

IDEIAS EM DESTAQUE

Nº 64

O CENTENÁRIO DAS LINHAS LATÉCOÈRE NO BRASIL



// J'ai refait tous mes calculs, notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire : la réaliser //

Ideias em Destaque

Nº 64 - 1/2025

Edição

INCAER

Editor Responsável

Brig Ar Roberto Ferreira Pitrez

Revisores

2º Ten QOCON MIM Maressa Elias Souza Kreischer

2º Ten QOCon MRM Rodrigo Felipe Ramos de Oliveira

1S QSS SAD Antonio Roberto Duarte Gomes

Prof.ª Dr.ª Livia Aparecida de Almeida e Sousa

Projeto Gráfico e Diagramação

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Impressão

Gráfica e Editora Almeida Ltda

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, se-
mestral.

ISSN 2175 0904

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histó-
rico-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.*

Apresentação

Caros leitores,

Neste primeiro semestre de 2025, damos continuidade às nossas produções literárias, divulgando mais esta obra que abrange artigos sobre variados temas ligados à aeronáutica e à Força Aérea Brasileira (FAB).

Nesta edição nº 64 da revista Ideias em Destaque, ressaltamos alguns textos muito pitorescos pela forma como estão narrados, cujas características os revestem de especial originalidade. Esses temas, muitas vezes, carecem de registros que embasam as suas importâncias, passando despercebidos no cotidiano, mas nós os captamos e os disponibilizamos ao público.

Iniciamos com a entrevista do saudoso Comandante Tieghi, cuja vida foi toda dedicada à aviação, deixando um legado de vibração e de exemplo pela sua história, servindo de estímulo e ensinamentos, principalmente para os jovens. Em continuidade, cultuando a memória, trazemos a saga da aeronave AT-33A, que operou com brilhantismo na Aviação de Caça brasileira.

Os artigos “O último ‘grupão’ de T-6”, “Um sagrado ponto de controle de tráfego aéreo” e “Como surgiu um código de honra” remontam fatos cujas peculiaridades, a curiosidade e o inusitado estão presentes em cada linha da narrativa. Seguimos apresentando “O centenário das linhas Latécoère no Brasil”, no qual ficam registrados os grandes percalços vivenciados no início dessa brilhante aventura, bem como o seu desenvolvimento e a importância da sua história para a aviação do nosso país.

“A tradição do banho do Lâché”, celebração que perdura por muitas décadas, remete-nos aos primeiros passos da vida do aviador militar, aos anseios, aos receios, à motivação e à conquista auferida.

Também neste número, apresentamos a Universidade da Força Aérea (UNIFA), que recentemente comemorou os seus 41 anos de profícua existência, com uma poesia que tão bem a descreve e, merecidamente, a homenageia: “UNIFA: Asas ao futuro, Força em união”.



**Ten Brig Ar
Vincent Dang**
**Chefe do Escritório Avançado
de Transição do INCAER**



Nas seções finais da revista, discorreremos sobre uma missão aérea na qual a experiência do instrutor e a eficaz condução de uma difícil situação resultaram no pleno sucesso do voo, com o pouso bem-sucedido e os ensinamentos constatados. Por último, apresentamos a evolução heráldica da Terceira Força Aérea (III FAE), unidade desativada, que desempenhou notável contribuição na vida operacional da FAB, visando manter viva a sua memória.

Por fim, finalizamos com algumas expressões muito utilizadas no dia a dia da Instituição, com ênfase para as escolas de formação, no intuito de recordarmos os bons e saudosos tempos bem vividos.

Desejamos que todos desfrutem desse nosso trabalho dedicado à cultura da nossa Instituição e que ele seja do seu agrado.

Boa leitura!

Sumário

Entrevista

Justiniano Tieghi Filho

7

A tradição do banho no Lago do Lâché entre os aviadores militares brasileiros

Joben Rocha

17

O Centenário das Linhas Latécoère no Brasil

Teomar Beito Ceretta

22

O poder da palavra e a força do ideal: como surgiu um Código de Honra

Renato Paiva Lamounier e Marco Aurélio de Mattos

52

O Lockheed AT-33A na Força Aérea Brasileira

Cel Av Aparecido Camazano Alamino

57

O último “GRUPÃO” DE T-6 NA FAB

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

79

Um Sagrado Ponto de Controle de Tráfego Aéreo

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

87



Joker D'Ouros, Cheque Radio

Cel Av Jonas Ferreira Sant'Anna

104



A Terceira Força Aérea

Cel Av Aparecido Camazano Alamino

110

Entrevista com Justiniano Tieghi Filho¹

Justiniano Tieghi Filho nasceu em 1º de janeiro de 1933, na cidade de Pardinho, no interior de São Paulo, onde viveu a infância e a adolescência. Durante esse período, trabalhou na fazenda de café da família. Atuava como fiscal e tinha a função de acompanhar os colonos durante suas obrigações na lavoura. Após o falecimento do pai, a família se mudou para a cidade de Botucatu-SP, na década de 1950.

O nosso entrevistado foi predestinado a ser piloto. A mudança de cidade trouxe a oportunidade para o jovem Tieghi realizar o sonho de obter o seu brevê, com toda a instrução ocorrendo no Aeroclube de Botucatu. O início de sua carreira como piloto culminou com o convite da Indústria Aeronáutica Nei-

va, em 1970, para ser piloto de testes das aeronaves ali fabricadas, voando, principalmente, o T-25 Universal II. Tieghi se desligou da empresa em 1998, quando a Neiva já pertencia à EMBRAER. Em 2017, ele fundou a Escola de Aviação – PROAV, também em Botucatu.



O Senhor Tieghi com o Cessna 152, no aeroporto Tancredo de Almeida Neves, em Botucatu²

1 Entrevista concedida à Historiadora Andréia Elizabeth Bohn Lüder, Adjunta da Seção de Estudos e Pesquisa Historiográfica do INCAER, no dia 28 de junho de 2024, por Whatsapp. No início do mês de agosto de 2024, o Sr. Justiniano Tieghi Filho lamentavelmente nos deixou. Uma águia voou mais alto, fazendo o céu mais bonito e, lá de cima, nos inspirando, pelo seu exemplo, no ideal de voar. Por meio dessa entrevista, prestamos a nossa homenagem a esse grande profissional e emérito aviador.

2 Imagem disponível em: <<https://conteudo.solutudo.com.br/botucatu/nunca-pensei-em-ser-outra-coisa-conheca-a-historia-do-pai-da-aviacao-de-botucatu/>>.

Ao longo da carreira, pilotou mais de 30 modelos diferentes de aviões, incluindo os seguintes: Aeronca, BT15, Bucker, C120, C140, C170, C172, C182, C130, C402, CAP4, Carajá, Carioca, Cherokee, Corisco, Ipanema, J3, Luscombe 8, Minuano, Navajo, Niss, Regente, P-56, PA11, PA12, PA14, PA18, Pawnee, Seneca II, Seneca III, Sertanejo, Stinson Voyage, Stinson Reliant, T-25, Travel Air e Tupi.

Nas páginas que seguem, o nosso entrevistado relata as experiências vividas ao longo de 70 anos dedicados à aviação.

1) Senhor Tieghi, a sua vontade de ser piloto vem desde a sua infância quando olhava os aviões voando sobre a fazenda? Como foi o apoio da família para seguir com essa decisão?

Realmente, eu acho que nasci já com o “aerococcus”³. Porque a fazenda, na época, era bastante isolada da civilização. Não havia meio de comunicação na fazenda, o meio de transporte era só o cavalo e eu acompanhava os colonos na roça. Quando passava um avião voando, eu falava para os colonos: “um dia, vou ser piloto”. Eles até brincavam comigo e diziam: “aqui, o diabo passou, perdeu a bota e não voltou para buscar”. Porque, realmente, na época, nós vivíamos praticamente isolados da civilização.

O apoio da família foi algo muito importante para eu ter seguido com o sonho de ser piloto. Não tenho dúvida, porque, quando meu pai faleceu, ficamos mais de três anos na fazenda, e depois ela foi vendida. Foi aí que nos mudamos para Botucatu, e então procurei o Aeroclube.

2) Como que foi a experiência do primeiro voo? Naquele momento, o Senhor teve a certeza de que seria piloto?

Não tenha dúvida, até aconteceu de uma maneira bastante peculiar. Eu era bastante caipira, nascido e criado na fazenda, isolado das cidades. Então, quando me apresentei no Aeroclube, o instrutor comentou com os outros alunos: “vamos fazer um voo com o caipirinha aí? Porque assim ele já desiste de ser piloto”. Ele olhou para mim e achava que eu não seria piloto, e, como resposta, falei: “vamos!”.

Decolamos, e ele fazia vários tipos de manobras. A cada manobra, ele perguntava: “e aí, aviador?”. E eu respondia: “excelente, excelente, muito bom!”. Eu realmente gostei muito do voo, das manobras que ele fazia. Então, quando pousamos, ele chegou junto com os outros alunos e falou: “olha, esse aqui vai ser um bom piloto”.

3 O entrevistado utiliza o termo “Aerococcus” como uma referência informal ao vírus da paixão pela aviação.

Ele fez um voo na intenção de me fazer desistir, mas, felizmente, deu tudo certo. E continuei na aviação, obtendo o meu brevê em 1953.

3) Qual a sua idade quando voou sozinho pela primeira vez? Recorda-se dessa experiência?

É uma experiência única, não tenha dúvida. O meu primeiro voo solo⁴ realmente também foi bastante comentado, pois solei com poucas horas de voo. Na verdade, o instrutor queria me solar com duas horas, mas ele colocou a mão na consciência e considerou que duas horas era muito pouco. Em uma situação normal de voo não haveria problema, mas caso ocorresse algum erro, eu não saberia como corrigir.

4) Realmente duas horas de voo para solar é uma coisa impressionante. Principalmente para quem nunca tinha visto um avião, nem de perto. Como o Senhor se sentiu diante dessa possibilidade?

Quando a gente nasce com o destino já programado, no meu caso, já nasci com o “aerococcus”, por isso eu não perdi meu tempo. E assim que a fazenda foi vendida, entrei para o Aeroclube. Em 1953, obtive o meu brevê e fiquei voando por lá até 1956. No final desse ano, fui para São Paulo, onde fiz meu curso de instrutor de voo no Aeroclube de São Paulo.

5) Quais foram os maiores desafios e aprendizados dessa fase? Porque é uma mudança deixar de ser aluno para ser instrutor. Como foi isso para o Senhor?

Ocorreu de uma maneira bastante normal. Na época, o DAC, que era o Departamento de Aviação Civil, fornecia bolsas de estudos para quem quisesse fazer o curso de instrutor de voo. O Aeroclube de São Paulo ganhou algumas bolsas de estudo. Tive a oportunidade de participar da seleção e passei.

Comecei a fazer o curso em janeiro de 1957 e terminei no mesmo ano, no mês de setembro. Felizmente, passei em primeiro lugar. O Aeroclube de São Paulo premiava o aluno que passava em primeiro lugar com uma vaga para ser instrutor no próprio Aeroclube; assim, lá fiquei de 1957 até 1961.

6) Poderia nos descrever um dia típico do Aeroclube?

O Aeroclube de São Paulo funcionava de terça a domingo, reservando as segundas-feiras para que os mecânicos pudessem fazer a manutenção das aeronaves. Chegávamos às oito horas e ficávamos até à tarde, quando parávamos de voar. Eu continuava no Aeroclube porque eu havia sido escolhido para dar a instrução teórica na formação de pilotos privados. Essas aulas ocorriam à noite.

4 Voar sozinho, sem a presença do instrutor.

7) Como aconteceu o convite para trabalhar na Neiva⁵? O que motivou o Senhor a aceitar esse convite?

Bom, esse é um caso bastante importante e meio peculiar também. Eu havia casado há pouco tempo, minha filha tinha seis meses de vida, e começamos a ter problema com a empregada que havíamos levado de Botucatu para São Paulo.

Decidimos por levar a empregada de volta para Botucatu e, nesse dia, o José Carlos de Barros Neiva soube que eu estaria por lá e me convidou para voar na Indústria Aeronáutica Neiva. Então, devido ao problema familiar, eu aceitei e voltei para Botucatu.

8) O Senhor já tinha aproximadamente dez anos de instrução quando se tornou piloto de teste da Neiva. Como foi o processo da adaptação para essa nova função?

Para mim, foi muito fácil assumir a função de piloto de teste. Na época, não existia nenhum nome para piloto de teste. Na Indústria Aeronáutica Neiva, tínhamos que acordar às seis horas, porque o trabalho começava às sete, e íamos com a maior alegria para voar. Seria um pesadelo você ir para o seu trabalho não gostando do que faz.

O processo de adaptação correu bem, porque o avião, que na época era o Paulistinha, é uma aeronave bastante simples em matéria de equipamento, e, pelo fato de eu já possuir uma boa experiência de voo, foi fácil. Na época, eu já tinha 6.000 horas de voo.

Quando eu entrei na Neiva, estava sendo fabricado o centésimo Paulistinha, depois, fizeram mais 150, somando um total de 250 aeronaves produzidas.

9) Ao longo da sua experiência profissional, o Senhor atuou como instrutor e como piloto. O que era mais desafiador: ser instrutor, considerando a questão aluno/avião, que é sempre um perigo, ou ser piloto de teste?

Eu acredito que ambos são meio parecidos. A instrução é muito boa quando o instrutor gosta de ministrar instrução. Não deixa de ser cansativo porque é uma matéria que você está ensinando, e o voo de teste, no meu caso, foi algo que, digamos assim, foi simples, bastante simples mesmo, visto que comecei no Paulistinha.

E os voos de teste são os voos que podemos chamar de voo sem patrão, pois se voa sozinho.

5 Fundada por José Carlos de Barros Neiva como “Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva”, no Rio de Janeiro, em 12 de outubro de 1954, foi transferida para Botucatu, onde fabricou muitos aviões.

10) Qual a função do piloto de testes?

A função é detectar possíveis falhas no avião depois que ele sai da produção. Checamos todos os componentes, não apenas em relação à estabilidade, mas também os parâmetros do motor. Constatamos as discrepâncias existentes e emitimos um relatório que é encaminhado aos mecânicos para as devidas correções. Poderíamos fazer vários voos até que tudo estivesse vistoriado e aprovado.

11) Como foi a experiência de ser piloto de teste? Quais foram os momentos mais memoráveis ou desafiadores?

Para mim, um momento bastante desafiador foi quando eu fiz os voos de teste do T-25 Universal II. Eu fiz todo processo de testes desse avião quanto à estabilidade de voo. Para mim, foi realmente muito positivo esse treinamento, pois, para testar a estabilidade, é necessário levar o avião até a Velocidade de Nunca Exceder (VNE). Nos ensaios que fiz, também realizei manobras de parafusos. Comecei com uma manobra de meia volta, terminando com seis voltas para esquerda, seis para direita, depois, novamente, seis para esquerda e para direita, repetindo tudo de novo, soltando os comandos para ver se o avião sai sozinho.

E o Universal, por ter uma estabilidade muito boa, ao soltar os comandos, ele saía sozinho, tranquilamente. Era um bom avião. Na verdade, era um ótimo avião, ótimo mesmo!

12) Da relação das aeronaves que o Senhor já operou, qual mais sentiu afeição?

Sem dúvida alguma, de longe mesmo, foi o T-25, pois ela é uma aeronave dócil, muito boa mesmo de comandos. O voo se torna agradável, muito agradável. Porque ele é um avião de categoria acrobática, e depois que aprende a fazer acrobacia, o voo normal não tem mais graça.

13) Como era pilotar o T-25 e quais eram as características que mais te impressionavam nesse modelo?

Olha, o avião, como eu disse, é um avião inteiramente acrobático. É um avião muito bom de comandos. Como eu disse anteriormente, ele responde ao comando do que o piloto quer, e não o que a aeronave quer.

Então, devido a essa particularidade de ser acrobático, ele suportava a carga de 3G negativo e 6G positivo⁶. Você podia brincar à vontade com ele, que dificilmente ele passava dos limites que o

⁶ A força G é uma medida de aceleração. 1G é a aceleração que sentimos devido à força da gravidade. É o que mantém os nossos pés firmemente plantados no chão. A gravidade em metros por segundo ao quadrado, ou m/s². Na Terra, a aceleração da gravidade geralmente tem um valor de 9,8 m/s².

corpo humano suporta, porque entre os fatores de três G negativos e seis positivos, é possível fazer todas as manobras que se desejar, naquela ocasião.



*O Senhor Tieghi e o protótipo do T-25
Universal II, 1978⁷*

14) Como era o relacionamento do Senhor com os pilotos da FAB?

De certa forma, o meu relacionamento com a Esquadrilha da Fumaça foi muito pouco. Coincidiu, uma vez, que a Fumaça foi fazer uma apresentação em São José dos Campos, e encontrei com o Capitão Aviador Celso Luiz Cardoso Vilarinho. Ele já tinha feito um voo comigo. Nesse dia, eu tinha feito uma demonstração, e o Vilarinho veio conversar comigo e disse: “esse avião aí é igual ao meu?”.

E respondi: “é o próprio T-25, igualzinho ao seu”. Ele, um pouco irredutí-

vel, dizia: “não, não é possível! Meus aviões não fazem o que você está fazendo aí”. E então falei: “tranquilo filhão, é o mesmíssimo avião”. O Vilarinho pediu licença para dar uma olhadinha nos tanques, deixei obviamente, enquanto ele olhava, ia falando: “mas não tem gasolina, né?”. No que respondi: “não tem, é que o voo de demonstração você voa no máximo 15 minutos. Eu coloco combustível suficiente, digamos, para voar de meia hora até 40 minutos. Então, o avião estará leve”. Tenho esse conhecimento porque também fazia voos de demonstração aérea sozinho.

Continuei na minha explicação com o Vilarinho: “agora, quando vocês vão fazer acrobacia, lotam os tanques de combustível e o avião fica pesado”. Ao que ele me respondeu: “mas deve ter mais coisa aí”. Então ele olhou, abriu o capô do avião, olhou direitinho, abriu de novo o tanque de combustível e o outro tanque também para ver. Só assim ele acabou acreditando.

E emendei: “quando você for fazer a demonstração, se a sua demonstração está prevista para uma duração de 15 minutos, o combustível deve ser para no máximo meia hora, 40 minutos”. E ele saiu até satisfeito com a explicação que dei. E realmente são coisas diferentes, pois quem maneja diferente a aeronave conhece um pouco mais a fundo essas particularidades.

⁷ Imagem disponível em: <<https://www.caer.org.br/downloads/revistas/Revista113/Revista113.pdf>>.

15) O Senhor conheceu alguns truques ou peculiaridades das aeronaves que pilotava?

Bem, no caso do T-25, ele está homologado para fazer acrobacia. Então, é importante que o piloto analise bem o tipo de voo que será feito. Se for acrobacia ou se for uma apresentação, é necessário abastecer com o combustível para realizar a demonstração com uma reserva no tanque, digamos assim, de mais meia hora.

16) O Senhor gostaria de nos contar uma história marcante que viveu nesse período em que trabalhava como piloto da Neiva?

Bem, eu acho que, felizmente, tive bastante sorte durante o meu tempo de piloto. Tudo ocorreu normalmente, nunca tive uma pane mais séria que compromettesse a segurança do voo. Para mim, ser piloto de teste foi realmente uma passagem bastante fácil, devido à experiência que eu já tinha como instrutor de voo.

17) O Senhor possui mais de 20.000 horas de voo. Diante dessa larga experiência, gostaria de relatar algo especial do período em que era instrutor, do período em que pilotou para

a Neiva? Como é a vida de piloto, a vivência que possui?

A vida de piloto é bastante agradável. Um dia você está aqui em Botucatu, outro dia está em São José dos Campos, no outro você vai para outro lugar. Mas o que realmente me marcou foi quando eu dava instrução em São Paulo e fui explicar para um aluno as técnicas para voar o avião PT-19. Estava um dia muito frio, e pedi para ele fazer um estol⁸. Porém, ele reduziu o motor rapidamente, puxou meio rápido e o avião parou.

