esforço de racionalização. Dessa forma, a partir de dezembro de 1945, os P-40 da FAB começaram a ser concentrados na BACO, enquanto os P-47D permaneceram na BASC, onde dotaram o 1º GpAvCa – veterano da Campanha da Itália – e o 2º Grupo de Caça.

Com cerca de 70 aparelhos Curtiss P-40 no inventário da FAB, foi decidido pelo Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) que seria criada, pelo Decreto nº 8.335, de 10 de dezembro de 1945, uma outra unidade aérea com esse tipo de aparelho, o Quarto Grupo de Caça (4º GpCa), também sediado na BACO. Contudo, as deficiências de pessoal operacional e de logística fizeram com que o 3º GpCa e o 4º GpCa operassem como uma única unidade.

Os Curtiss P-40 da FAB com boca de tubarão

P-40E do Grupamento de P-40 de Natal, RN com a boca de tubarão[6]

O grande destaque visual das unidades aéreas que utilizavam a pintura do *sharkmouth* (boca de tubarão) em seus aviões durante a 2ª Guerra Mundial influenciou muitas forças aéreas, e o seu uso se espalhou por todo o mundo.

O Brasil não seria a exceção e tal modismo acabou chegando por aqui com os primeiros P-40E, que foram entregues à FAB em 1942. A boca de tubarão foi adotada, então, como sendo o emblema ou distintivo das unidades de caça da FAB sediadas na Base Aérea de Natal – o Agrupamento de Aviões P-40 e o Grupo Monoposto-Monomotor.

Tal prática continuou em uso nas aeronaves, mesmo após essas serem transferidas para outras unidades fora de Natal, até que fossem substituídas pelos emblemas daquelas unidades, quando esses existiam.

6 Foto: arquivo do autor.

Cabe destacar que um aparelho Curtiss P-40K, pertencente à Escola de Especialistas de Aeronáutica – e utilizado para instrução no solo – teve uma boca de tubarão pintada na década de 1960, sendo o único P-40 da FAB com acabamento em metal natural que teve inserida a famosa *sharkmouth*.

Detalhamento da frota dos aviões Curtiss P-40 da FAB

Toda a frota de aviões Curtiss P-40, das quatro variantes operadas pela FAB (E, K, M e N), foi recebida pelo sistema de empréstimo e arrendamento (*Lend Lease*), sendo incorporada durante a Segunda Guerra Mundial (II GM), de acordo com os seguintes dados:

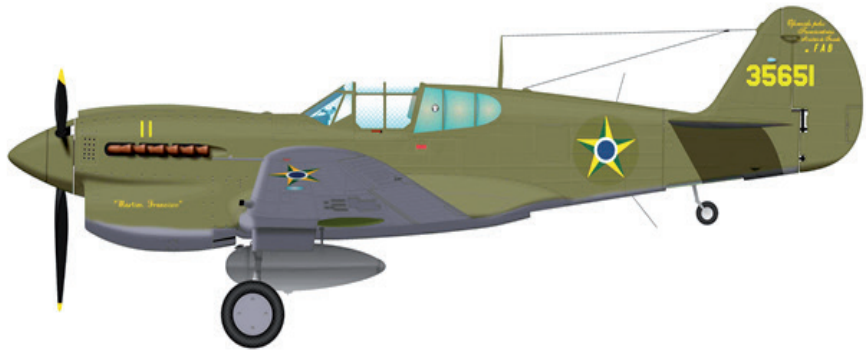
CURTISS P-40E-1-CU: recebidos dos Estados Unidos pela requisição *Lend Lease* **B-905**, de abril de 1942, que estipulava um total de seis aparelhos Curtiss **P-40E-1-CU**, que eram, a princípio, destinados para a RAF, onde seriam matriculados como ET-742, ET-778, ET-779, ET-780, ET-782 e ET-785. Foram matriculados na FAB, inicialmente, como FAB-01 a FAB-06 e, a partir de julho de 1945, como P-40E FAB 4020 a FAB 4025.

CURTISS P-40K-10/15-CU: *incluídos no acervo da FAB pela requisição Lend Lease* **B-85-A1**, em novembro de 1942, que estabelecia um total de dez aviões Curtiss **P-40K-10-CU**, que foram matriculados, após julho de 1945, como FAB 4026 a FAB 4035. Em janeiro de 1943, pela mesma requisição Lend Lease vieram mais dez P-40K-15-CU, matriculados, posteriormente, como FAB 4036 a FAB 4045. Também foram recebidos, em março de 1943, os **P-40K-15-CU** matriculados como FAB 4046 a FAB 4050 e mais dois aparelhos que receberam as matrículas FAB 4148 e FAB 4149.

Linha de Curtiss P-40K em Natal do Grupo Monoposto-Monomotor em 1944[7]

7 Foto: arquivo do autor.

CURTISS P-40M-5-CU: incorporados pela requisição *Lend Lease* B-85-A1, em fevereiro de 1943, que previa um total de dez aviões Curtiss P-40M-5-CU, sendo designados como P-40M e matriculados no Brasil como FAB 4051 a FAB 4059. O aparelho ex-USAAF 43-5683 acidentou-se com perda total durante o traslado e não recebeu a matrícula da FAB, permanecendo a frota de P-40M com nove aeronaves.



Curtiss P-40M 35651 doado à FAB pelos funcionários do Ministério da Fazenda

CURTISS P-40N-35/40-CU: chegaram entre setembro de 1944 e março de 1945, pela requisição *Lend Lease* **B-85-A4**, que determinava a entrega de vinte aparelhos Curtiss **P-40N-35-CU**, que foram matriculados como FAB 4060 a FAB 4079 e mais 21 aeronaves **P-40K-40-CU**, que receberam as matrículas FAB 4080 a FAB 4100.

Curtiss F-40N 4076 1º/14º GAV em 1953

CURTISS P-40K-1-CU: recebidos pela requisição **B-54220**, dois aviões **P-40K-1-CU** para a Escola Técnica de Aviação (ETAv), para atuarem como aeronaves de instrução de mecânicos no solo. Foram matriculados como FAB 4101 e FAB 4102.

Curtiss P-40K FAB 4101 da Escola Técnica de Aviação em S. Paulo 1945[8]

Unidades da FAB que operaram os caças Curtiss P-40E/K/M /N[9]

UNIDADE	SEDE	PERÍODO	TIPO	MISSÃO
Agrup. Av. Adap.	Fortaleza - CE	1942	P-40E	Caça - Instrução
Agrup. Av. P-40	Natal - RN	1942	P-40E/K	Caça - Instrução
Gp. Mon. Monop.	Natal - RN	1942 - 1944	P-40E/K/M/N	Caça - Instrução
2º Gp. Caça	Natal - RN	1944	P-40E/K/M/N	Caça
2º Gp. Caça	Santa Cruz - RJ	1944 - 1945	P-40E/K/M/N	Caça
1º Gp. Misto Av.	Natal - RN	1944 - 1945	P-40E/K/M/N	Caça
II Gp. Mon. Mon.	Recife - PE	1943 - 1945	P-40E/K/M	Caça
Agrup. Av. Adap.	Fortaleza - CE	1942	P-40E	Caça - Instrução
Agrup. Av. P-40	Natal - RN	1942	P-40E/K	Caça - Instrução
Gp. Mon. Monop.	Natal - RN	1942 - 1944	P-40E/K/M/N	Caça - Instrução
2º Gp. Caça	Natal - RN	1944	P-40E/K/M/N	Caça

8 Foto: arquivo do autor.

9 Arquivo do autor.

UNIDADE	SEDE	PERÍODO	TIPO	MISSÃO
2º Gp. Caça	Santa Cruz - RJ	1944 - 1945	P-40E/K/M/N	Caça
1º Gp. Misto Av.	Natal - RN	1944 - 1945	P-40E/K/M/N	Caça
II Gp. Mon. Mon.	Recife - PE	1943 - 1945	P-40E/K/M	Caça
BAé. Salvador	Salvador - BA	1943 - 1945	P-40M	Caça
3º Gp. Caça	Canoas - RS	1944 - 1947	P-40E/K/M/N	Caça - Instrução
4º Gp. Caça	Canoas - RS	1945 - 1947	P-40E/K/M/N	Caça - Instrução
1º/14º GAv	Canoas - RS	1947 - 1954	P-40E/K/M/N	Caça
Esc. Téc. Av.	São Paulo - SP	1945 - 1950	P-40K	Instr. Solo Mecân.
Esc. Esp. Aer.	Guaratinguetá - SP	1950 - 1967	P-40K	Instr. Solo Mecân.
Esc. Of. Esp. IG	Curitiba - PR	1955 - 1958	F-40	Instr. Solo Mecân.
CTA	S. J. Campos - SP	1955 - 1959	F-40	Ensaios em Voo
PASP[10]	São Paulo - SP	1942 a 1955	P-40E/K/M/N	Parque apoiador da aeronave
NuPAPA	Porto Alegre - RS	1946 - 1955	P-40E/K/M/N	Parque Auxiliar da Aeronave

Operação do Curtiss P-40 no 1º/14º Grupo de Aviação

A partir de 1945, os aparelhos Curtiss P-40 da FAB começam a ser concentrados na Base Aérea de Canoas-RS[11]. Cabe o realce de que tais aparelhos vieram ostentando os mais diversos padrões de pintura, normalmente o verde oliva (*olive drab*), e os últimos P-40N que já foram recebidos no padrão de cores em metal natural. Com o transcorrer da operação desses aviões, a partir do início dos anos 1950, todos os aparelhos receberam pintura padronizada no esquema metal natural, normalmente aplicada pelo, então, Parque de Aeronáutica de São Paulo (PASP). Tal padrão de pintura foi utilizado até a desativação dos aparelhos, em 1954.