O aluno ficou apavorado, eu assumi os comandos e pousei numa avenida que tinha cerca de 100 casas ao lado. É uma avenida que começava na Via Dutra e terminava no Campo do Corinthians. O interessante é que no outro dia quando nós fomos lá, para desmontar o avião, apareceu uma equipe de reportagem perguntando o que havia acontecido. relatei o fato e comentei que o motor havia parado. Naquele momento, já haviam retirado uma das asas do avião. A reportagem saiu com a seguinte notícia: “graças à competência do piloto, ele pousou sem uma asa”.

Foi divertido na época, e é uma história engraçada, pois tudo terminou bem, mas é incrível como essas notícias são divulgadas, não é mesmo?

⁸ É a condição que o avião se encontra operando num ângulo de ataque maior que aquele de máxima sustentação. É uma perda da velocidade de voo e, em muitos casos, perda temporária da sustentação e do controle da aeronave.

18) Das aeronaves que o Senhor pilotou, como era voar o Ipanema? Imagino que os testes devem ser diferentes do T-25.

Eu pilotei bastante o avião Ipanema. É um avião essencialmente agrícola, mas é um avião bom de comando, gostoso de voar. A especialidade dele é a pulverização. Na arte de pilotagem não muda nada, a pilotagem é a mesma. Agora, o que muda é a condição de voo, que geralmente é feito a uma altura de um metro ou dois metros, dependendo da aplicação. Voamos mais baixo do que os outros, e o cuidado que o piloto tem que ter é com a manutenção, porque caso ocorra alguma pane nessas condições de baixa altura, você não tem escolha e tem que pousar logo, mas não deixa de ser também um voo gostoso. Eu, por exemplo, gostava muito de dar rasantes e fazer passagens baixas. Eu já fiz muitas demonstrações para as faculdades de engenharia.

Comigo nunca aconteceu nada. Para não dizer que não aconteceu nada, um dia veio aqui um pessoal de Lavras, e demonstramos dois tipos de aplicação de pulverização: uma voando com os pneus, raspando as folhas, e a outra a três metros de altura. Fui fazer a primeira passagem, raspando a plantação para o pneu ficar vermelho. E, novamente, fui para o voo, decolando e fazendo uma passagem baixa na lateral da pista, quase tocando no chão. Porém, a grama estava um pouco alta, e tinha um cupinzeiro que estava escondido bem ali. Como eu não vi, entrei com o pneu no cupinzeiro, matei os cupins com a

batida do trem de pouso. As pessoas que assistiam ficaram apavoradas e gesticulavam.

O rapaz que estava no controle do rádio me chamou e falou: “oh Tieghi, está tudo em ordem?”. E respondi que sim, que só tinha dado uma batidinha no chão, e questionei o motivo da pergunta, ao que ele me respondeu contando que as pessoas estavam gesticulando muito. Falei que faria passagem à baixa altura para que verificassem o trem de pouso. Ao fazê-la, recebi como resposta que o trem de pouso estava quebrado, meio pendurado.

Quando ele me perguntou o que eu iria fazer, solicitei que chamassem os bombeiros e que esperaria até eles chegarem para então pousar. Decidi pousar em outra rota e fiquei na espera dos bombeiros e da ambulância. O pessoal da Neiva que também assistia foi para a lateral da pista, e tive que prolongar um pouco mais o pouso. Eu sabia que na hora que perdesse a velocidade, o avião ia baixar a asa e girar um 180° (manobra conhecida como “cavalo da pau”). Pousei numa roda só e fui até uns 300 metros além do pessoal que se encontrava na pista.

Quando saí do avião, o coronel dos bombeiros que estava lá me mandou deitar para ver a pressão, e falei para ele: “se a pressão estiver 10 por 14 é sinal que o piloto não ficou nervoso”. Ele aferiu a pressão e marcou 10 por 14 e comentou que eu estava mais calmo que ele.

Essa história é diferente, porque são situações que acontecem, e, felizmente, fiz tudo certo para ter um bom final. Só

coitado do cupinzeiro que estava escondido no meio da grama alta.



Avião Ipanema⁹

19) O Senhor gostaria de deixar algum recado ou conselho para quem irá ler futuramente a entrevista, especialmente para os pilotos e também para os futuros aviadores?

Eu acredito que a profissão de piloto é realmente empolgante. Quando entramos na aviação, dificilmente saímos. O que eu digo para os futuros pilotos é que realmente obtenham o seu brevê, seja por esporte ou profissionalismo. Quando você recebe o “aerococcus”, jamais sai da aviação.

É uma profissão bonita, uma profissão de liberdade. Um dia você está num lugar, no outro dia está em outro lugar e assim vai. Mas sou meio suspeito para falar, porque estou na aviação há mais de 70 anos e gosto muito daquilo que eu fiz. Senti a vida toda muita felicidade em ser

piloto, em exercer a minha profissão, tanto como instrutor, como piloto de teste.

Foram anos de grande alegria em conviver no ambiente da aviação com pilotos, com aqueles que estão entrando e quem já se formou. Nós somos muito felizes quando fazemos aquilo que amamos, esse é o meu conselho.

20) O Senhor foi muito feliz em voar e passou parte da vida fazendo aquilo que mais amava desde pequeno, que é voar, ser piloto. Para finalizar a entrevista, o Senhor gostaria de compartilhar mais alguma experiência de vida com os nossos leitores?

A profissão de piloto é realmente muito boa. Setenta anos na aviação não são sete dias nem sete meses; foram setenta anos de alegria. Nunca houve um sinal na aviação que me indicasse que eu estava na profissão errada, que me mostrasse que havia escolhido errado. Eu gostava de voar antes mesmo de ter visto um avião. Foram 70 anos de muita alegria para mim, de muito prazer do que realmente eu fiz. E continuo aqui no ambiente, neste campo de aviação de Botucatu, como o pessoal chamava antigamente, e hoje é o nosso aeroporto Tancredo de Almeida Neves.

Aquele que faz o que gosta será sempre um bom profissional; quem faz o que não gosta será sempre um péssimo profissional.

⁹ Imagem disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Embraer_EMB_202_Ipanema>.



Encontro do piloto de testes com sua máquina T-25¹⁰. Em 17 de abril de 2018, o Senhor Tieghi visitou a Academia da Força Aérea (AFA) acompanhado da comitiva da PROAV – Escola de Aviação Civil, de Botucatu-SP

10 Imagem disponível em:< https://www.facebook.com/afamiliar/posts/o-senhor-justiniano-tieghi-que-appece-na-primeira-foto-foi-piloto-de-provas-da-/1720113761383575/?locale=pt_BR>.

A tradição do banho no Lago do Lâché entre os aviadores militares brasileiros

Jobber Rocha

Dizem que a tradição do banho no chamado Lago do Lâché surgiu na antiga Escola de Aviação Militar, pertencente ao Exército Brasileiro na ocasião, localizada no Campo dos Afonsos-RJ.

Na época do seu surgimento, a nossa orientação sobre as técnicas de pilotagem era fornecida pela Missão Militar Francesa no Brasil, que permaneceu de 1920 até 1940, durante vinte anos, pois.

O vocábulo Lâché, na língua francesa, significa, “solto”, “liberado”, que por extensão semântica pode ser traduzido por “negligência”.

Na época, os pilotos que pousavam com os trens de pouso retraídos ou cometiam qualquer ato de imprudência, negligência ou imperícia, eram obrigados a tomar um banho em um pequeno lago ali existente, em razão do seu procedimento.

A tradição era uma forma de punição para os pilotos que cometiam esses erros. No entanto, com o tempo, a tradição passou a ser vista como uma brincadeira e os pilotos que solavam¹ as aeronaves ali existentes passaram a se orgulhar de tomar o conhecido banho no lago.

¹ Voar solo é voar sozinho, sem a companhia do instrutor, ou de qualquer outra pessoa a bordo da aeronave.

A partir de então, o batismo pelas águas no lago passou a ser utilizado como rito de passagem para marcar o primeiro voo solo do cadete na Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos.

Em 1969, após a transferência Escola de Aeronáutica para Pirassununga-SP, o rito se manteve, sendo ali construído um novo lago do Lâché somente para esse fim. Em 2005, o banho no lago foi substituído pelo banho de mangueira.



*Banho do Lâché, na Escola de Aeronáutica
– Campo dos Afonsos²*

O banho no lago do Lâché, atualmente, é mais do que uma simples tradição; pois, é uma celebração. É uma forma de celebrar a coragem e a habilidade dos pilotos, e, também é uma forma de celebrar a amizade e a camaradagem entre eles.

O banho no lago é, também, um momento de descontração e diversão; mas, sobretudo, é um momento de reflexão. É um momento para os pilotos lembrarem-se do risco que correm todos os dias, e é um momento para eles agradecerem pela oportunidade de voar.

Os pilotos eram jogados pelos seus companheiros apenas uma vez no lago do Lâché, quando solavam³, e saíam dali com macacões de voo todos molhados, sob os risos dos presentes.

² Imagem: arquivo do INCAER.

³ Voar solo significa voar sem a companhia do instrutor, voar sozinho.

Creio que eu, desde o início da comemoração do banho no lago pelo voo solo, fui o único cadete a ser atirado por duas vezes dentro do Lago do Lâché.

Explico o ocorrido: tendo eu solado a aeronave Fokker T-21 no ano de 1964, na antiga Escola de Aeronáutica, fui atirado pelos meus companheiros no referido lago.

No dia seguinte, eu deveria executar a minha primeira missão com a duração de uma hora de voo, na região do Recreio dos Bandeirantes.

Ocorreu que, na manhã seguinte ao solo, fui o primeiro cadete a decolar. A seguir, o campo foi fechado em razão da imensa quantidade de nuvens que cobriram a cidade do Rio de Janeiro naquele dia.

Após ter decolado, tentei tomar o rumo do Recreio dos Bandeirantes, mas era impossível saber para qual lado o bairro se situava. Entrei em uma nuvem da qual não conseguia sair de forma alguma, nem subindo, nem descendo, nem girando para a esquerda nem para a direita. Estava completamente perdido. Devo lembrar que aquela aeronave, de treinamento primário, não possuía equipamento-rádio para uma eventual comunicação com a torre de controle em busca de orientação.

Após um tempo que não posso precisar, dentro da nuvem, vislumbrei uma abertura nela por onde descí. Avistei uma chaminé de fábrica, uma estrada e uma pastagem. Optei pela pastagem e fiz o procedimento para o pouso. Fiz um pouso chapado e após correr pouco, dei um “cavalo de pau” para a direita. Tendo a aeronave parado. Saltei da nacele⁴ para ver o ambiente ao redor. Logo adiante havia uma enorme vala com cerca de vinte metros de profundidade onde cairíamos, certamente, se o providencial “cavalo de pau” não tivesse sido dado.

Pouco depois, um indivíduo de bicicleta se aproximou do local onde eu estava, identificando-se como Cabo do Exército. Pedi que telefonasse para o oficial de dia da Escola de Aeronáutica e dissesse a minha localização: Jardim Ideal, São João de Meriti-RJ.

4 Cabine do avião.

Cerca de uma hora depois, um helicóptero da FAB chegou ao local, desembarcou dois soldados para manterem a segurança da aeronave e me transportaram de volta para a velha Escola.

Nela chegando, fui saudado pelos meus camaradas que já me julgavam morto, tendo em vista as horas que se haviam passado e a capacidade de combustível dos tanques. Pelo julgamento deles eu, sem combustível, havia caído com a aeronave e morrido.

Em comemoração ao meu retorno são e salvo, atiraram-me, de novo, no famoso Lago do Lâché. Acho que dessa vez a razão não foi por ter solado, mas por ter sido negligente e não ter observado a sinalização por meio da luz vermelha que a torre de controle transmitiu para mim antes da decolagem...

O autor é Economista, formado pela Universidade Federal Fluminense, com mestrado em Economia Agrícola pela Universidade Federal de Viçosa-MG. Possui Doutorado em Economia pela Universidade de Madrid, Espanha.

Foi aluno da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), onde ingressou em 1960 e Cadete da Escola de Aeronáutica (EAer).

Realizou o Curso Superior de Guerra, na ESG, em 1981, é membro titular e fundador da Academia Brasileira de Defesa-ABD e foi Presidente da Sociedade de Amigos e Veteranos do Regimento Ararigbóia-Niterói-RJ.

Possui o diploma de Colaborador Emérito do Exército; é correspondente do INCAER e autor de vinte livros editados pela Amazon Kindle.

O Centenário das Linhas Latécoère no Brasil

Teomar Benito Ceretta

No dia 11 de novembro de 1918, encerrava a fatídica Primeira Guerra Mundial (I GM). A Europa era o caos da destruição. Terra arrasada, empresas foram destruídas, outras teriam de renascer das cinzas. A paz restabelecida trazia de volta a esperança.

Foi dentro desse cenário que surgiu um dos mais ousados empreendimentos de transporte aéreo na França: o Correio Aéreo Francês, nas asas das Lignes Aériennes Latécoère¹. A estruturação aconteceu na cidade de Toulouse, no sudoeste da França, cujo centro industrial aeronáutico viria a se tornar o maior da Europa, na atualidade

O projeto “Aeropostal” começou com Pierre-Georges Latécoère, um empresário de Toulouse que comandava um importante complexo industrial na fabricação de vagões ferroviários nos arredores de Montaudran. Esse empresário havia adaptado sua unidade fabril para montagem de aviões destinados às Forças Armadas envolvidas na guerra. Assim, ele passou de fabricante de vagões ferroviários a chefe das Indústrias de Aviões Latécoère.

As condições de infraestrutura estavam apropriadas ao seu novo intento, pois, mesmo antes de terminar o conflito bélico, em 1918, o senhor Latécoère havia elaborado um ousado projeto para investir no transporte aéreo de malas postais. Seu empreendimento

¹ Linhas Aéreas Latécoère

concebia transportar o correio aos seus destinos num tempo recorde, para superar o trem, ou o navio sobre as longas rotas oceânicas.

Mesmo antes do armistício da I GM, no mês de setembro de 1918, Pierre Latécoère apresentou seu ambicioso projeto ao governo francês. Seu plano consistia em estruturar uma linha comercial de transporte de malas postais entre a França e a América do Sul. O itinerário era assustador, tendo em vista que, num primeiro momento, as suas rotas estendiam-se sobre a Espanha e acompanhavam a costa oeste da África sobre o deserto do Saara, até Dacar, no Senegal. Posteriormente, previa a travessia do Atlântico Sul, para atingir a cidade de Recife, no Brasil. Depois de percorrer a extensa costa brasileira, a longa malha deveria passar por Montevidéu, no Uruguai, e, por fim, chegar a Buenos Aires, na Argentina.

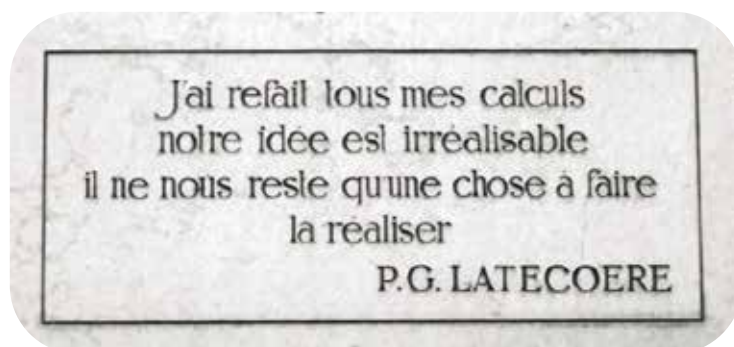


Partindo de Toulouse, a linha mostra o traçado da rota pela costa oriental da Espanha²

O projeto de Latécoère foi considerado uma ousadia irrealizável e descabida pelas autoridades francesas, tamanha a sua loucura! No entanto, mesmo assim, obstinado e decidido, pôs seus planos em ação. Diante da negativa das autoridades francesas, que trataram seu projeto com pessimismo, retornou à empresa e proferiu a frase que

² Desenho cartográfico do autor.

ficaria selada para sempre na história do Correio Aéreo Francês: “*J’ai refait tous mes calculs. Notre idée est irréalisable. Il ne nous reste qu’une chose à faire: La réaliser*”³. (Eu refiz todos os meus cálculos. Dizem que nossa ideia é irrealizável. Não nos resta outra coisa a fazer: realizá-la). Assim, no dia 19 de novembro de 1918, ele registrou, na Prefeitura de Toulouse, a Société des Lignes Aériennes Latécoère, comumente conhecida como Linhas Latécoère.



Placa com a famosa frase de Latécoère⁴

O esboço do projeto apresentado às autoridades francesas constava de um dossiê bem fundamentado. A malha da linha compreendia as seguintes etapas:

I – Toulouse – Casablanca, 1.850 km, em 13 horas de voo, compreendendo as escalas.

II – Casablanca – Saint-Louis, ou Dacar, no Senegal, contornando a costa litorânea da África, numa extensão de 2.850 km, em um dia e meio, com um pernoite em Cap Juby.

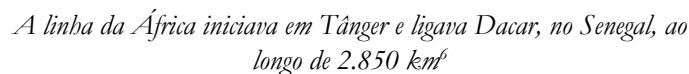
III – Saint-Louis – Ilhas do Cabo Verde, 800 km, em 6,5 horas, em voo direto com hidroavião.

IV – Ilhas do Cabo Verde – Ilha de Fernando de Noronha, 2.200 km, em três dias, com navios da companhia.

3 PIOUFFRE, G. Op. cit., p. 43.

4 Fonte: <<https://www.google.com.br/imghp?hl=pt-BR&tab=wi&ogbl>>.

VII – Rio de Janeiro – Buenos Aires, 2.100 km, em 15 horas de voo, com escalas⁵.



No dia de Natal de 1918, o Sr. Latécoère mandou preparar um avião Salmson-2, recém-saído das linhas de montagem. Lacô-nico, disse ao aviador René Cornemont: “Para começar, ligaremos Toulouse a Barcelona”. Imediatamente partiram do aeródromo de Montaudran para o primeiro voo de exploração. Lá, foram recebi-dos por uma multidão que os aguardava no hipódromo da cidade.

6 Desenho cartográfico do autor.

Em seu caderno de anotações pessoais, De Massimi anotou: 25 de dezembro, nascimento de Jesus Cristo e da Linha [...].

Aproveitando a ocasião para fazer publicidade do seu novo negócio diante das personalidades espanholas presentes na recepção, Latécoère desceu do aeroplano e entregou às autoridades uma carta enviada pelo cônsul da Espanha baseado em Toulouse. Abriu a sua valise e retirou dela um exemplar do cotidiano *Dépêche du Midi* do mesmo dia e ofereceu-o aos espanhóis. Essa façanha só o avião poderia oferecer. O gesto era um trunfo que favorecia o empresário francês, diante de certa desconfiança de algumas autoridades espanholas.



*À esquerda, Pierre-G. Latécoère com o
aviador Cornemont, no dia do voo inaugural
a Barcelona, com um avião Salmson-2
(Toulouse – 25/12/1918)⁷*

Tomar um frágil aparelho de concepções rudimentares para voar a longos destinos era uma ousadia que atemorizava mesmo aviadores experimentados. Alguns deles, que assistiam aos preparativos para aquela proeza, incrédulos, emitiam maliciosas opiniões, com expressões como: “Aqueles dois vão se arrebentar”. Enganaram-se, pois o avião retornou no mesmo dia⁸. Esse evento foi o primeiro passo para que a França, em pouco tempo, viesse ostentar sua bandeira na mais longa malha aérea do mundo pela CGA - Compagnie Générale Aéropostale, depois de ter assumido as Linhas Latécoère, em 1927.

⁷ Fonte: <www.google.com.br/search>.

⁸ FLEURY, Jean-Gérard. A Linha. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988, p. 15.

Após seu primeiro voo a Barcelona, o Sr. Latécoère tratou de executar o audacioso projeto. Imediatamente enviou seu emissário, o Sr. Beppo De Massimi, para negociar com a Espanha o sobrevoo de seus territórios, organizar e estabelecer rotas, além das escalas intermediárias como pontos de apoio. Da mesma forma, De Massimi negociou com os governos dos territórios africanos permissões para percorrer seus espaços aéreos que iniciavam em Tânger, no Marrocos, até Dacar, no Senegal.