10 O Decreto nº 73.544, de 23/01/1974, muda a denominação de Parques de Aeronáutica para Parques de Material Aeronáutico, passando o **PASP** a designar-se **PAMA SP** a partir dessa data.

11 A Base Aérea de Canoas (BACO) teve a sua denominação mudada para Base Aérea de Porto Alegre (BAPA) em 31 de janeiro de 1949.

Linha de Curtiss P-40 do 1º/14º GAV em Canoas, RS no dia da sua desativação em 1954[12]

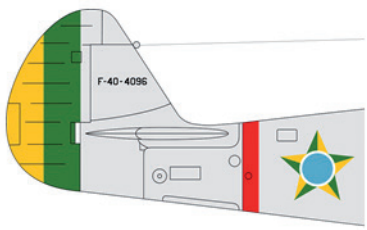
Em Canoas, os caças Curtiss P-40 foram empregados em missões de treinamento e de formação de pilotos de caça de 1945 até 1948, quando tal atribuição passou para o Segundo Esquadrão do Nono Grupo de Aviação (2º/9º GAv, atual 2º/1º GpAvCa). Em 24 de março de 1947, a FAB passou por uma grande reorganização, quando foram desativados os Regimentos de Aviação e as unidades aéreas a eles subordinadas, sendo adotados os Grupos, os Esquadrões e as Esquadrilhas.

Nessa nova organização estrutural, pelo Decreto nº 22.802, de 24 de março de 1947, o 3º GpCa e o 4º GpCa foram transformados no 1º Esquadrão do 14º Grupo de Aviação (1º/14º GAv), batizado como "Esquadrão Pampa", que foi a última unidade de caça da FAB a operar os famosos caças Curtiss P-40.

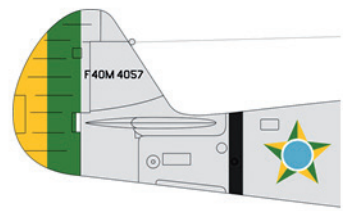
Emblema do 1º/14º GAV

12 Foto: arquivo do autor.

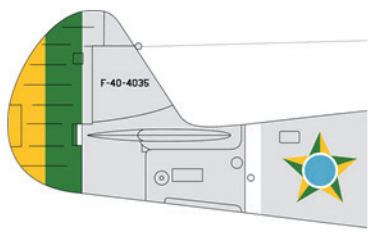
A operação dos P-40 no 1º/14º GAV destacou-se com a sua participação na maioria das manobras realizadas no Curso de Tática Aérea (CTA), em Cumbica-SP, no qual foram desenvolvidas novas táticas de combate aéreo, com os Curtiss sempre enfrentando, em combate dissimilar, os pesados caças Republic P-47 Thunderbolt do Esquadrão Misto de Instrução do Curso de Tática Aérea (EMICTA) e, eventualmente do 1º GpAvCa, onde, normalmente, levavam vantagem. Tal operação foi prejudicada a partir de 1949, pois o desgaste, a falta de peças, a diversidade de tipos (P-40E/K/M/N) e o envelhecimento dos aparelhos começaram a demonstrar à FAB que tais aviões careciam de melhores cuidados e revisões mais detalhadas.



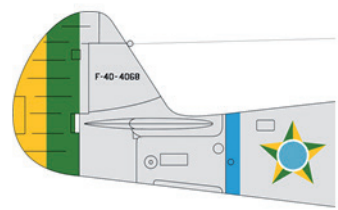
Esquadrilha Vermelha 1953



Esquadrilha Preta 1953



Esquadrilha Branca 1953



Esquadrilha Azul 1953

Em decorrência de um acidente em 1949, causado por fadiga na longarina da asa do P-40N 4094, todos os voos operacionais de P-40, no ano de 1950, foram paralisados. Essa falha determinou a colocação de reforços estruturais em toda a frota dos P-40 da FAB, realizada no então Parque de Aeronáutica de São Paulo, que era o responsável pela execução das grandes inspeções desses aviões, conhecidas como

IRAN (Inspection And Repair As Necessary). Já o Núcleo do Parque de Aeronáutica de Porto Alegre (NuPAPA) foi organizado, em 10 de janeiro de 1946, com a incumbência de apoiar as revisões intermediárias, atuando como Parque Auxiliar dos caças Curtiss P-40 na área.