Enfim, conforme De Massimi, em seus apontamentos pessoais, depois do voo de estreia a Barcelona, nascia o Correio Aéreo Francês. A primeira etapa da linha, apesar de tudo, estava definida.

O avião utilizado para assegurar a rota acima mencionada foi o biplano Salmson 2, equipado com um motor de 250 cv, refrigerado a água. Era um aparelho de fácil manobrabilidade, podendo atingir um teto operacional de 6.200 metros, mas estava limitado a se elevar acima dos quatro mil metros, devido às baixas temperaturas. Portanto, os inícios das operações foram de aprendizagens, e não sem dificuldades, pois, a partir do outono europeu, era necessário vencer a bruma, as chuvas torrenciais e as tempestades de neve sobre os Pirineus.

Depois que Barcelona foi alcançada, agora Latécoère desejava, num efeito dominó, estender as etapas para outras cidades espanholas, com o objetivo de atingir o Marrocos. Alicante e Málaga seriam os próximos destinos a receberem seus aviões. Para isso, dois Salmsons foram preparados com seus raios de ação aumentados para ligar Toulouse a Alicante.

Em fins de fevereiro de 1919, os dois aeroplanos decolaram de Montaudran com a missão de levar os Senhores Latécoère e De Massimi à cidade espanhola de Alicante. Lá deveriam fazer negociações com as autoridades locais para providenciar o estabelecimento da rota e de suas escalas.

Logo que retornaram a Tolouse, Latécoère tratou de negociar a abertura da linha com o Ministro dos Trabalhos Públicos, uma vez que as autorizações para o sobrevoo da Espanha e do Marrocos estavam asseguradas.

O empresário estruturou sua empresa com numerosas aeronaves Breguet-14, que foram cedidas pelo exército como sobras de

guerra. Embora o Breguet-14 tenha se comportado como um robusto avião, ele tinha um ponto fraco: seu motor Renault de 300 cv, com 12 cilindros em V, não inspirava confiança. As panes eram frequentes, principalmente com paradas súbitas da hélice. Esse biplano voava a uma velocidade média de 170 km/h, na altitude de cruzeiro de dois mil metros. Sua autonomia permitia atingir até 500 quilômetros em um único voo. Entretanto, o Breguet-14 era o que se tinha de melhor naquele momento como avião de transporte comercial improvisado.



Breguet-14⁹

Latécoère construiu oficinas para manutenção de suas aeronaves e contratou um pelotão de funcionários. Seu braço direito, o emblemático Didier Daurat, inicialmente contratado como aviador, posteriormente passaria à chefia na qualidade de Diretor de Exploração. Daurat também era o encarregado de selecionar o pessoal para formar o grupo de trabalhos, com os quais construiriam o que passariam a chamar carinhosamente de “a obra”. Mecânicos e pilotos passavam por sua criteriosa avaliação antes de terem o direito de vestirem seus uniformes (macacões).

Didier Daurat era um aviador oriundo das fileiras da aviação de guerra, na qual havia voado como piloto de reconhecimento e piloto de caça, ao lado do amigo De Massimi. Homem reservado, de olhar severo e de poucas palavras, trouxe para seu novo trabalho a disciplina da caserna, onde imprimiu o espírito do correio com seu rígido regulamento: “Logo ele tornou-se o chefe que, se por um lado

9 Os Breguet-14 foram usados largamente no transporte aerpostal. Embaixo das asas, cofres adicionais para o carregamento de malas postais. Fonte: Google Imagens.

era admirado por muitos, era também temido por todos; e não faltavam os que por sua vez o odiavam”¹⁰. Conduzia o correio com rigor, forjava seus homens e não perdoava falhas. Daurat tornou-se uma figura lendária ao longo das rotas do Correio Aéreo. Esse homem sisudo possuía as qualidades de um verdadeiro chefe, pois conhecia como poucos o comportamento de seus homens. Tempos depois, ele desvendaria a sua receita:

Dê aos homens uma meta coletiva e coloque essa meta em uma altura quase inacessível. Bloqueie todos os esforços numa competição sem fim, e você fará da massa humana uma suave substância de qualidade. Ela então oferecerá o que tem de melhor¹¹.

Impressionado com as qualidades do chefe, Saint-Exupéry inspirou-se na figura de Didier Daurat para construir o personagem Rivière em seu segundo romance, *Voo Noturno*. Os que conheciam Daurat, em particular o pessoal da Aéropostale, reconheciam em Rivière a semelhança do personagem com a do chefe que com eles convivía.

Quando alguém o interpelava sobre essa identidade, que havia servido de modelo para Saint-Exupéry construir o personagem Rivière, ele negava e dizia ser pura lenda. Porém, não foi gratuita a dedicatória de *Voo Noturno* ao Exmo. Senhor Didier Daurat, cujas virtudes de chefe ele admirava.

Enfim, após seis meses dos voos de reconhecimentos a Rabat, capital marroquina, no dia primeiro de setembro de 1919, o próprio Daurat inaugurava o correio aéreo postal ao Marrocos. Imediatamente, tratou de prover as escalas ao longo da rota com pessoal e material para atender aos aviões em trânsito.

É interessante ressaltar que foi na escala de Casablanca, uma das mais importantes cidades marroquinas, que surgiu a ideia do envelope *Par Avion*, ou Via Aérea. Deve-se essa invenção ao aviador Joseph Roig, chefe do aeródromo daquela cidade, logo no início das operações. A razão deve-se ao fato de que, enquanto Roig fiscalizava

10 Fonte: <<https://fr.wikipedia.org/wiki/Didier>>.

11 PIOUFFRE, G. Op. cit., p. 88.

a triagem postal na agência central dos correios de Casablanca, percebeu a dificuldade dos carteiros em distinguir as cartas ordinárias carimbadas em 0,25 F (Francos), das correspondências destinadas ao correio aéreo, timbradas em 0,75 F. O controle destas últimas fazia-se necessário, uma vez que a taxa suplementar de 0,50 F deveria ser transferida às Linhas Latécoère¹².

Para facilitar a triagem, Roig sugeriu a confecção de um envelope aeropostal com as bordas vermelhas, o que ajudava na publicidade da Linha. Esse envelope seria fornecido gratuitamente aos usuários do correio aéreo. A sugestão foi prontamente aceita. Imediatamente Roig recebeu um primeiro lote de 400 mil desses envelopes. As bordas tricolores com as cores da bandeira francesa apareceram um pouco mais tarde.

Foi também naquela época que surgiu a primeira aduana aérea do mundo, tendo em vista a necessidade de fiscalizar o transporte de encomendas postais. Desse modo, fiscais alfandegários passaram a controlar os movimentos dos aviões comerciais que chegavam ao aeródromo de Montaudran, em Toulouse¹³. A partir de então, os voos com uma frequência semanal eram garantidos pelos novos aviadores, em que cada um, ao seu turno, fazia as ligações regulares e já amargava as panes imprevistas além da impiedosa meteorologia.

Apesar de tudo, a rota Toulouse-Casablanca estava bem explorada. Agora ela deveria ser estendida até Dacar, no Senegal. Mais de 2.700 quilômetros de desafios teriam de ser enfrentados, onde o avião ainda era desconhecido.

Da Espanha para a África

Latécoère confiou ao aviador Joseph Roig a missão para estabelecer e negociar escalas na região ao sul do Marrocos, na região do Río de Oro, que compreende parte dos territórios do Saara Ocidental, da Mauritânia e do Senegal, cuja cidade de Dacar seria a extremidade sul da linha.

12 BOBROWSKI, E. Op. cit., p. 56.

13 BOBROWSKI, E. Op. cit., p. 70.

Roig negociou com o governo das Canárias a logística para o abastecimento de água, de combustível e de alimento a cada um dos aeródromos. Um cargueiro espanhol, quinzenalmente, abastecia suas guarnições, o que permitiria aos franceses usar também essa modalidade de transporte para as suas necessidades. Roig fretou uma escuna espanhola e tratou de fazer uma expedição para prover as escalas de Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne e Saint-Louis ao longo da costa africana. As escalas foram estabelecidas, e pistas de emergências, assinaladas. Agora, equipes em Toulouse, animadas, preparavam os aviões que deveriam participar de uma expedição de demonstração. Os aviadores franceses teriam de vencer os 2.700 quilômetros num épico voo, em que situações desconhecidas para alguns não deixaram de acontecer.

Nos primeiros dias de maio de 1923, o aviador Roig, na condição de chefe da missão, e seus companheiros, cada qual com um mecânico, embarcaram caixas de víveres e peças para substituições em seus Breguet-14. Antes de clarear o dia, alçaram voo para percorrer a longa rota Casablanca-Dacar.

Depois de deixar Casablanca, o correio percorreu, em tempo recorde (dois dias), uma longa rota de mais de 2.700 quilômetros. Uma façanha inédita para aqueles tempos, quando a correspondência foi distribuída aos seus destinatários na cidade de Dacar, com manifestada euforia pela população. Esses acontecimentos incomuns eram noticiados pelos meios de comunicação locais, que divulgavam essas empreitadas com grandes manchetes, enaltecendo as virtudes da incipiente aviação comercial. Essa era uma prova de que o avião viria a ocupar o seu lugar em um novo negócio, até então desdenhado por alguns, ou ignorado por outros.

O transporte aéreo de malas postais estava obtendo sólidas posições no cenário econômico francês, e as Linhas Latécoère agora buscavam garantir suas conquistas sobre a longa rota Toulouse-Dacar. Se, de Toulouse a Casablanca, o correio fluía regularmente, agora era a vez de conquistar a África. Dacar, fim de linha no extremo oeste do litoral africano, significava o ponto estratégico para que os franceses chegassem à América do Sul. Esses preparativos em curso não poderiam sofrer atrasos, até porque a concorrência alemã estava no encalço dos franceses, pois eles também investiam na aviação

comercial em direção ao Novo Continente. O transporte de malas postais por avião havia transformado os velhos métodos dos correios. A agilidade nos negócios agora tinha a seu favor a velocidade no transporte de correspondências, e o avião fazia a diferença.

A Missão ROIG – Da África para a América do Sul

Ao aviador Joseph Roig, aquele que inventou o envelope *Par Avion*, novamente cabia a incumbência do primeiro contato com as novas geografias e seus governos. No mês de maio de 1924, embarcou em navio com destino à América do Sul, com o aval do Sr. Latécoère, para fazer os arranjos diplomáticos no Brasil, no Uruguai e na Argentina. Roig teria de provar às autoridades desses países que o avião suprimiria as fronteiras, aproximando seus povos em questão de horas.

Joseph Roig apresentou aos governos brasileiro, uruguaio e argentino, o esboço do projetor das Linhas Latécoère, cujo propósito tratava da expansão de suas linhas aéreas no continente sul-americano. Os representantes e chefes de Estados receberam com entusiasmo sua proposta, o que foi noticiado pela imprensa, diante da audácia francesa.



Envelope Par Avion, inventado pelo aviador Joseph Roig, em Casablanca¹⁴

Em agosto do mesmo ano, um decreto permitiu às Linhas Aéreas Latécoère implantar suas operações até Buenos Aires. A primeira investida de Roig do lado de cá do Atlântico foi um sucesso para os novos planos de Latécoère. Depois de conquistar a simpatia dos

¹⁴ Fonte: Google Imagens.

governos sul-americanos, Roig retornou a Toulouse para apresentar um relatório a seus chefes. Latécoère, motivado com as possibilidades de estender suas linhas do outro lado do Atlântico, providenciou uma missão aérea para o Brasil. O Príncipe Charles Murat, um entusiasta da aviação, que presidia o Aeroclube de Marrocos, na condição de novo administrador da sociedade Latécoère, foi encarregado de gerenciar uma missão, com Marcel Portait, outro burocrata da empresa, e partiram com destino à América do Sul com o objetivo de negociar e estabelecer os contratos¹⁵.

Jack Mary, em seu livro *Paul Vachet pionnier des lignes d'Amérique du Sud* (*Paul Vachet pioneiro das linhas da América do Sul*), apresenta um precioso relato sobre as dificuldades encontradas, principalmente ao longo da costa brasileira, em sua primeira tentativa de reconhecimento aéreo, até porque Vachet integrou a equipe pioneira comandada pelo aviador Joseph Roig.

Nos primeiros dias de dezembro de 1924, desembarcou no porto do Rio de Janeiro uma equipe técnica composta pelos aviadores Joseph Roig, Paul Vachet, Victor Hamm e três mecânicos. Juntou-se a eles outro componente que fazia parte da Missão Militar Francesa no Brasil (MMF), o Capitão Aviador Louis Étienne Lafay. Esse aviador chegou ao Brasil em 1918, com outros dois oficiais aviadores e nove subalternos técnicos (uma pequena missão francesa), com o objetivo de ministrar instrução de voo na Escola de Aviação Militar no Campo dos Afonsos.

A equipe do Príncipe Murat trouxe consigo quatro novos aviões Breguet-14, encaixotados, para serem usados nas explorações sobre a extensa costa brasileira até Buenos Aires. Entre dezembro de 1924 e janeiro de 1925, enquanto os mecânicos Paul Estival, Noel Gauthier e Gaston Chevalier, aquartelados no Campo dos Afonsos, montavam os aviões, Roig, na qualidade de diretor técnico à frente da missão, com seus colegas, realizava diversas viagens de reconhecimento em trem, em navio e mesmo em lombo de cavalos, sobre os trechos da rota que deveriam sobrevoar. Eles espantaram-se com as

15 BURE, Guillemette de. *Les Secrets de L'Aéropostale – Les années Bouilloux-Lafont 1926-1944*. Toulouse. Éditions Privat, 2006, p. 63.

dificuldades a serem enfrentadas, principalmente do Rio de Janeiro para o sul, o segmento que teriam que percorrer até Buenos Aires. Nesse trajeto, praticamente nenhuma estrutura existia para o avião. Tudo tinha que ser construído. Os meios de comunicação eram precários e, em grande parte das cidades, eles inexistiam.



A equipe completa de Charles Murat. Da esquerda para a direita: Marcel Portait, Príncipe Charles Murat, mecânico Chevalier, mecânico Gauthier, seguido dos aviadores Joseph Roig, Paul Vachet e Victor Hamm. Sobre o avião, o mecânico Estival e o aviador Étienne Lafay¹⁶

Enquanto os franceses investiam na aviação comercial usando aviões terrestres, os concorrentes alemães, presentes no Brasil a partir de 1927 com a Condor Syndikat, com sede em Berlim, exploravam suas linhas costeiras usando hidroaviões¹⁷. Portanto, foram os franceses os pioneiros a construir, por conta própria, uma rede de aeródromos ao longo da costa brasileira, de Natal, no Rio Grande do Norte, a Pelotas, no Rio Grande do Sul, deixando como legado os futuros aeroportos internacionais das principais capitais brasileiras. Essa gigantesca obra só foi possível graças aos pesados investimentos financeiros do empresário francês Marcel Bouilloux-Lafont, que vivia no Brasil, depois de assumir as Linhas Aéreas Latécoère.

16 Fonte: Mary J. - Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1925.

17 PEREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Gráfica e Editora, 1987, p. 40-46.

Para efetuar esse *raide*, os franceses prepararam três Breguet-14. Na inexistência de uma carta para navegação aérea, compraram uma carta marítima que registrava escassas referências da costa litorânea sobre a qual deveriam sobrevoar. As rotas foram traçadas em vermelho sobre a carta. Nela, também assinalaram, em azul, as praias que permitiam, eventualmente, um pouso em caso de emergência.

Com as devidas autorizações de sobrevoos dos territórios brasileiro, uruguaio e argentino, patrícios franceses, que viviam no Brasil, em colaboração com alguns aviadores brasileiros, providenciaram pistas de pouso nas cidades escalas, além de estocar óleo e combustível para o reabastecimento da esquadilha.

Devido ao limitado raio de ação do Breguet-14, a distância de 2.300 quilômetros entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires foi dividida em duas etapas. O planejamento da viagem constava do seguinte programa: no primeiro dia, depois de rápidas escalas para abastecimento em São Paulo e Florianópolis, eles chegariam a Porto Alegre, depois de cumprir 1.300 quilômetros de distância, praticamente metade do caminho entre as duas capitais nacionais; no segundo dia, deixariam Porto Alegre ao amanhecer, para atingir Buenos Aires ao final do dia, depois de duas paradas intermediárias em Pelotas e Montevideu.

A expedição iniciou com Paul Vachet levando consigo o mecânico e Joseph Roig, o chefe da expedição. Victor Hamm e Étienne Lafay, acompanhados de seus mecânicos, decolaram ao raiar do dia 14 de janeiro de 1925, com destino a São Paulo, uma vez que do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul não havia pistas de pouso ao longo do litoral. Na capital paulista, os três Breguet fizeram a primeira escala no aeródromo particular de Edu Chaves, o famoso aviador brasileiro que havia realizado, em 1922, o primeiro voo Rio-Buenos Aires. Depois de abastecidos, os três aviões decolaram com destino à capital catarinense.

O jornal *Correio do Povo*, do dia 15 de janeiro de 1925, tem como manchete “Os Grandes Progressos da Aviação”, por meio da qual anuncia a chegada, no campo da Ressacada, em Florianópolis, às 14 horas, dos três aviões franceses, levando consigo dois exemplares do jornal *A Pátria*, que foram entregues às autoridades presentes. Em Florianópolis, a expedição permaneceu o tempo de uma hora

para abastecimento, quando decolaram com destino a Porto Alegre. Ao cabo de duas horas de voo, seguindo a linha de praia, Paul Vachet percebeu vapor de água sobre o capô do seu motor. Ele conseguiu fazer um pouso de emergência numa praia ao sul de Torres, no Rio Grande do Sul. Os dois aviões acompanhantes pousaram ao lado para socorrê-lo. Depois de reparar uma fissura no radiador durante a noite, no dia seguinte, antes de clarear o dia, os três aviões decolaram com destino a Porto Alegre.

No dia 16 de janeiro de 1925, novamente o Correio do Povo trouxe uma notícia sobre o deslocamento dos aviões franceses, com o título “Demandando Porto Alegre”. O jornal fez um comentário sobre a pane no avião de Vachet, em Torres. Depois de reparado, no dia seguinte, os três Breguet decolaram às 5h30 com destino à capital gaúcha, onde pousaram na Várzea do Gravatahy¹⁸, às 6h30.

Em Porto Alegre, a missão demandou o resto do dia em recepções e em preparação para continuar o *raide* com destino a Pelotas. No clarear da manhã seguinte, durante a corrida para a decolagem sobre uma pista lamacenta, o aviador Victor Hamm enterrou o trem de pouso do seu Breguet em uma vala que cortava transversalmente

18 Na falta de fontes que confirmem o exato local do pouso na Várzea do Gravatahy, presume-se, de acordo com depoimentos de estudiosos que discutem o tema, que a Aéropostale tenha operado num aeródromo construído onde hoje se encontra a Base Aérea de Canoas (BACO). Isso vem corroborar o fato de que a Air France, após absorver a Aéropostale, deu continuidade às suas operações, fazendo uso dos antigos aeródromos e instalações da antecessora. Assim como em Natal e em Recife, cujas Bases Aéreas foram instaladas nos campos onde existiam as instalações da Air France, nos primórdios dos anos de 1940, a BACO seguiu um processo similar para sua instalação. A existência de uma linha de ônibus denominada Aer France, em Canoas, que perdurou até os finais dos anos 1960, tem forte ligação com a presença da companhia francesa naquele local. O Comandante Aviador Carlos Ari Cesar Germano da Silva, autor do livro *O Rastro da Bruxa*, disse, numa Reportagem Especial de Zero Hora, publicada no caderno de domingo, do dia 21 de junho de 2009 - *A Base e a Air France*: “Ingressei na BACO pela primeira vez no início dos anos 1960, quando fui prestar concurso à Escola Preparatória de Cadetes do Ar. Desembarquei no portão sul de um ônibus de linha azul-marinho e amarelo, que ostentava no alto seu destino: “AER FRANCE” (sic), pois aquele local antigamente tinha sido base da heroica Aéropostale, que mais tarde deu origem à Air France. Por ali passaram Jean Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet e todos os cavaleiros do ar que honram a história da aviação” [...].

o terreno. Com o trem de pouso seriamente danificado e irreparável, Hamm ficou fora da missão.