Após os reparos, os voos de P-40 foram retomados em 1951 e continuaram até 1954, quando, mais uma vez, foram detectadas falhas estruturais nesse tipo de aeronave. Em 9 de maio de 1954, ocorreu um acidente grave com o P-40K FAB 4035, vitimando o seu piloto, o Capitão Aviador Flávio Argollo. Tal acidente acarretou a parada de todos os aparelhos ainda em condições de voo, resultando na desativação e no fim da vida operacional dos caças Curtiss P-40 na FAB, após doze anos de excelentes serviços prestados, desde os primórdios da II GM, no ano de 1942.

Os Curtiss F-40 foram substituídos no 1º/14º GAV pelos jatos Gloster F-8/TF-7 Meteor, adquiridos em 1952, para dotar o 1º GpAvCa e o 1º/14º GAV "Esquadrão Pampa".

Desativação do Curtiss F-40 e outros operadores

Os aviões P-40E/K/M/N tiveram essas designações modificadas para F-40 pela Portaria nº. 2A4-521013, de 17 de outubro de 1952, que permaneceu até a sua desativação.

Curtiss P-40K FAB 02 do II Grupo Monoposto-Monomotor de Recife

Os aviões que ainda estavam em operação, ao serem desativados, foram concentrados no Núcleo do Parque de Aeronáutica de Porto Alegre (NuPAPA) para desmontagem e aproveitamento da matéria-prima, sendo desmontados até o final de 1955.

Quando os aviões foram desativados, o F-40 4075 foi entregue para o então Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), em 10 de março de 1955, para estudos e ensaios em voo, onde operou até 14 de janeiro de 1959. Já o F-40 4100 foi destinado à Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), localizada em Bacacheri- Curitiba, para a instrução no solo de seus alunos, em 9 de maio de 1955, onde permaneceu até 14 de janeiro de 1958.

Como curiosidade, o F-40 FAB 4102 continuou em uso na instrução de solo aos mecânicos da Escola de Especialistas de Aeronáutica até 14 de setembro de 1967, quando foi descarregado, sendo o último avião do tipo que se manteve em atividade, na FAB.

O Museu Aeroespacial (MUSAL), localizado no Campo dos Afonsos-RJ, preserva o avião Curtiss P-40N, matriculado FAB 4064. Esse é o único aparelho do tipo existente no Brasil e poderá ser apreciado com o padrão de pintura utilizado pelo 1º/14º GAV, durante os últimos anos de sua operação na Unidade e na FAB.

O Curtiss F-40 foi o primeiro caça moderno a dotar a FAB, sendo o responsável pela defesa aérea do território e do espaço aéreo brasileiro durante a II GM, provocando a mudança de doutrina da Aviação de Caça brasileira, onde participou de uma nova filosofia de táticas e de estratégias operacionais na Força Aérea Brasileira.

Curtiss P-40N FAB 4064 preservado no MUSAL. É o único no Brasil [13]

13 Foto: arquivo do autor.

Principais características dos Curtiss P-40 da FAB[14]

Tipo	P-40E	P-40K	P-40M	P-40N
Envergadura	11,27 m	11,27	11,27	11,27
Comprimento	9,65 m	K-1: 9,66 m K-10/15: 10,15 m	10,15 m	10,15 m
Altura	3,04 m	3,04 m	3,04 m	3,04 m
Superfície Alar	21,92 m²	21,92 m²	21,92 m²	21,92 m²
Peso Vazio	2.707 kg	2.903 kg	2.473 kg	2.812 kg
Peso Máximo	3.804 kg	4.536 kg	4.037 kg	4.014 kg
Velocidade Máxima	569,9 km/h	582,8 km/h	579,6 km/h	563,5 km/h
Razão de subida	624,8 m/min.	609,6 m/min.	624,8 m/min.	646,1 m/min.
Teto	8.839 m	8.534 m	9.144 m	9.449 m
Alcance	1.126 km	1.126 km	1.126 km	1.206 km
Armamento	6 metralhadoras Browning M-2. 3 em cada asa, mais 485 kg de bombas	6 metralhadoras Browning M-2. 3 em cada asa, mais 453 kg de bombas	6 metralhadoras Browning M-2. 3 em cada asa, mais 485 kg de bombas	6 metralhadoras Browning M-2. 3 em cada asa, mais 680 kg de bombas
Grupo Propulsor	01 Allison V-1710-39, de 1.150 HP	01 Allison V-1710-73, de 1.325 HP	01 Allison V-1710-81, de 1.200 HP	01 Allison V-1710-99, de 1.200 HP
Utilização	1942 – 1953	1943 – 1954	1944 – 1954	1945 - 1954
Tripulantes	01	01	01	01
Especificação: Monoplano, asa baixa, monomotor, monoposto de caça				

14 Fontes: Curtiss – PAMA SP – 1º/14º GAV – Arquivos do autor.

B I B L I O G R A F I A

ALAMINO, Aparecido Camazano. **A História do 5º Grupo de Aviação – 1947 - 2007**. Rio de Janeiro, RJ, 2006, 280 p.

BASE AÉREA DE FORTALEZA. Livro Histórico. Fortaleza, 2022.

BASE AÉREA DE NATAL. **Livro Histórico.** Natal, 2022.

COSTA, Fernando Hippólyto da. **Base Aérea de Recife – Primórdios e Envolvimento na 2ª Guerra Mundial (1941 – 1961)**. Rio de Janeiro, RJ, 1999, 703 p.

CUNHA, Rudnei Dias da e CASELLA, José Leandro Poerschke. **A História do 1º/14º GAV**. Porto Alegre, RS, 2005, 308 p.

_____. **Curtiss P-40 no Brasil**. Porto Alegre, RS, 2014, 96 p.

NETTO, Francisco C. Pereira. **Aviação Militar Brasileira 1916 – 1984**. Editora Revista de Aeronáutica. Rio de Janeiro, RJ, 1984, 294 p.

SHORES, Christopher F. **Curtiss P-40D-N Warhawk**. AIRCAM Aviation Series nº 7, Kent, England.

Ilustrações: gentilmente elaboradas por Rudnei Dias da Cunha.

O autor é Coronel Aviador Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador da Turma de 1975, na Academia da Força Aérea, Pirassununga-SP.

É Licenciado e Mestre em História (Historiador Aeronáutico).

Foi assistente do Ministro da Aeronáutica, Comandante da Base Aérea de Campo Grande e Instrutor de Voo na Academia da Força Aérea, por 5 anos.

É Conselheiro do Conselho Superior do INCAER, ocupando a Cadeira nº 18.

Autor de 10 livros e mais de 1.300 artigos sobre aviação, publicados em revistas nacionais e estrangeiras.

Voou 18 tipos diferentes de aeronaves, tendo 5.000 horas de voo.

conFABulando

conFABulando é destinada a divulgar histórias e "causos" engraçados, pitorescos e emotivos, que fazem parte da vida da Força Aérea Brasileira, contada pelos personagens envolvidos, por ouvir falar ou por ler a respeito. A sua finalidade é manter viva a memória da Instituição por meio dessas narrativas, perpetuando os seus conteúdos através das gerações.

HISTÓRIAS DE UM CORAL

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Prezados leitores, este texto, baseado em fatos verídicos, foi escrito com uma verve humorística, que em todas as frases recorda a juventude, onde as "aventuras" tinham o sabor das alegrias e das brincadeiras de todos que amávamos a vida com vigor. Vejam, portanto, com esses olhos! Que a abordagem seja divertida! Vamos aos fatos...

1. Da formação até as primeiras apresentações

Ao iniciarmos o ano letivo, como cadetes da Academia da Força Aérea (AFA), em 1971, no Campo dos Afonsos-RJ, vimos, com o passar de poucos dias, que se vislumbravam duas possibilidades de conseguirmos uma melhora no rancho, com dispensas e, até mesmo, em viajarmos: a primeira era ser atleta de alguma das várias equipes de esportes, e a outra era fazer parte do Coral dos Cadetes.

Inicialmente, para motivar os candidatos a "cantores", foram divulgadas histórias que acenavam com promessas de viagens pelo Brasil e, até mesmo, de uma apresentação no "Casino Estoril", em Portugal. Pronto! Isso bastava para fomentar o desejo dos cadetes em se tornarem "rouxinóis".

Todavia, para participar daquele grupo vocal era preciso ser aprovado num teste com o Mestre do Coral, que, no piano, tocava algumas notas e pedia ao candidato para acompanhá-lo nos sons emitidos. Ao final da avaliação, restaram aprovadas 27 vozes as quais, juntas, formaram o aludido Coral, ou "Floral", como alguns insatisfeitos por não terem sido escolhidos, maldosamente o intitulavam.