Paul Vachet e Étienne Lafay continuaram seu périplo em direção ao sul. Depois de passarem por Pelotas e Montevideu, chegaram, ao fim da tarde, a Buenos Aires, no aeródromo de El Palomar. A missão foi recebida com entusiasmo por autoridades públicas e pela figura mais emblemática da aviação argentina da época, Vicente Almandos Almonacid, o velho companheiro de combates de Vachet durante a Primeira Guerra Mundial. Durante vários dias, os três aviadores foram recepcionados em diversas manifestações por autoridades argentinas e francesas, pelo sucesso da primeira exploração comercial das Linhas Aéreas Latécoère em solo sul-americano.

De Natal a Buenos Aires, era necessário construir doze aeródromos para atender à autonomia dos Breguet-14, o avião que deveria ser empregado nessas rotas. No ano de 1925, do Rio de Janeiro-RJ a Pelotas-RS, ao longo de 1.400 quilômetros de litoral, não havia aeródromos para aviação civil na costa brasileira, com exceção de Porto Alegre-RS. Da mesma forma, de Porto Alegre a Montevideu, em mais de 700 quilômetros, não existiam campos de pousos. Era necessário comprar terrenos e prepará-los.

A Rota Sul fora testada com sucesso entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires. Agora os franceses se voltavam para o segmento ao norte da capital brasileira. O Nordeste também deveria ser explorado para completar a futura ligação com a Europa.

Aeródromos foram demarcados entre o Rio de Janeiro e Natal. Esta cidade, ponto estratégico que deveria conectar Dacar, do outro lado do Atlântico, logo viria a ser a mais importante cidade brasileira e da América do Sul, como ponto de ligação entre o continente sul-americano e a África¹⁹.

19 Os franceses viriam a ser os pioneiros com seus voos comerciais diretos nessa travessia. Anos mais tarde, a partir de 1943, durante a II GM, a cidade de Natal tornou-se o mais importante ponto estratégico militar do continente sul-americano, servindo de trampolim para que os Estados Unidos deslocassem milhares de aviões com destino à África, para combater as forças do Eixo na Europa.

Embora o governo brasileiro tenha se entusiasmado com o projeto de uma linha aerpostal, obstáculos jurídicos e burocráticos dificultaram os interesses de Latécoère em terras brasileiras. Contratempos e dificuldades nos acordos entre o governo e seus emissários irritaram Latécoère, que, da França, acompanhava as negociações²⁰.

Seus representantes, que enfrentavam dificuldades em homologar um contrato com o governo brasileiro, suplicaram ao Sr. Latécoère para que ele mesmo viesse ao Brasil defender seus interesses. Obstáculos jurídicos difíceis de vencer forçaram o empresário a mudar de ideia.

Por mais de duas décadas, um empresário francês, o Sr. Marcel Bouilloux-Lafont, dirigia um grupo de empresas com atuação no Brasil, no Uruguai e na Argentina. Sob seu comando, portos foram construídos, estradas de ferro implantadas, minas abertas e exploradas, bairros residenciais projetados e bancos foram abertos. Naquele período, o grupo Bouilloux-Lafont atingia o auge de seus investimentos no Brasil. No entanto, o Sr. Latécoère, temendo ver fracassar seus planos em terras sul-americanas, foi apresentado ao seu conterrâneo, que se beneficiava de um grande prestígio na capital brasileira, para oferecer-lhe uma parceria em seus empreendimentos.

Ao Sr. Marcel Bouilloux-Lafont foi projetada em cifras uma prosperidade que a aviação postal conquistaria em curto prazo. Após minuciosas demonstrações de Latécoère, ouvidas atentamente, o empresário disse, lacônico: “Aviação não é meu negócio”. Porém, Bouilloux-Lafont, usando de sua reputação entre os brasileiros, não mediu esforços para advogar a causa em favor de seu conterrâneo. Estranhamente, o contrato, que deveria ter o aval do Tribunal de Contas, teve sua homologação recusada. Mesmo assim, os franceses redigiram um novo acordo, mas o Tribunal de Contas manteve-se irredutível em sua posição²¹.

20 FLEURY, J-G. Op.cit., p. 160.

21 FLEURY, J-G. Op.cit., p. 162-163.

Frustrado e irritado com o governo brasileiro, Latécoère pensou em abandonar seu projeto no novo continente e decidiu retornar à França. Porém, antes de embarcar para a Europa, seu patrício Bouilloux-Lafont implorou-lhe para não desistir. Na Argentina, a situação poderia ser diferente. Os dois empresários dirigiram-se à capital Buenos Aires, onde a missão Roig fora acolhida com grande entusiasmo em janeiro de 1925.

Havia dois anos que o governo argentino os aguardava. Precisamente, no dia 8 de fevereiro de 1927, alguns dias após a chegada dos dois empresários, as Linhas Aéreas Latécoère estavam de posse de um contrato com a Argentina. Essa inédita assinatura seria um dos primeiros contratos aeropostais em nível internacional na América do Sul: “este contrato era de fato um monopólio de serviço postal por avião. Os franceses garantiram a exclusividade por dez anos do correio aéreo, sendo 25% do correio total com destino à Europa”²².

Para que as Linhas Latécoère pudessem executar seus negócios na América do Sul, o Sr. Latécoère solicitou apoio ao governo francês, o que não chegou a prosperar. Mais uma vez, vendo que seu projeto corria o risco de não “decolar”, aborrecido, tentou mais uma vez salvar seu sonho. Desta vez, em companhia de Marcel Bouilloux-Lafont, ofereceu uma opção de parceria com o próprio governo. No entanto, o governo francês não se mostrou entusiasmado com a ideia e recusou a proposta.

Naquele momento, as coisas mudaram de rumo. Depois de acompanhar as angústias do seu patrício, Bouilloux-Lafont, que havia refletido muito sobre o futuro da aviação comercial, foi contagiado pelo grande empreendimento e reconsiderou as propostas de Latécoère.

Convencido de que a aviação comercial modernizaria os meios de transportes no curto prazo, Bouilloux-Lafont admitia o surgimento de um promissor e poderoso negócio. Atraído pelas virtudes da aviação, aceitou a oferta anteriormente apresentada por seu conterrâneo. A partir de então, ele passaria a anexar mais uma empresa

22 FLEURY, J-G. Op. cit., p. 165.

ao seu grupo. O empresário confiou ao filho André o cargo de diretor da nova empresa. Nessa negociação, Latécoère, que havia cedido 93% de sua companhia a Bouilloux-Lafont, ficou com o cargo de vice-presidente de honra e praticamente retirou-se do cenário da aviação postal. No entanto, ele se dedicaria inteiramente à construção de aviões, tendo como grande cliente a Aéropostale²³.

Depois de oito anos e dez meses de existência, as Linhas Aéreas Latécoère deixaram de existir. Em 20 de setembro de 1927, o novo proprietário rebatizou sua empresa de aviação comercial, que passou a denominar-se Compagnie Générale Aéropostale, ou simplesmente Aéropostale, como seria comumente conhecida daí por diante²⁴. Os aviadores e o pessoal contratado por Latécoère foram mantidos na nova empresa.

No ano de 1930, Bouilloux-Lafont dominava a maior empresa de aviação comercial do mundo. A Aéropostale explorava uma malha aérea de dezessete mil quilômetros, que se estendia de Paris a Santiago do Chile, com ramais secundários pelo interior do Cone Sul. No ano anterior, seu quadro de pessoal era composto por 30 chefes de aeródromos, 80 pilotos de várias nacionalidades, 210 mecânicos, 30 chefes mecânicos, 97 auxiliares administrativos, 30 agentes administrativos, 53 radioperadores, 25 eletricitas, 60 oficiais marinheiros e 600 especialistas. Mais de 1.400 funcionários formavam um exército de colaboradores para garantir o movimento de 190 aviões, seis barcos rápidos e quatro navios de socorro²⁵.

A Aéropostale iniciou suas operações dos voos postais na América do Sul no ano de 1928, ligando Buenos Aires a Natal, tendo como ponto intermediário o Rio de Janeiro, a capital brasileira na época. Da França, o transporte aerpostal, que já era feito com regularidade até Dacar, a partir desta época, sofreria uma mudança na condução das malas postais para chegar até a costa brasileira. A ligação entre as cidades de Dacar e Natal, sobre os 3.100 quilômetros

23 BURE, G. de. Op. cit., p. 88.

24 Ibid

25 BURE, G. de. Op. cit., p. 103.

de oceano, era feita por barcos rápidos. Naqueles anos, a indústria aeronáutica francesa ainda carecia de um modelo de aeronave com autonomia e segurança, para superar o Atlântico Sul em voo direto.

Marcel Bouilloux-Lafont, na condição de presidente da Aéropostale, agora devotava todo o seu empenho para conseguir do Brasil uma autorização de voo sobre seu espaço aéreo, uma vez que na Argentina estavam asseguradas as garantias de um contrato para o transporte do correio por via aérea para a Europa, assim como no Uruguai. Novas negociações com o governo brasileiro foram realizadas, resultando em grande êxito, uma vez que o país concedeu uma permissão de sobrevoo renovável a cada ano à operadora. Seu próximo passo foi providenciar a implantação de uma robusta estrutura de aeródromos de norte a sul, ao longo da costa brasileira.



A linha no mapa permite ter uma ideia da dimensão da rota de Toulouse, na França, a Santiago, no Chile²⁶

26 Desenho cartográfico do autor.

Assim como no segmento de Toulouse a Dacar, também na América do Sul os franceses traçaram suas rotas percorrendo a linha de praia por uma razão muito simples: além dos frágeis aviões da época, a meteorologia também era um grande problema para a navegação. As panes frequentes obrigavam os pilotos a fazerem seus pousos de emergência onde menos esperavam. Nessas circunstâncias, a possibilidade de escolher uma praia para um pouso forçado era um alento para os pilotos.

Entusiasmado com seu mais novo projeto, Bouilloux-Lafont encarregou o aviador Paul Vachet de percorrer a costa brasileira, de Pelotas a Natal, com a missão de selecionar e negociar terrenos para a construção dos campos de pousos.

Enquanto Vachet preparava os aeródromos de Santos, de Florianópolis, de Porto Alegre e de Pelotas, Bouilloux-Lafont convocou seu aviador para encontrá-lo em Buenos Aires. Esse empresário, com sua visão futurista, não perdia tempo. Solicitou que Vachet o acompanhasse a Santiago, no Chile. Um prolongamento da linha sobre a Cordilheira dos Andes, para ligar a costa do Pacífico à Europa, fazia parte dos seus planos. Em Santiago, ele desejava negociar, com o governo chileno, um acordo para levar malas postais desse país à França. Na capital chilena, as negociações prosperaram em cooperação com as autoridades, um êxito de Bouilloux-Lafont, que, com mais esse contrato assegurado, acabava de construir, naquela época, a maior malha aérea do mundo.

Depois que Vachet estabeleceu os aeródromos no segmento ao sul do estado do Rio de Janeiro, agora se voltava para o segmento ao norte da capital, para estruturar as escalas do Nordeste. Para a construção dos aeródromos e das pistas de emergência ao longo da costa brasileira, Marcel Bouilloux-Lafont disponibilizou a Vachet suas empresas construtoras. Da França, ele encomendou hangares, estruturas metálicas, cimento e material para a montagem das oficinas de manutenção. Enfim, esse empresário francês trouxe o que de melhor existia na Europa para um país onde quase tudo estava por ser feito, uma vez que a incipiente aviação brasileira, timidamente, começava a se estruturar.

O presidente da Aéropostale estava animado por conta do vantajoso contrato com os argentinos e os chilenos. Levar o correio, em tempo recorde, da América do Sul para a Europa e vice-versa era seu grande desafio, e isso tinha de ser feito a qualquer custo. Ele tinha pressa de ver seus aviões cruzando os espaços aéreos, transportando as preciosas cargas. O aviador Vachet, na qualidade de chefe de obras, lançou-se à luta na construção dos aeródromos. De Pelotas a Natal, ele conseguiu os terrenos para construir uma dezena de aeródromos ao longo da costa brasileira.

A bordo de seu Breguet-14, Vachet percorria os quatro mil quilômetros, de norte a sul, em inspeções aos canteiros de obras. As pistas de pouso foram aplainadas. Depósitos de combustíveis, oficinas de manutenções, alojamentos, grupos geradores de eletricidades, postos de TSF²⁷ foram construídos em cada aeródromo. Essa extensa rede foi custeada exclusivamente pelo grupo Bouilloux-Lafont, cujos grandes investimentos ele perderia num futuro próximo.

De todo esse inventário, é possível ainda visitar, nos dias de hoje, o prédio que servia de administração, alojamento e refeitório (la popote)²⁸ ao pessoal residente e em trânsito, no antigo aeródromo do Campeche, em Florianópolis. Essa construção deve ser um dos raros testemunhos daqueles anos, ainda existente em território brasileiro, cujo imóvel serve atualmente à administração pública municipal. Da mesma forma, em Buenos Aires, ainda resistem ao tempo os velhos hangares de manutenção, onde, naqueles anos, existia o aeródromo de Pacheco, na cidade de Buenos Aires.

Além dos aeródromos que eram preparados, em toda a extensão da costa brasileira, Bouilloux-Lafont, antevendo uma possível ligação Dacar-Natal, com hidroaviões, enviou para a Ilha de Fernando de Noronha dois de seus aviadores para estudar as condições de se estabelecer, naquela ilha, uma base operacional. Porém, seu relevo inóspito, de origem vulcânica, dominado por um terreno pedregoso e acidentado, mostrou-se impróprio às pretensões francesas, e o projeto foi abandonado.

27 Telégrafo Sem Fio.

28 Construção onde se faziam as refeições.



O velho casarão administrativo, construído pela Aéropostale entre 1927 e 1928, resiste ao tempo no Campeche, em Florianópolis²⁹

Novos aviões, os primeiros modelos Laté-25 e 26, equipados com um motor de 450 cv, foram enviados da França para o Brasil. No mês de outubro de 1927, desembarcou no cais do porto do Rio de Janeiro a segunda leva de aviadores e mecânicos franceses que iriam iniciar os voos de transportes postais na América do Sul. Somava-se ao grupo o futuro Diretor de Exploração da rede das Linhas Aéropostales para a América do Sul, o jovem Julien Pranville e Emile Barrière, este um jovem engenheiro mecânico que seria o responsável pela chefia e a instalação das oficinas de manutenção.

²⁹ Fotografia registrada pelo autor, em 2024.



Laté-25³⁰



Laté-26 em manutenção³¹

Logo que Julien Pranville assumiu suas funções de diretor de exploração para a América do Sul, ele tratou de distribuir, ao longo dos aeródromos, seus homens, material e os novos aviões Laté com qualidades de voo já comprovadas nas linhas da África. A cidade do Rio de Janeiro foi escolhida como a base central e operacional da Aéropostale para a América do Sul. Os franceses operavam no Campo dos Afonsos, dividindo espaços em parceria com a Aviação do Exército Brasileiro, onde administravam uma escola de instrução de voo.

Assim que as estruturas dos aeródromos foram concluídas, de Natal a Buenos Aires, havia chegado o momento de testar a linha. No dia 14 de novembro de 1927, dois voos inaugurais partiram em rumos opostos. Um Laté-25 decolou do Rio de Janeiro para percorrer a rota sul a Buenos Aires. O outro Laté-25 partiu do Rio com destino a Natal. Em muitas cidades, de Natal a Pelotas, no extremo sul, seus habitantes jamais tinham visto um avião de perto. Era o início de uma operação que se tornaria corriqueira dali em diante. Um dia depois de deixar a capital brasileira, os dois aviões chegaram aos seus destinos, depois de cumprir com êxito os tempos de voo previstos.

30 Preservado no Museu de Aeronáutica Nacional em Morón, Buenos Aires. Foi usada por Saint-Exupéry em voos sobre o território argentino durante sua permanência naquele país. Fotografia registrada pelo autor, em julho de 2017.

31 Mais robusta que o Laté-25, era de uso exclusivo para transporte de malas postais. Fonte: Google Imagens.

Em finais de novembro de 1927, o legendário aviador Jean Mermoz chegou à América do Sul, ao desembarcar no porto do Rio de Janeiro. Logo depois, juntou-se ao grupo o aviador Henri Guillaumet, que também deixaria suas marcas no novo continente. Mais tarde, Antoine de Saint-Exupéry, um aviador ainda desconhecido do público, foi transferido da África para Buenos Aires. Também ele se reuniu ao grupo, depois de cumprir sua função como chefe do aeródromo de Cap Juby, no Marrocos. Saint-Exupéry desembarcou no porto de Buenos Aires em 12 de outubro de 1929. Ele havia sido nomeado para o cargo de chefe de Tráfego Aéreo da Aéropostale Argentina, ou *El Jefe de Tráfego Aéreo de Aeroposta*, como diziam os argentinos.

A Mermoz foi reservada a função de piloto-chefe no novo continente. Baseado em Buenos Aires, caberia a ele múltiplas atribuições. Mermoz, que já havia se destacado como um arrojado e impetuoso aviador na linha Europa-África, chegou à América do Sul para imprimir suas ações na Aéropostale. Foi ele quem, pela primeira vez, ligou o Rio de Janeiro a Buenos Aires em um único dia. Este intento só foi possível com a inauguração do voo noturno. Ele decolou em plena madrugada do Rio de Janeiro, para pousar na escuridão completa no aeródromo de Pacheco, em Buenos Aires. Uma verdadeira proeza para a época, considerada uma loucura por alguns aviadores.

Com a implantação do voo noturno, podia-se unir Buenos Aires a Natal em dois dias. De Toulouse a Dacar, era possível cobrir aquela longa rota em três dias de voo. No entanto, enquanto não surgia um avião capaz de vencer os três mil quilômetros entre Dacar e Natal, sobre o Atlântico, as malas postais eram transportadas por barcos rápidos, os “avisos”, como eram conhecidos, que cobriam o trajeto marítimo em quatro dias. Empregar barcos para ligar Dacar a Natal foi uma solução encontrada pela Aéropostale para transportar o correio nos dois sentidos, enquanto se preparava um avião com autonomia suficiente para vencer essa etapa num único voo.

Esses barcos de 650 toneladas, em número de seis, que foram confiados pela marinha nacional francesa à Aéropostale, singravam o Atlântico com velocidade máxima de 20 nós (37 km/h). Eram alimentados a óleo cru e se revezavam entre os dois extremos da rota para entregar a carga postal aos aviões.

No dia primeiro de março de 1928, a linha Toulouse-Buenos Aires foi inaugurada. As correspondências poderiam chegar aos seus destinatários na Europa ou na América do Sul em oito dias, segundo previsões otimistas. No entanto, esse voo inaugural não foi de um sucesso absoluto, por contratempos em solos africano e brasileiro, respectivamente.

Na América do Sul, Mermoz partiu de Buenos Aires nos comandos de um Laté-26, com destino ao Rio de Janeiro, aonde chegou com quatro horas de atraso devido a uma pane na tubulação de refrigeração do radiador de água. Essa pane deu-se próximo da cidade de Jaguarão, na fronteira do Brasil com o Uruguai. Ele pousou num campo e tratou de reparar o problema. Ao chegar ao Rio de Janeiro, as malas postais foram transferidas para outro Laté-26, que, sob o comando do aviador Pierre Deley, partiu para o norte, com destino a Recife, uma vez que o aeródromo de Natal ainda não estava concluído. Entretanto, esse correio, cuja sigla AMFRA significava América-França, que deveria ser embarcado no navio que o transportaria a Dacar, frustrou as expectativas da equipe francesa. O barco, no qual deveriam ser embarcadas as primeiras malas postais para a Europa, sofreu uma pane de motor, o que causou um atraso de uma semana.