Bem, não podemos definir aquele grupo como um conjunto harmônico de vozes, mas sim como um punhado de cadetes querendo tirar proveito dessa condição, já que, para a maioria, cantar era algo além das suas possibilidades, e, ain-

da no tom correto, nem pensar. O nosso Mestre, extremamente paciente, gentil e técnico, tentava um milagre, mas a vitória estava longe. Teoricamente, éramos divididos em quatro vozes: primeiros tenores, segundo tenores, barítonos e baixos. Na prática, era quase tudo a mesma coisa. Mas, fomos em frente.

Treinávamos três vezes por semana, após a instrução de Educação Física e, em seguida, íamos para o rancho. Das promessas ouvidas, a da melhoria no rancho, se resumia, às vezes, num ovo para cada um, e, em outras, em servir-se de "Karo" (uma iguaria parecida com mel, com milhares de carboidratos). Ainda assim, apenas em alguns dias essas maravilhas eram disponibilizadas. Bom, mas tínhamos que ter esperanças...Quem sabe se as viagens não seriam consumadas?

Apenas como registro, a única vez que saímos do perímetro municipal foi para uma apresentação à noite em Brasília, na Concha Acústica, com a presença do Presidente da República, e, como era ao ar livre (ventava muito e fazia frio), quase não fomos ouvidos, pelo que demos graças a Deus...era menos uma derrota. Mas, dessa história não há comentários a serem lembrados.

As primeiras apresentações, se é que podemos chamá-las assim, pois ficávamos praticamente escondidos, eram em casamentos.

Alguns tenentes, que não tinham dinheiro para contratar bons cantores, resolviam iniciar mal as suas vidas de casados, convidando o Coral para "abrilhantar" a cerimônia nupcial. Bem, só sabíamos "cantar", além de alguns hinos cívico-militares, umas poucas canções que fomos capazes de decorar (não todos os componentes, é claro!), num exíguo espaço de tempo. Esse eclético repertório se enquadrava em quaisquer tipos de eventos: cerimônias, casamentos, velórios e apresentações. Ou o contratante aceitava essa reduzida coletânea de canções ou não haveria a presença do Coral.

Participamos de alguns poucos casamentos, talvez uns três, que nos brindaram com os licenciamentos reduzidos naqueles finais de semana, pois tínhamos que regressar para a AFA nas tardes dos domingos, onde trocávamos de roupa e nos dirigíamos para a capela da Academia. Nunca fomos convidados para os cumprimentos aos noivos e, sequer, para comermos um pedaço de bolo. Só nos restava desejar aos cônjuges um desarranjo na lua de mel.

2. A apresentação na Câmara Municipal

No primeiro semestre de 1971, o Coral e a Banda de Música da AFA foram convidados para representar a Força Aérea Brasileira

numa solenidade que teve efeito no Palácio Pedro Ernesto, sede da Câmara Municipal, situada na Cinelândia, no centro da cidade do Rio de Janeiro.

A cerimônia era simples, onde entoamos o Hino Nacional Brasileiro e o Hino dos Aviadores, acompanhados pela Banda.

Após o término da apresentação e os discursos de praxe, fomos convidados para nos dirigirmos até a grande varanda frontal, onde serviriam um pequeno coquetel, que constou de um refrigerante com sabor aproximado de laranja e biscoitos bem salgados, redondos.

No mastro a nossa frente, tremulava a Bandeira Nacional. Um dos componentes do Coral, que o chamaremos de Chico, irritado com as considerações desairosas que faziam dele, começou a gesticular acintosamente e, numa lufada de vento, a Bandeira enrolou-se nele, que portava o copo de refrigerante, o qual foi totalmente derramado no auriverde pendão, sujando-o. Logicamente, os comentários aumentaram e a irritação dele atingiu um ponto de pré-infarto.

Não satisfeito, Chico, continuando a ser "elogiado" por seus pares de maneira mais enfática, não notou que uma senhora adentrou a varanda e começou a cumprimentar os componentes do Coral, pela apresentação. Ao chegar junto ao Chico, que estava com o copo vazio por ter dividido o seu refrigerante com a Bandeira, ela levantou a mão, com a palma para cima, ao que, imediatamente, Chico depositou nela o seu copo e pediu outro refrigerante. Ela, educadamente, disse que poderia atendê-lo, mas que era a Vereadora "Fulana" e apenas havia estendido a mão para cumprimentá-lo. Foi o ápice da zoeira e chegara o momento de regressarmos ao Campo dos Afonsos, antes que Chico aprontasse mais outra.

3. Apresentação no Teatro Municipal ou na Sala Cecília Meireles

Não recordando com precisão o local do evento, a Banda e o Coral participaram de uma apresentação onde foram executadas algumas obras musicais.

O palco era grande e nele havia uma plataforma móvel ocupada pela Banda, próxima à primeira fila do auditório. Pouco atrás, havia uma grande cortina e, ocultada por ela, estava posicionado o Coral, em uma arquibancada de madeira, com três degraus.

Inicialmente, a Banda entoou uma canção instrumental para aquecer o público. Em seguida, iniciou os acordes da linda "Va Pensiero" (da ópera "Nabucco", de Giuseppe Verdi). Nesse momento, ao mesmo tempo em que a plataforma com a Banda ia se movendo para baixo, a

grande cortina ia abrindo, para proporcionar um certo impacto e dar maior visibilidade ao Coral.

Ocorreu que, um dos músicos, o que tocava prato, não notou esse início do movimento da plataforma, pois estava compenetrado na música, e, com isso, a Banda já ia quase desaparecendo, tendo ele permanecido sobre o palco, num nível bem acima daquela.

Alguns componentes do Coral, deparando-se com aquela situação, começaram a rir e, como já não cantavam bem estando sérios (imaginem rindo), provocavam risadas nos demais. O instrumentista em questão estava sendo motivado pelos seus companheiros a saltar para a plataforma, mas, inseguro devido ao seu peso (era um pouco obeso) e a sua capacidade de permanecer em pé ao final da manobra, não sabia o que fazer. Ainda bem que não saltou, pois poderia provocar danos pessoais e instrumentais de grande monta, caso errasse o salto.

Resolveu, então, virar-se para o canto do palco e sair correndo, escondendo-se atrás da cortina. O Coral se refez do acontecimento inusitado e entoou o "Va Pensiero" até o fim, e mais algumas canções do seu "vasto" repertório.

4. A gravação do filme "Por amor a um ideal"

No ano de 1971, o Centro de Relações Públicas da Aeronáutica (CEREPA), elaborou o roteiro de um filme junto com uma produtora, que tinha como enredo a trajetória de um jovem, desde o concurso para ingressar na Força Aérea Brasileira, por meio da Academia da Força Aérea, até a conclusão do curso e o consequente recebimento da espada, símbolo do oficial, na cerimônia onde seria declarado Aspirante a Oficial.

Para isso, foi escolhido um cadete da nossa turma, cujo nome artístico foi Cadete Kramer (por qual motivo não era Silva, pensei na época? Talvez Kramer fosse algum herói desconhecido da preferência do produtor...), e haveria a participação do Coral fazendo o fundo musical do filme, entoando algumas canções do seu repertório, que continuava inalterado.

Enquanto Kramer gravava as cenas no Campo dos Afonsos-RJ, em Parnamirim-RN e em Pirassununga-SP, locais por onde os cadetes passavam até as suas formaturas, o Coral treinava para a grande produção. Quem sabe, desta vez, a tão sonhada viagem sairia, talvez para Hollywood, no lançamento do filme?

Chegou o dia da gravação. Transportados por um ônibus de idade muito avançada, seguimos, após o almoço, para o estúdio, localizado num edifício na Rua Senador Dantas, no centro da cidade, conhecido por abrigar, à noite, moças

amorosas que dividiam os seus tempos vagos com rapazes ávidos por companhias agradáveis.

A viagem de ida foi um tormento, nem tão diferente da gravação. Cantamos várias vezes cada música, até que fosse aprovada (muito mais pelo escasso tempo e a falta de paciência do produtor musical, do que por ter ficado a contento).

Essa missão foi concluída, aproximadamente, às 21 horas, todos sem jantar e com poucos e curtos intervalos para beber água, devido ao prazo, já que a gravação tinha que ser concluída naquele mesmo dia.

Ao terminarmos, descemos até uma lanchonete onde fomos aquinhoados com um refrigerante e um sanduíche (hamburger). Em seguida, ao nos aproximarmos do mesmo ônibus, fomos informados que esse estava com a bateria descarregada e havia a necessidade de ser empurrado para dar partida no motor. E assim foi feito. Fardados e sob a ovação daquelas "moças", empurramos a viatura anciã até fazê-la funcionar. Regressamos no início da madrugada e, no dia seguinte (será que haveria alguma dispensa?), a rotina continuou a mesma.

E viva o Coral !!!

O autor é Major-Brigadeiro do Ar, Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador na Turma de 1973, na Academia da Força Aérea, Pirassununga-SP.

É Piloto de Ataque, de Transporte de Tropas e de Reabastecimento em Voo.

Foi instrutor de voo no Centro de Aplicações Táticas e Recompletamento de Equipagens (CATRE), instrutor acadêmico do Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR), da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e da Academia de Guerra Aérea (AGA), da Força Aérea Equatoriana.

Comandou o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), a Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR) e o IV Comando Aéreo Regional (IV COMAR).

Possui 6.000 horas de voo, em 13 aeronaves diferentes.