Depois de consolidada a linha América do Sul-Europa, conforme Guillemette de Bure, neta de Bouilloux-Lafont, a Aéropostale passou a investir em sociedades irmãs para atender a rotas domésticas em algumas nações do Cone Sul. Marcel Bouilloux-Lafont fundou várias companhias aéreas, dentre elas a Aeroposta Argentina, uma Sociedade Anônima Nacional, fundada em Buenos Aires para atender às rotas domésticas daquele país. Para o sul, ligava as cidades na longínqua Patagônia. Ao Norte, conectava Assunção, no Paraguai, e para o oeste, passando por Mendoza, na Argentina, chegava a Santiago do Chile.

No Brasil, em dezembro de 1927, foi criada a Companhia Aeronáutica Brasileira, que tinha por atribuições preparar e administrar a infraestrutura aeroportuária indispensável às operações da Aéropostale em nosso território³². Porém, essa iniciativa, que fora encabe-

32 PEREIRA, A. Op. cit., p. 27.

cada pelo Sr. Lineu de Paula Machado, em parceria com os franceses, depois de muitos revezes burocráticos, nem chegou a sair do papel. Posteriormente, em meados de 1930, essa empresa seria reativada por razões de tráfego aéreo comercial, com a denominação de Companhia Aeropostal Brasileira³³. No Uruguai, foi criada a Aeroposta Uruguia e, na Venezuela, a Aeroposta Venezoelana.

Os chilenos, depois de receberem o correio procedente de Buenos Aires no aeródromo de Colina, de propriedade da Aéropostale, continuavam com uma ligação ao norte do Chile, levando o correio até a cidade de Arica e de La Paz, na Bolívia, com uma escala em Tacna, ao sul do Peru. As autoridades chilenas desejavam ter sua própria empresa de aviação para atender aos voos sobre o território nacional. De um movimento liderado pelo Comodoro Arturo Merino Benítez - hoje o aeroporto de Santiago está batizado com seu nome -, originou-se a Línea Aérea Nacional - LAN, atualmente LATAM, após coligada com a brasileira TAM Linhas Aéreas. Uma rede de aeródromos foi construída pelos chilenos no segmento entre Santiago e Arica, cuja linha passou a ser operada exclusivamente por pilotos nacionais³⁴.

Assim como no Chile, a Argentina também viria a ter sua empresa aérea de expressão nacional e internacional. Com o fim das operações da Aéropostale, em março de 1931, e com a consequente suspensão de seus voos nos territórios sul-americanos, a linha da Patagônia, que era servida pela Aeroposta Argentina, fez surgir a Aeroposta Nacional, que, depois de muitas alterações, em 1950, deu origem às Aerolíneas Argentinas³⁵.

Da Aeroposta Venezoelana, fundada em julho de 1929 por Marcel Bouilloux-Lafont, tendo à frente o aviador Paul Vachet, surgiu a Aeropostal, considerada como a linha aérea mais antiga da Venezuela. A partir de 1933, passou a denominar-se Línea Aeropostal Venezoelana, ou simplesmente Aeropostal, depois de ser adquirida

33 Para melhor compreender este tópico, recomenda-se a leitura de “A companhia Aeronáutica Brasileira”, em *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, p. 223, v. II.

34 BURE, G. de, Op. cit., p. 129.

35 Ibid, p. 173.

pelo governo nacional. Para reduzir gastos, o governo cancelou suas operações em 1994. Em 1996, a Aeropostal Venezuelana foi anexada às Alas de Venezuela, uma empresa de capital privado.

Nos inícios de 1929, a Aéropostale transferiu a Diretoria de Exploração e as oficinas de manutenção do Rio de Janeiro para Buenos Aires. Nesse período, a Aéropostale já explorava uma rede de quinze mil quilômetros. Em função de sua logística, ela necessitava centrar sua organização na América do Sul num ponto estratégico para facilitar seus negócios. Além da centralização administrativa, foram construídas oficinas de manutenção em Buenos Aires, onde se concentrava o maior número de operações, pois, a partir do aeródromo de Pacheco, conexões eram feitas para diversas regiões, tanto em território argentino como além-fronteiras. Essa mudança justificava-se, além de tudo, em razão das dificuldades aduaneiras com respeito à chegada do material da França ao Brasil. Coube então à Aeroposta Argentina a centralização e o comando dos negócios da empresa na América do Sul.

A partir desse momento, o correio postal seguia sua rotina entre a França e a América do Sul de forma regular. De Santiago do Chile, da costa do Pacífico a Natal na costa atlântica brasileira e vice-versa, os aviões da Aéropostale cruzavam-se numa cadência incessante, transportando malas postais e encomendas. As condições técnicas e mecânicas dos aviões ainda sofriam com suas deficiências, somadas às constantes variações meteorológicas, exigindo dos homens que conduziam o correio um esforço sobre-humano para vencer dificuldades que só eles puderam provar.

A par disso, um grande desafio ainda estava por ser vencido para que os franceses levassem suas cargas postais de Santiago a Toulouse, totalmente por via aérea. O Oceano Atlântico tinha que ser conquistado. Enquanto isto, o correio perdia o tempo de quatro dias nos porões dos barcos entre Dacar e Natal. Se Mermoz, o aviador na linha de frente, já havia superado o deserto, as montanhas e a noite, agora ele se lançaria à mais importante das conquistas da aviação comercial: superar o Atlântico Sul seria seu próximo desafio.

Depois que a Aéropostale encerrou as atividades com a criação da Air France, em 1933, momento em que esta assumiu a continuidade de suas operações, um novo cenário surgiu, com a ampliação e a modernização da frota, além da expansão da malha aérea para novos destinos. No decorrer do tempo, a modernização das operações foi mudando rapidamente o velho estilo de voar da época dos Breguet-14. Muitos veteranos pioneiros, que ajudaram a construir a epopeia, também escreveram suas memórias, o que nos permite acompanhar a “odisseia” da qual foram protagonistas.³⁶

36 A presente narrativa é uma síntese histórica baseada no livro do próprio autor.

Referências Bibliográficas

BOBROWSKI, Edouard. *Aéropostale*. Paris: Hachette Litterature, 1980.

BURE, Guillemette de. *Les Secrets de L'Aéropostale – Les années Bouil-loux-Lafont*. Toulouse: Éditions Privat, 2006.

CERETTA, Teomar B. *Nas asas da linha do tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale*. Florianópolis, Edição do autor, 2022.

FLEURY, Jean-Gérard. *A Linha*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

PEREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987.

PIOUFFRE, Gérard. *Le courrier doit passer! L'aventure de l'Aéropostale*. Paris: Éditions France Loisir, 2007.

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

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.

O poder da palavra e a força do ideal: como surgiu um Código de Honra

Renato Paiva Lamounier e Marco Aurélio de Mattos

Desde quando o Criador do Céu e da Terra fez o Homem e o dotou de inteligência, fê-lo para as grandes obras de acordo com os desígnios da Sua sabedoria divina e lhe deu o poderoso instrumento da Palavra.

Em 2024, numa viagem de devoção para um encontro com Nossa Senhora Aparecida no sítio onde a Rainha do Brasil se fez presente há mais de 300 anos, fomos, eu e o meu amigo coautor deste testemunho, numa visita emocional, à Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), instalada em Guaratinguetá-SP desde o início dos anos 1940, pois nela vivi uma riquíssima experiência profissional e três anos de intensa felicidade pessoal e familiar. Dessa Escola, na qual servi entre os anos de 1974 e 1976, carrego até hoje doces memórias da Unidade, como Chefe da Subdivisão de Instrução Técnica Especializada (SDTE) e participando intensamente dos diversos cursos que, à época, eram 26.

Durante a viagem, comentei sobre as muitas histórias, entre elas como fiz as adaptações no avião Douglas C-47 para atender aos Cursos de Fotografia Aérea e ao de Armamento e sobre o salto de paraquedas que realizei com os alunos, uma vez que a mim era subordinada a Seção de Instrução Básica Aeroterrestre (SIBAETE).

Resolvemos visitar a Escola, ainda que soubéssemos que a hora e o dia eram impróprios para uma visita. Resolvi me comunicar com um amigo, que havia comandado a Escola no início dos anos 2000, e pedi que ele entrasse em contato com o Comandante, autorizando-nos a entrar no horário do segundo expediente e com livre movimentação pelas instalações.

Assim, chegando no horário da instrução de Educação Física, cruzamos com um grande número de alunos e alunas, que se movimentavam para os exercícios previstos. Fomos às vilas residenciais dos oficiais e dos graduados, onde eu e minha esposa revimos a casa em que moramos. Muitas memórias do local: os vizinhos; as brincadeiras das crianças; e as idas ao Clube, bem em frente. Dali, partimos para ver outros locais da organização militar (OM), inclusive a belíssima capela, onde reverenciamos, com emoção, a lembrança do nosso grande amigo em comum, o célebre Capitão Capelão Sebastião Mendes.

Revendo os lugares de tamanho significado e revivendo muitas lembranças, foi revigorante e rejuvenescedor prestar um tributo sentimental às pessoas que nela serviram, nela servem e aos que ainda virão a dar sua contribuição para a formação do seu efetivo, os quais, como técnicos especialistas, formam a espinha dorsal da Aeronáutica Brasileira, já que não somente a Força Aérea é beneficiada com o trabalho dos profissionais por ela capacitados. Em obediência à necessária brevidade, ficamos devendo o seu histórico, as suas origens e as suas marcantes, sem exagero, senão fantásticas realizações prestes a completar um século de profícua existência.

A EEAR tem, no seu efetivo, 2.000 alunos. É a maior escola de formação da Força Aérea Brasileira (FAB). No local existem pavilhões e laboratórios nos quais as especialidades são ensinadas e treinadas.

Durante a nossa “excursão” à sua imensa e muito bem cuidada área, encontramos um monumento que eu não conhecia. Curiosos, começamos a indagar e ouvimos a história acerca da qual passarei a dispor.

Um antigo e dedicado Comandante, também muito idealista, observou que, embora a primorosa formação aplicada resultasse em excelentes profissionais, esses não tinham um Código de Honra, a exemplo do que ocorria na Academia da Força Aérea (AFA) e na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). Assim, ele iniciou uma pesquisa e estabeleceu um grupo de trabalho para a criação de tal código, bem como a instalação de um monumento para nele serem perenizadas as suas simbólicas palavras.

A sua ideia inicial foi apresentada ao Sargento Cotta, instrutor do Curso de Desenho, um reconhecido artista plástico, e ao Major de Infantaria Laudercy, Chefe da Seção de Instrução Militar, grande incentivador e colaborador do projeto. A imagem a ser materializada era idealizar a chegada de um jovem na Escola, como sendo um

diamante bruto e constatar a sua transformação em uma preciosa joia, qual seja um militar “lapidado” e competente para a FAB: um Terceiro-Sargento Especialista.

E assim foi feito. Foi conseguida uma rocha, pesando mais de uma tonelada, a ser fincada no solo. Esse monolito de granito com as figuras emblemáticas da FAB e, de forma muito especial, as divisas de Terceiro-Sargento, como a graduação a ser alcançada ao final do curso, simbolizam a transformação do jovem oriundo de todo o Brasil em um militar profissional burilado nos conhecimentos técnicos e nos valores éticos e morais do cidadão compromissado com a sociedade à qual pertence e à qual jurou servir com, se necessário, o sacrifício da própria vida. Este marco ainda deveria receber a “rodadentada”, símbolo do Especialista.

No entanto, ainda faltavam as palavras-chave, a razão de ser do empreendimento. Foi, então, aberto um “concurso”, para que as mentes trabalhassem e para que fossem escolhidos os dizeres que representassem a citada formação. Porém, as ideias que chegaram eram repetitivas e sem a expressividade que o Comandante almejava, sendo descartadas.

As esperanças diminuía, quando, todavia, aconteceu um fato providencial. Numa quarta-feira, dia da semana em que o Brigadeiro, Comandante da EEAR, encontrando-se no palanque, presidia a Parada Diária do Corpo de Alunos, ao ouvir e a cantar a Canção do Especialista, percebeu que na própria letra da música estavam as procuradas palavras: “Disciplina, Amor e Coragem!”. Foi uma revelação no momento! A canção já possuía o código de honra escrito, há muito, e só esperava que alguém o desvendasse. Cada palavra correspondia a uma das faixas da divisa de Terceiro-Sargento.

O monumento foi construído sob a supervisão do seu projetista, Sargento Cotta, em local planejado, de destaque e de permanente realce. Foi erigido na extremidade da praça situada em frente ao pátio do Corpo de Alunos, logo após o palanque (no sentido do desfile diário dos alunos), de modo que fosse visualizado e reverenciado em todas as formaturas. O Corpo de Alunos passaria “em continência” à autoridade que preside a Parada Diária, olhando à direita, e só desfariam esse movimento após ultrapassarem o monumento concebido em sua homenagem, reverenciando-o.

Assim, sua construção foi feita encoberta por lonas e tapumes, pois o abnegado artista entendeu a necessidade de somente o revelar quando concluído.

Depois de admirarmos a bela obra, documentamos o local com várias fotografias e prosseguimos a nossa viagem com a agradável sensação de uma visita rejuvenescedora.



Monumento do Código de Honra do Aluno Especialista, da EEAR¹

Ao agradecer ao meu amigo, o Major-Brigadeiro do Ar José Roberto Scheer, pelos contatos que facilitaram a nossa visita, descobrimos que foi ele o idealizador do Código de Honra do Aluno Especialista, promotor do monumento para abrigá-lo e que, daquela sua realização, sentia grande orgulho! Acrescentou, ainda, que era o seu desejo inaugurar o monumento no Dia do Especialista – 25 de março –, mas que, devido às chuvas que atrasaram a sua construção, o evento teve de ser adiado.

Escolheu, então, a data de 5 de maio de 2005, para que a conjunção de tais números (5 do 5 de 2005) promovesse a facilidade de guardá-la na lembrança e para não se permitir o esquecimento dessa data que, para ele, era de grande significado.

¹ Imagem obtida no Google Imagens.

A ideia de transformar uma rocha em um monumento simbolizando a evolução dos militares é realmente tocante. E descobrir que as palavras-chave já estavam presentes na Canção do Especialista é uma incrível revelação de que nada ocorre por acaso, e sim por desígnios que colocam juntas pessoas, circunstâncias e épocas.

Eis, então, o Poder da Palavra a acompanhar a mente e o coração de quem, como um Ser livre, consciente e livremente, decidiu o caminho do serviço irrestrito à Pátria. Essas palavras, assim como outras específicas do ideário das profissões e, em especial, aquelas inscritas nos monumentos congêneres da Academia da Força Aérea e da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, carregam em si o poder de dar ao jovem e ao cidadão fardado a força necessária a jamais desistir dos valores recebidos da família e solenemente reforçados na escola de formação.

Entretanto, esse monumento, qual um marco moral para uma trajetória de vida, não existe por acaso. É ele fruto da Força de um Ideal, pois foi concebido e mandado construir por um Comandante idealista, inteiramente dedicado à sua missão que, como outros brasileiros país afora, tem deixado marcas profundas da sua benéfica passagem nos caminhos que trilha.

Um passeio fascinante! A criação do Código de Honra na Escola de Especialistas de Aeronáutica, o berço da espinha dorsal da Força Aérea, é um exemplo inspirador de como a criatividade e a busca por valores fundamentais podem moldar as muitas gerações de profissionais formados, em dezenas de milhares, sob a sua inspiração.

Força Aérea, um sonho construído por muitos!

O Lockheed AT-33A na Força Aérea Brasileira

Cel Av Aparecido Camazano Alamino

Desenvolvimento e histórico da aeronave

Utilizando-se da filosofia empregada na Segunda Guerra Mundial (II GM), na qual os aviões de caça não possuíam aparelhos bipostos (de dois lugares) para o treinamento inicial dos pilotos, a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos (United States Army Air Force - USAAF) introduziu, em 1945, o jato Lockheed P-80 em suas unidades de defesa aérea, principalmente as estacionadas na Europa do pós-guerra.

A sistemática de treinamento utilizada nos caças dotados com motores a pistão foi mantida, não sendo levado em consideração que a aeronave em questão era um jato muito mais complexo e que carecia de cuidados redobrados para o seu manejo.

A introdução do P-80 em serviço foi acompanhada de inúmeros acidentes fatais, justamente pela falta de um acompanhamento mais amigável dos novos pilotos no tipo de aeronave, apesar de a grande maioria deles já ser piloto com experiência em caças com motores a pistão.



Vista frontal do T-33A do Primeiro Esquadrão do Quarto Grupo de Aviação (1º/4º GAV), no final dos anos 1960¹

A única diferença no treinamento era a fase em que os futuros pilotos passavam pela “aeronave cativa”, que era um jato P-80 fixado ao solo com hastes de aço, onde os alunos faziam o treinamento de procedimentos normais e de emergências, acompanhados por um instrutor, que permanecia no lado de fora da aeronave.

Para sanar tal problema, a Lockheed Aircraft Corporation (empresa fabricante do avião) sugeriu o desenvolvimento de um jato biplace à USAAF, que não mostrou interesse na proposta, pois achava que o jato tinha que ter o mesmo tratamento dos outros caças convencionais, tendo em vista que os pilotos já possuíam 180 horas de voo no avião North American T-6 Texan, 50 horas no caça P-51 Mustang e 25 horas na aeronave cativa, experiência essa que a Instituição considerava mais do que suficiente para dominar o jato em voo.

1 Foto: Arquivo do autor.

Assim, em maio de 1947, a Lockheed resolveu dar início, por conta própria, a estudos que levariam ao treinador para o P-80, sob a responsabilidade do projetista Clarence “Kelly” Johnson, investindo cerca de um milhão de dólares no projeto. Paralelamente, assim que a Força Aérea dos Estados Unidos (United States Air Force - USAF) foi criada em 18 de setembro de 1947², a nova Instituição demonstrou interesse no projeto e autorizou a modificação de um jato P-80C, que estava na linha de montagem, recebendo a designação de TP-80C.

Em janeiro de 1948, a USAF efetuou uma encomenda inicial de vinte aeronaves, sendo que o primeiro TP-80C (Serial 48-356) realizou o seu voo inaugural em 22 de março de 1948, demonstrando características similares às do P-80C, sendo, no entanto, um pouco mais veloz que este.

As modificações realizadas no P-80C foram significativas, pois tinham que acomodar um segundo ocupante na fuselagem, o que exigiu que ela fosse acrescida de 1,28 metro em seu comprimento, com aumentos na parte frontal e na traseira do encaixe das asas.

O tanque de combustível, localizado atrás do assento do piloto originalmente, teve que ser diminuído, e a sua capacidade foi reduzida de 207 para 95 galões, prejudicando a autonomia da aeronave, sendo necessária a colocação, em caráter obrigatório, de tanques de combustível no interior das asas e, posteriormente, dois tanques de combustível do tipo *Fletcher* encaixados na ponta das asas do aparelho, que acabaram sendo uma das características marcantes do novo avião.

A cabine foi equipada com comandos duplos e assentos ejetáveis, tendo o seu *layout* estabelecido em tandem (um piloto atrás do outro), sendo o aluno na parte dianteira e o instrutor no assento traseiro. O canopi (cobertura da cabine de pilotagem) seria, inicialmente, confeccionado em três partes separadas e abrindo lateralmente, porém, por solicitação da USAF, ele passou a ser em peça única que abria verticalmente.

2 Em 26 de julho de 1947, o Presidente Truman assinou, a bordo do então avião presidencial VC-54C Skymaster, o “National Security Act of 1947”, que previa a USAF como um serviço aéreo independente do Exército norte-americano. Em 18 de setembro de 1947, a USAF era criada oficialmente.





O armamento foi reduzido de seis para duas metralhadoras calibre .50 (ponto 50), de 12,7mm no “nariz”, com a opção de se instalarem as seis metralhadoras, em caso de necessidade. Também foi instalada uma câmara fotográfica na parte interna da tomada de ar direita, com a finalidade de registrar os resultados obtidos nos treinamentos de tiro aéreo ou em combates reais.

Após a criação da USAF, em 1947, as aeronaves do seu inventário tiveram as suas designações modificadas, e o TF-80C, denominado de Shooting Star (estrela cadente), passou a ser designado como T-33A, a partir de 5 de maio de 1948. Assim, nascia um dos jatos de treinamento operacional de maior sucesso em todos os tempos, tornando-se um clássico e servindo de modelo para outras aeronaves com a mesma finalidade. O T-33 também foi conhecido como “T Bird”, tendo em vista que o nome Shooting Star já era utilizado e estava consolidado pelo F-80.

Além da nova USAF, também a U. S. Navy (Marinha dos Estados Unidos) e o U. S. Marines Corps (Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos) se interessaram pelo T-33A, o que levou à produção de uma variante adaptada para uso naval, equipada com trem

3 Foto: BAFZ – arquivo do autor.

de pouso reforçado e gancho de retenção para pouso em porta-aviões, que foi conhecida como TV-1 Sea Star.

A Lockheed produziu um total de 5.691 aeronaves, entre 1948 e 1959, de todas as variantes, sendo também fabricadas, sob licença, pela Indústria Aeronáutica Canadair (Canadá), que produziu 656 aeronaves como CL-30, equipadas com o turbojato Rolls-Royce Nene e conhecidas como T-33AN Silver Star pela Royal Canadian Air Force (Real Força Aérea Canadense), sendo, posteriormente, designadas como CT-133. O Japão, por meio da empresa Kawasaki, também produziu 210 exemplares para a Força de Autodefesa do Japão (Nihon Koku Jieitai). No total, foram fabricados 6.557 aparelhos T-33.



*TF-33A FAB 4364 do Primeiro Esquadrão do
Décimo Quarto Grupo de Aviação (1º/14º GAV),
na Base Aérea de Canoas (BACO),
no final da década de 1960⁴*

Principais variantes do Lockheed T-33

- **T-33A:** aeronave de treinamento avançado e transição para aviões supersônicos;
- **AT-33A:** variante equipada com suportes para bombas e foguetes nas asas, sendo utilizada para ataque ao solo;
- **RT-33A:** variante de reconhecimento, equipada com câmaras verticais e oblíquas em um “nariz” modificado, sendo o espaço originalmente destinado ao instrutor ocupado por sensores eletrônicos.

4 Foto: arquivo do autor.

- **WT-33A:** aeronave especializada para reconhecimento meteorológico;
- **DT-33A:** variante utilizada para o controle de alvos aéreos;
- **QT-33A:** aeronave rádiocontrolada, empregada como alvo aéreo para teste de mísseis terra-ar;
- **T-33AN:** variante do T-33A construída sob licença no Canadá, pela Canadair;
- **CT-133:** nova designação canadense do T-33AN;
- **T-33B:** Versão do T-33A, construído para a Marinha norte-americana; e
- **T-1A:** versão com trem de pouso reforçado e gancho para pouso em porta-aviões.

Principais países que utilizaram o Lockheed T-33A

Inúmeros países utilizaram o T-33, em suas principais variantes, a saber: Alemanha, Arábia Saudita, Bélgica, Bolívia, Brasil, Burma, Canadá, Chile, Cingapura, Colômbia, Coreia do Sul, Cuba, Dinamarca, Equador, El Salvador, Espanha, Estados Unidos, Etiópia, Filipinas, Formosa, França, Guatemala, Grécia, Holanda, Honduras, Indonésia, Iran, Itália, Iugoslávia, Japão, Líbia, México, Nicarágua, Noruega, Paraguai, Peru, Portugal, Tailândia, Taiwan, Turquia, Uruguai, Venezuela etc.

O Lockheed T-33A na Força Aérea Brasileira



Antecedentes

Em meados da década de 1950, os aviões empregados para formar os novos pilotos de caça da Força Aérea Brasileira (FAB) eram, ainda, os veneráveis Republic F-47 Thunderbolt, que haviam sido utilizados durante a II GM na Itália, pelo Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa).

Todavia, tais aparelhos já estavam por demais desgastados e obsoletos para um cenário que já empregava jatos de treinamento para a formação dos novos pilotos de caça. Nesse contexto, em dezembro de 1957 a FAB efetuou a desativação dos aviões de caça Republic F-47 do seu inventário e do 1º/4º GAV, ficando estabelecido que tal unidade de formação de pilotos de caça, sediada na cidade de Fortaleza-CE, receberia os jatos Lockheed T-33A, que seriam os treinadores avançados para realizar a transição de pilotagem para os jatos monoplace (um só lugar) Lockheed F-80C, que seriam recebidos no início de 1958.

Assim, em 1956, foi adquirido um lote inicial de oito aeronaves Lockheed T-33A do governo norte-americano, que foram designadas pela FAB como T-33A e matriculadas como FAB 4310 a FAB 4317.

O sucesso da operação dessa versátil aeronave, bem como as necessidades operacionais, com o início da desativação precoce do caça Gloster F-8 Meteor, levou a FAB a fazer mais algumas encomendas do T-33 nos anos subsequentes, que totalizaram 50 unidades, que foram incorporadas até 1968, recebendo as matrículas de FAB 4318 a FAB 4367, de acordo com os seguintes dados:

- 1º Lote: FAB 4318 a 4328 => 1966 (11 aviões);
- 2º Lote: FAB 4329 a 4354 (26 aviões) => 1967; e
- 3º Lote: FAB 4355 a FAB 4367 (13 aviões) => 1968

Essa aquisição dos 50 aparelhos fez o total atingir a 58 aeronaves desse tipo, na FAB.

Utilização pelo 1º/4º GAV



Emblema do 1º/4º GAV – Esquadrão Pacau

As quatro primeiras aeronaves T-33A foram incorporadas ao acervo da FAB e do 1º/4º GAV em 10 de dezembro de 1956, e o segundo lote, constituído com os outros quatro aviões, foi recebido em 1960.



TF-33A FAB 4364 do 1º/4º GAV, com o último padrão de pintura utilizado

Com a retirada do serviço ativo dos jatos Lockheed F-80C, em 1967, os T-33A também assumiram os encargos da instrução avançada da Aviação de Caça, ou seja, foram incorporados aparelhos que tinham a capacidade de realizar ataque ao solo (AT-33/A) e missões de combate aéreo e de tiro aéreo (TF-33/A).



Durante dezesseis anos de operação no 1º/4º GAV, no período de 1956 a 1973, o T-33A/AT/TF-33/A voou 40.800 horas e formou 263 pilotos de caça para a Força Aérea Brasileira, sendo, nele, iniciada a formação em aeronaves a jato dos pilotos de caça brasileiros. Os Lockheed T/AT/TF-33/A foram substituídos pelos EMBRAER 326GB Xavante AT-26 no 1º/4º GAV, em 1973.

Comandantes do 1º/4º GAV no período dos T-33A

PERÍODO	POSTO	NOME
1956 – 1961	Maj Av	Berthier Figueiredo Prates
1961 – 1963	Maj Av	Antonio Henrique A. dos Santos
1963 – 1967	Ten Cel Av	Lauro Ney Menezes
1967 – 1970	Maj Av	Ivan Moacyr da Frota
1970 – 1972	Ten Cel Av	Eurico Fernando de A. Côrtes
1972 – 1974	Ten Cel Av	Luiz Carlos da Silva

Fonte: Livro Histórico do 1º/4º GAV

⁵ Foto: arquivo do autor.

Emprego do Lockheed T-33 pelo 1º/14º GRUPO DE AVIAÇÃO



Emblema do 1º/14º GAV – Esquadrão Pampa

Com a desativação antes do tempo do jato Gloster F-8/TF-7 Meteor, que era a espinha dorsal da aviação de caça da FAB, no final da década de 1960, em decorrência de problemas estruturais, a solução mais plausível encontrada foi substituí-lo pelo jato de treinamento Lockheed T-33A, que era a aeronave que mais se adequava às condições operacionais da FAB naquele momento, enquadrando-se na sua capacidade financeira daquela época, para adquirir uma aeronave boa e barata e já plenamente conhecida pelos seus pilotos e pela sua manutenção.

Tal decisão levou à distribuição dos T-33A recém recebidos para o 1º/14º GAV, baseado em Canoas-RS, em 23 de fevereiro de 1967.



T-33A FAB 4318 do 1º/14º GAV com o primeiro padrão de pintura utilizado



TF-33A F-4B 4350 do 1º/14º GAV na BASC, em 22 de abril de 1968⁶

Os aparelhos dos esquadrões operacionais receberam a designação de TF-33A, pois possuíam provisão para a realização de missões de ataque ao solo e de combate aéreo, sendo que a Portaria nº 018-GM4, de 22 de outubro de 1973, modificou essa designação para AT-33A, que assim permaneceu até a desativação da aeronave, em 25 de novembro de 1975.

Com a incorporação dos jatos de fabricação nacional EMB.326GB Xavante AT-26, em 1971, o AT-33A começou a ser substituído pelo Xavante no 1º GAvCa. Em abril de 1973, o Xavante também foi alocado no 1º/4º GAV, sendo, então, todos os AT-33A remanescentes concentrados no 1º/14º GAV, que os utilizou até 25 de novembro de 1975, onde voaram 20.154 horas, ocasião em que foram desativados e substituídos pelos jatos supersônicos Northrop F-5E Tiger II.

⁶ Foto: arquivo do autor.

*Linha de AT-33A no PAMA RF, em
22 de julho de 1978, após a desativação
e prontos para o desmanche⁷*



*AT-33A 1º/14º GAV
– Vista Superior*



*AT-33A 1º/14º GAV
– Vista Inferior*

⁷ Foto: arquivo do autor.

Os Lockheed T-33 no 1º GAvCa



*Emblema do 2º/1º GAvCa –
Esquadrão Rompe Mato*

Com a crescente desativação dos F-8 Meteor, a partir de 1967, os T-33 também foram alocados, em meados do mesmo ano, no 1º GAvCa, com os seus dois esquadrões: o 1º/1º GAvCa “Senta a Pua” e o 2º/1º GAvCa “Rompe Mato”, sediado em Santa Cruz-RJ.



TF-33A FAB 4351 do 2º/1º GAvCa, com a pintura padrão utilizada em Santa Cruz

Convém ser salientado que o 1º/1º GAvCa permaneceu operando com os últimos Meteor ainda disponíveis e, em setembro de 1971, recebeu os primeiros jatos de fabricação nacional EMB.326GB Xavante AT-26 para a sua avaliação e introdução na FAB. Nesse contexto, somente o 2º/1º GAvCa realmente empregou os Lockheed AT-33A, tendo o seu emblema do “Rompe Mato” pintado nos dois lados do “nariz” desses aparelhos.

Os AT-33A foram empregados até 1973 pelo 2º/1º GAvCa, quando foram destinados ao 1º/14º GAV. As grandes revisões dos T-33, denominadas de IRAN (*Inspection and Repair As Necessary*) eram realizadas no Parque de Aeronáutica de Recife (PAMA RF), que adquiriu grande experiência no trato técnico da aeronave, fazendo inúmeras nacionalizações de peças e de componentes, graças à criatividade de seus integrantes.



TF-33A FAB 4351 do 2º/1º GAvCa taxiando na BASC para uma nova missão⁸

Operadores dos Lockheed T-33A NA FAB

UNIDADE	PERÍODO	OBSERVAÇÃO
1º/4º GAV	1956 a 1973	Treinamento de Caça
1º GAvCa	1967 a 1973	Caça e Ataque ao Solo
1º/14º GAV	1957 a 1975	Caça e Ataque ao Solo
PAMA RF ⁹	1957 a 1975	Parque apoiador da aeronave

Fontes: arquivos do autor e das organizações PAMA RF, BAFZ e BACO

⁸ Foto: arquivo do autor.

⁹ O Decreto nº 73.544, de 23/01/1974, muda a denominação de Parques de Aeronáutica para Parques de Material Aeronáutico, passando o PARF a denominar-se PAMA RF a partir dessa data.



Como essas aeronaves tinham sido cedidas pelo governo norte-americano, elas não podiam ser distribuídas para outros países, em decorrência do acordo estabelecido, e ficaram no PAMA RF ainda por muitos anos, aguardando o seu destino, que acabou sendo o desmanche para o aproveitamento da matéria-prima ou suas preservações.

Após a desativação, dois aparelhos AT-33A, matriculados FAB 4313 e 4334, foram destinados à Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), para serem utilizados em atividades de instrução no solo dos alunos daquela Escola. Esses aviões permaneceram na EEAR até 26 de março de 1982, quando foram desativados.

Porém, várias aeronaves AT-33A foram preservadas pelo Brasil, fato que está propiciando às novas gerações a oportunidade de conhecê-las na atualidade.

¹⁰ Foto: arquivo do autor.



Lockheed AT-33A preservados no Brasil

AERONAVE	LOCALIDADE	OBSERVAÇÃO
FAB 4313	Museu TAM – São Carlos - SP	Cor 1º/14º GAV
FAB 4322	Museu COMAR II- Recife – PE	Cor 1º/4º GAV
FAB 4325	1º/4º GAV - Fortaleza – CE	Cor 1º/4º GAV
FAB 4328	AFA - Pirassununga – SP	Cor 1º/14º GAV
FAB 4331	Mairiporã – SP	Cor 1º/14º GAV
FAB 4336	1º/14º GAV - Canoas – RS	Cor 1º/14º GAV
FAB 4342	EPCAR - Barbacena – MG	Cor 1º/14º GAV
FAB 4348	BASC - Santa Cruz – RJ	Cor 2º/1º GAvCa
FAB 4350	Dumont – SP	Cor 1º/14º GAV
FAB 4363	Aeroclube de Catanduva - SP	Cor 1º/14º GAV
FAB 4364	MUSAL - Rio de Janeiro – RJ	Cor 1º/14º GAV

Também existe um T-33 preservado na cidade de Assis (interior de São Paulo), porém ele não ostenta qualquer identificação em sua pintura e nem está com os tanques de ponta de asa.



Tabela dos aviões Lockheed T-33A da FAB

Ordem	Matrícula	C/N	Ex- USAF	Carregado	Descarregado	Observação
01	4310	580-9917	55-4957	13/5/1957	13/9/1968	NRR ¹²
02	4311	580-9918	55-4958	13/5/1957	22/9/1976	Desativado
03	4312	580-9919	55-4959	13/5/1957	16/11/1967	Acidentado Fortaleza, CE 22/06/1967 13M
04	4313	580-9920	55-4960	13/5/1957	26/03/1982	Instrução no solo EEAer Preservado Museu TAM
05	4314	580-9913	55-4953-A	30/8/1960	02/6/1976	Acidentado Florianópolis, SC 16/10/1975
06	4315	580-9914	55-4954-A	30/8/1960	22/9/1976	Desativado
07	4316	580-9915	55-4955-A	30/8/1960	22/9/1976	Desativado
08	4317	580-9916	55-4956	30/8/1960	25/11/1964	Acidentado Fortaleza, CE 11/8/1964
09	4318	580-7403	52-9318-A	11/01/1963	21/3/1975	Desativado
10	4319	580-8891	53-5552-A	11/01/1963	22/9/1976	Desativado

¹¹ Foto: arquivo do autor.

¹² Não Recomendável a sua Recuperação.

Ordem	Matrícula	C / N	Ex- USAF	Carregado	Descarregado	Observação
11	4320	580-7399	52-9314	02/5/1966	12/3/1968	NRR
12	4321	580-7449	52-9364	02/5/1966	13/9/1972	Acidentado Recife, PE 21/7/1971
13	4322	580-7514	52-9404	02/5/1966	22/9/1976	Preservado COMAR II
14	4323	580-7528	52-9418	02/5/1966	22/9/1976	Desativado
15	4324	580-7554	52-9444	02/5/1966	12/3/1968	NRR
16	4325	580-7359	52-9293	04/10/1966	22/9/1976	Preservado BAFZ – CE 28/7/89
17	4326	580-7494	52-9384	04/10/1966	31/07/1967	Acidentado Fortaleza, CE 01/9/1966
18	4327	580-7558	52-9448	04/10/1966	22/9/1976	Desativado
19	4328	580-7497	52-9387-A	22/12/1966	31/03/1977	Preservado AFA
20	4329	580-7198	52-9144	31/01/1967	12/3/1968	Acidentado Fortaleza, CE 22/10/1967
21	4330	580-7406	52-9321	31/01/1967	03/9/1971	Acidentado Aquiráz, CE 4/11/70
22	4331	580-7290	52-9224	31/01/1967	22/9/1976	Preserv. Mairiporã, SP
23	4332	580-7531	52-9421	31/01/1967	22/9/1976	Desativado
24	4333	580-7280	52-9214	27/04/1967	22/9/1976	Desativado
25	4334	580-7457	52-9372	27/04/1967	26/03/1982	Instrução no Solo EEAR 13/01/77
26	4335	580-7453	52-9368	27/04/1967	21/3/1975	Desativado
27	4336	580-7346	52-9280	27/04/1967	10/8/1976	Preservado 1º/14º GAV em Canoas, RS
28	4337	580-7202	52-9148	29/05/1967	22/9/1976	Desativado
29	4338	580-7300	52-9234	29/05/1967	22/9/1976	Desativado

Ordem	Matrícula	C / N	Ex- USAF	Carregado	Descarregado	Observação
30	4339	580-8058	52-9798	29/05/1967	21/3/1975	Desativado
31	4340	580-8047	52-9787	29/05/1967	25/10/1968	Acidentado Canoas, RS 17/01/1968
32	4341	580-8165	52-9859	08/6/1967	25/7/1974	NRR
33	4342	580-7217	52-9163	08/6/1967	22/9/1976	Preservado EPCAR em Barbacena, MG
34	4343	580-8038	52-9778	08/6/1967	22/9/1976	Desativado
35	4344	580-7208	52-9154	08/6/1967	30/8/1972	Acidentado Garibaldi, RS 19/10/1970
36	4345	580-8574	53-5235	31/7/1967	22/9/1976	Desativado
37	4346	580-8613	53-5274	31/7/1967	13/01/1977	Acidentado Santa Cruz, RJ, 16/10/1975
38	4347	580-8876	53-5537	31/7/1967	22/9/1976	Desativado
39	4348	580-8569	53-5230	31/7/1967	21/3/1975	Preservado na BASC Santa Cruz, RJ
40	4349	580-9167	53-5808	31/7/1967	22/9/1976	Desativado
41	4350	580-8886	53-5547	1967	22/9/1976	Preservado Dumont, SP
42	4351	580-8944	53-5605	1967	22/9/1976	Desativado
43	4352	580-9162	53-5804	1967	21/3/1975	Desativado
44	4353	580-8616	53-5277	1967	19/3/1974	Acidentado Arroio dos Ratos, RS 3/5/1973
45	4354	580-8611	53-5272	1967	21/3/1975	Desativado
46	4355	580-8295	53-4956	1968	13/08/1969	NRR

Ordem	Matrícula	C / N	Ex- USAF	Carregado	Descarregado	Observação
47	4356	580-8614	53-5275	1968	25/7/1974	NRR
48	4357	580-9230	53-5891	1968	21/3/1975	Desativado
49	4358	580-8607	53-5268	1968	18/10/1968	NRR
50	4359	580-8658	53-5319	1968	28/11/1969	Acidentado Santa Cruz, RJ 3/6/1969
51	4360	580-8275	53-4936	1968	04/01/1972	NRR
52	4361	580-8294	53-4955	1968	22/9/1976	Desativado
53	4362	580-8441	53-5102	1968	22/9/1976	Desativado
54	4363	580-8528	53-5189	1968	22/9/1976	Preservado Aeroclube de Catanduva, SP
55	4364	580-8756	53-5417	1968	10/4/1975	Preservado MUSAL 01/12/1974
56	4365	580-8808	53-5469	1968	22/9/1976	Desativado
57	4366	580-8945	53-5606	1968	03/9/1971	Acidentado Fortaleza, CE 30/9/1970
58	4367	580-8617	53-5278	1968	22/9/1976	Desativado

Fontes: arquivos do autor e das seguintes organizações: CENIPA, BAFZ e PAMA RF



*TF-33A F4B 4346 do 2º/1º GAvCa na
BASC, no início da década de 1970¹³*

13 Foto: arquivo do autor.

Quadro geral da operação do Lockheed T-33A na FAB

Designação	Período	Quantidade	Matrículas	Observação
T-33A/TF-33A	1956 a 1975	58	FAB 4310 a 4367	Ex-USAF
AT-33A				

Fonte: arquivo do autor

Durante dezenove anos, a FAB contou com a qualidade e a segurança do jato de treinamento operacional Lockheed AT-33A “T-Bird”, que, em decorrência da desativação precoce dos Gloster F-8 Meteor, teve que dotar provisoriamente todos os esquadrões de Caça da FAB por um bom período, onde voou cerca de 70 mil horas, o que confirma a excelência de seu projeto e de sua condição operacional, deixando um preito de saudade e de respeito nos seus ex-tripulantes.