FABulosas tradições

Histórico do 1º/15º GAV - Esquadrão Onça

Cel Av Aparecido Camazano Alamino

O Primeiro Esquadrão do Décimo Quinto Grupo de Aviação (1º/15º GAV) foi previsto pelo Decreto nº 22.802, de 24 de março de 1947, sendo ativado somente em 17 de setembro de 1970, pela Portaria nº 64/GM7, na Base Aérea de Campo Grande-MS. O Esquadrão tem uma forte tradição no Estado de Mato Grosso do Sul e, devido à proximidade da Base Aérea com o Pantanal, foi escolhida a onça-pintada como seu símbolo ou mascote, passando a ser denominado "Esquadrão Onça".

As primeiras aeronaves utilizadas pelo Esquadrão foram os De Havilland DHC-5 Buffalo, de fabricação canadense e designados na FAB como C-115 Búfalo. No início dos anos 80, o Esquadrão recebeu os aviões EMBRAER C-95B Bandeirante cargueiro e, como consequência, transferiu os C-115 para o 1º/9º GAV, em Manaus.

Os C-95B foram utilizados até o ano de 2008, quando foram substituídos pelos bimotores espanhóis AIRBUS CASA 295, batizados na FAB como C-295 Amazonas, que operam até os dias atuais.

Entre as suas principais missões, destacam-se: o transporte de cargas, como suprimentos e medicamentos para regiões mais distantes, inclusive no exterior; apoio a destacamentos do Exército e da Marinha nas fronteiras; lançamento de paraquedistas das Forças Armadas; e apoio à Confederação Brasileira de Paraquedismo.

Demonstrando o seu alto nível de preparação, o Esquadrão Onça é a Unidade de Transporte da FAB que detém a maior quantidade de títulos na Reunião da Aviação de Transporte - RAT, que é um torneio que reúne toda a aviação de transporte da Força Aérea Brasileira numa acirrada competição entre os tripulantes. O Esquadrão Onça venceu nove vezes a competição.

1970 – 1979

1979 – 1989

1989 – 2008

2008 - ATUAL

LOGOTIPO – 1979 – ATUAL

2010

2020

PARA "MATAR A SAUDADE"

Expressões muito utilizadas nas Escolas de Formação da FAB

MIJADA - chamar a atenção de alguém na frente dos outros ou em particular.

MINGAU DE MOLÉCULAS - mingau que é feito, supostamente, de um alimento diferente a cada dia, com uma aparência estranha, mas que tinha sempre o mesmo gosto, ou seja, de nada.

MIOLO - sujeito burro, por fora do assunto.

MODERNO - militar de posto inferior, sem precedência hierárquica.

MORCEGAR - encostar, fugir de alguma obrigação.

ABORTAR A MISSÃO – cancelar a missão.

ALIMENTAÇÃO CRUZADA (CROSS FEED)- Nos aviões multimotores, consiste em alimentar o(s) motor(es) localizados num lado do avião com o combustível do(s) tanque(s) do outro lado. Exemplo: alimentar o motor da asa esquerda com o combustível do tanque da asa direita e vice-versa.

AVE RARA – aquele que demonstra dificuldade em aprender ou que procede de modo estranho em certas situações.

BOCA POBRE – missão ruim.

BOJAR – dormir.

BORRACHAS AO VENTO – trem de pouso baixado.

BRASA – Piloto ruim, que voa mal.

CABRAR – puxar o manche do avião contra o peito do piloto.

CAGAÇO – medo.

CAIR NOS BRAÇOS DE MORFEU – dormir.

CALÇOS DENTRO – missão que não vai sair.

CASSINO – local onde se hospedam os militares em trânsito, em uma organização militar. Também é o local onde se encontram jogos para diversão (totó, pingue-pongue, sinuca, xadrez, dominó etc).

CÉU DE BRIGADEIRO - há duas versões para a expressão: uma é usada para dizer que o céu está "limpo", sem nuvens. Ou seja, próprio para a realização de um voo com as condições meteorológicas favoráveis; a outra se refere a um céu azul e estrelado (se realizado à noite), como o uniforme de um brigadeiro (de cor azul e com as respectivas estrelas, indicando o seu posto).

CHEQUE DE ABANDONO – verificação feita no aposento que se vai desocupar, definitivamente, para constatar que não se esqueceu algo dentro dele.

Pedidos ao:

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA
Avenida Marechal Câmara, 233 - 7º andar - Castelo - Rio de Janeiro - RJ
Cep: 20020-080 - Tel: (21) 2126-9381
Internet: www.fab.mil.br/incaer e-mail: ideias.incaer@fab.mil.br