Principais características do Lockheed T-33^a

Tipo	Avião monoplano, asa baixa, monorreator, biposto em tandem, treinamento avançado e ataque ao solo
Envergadura	11,85 m
Comprimento	11,51 m
Altura	03,55 m
Superfície Alar	21,81 m ²
Velocidade Máxima	965 km/h
Peso Vazio	3.794 kg
Peso Máximo	6.831kg
Razão de Subida	1484 m/min
Teto Máximo	14.630 m
Alcance	2.050 km
Armamento:	02 Metralhadoras 12,7mm no “nariz”, 02 bombas de 454Kg e até 10 foguetes de 5” em cabides sob as asas.
Grupo Propulsor	01 turbojato Allison J33-A-35, de 5.200 lb de empuxo.
Tripulação	01 Instrutor e 01 Aluno
Utilização	1956 - 1975

Fonte: Lockheed Aircraft Corporation

Referências Bibliográficas

- 1º/4º GRUPO DE AVIAÇÃO. **Livro Histórico**. Natal, RN, 2008.
- ALAMINO, Aparecido Camazano. **Arquivo Aeronáutico**. Natal, RN, 2024.
- CUNHA, Rudnei Dias da e José Leandro Poerschke Casella. **Já te atendo tchê!** Action Editora. Rio de Janeiro, RJ, 2005. 308 p.
- DAVIS, Larry. **P-80 Shooting Star T-33/F-94 in Action**. Squadron/Signal Publications. Carrollton, Texas, USA, 1980.
- FAMOUS Airplanes of The Wourld. **Lockheed F-80/T-33 Shooting Star No 63**. Editora Koku Fan. Tokio, Japan, julho de 1975.
- NETTO, Francisco C. Pereira. **Aviação Militar Brasileira 1916 – 1984**. Editora Revista de Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1984, 294 p.

Os desenhos desta matéria foram gentilmente elaborados 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.

O Último “GRUPÃO”¹ DE T-6 NA FAB

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

Em 1958, eu estudava em Porto Alegre e morava na pensão da Dona Luíza. Cursava o primeiro ano do Curso Científico no Colégio Rui Barbosa. Trabalhava durante o dia e estudava à noite.

Na minha pensão, um colega, Brisolla, natural de Uruguaiana, frequentava cursinhos com o objetivo de prestar concurso de admissão à Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEx) e à Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR).

Adolescentes, da mesma idade, residindo sob o mesmo teto, acabamos nos aproximando. Falou-me, então, de suas pretensões, de seus sonhos: ser aprovado no concurso e, consequentemente, seguir a carreira militar.

Eu desconhecia, completamente, o assunto. Com o passar dos dias, acabou me emprestando os prospectos contendo as instruções para os concursos das escolas.

Li ambas as publicações e verifiquei que no concurso para a EPC do Ar (assim era chamada a EPCAR) havia a possibilidade de o candidato fazer a prova para o segundo ano da Escola, o que seria mais interessante para mim, pois no caso de vir a passar, não perderia nenhum ano de escolaridade.

Fiz minha inscrição e realizei as provas que, com certeza não logrei ser aprovado. Esse concurso, no entanto, foi anulado e marcado outro para algumas semanas depois, quando, então, fui aprovado.

¹ Voo de formatura no qual há a participação de várias esquadrilhas.

Descortinou-se para mim uma nova vida completamente diferente de tudo quanto eu conhecia. Nova escola, novos colegas, novo regime, novos professores faziam-me experimentar diferentes sensações a cada dia. E cada novidade! Entre essas novidades, o trote. Sim, o trote, físico, violento, sem dó e brutal. Sofria e pensava que, em tendo todos passado pelos mesmos problemas, eu também passaria e aguentaria.

Dias intensos em que a cada momento aprendia e via alguma coisa nova. Entre essas, os esperados sobrevoos da Escola por uma ou mais aeronaves, que disseram ser os T-6², enchiam os olhos dos alunos, e cada um se imaginava dentro deles.

Nossos oficiais do Corpo de Alunos, segundo a voz dos corredores, estavam da EPC do Ar por castigo, devido a terem assinado uma tal de carta contra o Marechal Lott, que acumulou, por um pequeno tempo, os cargos de Ministro da Guerra e também da Aeronáutica, algo de que não sabíamos muito. Dessa forma, tivemos mentores do porte do Major Antônio Henrique e dos Capitães Ferreira Leite e Bezerra, além do inesquecível Capitão Dário. Um pouco mais tarde, contamos com a chegada do Tenente Leuzinger. Esses oficiais transformaram-se em nossos ídolos por suas histórias e por pilotarem os T-6 da Escola.

Depois, nos anos seguintes, na Escola de Aeronáutica (EAer), no Campo dos Afonsos-RJ, convivíamos, diuturnamente, com o ruído das aeronaves da Escola e, também, da Base Aérea dos Afonsos (BAAF). Não raro, éramos brindados com voos a baixa altura, realizados pela Esquadrilha da Fumaça, também sediada naquela Escola.

Em datas especiais, como no dia da entrega de espadins e no dia do Aspirantado, éramos contemplados com a “alvorada festiva³”, quando, às 6h, o Corpo de Cadetes tremia sob os rasantes da Esquadrilha da Fumaça e de esquadrilhas de aeronaves F-8 Gloster

2 Avião NA-T6 Texan, fabricado pela empresa North American Aviation, que equipou muitas unidades da Força Aérea Brasileira, inclusive a famosa Esquadrilha da Fumaça, e foi utilizada na instrução avançada da Escola de Aeronáutica.

3 Assim é conhecido o início das atividades de uma organização militar da Aeronáutica, que coincide com o toque de “Alvorada”, quando há uma comemoração especial em curso. Normalmente, a banda de música entoava músicas alusivas ao evento e há o sobrevoos de aeronaves.

Meteor, do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa), da Base Aérea de Santa Cruz (BASC).

A maioria de nós era composta por “Cadetes Caçadores”⁴, embora somente um pequeno número era selecionado para aquela Aviação. Eu não fui!

No terceiro ano da EPC do Ar, realizado no Campo dos Afonsos, fizemos o Estágio de Seleção de Pilotos Militares (ESPM), voando a aeronave T-21 Fokker⁵. Nessa fase, o voo e os exames médicos provocaram uma redução considerável no número de cadetes da turma, mediante os desligamentos motivados por problemas de saúde e de inaptidão para o voo.

Voamos o T-21, também, no primeiro e no segundo anos do Curso de Formação de Oficiais Aviadores. No final do segundo ano, antes de entrar no período de férias, recebemos o manual do T-6, com a orientação de estudá-lo durante esse período. Após receber o manual, num final de tarde, fui até o estacionamento das aeronaves e entrei na cabine dianteira de um dos T-6 estacionados e rascunhei o painel de instrumentos. Depois, numa folha de caderno, desenhei um simulacro do painel da aeronave, meu próximo desafio.

Nas férias, em Espumoso-RS, minha cidade natal, desenhei, com o maior capricho, o painel de instrumentos do T-6, ou algo muito próximo a isso, numa folha de cartolina. A partir de então, reservava parte do dia para contemplar o painel e decorar a posição de cada instrumento. Fazia, também o “cheque com os olhos vendados”⁶.

4 Alusão aos cadetes que se consideram excelentes pilotos e que almejavam ser designados para a Aviação de Caça.

5 Avião utilizado na instrução primária de voo dos cadetes da Aeronáutica.

6 Avaliação prática realizada para o cadete aviador, visando que ele identifique as posições dos instrumentos no painel do avião, com os olhos vendados. Isso tem como objetivo atestar que o piloto saiba, exatamente, a localização de cada instrumento para consultá-lo com a maior rapidez, evitando ter que procurá-lo e, com isso, desviar os olhos por tempo mais que o necessário do que for mais importante no momento. Avaliação prática realizada para o cadete aviador, visando que ele identifique as posições dos instrumentos no painel do avião, com os olhos vendados. Isso tem como objetivo atestar que o piloto saiba, exatamente, a localização de cada instrumento para consultá-lo com a maior rapidez, evitando ter que procurá-lo e, com isso, desviar os olhos por tempo mais que o necessário do que for mais importante no momento.

Isso foi muito bom!

Nos Afonsos, “solei”⁷ o T-6 sem grandes dificuldades e, contando com a boa vontade dos instrutores, especialmente, após conduzir, com tranquilidade, uma aeronave, com pane de motor, até o pouso em Jacarepaguá, onde havia uma pista de grama e, lá, treinávamos aproximações, concluí o curso. Eu gostava de voar o T-6. Sentia-me bem dentro dele. Em Natal, como Aspirante, sempre que podia, fazia um voo de T-6.



NA T-6 B Texan⁸

Após a conclusão do Estágio de Aspirantes e do Curso de Bimoteres, fui classificado no Primeiro Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação (1º/10º GAV), em Cumbica-SP, onde voei o magnífico RB-25J e, depois, o B-26, mas, mesmo voando bastante essas aeronaves, não deixei de voar o velho e querido T-6 e o fazia na Esquadrilha de Adestramento e, eventualmente, na Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque nº 41 (ERA 41).

⁷ Solar, em aviação, significar voar sozinho pela primeira vez um determinado tipo de avião (sem a presença do instrutor). Também é usado “voar solo”, ou seja, sozinho. Ir sozinho a um evento é o mesmo que ir solo (sem companhia).

⁸ Imagem obtida no Google Imagens.

No início de 1970, como Capitão, voltei para Natal-RN, transferido para o Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), onde voei, intensamente, as aeronaves T-23 Uirapuru, Cessna T-37C e, depois, o T-25 Universal, mais em voos de experiência⁹ do que em voos de instrução, posto que, no CFPM, eu era o Chefe da Subdivisão de Material Aéreo, encarregada da manutenção de todas as aeronaves de instrução e administrativas do Centro. Mas naquela unidade também havia, pelo menos inicialmente, um T-6 e, enquanto a aeronave lá esteve, de tempos em tempos, eu procurava fazer um voo nela.

Do CFPM, fui transferido para a Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), em Curitiba-PR, onde, infelizmente, não havia nenhum T-6. Assim, perdi a minha qualificação como piloto dessa aeronave.

Então, no início de 1975, cheguei a Santa Maria-RS para ser o Oficial de Operações do Quinto Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (5º EMRA), a convite de seu Comandante, Ten Cel Holleben, com quem trabalhara no CFPM.

Para minha surpresa, no pátio de estacionamento, estavam quase vinte aeronaves T-6 e 1.600 horas para serem voadas até o final do mês de agosto, quando todas as aeronaves T-6 da FAB, com exceção daquelas utilizadas pela Esquadilha da Fumaça, deveriam ser recolhidas para o Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa (PAMA LS). Por isso, estavam todas em Santa Maria e em condições de voo.

Também, no início de 1975, chegaram a Santa Maria, treze oficiais aviadores, sendo três Aspirantes e dez Tenentes. Eram oficiais formados no Centro de Aplicações Táticas e Reacompletamento de Equipagens (CATRE), em Natal, para compor um quadro da reserva da FAB. Eram, pois, oficiais aviadores da reserva, convocados para o Serviço Ativo por um período de, até quatro anos. O objetivo era que adquirissem vivência militar e experiência de voo.

⁹ Voo realizado após alguma inspeção realizada na aeronave, com o objetivo de atestar que ela estava pronta para ser utilizada normalmente.

Propus ao Comandante dar para os dez Tenentes, o curso completo de T-6, ou o que fosse possível no período considerado. Os outros três, que chegaram como Aspirantes, voariam helicóptero visto que permaneceriam no Esquadrão por um período maior.

E assim fizemos, porém, após um sem-número de pequenos incidentes e um acidente, sete dos Tenentes desistiram de voar o T-6. Mesmo assim, com os poucos oficiais do Esquadrão, que gostavam do avião, e os três Tenentes da reserva, voamos todas as horas que tínhamos para voar, terminando o mês de agosto com as aeronaves recolhidas ao PAMA LS. Diariamente, quando o tempo permitia, no final do expediente, fazíamos um voo de quatro aviões, e evoluíamos sobre a Base e a cidade. A esquadrilha até ganhou um nome: Esquadrilha Prenda Minha.

Na primeira semana de setembro, eu e mais quatro instrutores de T-6 do 5º EMRA levamos cinco dessas aeronaves para Assunção, no Paraguai, onde as entregamos, diretamente, ao Presidente daquele País.

Antes, porém, dois eventos marcantes na vida do Esquadrão.

No dia 24 de junho, Dia da Infantaria do Exército, fizemos uma “alvorada festiva” sobre as unidades de Infantaria da cidade de Santa Maria (a Sexta Brigada de Infantaria Blindada, o Sétimo Batalhão de Infantaria Blindado e o 29º Batalhão de Infantaria Blindado), num voo realizado com dezesseis aeronaves T-6 que eu tive a honra de liderar.

Para esse voo, pilotos e mecânicos deslocamo-nos para o Esquadrão, ainda na madrugada fria do início do inverno santamariense. Tomamos o café da manhã e colocamos nossos macacões de voo e às 6h iniciamos o brifim¹⁰, como é normal em uma unidade aérea. Completado o apronto¹¹, guarnecemos e demos partida, ainda em condições noturnas. Taxiamos de forma a estarmos em posição de decolagem às 7h.

10 Reunião entre os participantes do voo, para o acerto de detalhes da missão.

11 Neste caso, o mesmo que brifim.

Decolamos, por elemento¹², na pista 09 e reunimos, sobre a Base, em coluna e, depois, em altura confortável, mudamos a formação para “Diamante”¹³, e assim, na transição da noite para o dia, posto que o nascer do sol, nessa época, naquela latitude, ocorre uns poucos minutos depois das 7h30, rumamos para a cidade, onde cumprimos nossa missão, qual seja, homenagear as unidades de Infantaria do Exército sediadas na cidade de Santa Maria. Igualmente, sobrevoamos a cidade num agradecimento ao povo que tão bem acolheu os integrantes da BASM, quando de sua instalação, em 1971, e depois.

O voo não foi confortável, pois havia muita turbulência, e após algum tempo retornamos à Base. Ao fazermos contato com a Torre de Controle de Santa Maria (TWR SM), fomos surpreendidos com a notícia de que a pista em uso era a 01, de terra, curta e estreita. O vento norte soprava furiosamente!

Pelo VHF¹⁴, informei que faríamos pouso na pista 01, por esquadrilha, e, dentro de cada esquadrilha, pouso individual.

Seguimos os procedimentos. Dispersamos o esquadrão e cada esquadrilha fez o seu procedimento para o pouso.

Não houve qualquer incidente, e todas as aeronaves pousaram em segurança. Taxiamos sobre a pista 27 até o pátio de estacionamento, onde o corte dos motores foi a comando do líder.

Fizemos o debrifim¹⁵ e encerramos o voo sem percebermos que vivíamos um momento marcante para o Esquadrão e para a Força Aérea Brasileira. Com a maior discrição, encerrávamos uma era na história da Instituição. Terminava ali, de fato, a vida operacional do T-6 na FAB.

Um dia memorável!

12 Voo de formatura com duas aeronaves.

13 Nome da formação de quatro aviões, assemelhada a um losango, que lembra um diamante.

14 Very High Frequency – equipamento de comunicação que transmite em frequência muito alta.

15 Comentários sobre a missão que acabara de ser cumprida.



NA T-6 Texan em voo de formatura¹⁶

Ainda voamos até o final do mês de agosto, quando entregamos as aeronaves ao Parque.

Infelizmente, no segundo evento marcante para o Esquadrão, perdemos um integrante da Unidade Aérea, o Cap Av Aurélio Spalding, em acidente de T-6, ocorrido em missão operacional no mês de julho, em Caxias do Sul-RS. A ele presto a mais profunda homenagem de respeito a um profissional que, como eu, amava o T-6.

¹⁶ Imagem obtida no Google Imagens.

Um Sagrado Ponto de Controle de Tráfego Aéreo

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Quando servia no Primeiro Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT), sediado na Base Aérea dos Afonsos (BAAF), no Rio de Janeiro, ao voar daquela localidade para o Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Galeão-RJ, sob condições visuais, recebi da Torre de Controle do local de destino a seguinte mensagem: orbite sobre a Igreja da Penha até novas instruções.

Este acontecimento repetiu-se por várias vezes ao fazermos o traslado de aeronaves C-115 Búfalo e de C-130 Hércules no mencionado trajeto, com a finalidade de prover a segura separação de aeronaves no tráfego aéreo do Galeão.

Particularmente, adorava esse procedimento, pois tenho um importante marco na minha existência ligado àquela Igreja: lá fui batizado.

Como o leitor pode constatar, desde bebê dei muito trabalho aos meus pais, que impuseram aos familiares, padrinhos e amigos subir e descer os 382 degraus da sua imponente escadaria, para cumprir o importante sacramento, ritual de purificação e consagração.

Como adolescente, estive por várias vezes naquele belo santuário, para orar, e aproveitava a bela vista que se desfruta de grande parte da cidade. Naqueles momentos pude constatar a fé que movia muitos fiéis que cumpriam suas fervorosas promessas, ao ascenderem até a Igreja subindo os degraus de joelhos, num agradecimento digno das bênçãos e graças recebidas.

Sempre admirei a imponente estrutura erguida no alto da rocha, majestosa sobre a cidade, de onde, tal qual o Cristo Redentor, parece abençoar toda a população do local.

Apesar de a data comemorativa à N. S. da Penha ser no dia 8 de setembro, no Rio de Janeiro as comemorações têm efeito em todos os finais de semana do mês de outubro. Além das tradicionais apresentações artísticas e da montagem das dezenas de estandes de comidas e de souvenirs, a Igreja adota uma luminosidade especial, muito linda, destacando-se, ainda mais, na paisagem noturna da cidade.



Todavia, ainda que ela sempre estivesse envolvida na minha vida cristã, somente anos depois daqueles voos resolvi pesquisar um pouco mais sobre o santuário que unia o seu papel na religiosidade com a minha vida de aviador, e resolvi escrever algo sobre o templo.

O começo da história

A devoção à Santíssima Virgem, sob o título de Nossa Senhora da Penha de França, começou no século XV, na Europa.

No norte da Espanha, na província de Salamanca, há uma serra muito alta e íngreme, chamada Penha de França (Penha significa “rocha”, “penhasco”, “rochedo grande”, saliente e de localização isolada). Ali, o Rei Carlos Magno lutou contra a invasão dos mouros. À época, os católicos escondiam suas imagens para que elas não fossem destruídas pelos invasores islâmicos.

Essa história tem início quando um monge francês (ou seria um peregrino?) de nome Simão, recolhido num convento franciscano na aldeia de Puy, sonhou com uma imagem de Nossa Senhora que estaria enterrada no alto de uma montanha de difícil acesso, por causa de uma guerra entre franceses e muçulmanos. No sonho, a imagem aparecia cercada de luz e acenando para que ele fosse procurá-la. Simão procurou pela serra durante cinco anos, sem sucesso. Mas, então, num dia especial, teve a informação de que o local que ele descrevia chamava-se Penha de França, no norte da Espanha. Simão, assim, dirigiu-se para lá o mais rápido que pôde.

À procura da imagem, Simão caminhou três dias e três noites ininterruptamente, porque, segundo a sua própria narrativa, em seus êxtases, ouvia sempre a advertência divina dizendo-lhe: Simão, vela e não durma! Por essa razão ele passou a ser chamado de Simão Vela.

Passados os três dias, já exausto, escalando montanhas íngremes, Simão parou para descansar. Nesse momento, ele viu uma formosa senhora com o filho no colo, sentada perto dele. Essa Senhora lhe indicou o lugar onde encontraria o que procurava.

Assim, ajudado por alguns pastores da região, Simão Vela conseguiu encontrar a imagem que tinha avistado em sonho. Foi um momento de profunda alegria e de reconhecimento da revelação divina. Emocionado e grato, Simão Vela reconheceu também que aquela Senhora que lhe revelara o lugar era, na verdade, Maria com Jesus em seu colo. Era o dia 19 de maio de 1434.



Simão Vela construiu naquele local uma tosca ermida, muito simples, e começou a viver ali, pensando que teria uma vida de monge, isolada e tranquila. O lugar, porém, logo ficou famoso pelo grande número de milagres e graças alcançadas por intermédio de **Nossa Senhora da Penha**, como passou a ser chamada a **Virgem Maria**, por causa de sua aparição na serra Penha de França. Simão Vela não poderia imaginar que ali, mais tarde, seria construído um dos mais ricos e grandiosos templos da cristandade em honra a Maria da Penha, o **Santuário de Nossa Senhora da Penha**, no município de El Cabaco. O dia devotado à Santa é celebrado em 8 de setembro.

O intelectual católico francês Maurice Legendre influenciou a recuperação do santuário, quando, em 1934, organizou uma peregrinação para marcar o quinto centenário da descoberta da imagem. Legendre faleceu em 1955 e está sepultado na nave da igreja.



*Santuário de Nossa Senhora da Penha de França.
El Cabaco, Salamanca, Espanha*

Os milagres

Conta-se que o primeiro milagre ocorreu no local onde foi encontrada a imagem, quando um grupo de fugitivos foi perseguido por bandoleiros. Depois de terem invocado Nossa Senhora da Penha, viram-se livres de seus inimigos.

Pouco tempo depois, a Espanha foi vítima de uma grande peste que matou grande parte da população. O povo, apavorado, recorreu à intervenção de Nossa Senhora da Penha e sem explicação a peste desapareceu.

Esse fato tornou-se muito conhecido e espalhou-se rapidamente. Seu eco atravessou a fronteira chegando até Guimarães, cidade do Minho (Portugal), onde a imagem passou a ser venerada.

Atribui-se à própria Santa a cura cometida ao rei de Portugal, D. Sebastião, de uma grave moléstia.

Após a famosa batalha de Alcácer-Quibir, uma peste assolou Portugal (A Grande Peste), e, como a Espanha se livrara do flagelo graças à intervenção de Nossa Senhora da Penha de França, o Senado da Câmara de Lisboa prometeu à Mãe de Deus construir um grandioso templo, se ela livrasse o país da moléstia. A epidemia extinguiu-se quase que imediatamente, e a Câmara, cumprindo a promessa, mandou construir um grandioso santuário de louvor a **Nossa Senhora da Penha**, na capital Lisboa. Hoje é uma das grandes paróquias da capital portuguesa.

O Santuário português começou a atrair milhares de peregrinos. Em certa ocasião, um devoto subiu até o alto onde ficava o templo e, vencido pelo cansaço, adormeceu.

A seguir, uma grande cobra aproximou-se para picá-lo, quando, nesse exato momento, um enorme lagarto saltou sobre o homem, despertando-o a tempo de enfrentar a serpente e matá-la com o seu cajado. É por isso que em algumas representações, a imagem de Nossa Senhora da Penha tem aos pés um peregrino, a cobra e o lagarto.

Veneração da Santa no Brasil

Vila Velha – Espírito Santo

A devoção veio trazida pelos colonizadores portugueses. A primeira ermida em sua honra foi erguida em Vila Velha, na antiga Capitania do Espírito Santo, entre 1558 e 1570, pelo Frei Pedro Palácios, um espanhol fervoroso, irmão leigo da Ordem dos Franciscanos, devoto da Santa.

Nossa Senhora da Penha é a Santa Padroeira do estado do Espírito Santo.



Convento da Penha, na cidade de Vila Velha, Espírito Santo

Rio de Janeiro – Rio de Janeiro

A segunda ermida surgiu após a fundação da Fazenda Grande ou de Nossa Senhora da Ajuda, na freguesia de Irajá (na qual, atualmente, situa-se o bairro da Penha), no Rio de Janeiro. Tudo começou no início do século XVII, por volta do ano de 1635, quando o Capitão Baltazar de Abreu Cardoso ia subindo o Penhasco (grande pedra) para ver as suas plantações, uma vez que era proprietário de toda a área no entorno do atual Santuário.

De repente, foi atacado por uma enorme serpente. Baltazar, que era devoto de Nossa Senhora, quando se viu só e incapaz de se defender, pediu socorro a Nossa Senhora gritando: “Minha Nossa Senhora, valei-me!”. Nesse preciso momento, surgiu um lagarto inimigo das serpentes, e travou-se uma luta mortífera entre os dois animais. Baltazar por sua vez, não perdeu tempo e fugiu.

Depois de se recuperar do susto, Baltazar reconheceu que o lagarto apareceu precisamente no momento em que ele pediu a proteção da Virgem Maria. Agradecido, por tão importante gesto maternal, Baltazar construiu uma pequena capela onde pôs uma imagem

de Nossa Senhora. Se antes o Capitão Baltazar subia o penhasco para ver as suas plantações, a partir daí passou a subir também para agradecer tão primoroso gesto de carinho que a Mãe do Céu teve para com ele.

Assim como ele, também os seus parentes, amigos e vizinhos e, até mesmo, pessoas curiosas, que à distância viam a pequena capela, passaram a subir a grande pedra (daí vem a palavra Penha), uns para pedir, e outros para agradecer graças alcançadas por intercessão da Senhora do alto do Penhasco – Penha. De tanto as pessoas dizerem: vamos à Penha visitar Nossa Senhora, passaram a dizer: vamos visitar Nossa Senhora da Penha.

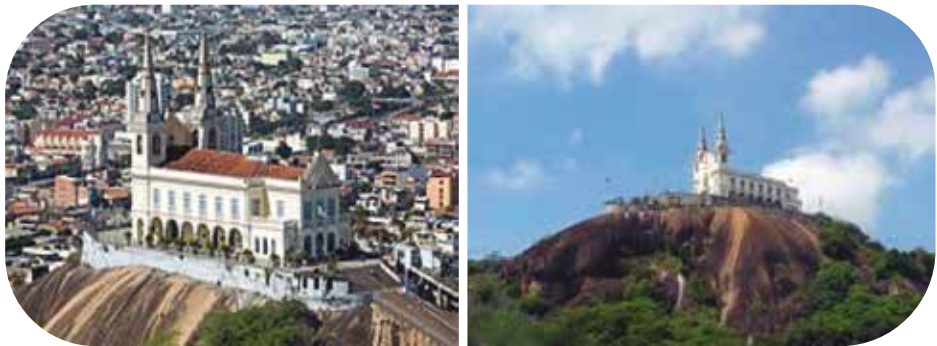
A devoção à Nossa Senhora da Penha foi se espalhando, e cada vez era maior o número de pessoas que visitavam aquele lugar sagrado e encantador. Umas para pedir, e outras para agradecer a sua intercessão.

O capitão Baltazar doou todas as suas propriedades a Nossa Senhora da Penha. Todavia, havia a necessidade que alguém, com crédito, administrasse responsavelmente aquele patrimônio. Foi criada, então, a Venerável Irmandade de Nossa Senhora da Penha, no ano de 1728, a qual, com muito zelo e dedicação, demoliu a primeira capela – muito pequena – e construiu outra, com uma torre onde foram colocados dois pequenos sinos.

Mais tarde, no ano de 1870, foi demolida essa capela e construído no seu lugar um novo templo: uma igreja com uma torre e novos sinos. Por volta do ano de 1900, houve uma nova intervenção: o templo foi ampliado, ganhando duas novas torres, nas quais, mais tarde, foi instalado um carrilhão com 18 sinos de origem portuguesa, adquiridos na Exposição Nacional do Primeiro Centenário da Independência do Brasil. Esse Carrilhão foi inaugurado em 27 de setembro de 1925, com a bênção do Núncio Apostólico no Brasil, Cardeal Dom Henrique Gasparri.

Voltando ao ano de 1817, subia à pedra um piedoso casal quando a esposa, Sra. Maria Barbosa, comentou com o marido que pediria a Nossa Senhora da Penha para interceder por eles para que Deus lhes concedesse um filho, já que estavam casados há alguns anos e não tiveram essa graça.

A Sra. Maria Barbosa confiou, pediu e prometeu que, se tivesse um filho, mandaria esculpir no duro granito do penhasco uma escadaria para facilitar o acesso dos devotos de Nossa Senhora da Penha ao Santuário. No ano seguinte, o casal era presenteado com um lindo filho e, no ano de 1819, a escadaria estava pronta. São 382 degraus talhados na própria pedra.



Basílica Santuário da Penha, no Rio de Janeiro



Basílica Santuário da Penha, no Rio de Janeiro

São Paulo – São Paulo

No século XVII, na cidade de São Paulo, um fato curioso aconteceu, envolvendo a Santa.

Um comerciante francês viajava para o Rio de Janeiro e pernoitou na região que hoje corresponde ao bairro da Penha, na capital paulista. Logo cedo, retomou o trajeto rumo ao litoral. Quando, de noite, montou novamente seu acampamento para descansar, percebeu que sua imagem de Nossa Senhora não estava mais com ele. Retornou até o local do primeiro pernoite e, para o seu alívio, a encontrou. Se pôs em marcha rumo ao Rio de Janeiro quando, para sua surpresa, percebeu que a estátua havia desaparecido novamente. Pela segunda vez a encontrou no mesmo local de seu primeiro acampamento. O viajante entendeu aquilo como um sinal de que ali, naquele exato lugar, deveria ser erguida uma capela em homenagem à Virgem. Assim foi feito.

Em 1667, foi erguida uma pequena capela em devoção a Nossa Senhora da Penha de França e, em seu entorno, desenvolveu-se um dos bairros mais antigos, populosos e tradicionais da zona Leste da capital paulistana: a Penha de França, que, atualmente, abriga a antiga igreja matriz (na região conhecida por “igreja velha”) e a basílica (conhecida por “igreja nova”), cuja pedra fundamental foi lançada em 1957, e onde se encontra a imagem que protagonizou essa passagem histórica. Ambos os templos são dedicados a Nossa Senhora da Penha de França e sua data festiva é celebrada a cada dia 8 de setembro.

Após esse primeiro milagre atribuído a Nossa Senhora da Penha, em São Paulo, conforme narrado, outro feito miraculoso da Virgem da Penha, denominado “Milagre da Porta”, foi descrito pelo historiador penhense Sylvio Bomtempi, em sua obra *Penha Histórica*. Trata-se, na verdade, de um milagre entre os infindáveis relatos de graças e prodígios registrados no Santuário Paulistano da Penha de França. Tal episódio não é tão conhecido ou ficou esquecido no tempo.

Era o ano de 1685. O bispo do Rio de Janeiro, Dom José de Barros de Alarcão, em visita pastoral a São Paulo, onde permaneceu por alguns anos, deixou um legado de imposição de novas e excessivas taxas eclesiásticas e descontentamentos daí resultantes.

Uma de suas obras na região central da cidade foi a construção de um “recolhimento” para religiosas. Ciente da popularidade e do apego devocional de grande parte da população paulistana a Nossa Senhora da Penha, decidiu Dom Alargão transferir a bendita imagem da Virgem, de sua capela no longínquo e bucólico bairro da Penha de França para a casa que ele já idealizava, no centro de São Paulo, como “Recolhimento de Nossa Senhora da Penha”. Com isso, o recolhimento ganharia fama e iria angariar bons fundos, pois o nome e a imagem da Senhora da Penha eram tão conhecidos e prodigiosos que dispunham de uma quantidade significativa de bens e donativos oferecidos pelos devotos em agradecimento por graças alcançadas.

A decisão do bispo recaiu como um apocalipse sobre os humildes moradores da Penha, que não se conformavam e não aceitavam separar-se de sua Mãe querida, representada em tão privilegiada efígie.

Chegando o trágico dia previsto para a lastimosa transladação da imagem para o recolhimento, numerosas mulheres piedosas do povoado da Penha acorreram à capela logo cedo, tal como Madalena indo ao sepulcro na manhã da Ressurreição. Encontrando a capela com a porta fechada, caíram de joelhos em desesperado pranto, acreditando já ter sido levada, às escondidas, a bendita imagem para o novo destino. Uniram-se a essas mulheres, em pouco tempo, um sem-fim de devotos, que, com o coração tomado por sentimento de orfandade e abandono, derramavam lágrimas enquanto elevavam preces e clamores doridos diante da porta cerrada. Seria este o destino frustrante daquele povo simples, que encontrava na fé a motivação maior de suas vidas e a alegria de seus dias em local tão abençoado?

Tendo a Virgem Maria escolhido aquele penhasco para sua morada, nada e ninguém poderia ir contra a sua santa vontade. Poderia uma determinação episcopal, movida, sobretudo, por interesses pessoais, ser mais forte que a vontade da Mãe de Deus, que decidira ali permanecer com seus filhos? Evidentemente que não!

E eis que, em meio às lágrimas de todos aqueles primeiros devotos da Virgem, a porta da capela, sem que ninguém a tocasse, milagrosamente se abriu, talvez movida pelas mãos invisíveis dos anjos do Senhor, e aqueles homens e mulheres puderam verificar que, no alto do altar-mor permanecia, intacta, a imagem prodigiosa

de Nossa Senhora da Penha, como que sinalizando aos seus filhos que a vontade divina prevalece sobre a humana e que o Senhor Deus Libertador é do lado dos pobres, dos humildes, tal como Maria canta no seu Magnificat.

O que era pranto tornou-se risos, louvores e gritos de vivas a Nossa Senhora da Penha, acompanhados por lágrimas agora motivadas pela alegria e pela satisfação de mais uma graça alcançada. E da Penha de França nunca mais a imagem da Virgem saiu a não ser que fosse para aplacar as intempéries que recaíam sobre a cidade. Encontra-se ela, até hoje, exposta no nicho central da basílica, onde é visitada e venerada por seus devotos. O milagre assim estava feito, tornando-se conhecido e comentado, ainda que não tenha chegado com a mesma popularidade aos nossos dias.

A história registra que Dom Alargão, ante a oposição irrevogável do povo da Penha e mesmo não dando crédito ao fato da porta que sozinha e inexplicavelmente se abriu, abandonou o seu plano de remoção da imagem e deu o nome de Santa Teresa ao Recolhimento que havia fundado na região central da cidade.

Resende Costa – Minas Gerais

Segundo moradores e fiéis, por volta de 1830, o Padre Antônio de Pádua, residente em Resende Costa, na época Curato, após cumprir suas obrigações religiosas, se dirigia para o casarão da chácara Dr. Gervásio e se colocava a esculpir a imagem da padroeira da cidade, Nossa Senhora da Penha de França. Logo no início do trabalho, o padre escultor plantou algumas palmeiras nos dois lados da estrada da chácara. No final do trabalho, tendo a imagem esculpida, a comunidade se colocou em procissão, no dia 1º de setembro (motivo pelo qual Resende Costa dedica esse dia a Nossa Senhora da Penha de França e não o dia 8 de setembro, como é próprio da liturgia católica), com a imagem nos ombros, em direção à Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha de França, onde passou ocupar o local mais alto do altar-mor, que ocupa até os dias atuais.

Itapira – São Paulo

A devoção à Santa nessa cidade, deu-se por conta de João Gonçalves de Moraes, um dos seus fundadores, ao decidir derrubar a mata para construção de uma capela para abrigar a imagem de Nossa Senhora da Penha, que recebera de herança familiar, e proclamada padroeira da vila que haveria de se formar em volta da capela, e, posteriormente da cidade, como nos dias atuais. Sua festa é celebrada em 8 de setembro, feriado municipal.

Comemorações

Muitas de cidades do Brasil possuem igrejas dedicadas a Nossa Senhora da Penha, normalmente edificadas no alto de colinas e morros, seguindo a origem da descoberta da sua imagem.

Além das já citadas, as mais conhecidas são representadas a seguir.

Tal qual em Itapira, nas cidades do Crato e Campos Sales, ambas no Ceará, e no Bairro da Penha, em Campos dos Goytacazes-RJ, as comemorações têm efeito no dia 1º de setembro.

No Espírito Santo, mais precisamente na Grande Vitória, a Festa da Penha é realizada todos os anos no Convento da Penha, na cidade de Vila Velha, sempre oito dias depois do domingo de Páscoa, normalmente no mês de abril, sendo feriado municipal em Cariacica, Vila Velha, Vitória e em Cachoeiro de Itapemirim, no sul do Estado.

No Brasil, existem mais de 30 templos, em igual número de cidades, dedicados à N. S. da Penha. No exterior, há mais de vinte santuários abrangendo os seguintes países: Portugal, Espanha, México, Argentina, Índia e Filipinas.

Além de ser padroeira de dez cidades e províncias no Brasil e em outros países, Nossa Senhora da Penha também o é do estado do Espírito Santo.

É considerada pela Igreja Católica como a terceira maior festa religiosa do Brasil, ficando atrás, somente, da comemoração que homenageia a padroeira do Brasil, em Aparecida-SP, e do Círio de Nazaré, em Belém-PA.

A Basílica do Rio de Janeiro, hoje

Colocado à entrada da cidade, com o sorriso de Mãe aos que chegam, quer pela Avenida Brasil ou pela Linha Vermelha, quer pela Ponte Rio-Niterói ou mesmo pelo Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Santuário de Nossa Senhora da Penha é, por excelência, o trono que Maria, Mãe de Deus, escolheu no Rio de Janeiro, para ser o centro de sua devoção entre nós.

A essa basílica acorrem milhares de peregrinos vindos de todo o Brasil e do exterior, para trazer-lhe os seus agradecimentos por graças alcançadas, ou pedir a sua intercessão. À medida que vamos subindo a colina sagrada, sentimos que o ambiente se torna mais religioso. São inúmeras as pessoas que sobem a escadaria rezando, sobretudo a oração do terço.

Os visitantes do Santuário ficam maravilhados com a paisagem que podem contemplar do lugar que Nossa Senhora escolheu para derramar suas bênçãos de Mãe sobre os moradores do Rio e todos aqueles que visitam o seu Santuário.

Situada no Largo da Penha, nº 19, no bairro de mesmo nome, na cidade do Rio de Janeiro, a basílica e seu entorno receberam muitos melhoramentos.

Em tempos recentes, várias obras foram feitas para melhor receber os muitos devotos de Nossa Senhora da Penha: no pátio foram construídos novos banheiros e uma concha acústica dotada de ótima estrutura para eventos culturais, ocupando uma área para 30 mil pessoas. O novo bondinho foi inaugurado em 2003, com capacidade para transportar à Basílica, com toda segurança, até 500 pessoas por hora.

Datas memoráveis

- No dia 16 de junho de 1935, por decreto de Sua Santidade o Papa Pio XI, a Igreja de Nossa Senhora da Penha foi agregada à Sacrossanta e Patriarcal Basílica de Santa Maria Maior de Roma;

- em 15 de setembro de 1966, o Cardeal Dom Jaime de Barros Câmara, Arcebispo do Rio de Janeiro, elevou o templo sagrado de Nossa Senhora da Penha à categoria de Santuário Perpétuo;

- no dia 31 de maio de 1981, o Cardeal Dom Eugênio de Araújo Sales, atendendo aos desejos de Sua Santidade o Papa João Paulo II, elevou o Santuário de Nossa Senhora da Penha à categoria de Santuário Arquidiocesano Mariano; e

- em 16 de junho de 2016, o Papa Francisco, atendendo aos pedidos do Cardeal Arcebispo do Rio de Janeiro, Dom Orani João Tempesta, elevou o Santuário Arquidiocesano Mariano de Nossa Senhora da Penha à categoria de Basílica Menor.



Basílica Santuário da Penha, no Rio de Janeiro

Imagem

A imagem tradicional é a do viajante a cavalo, atacado por uma cobra e salvo por um lagarto.

Em pinturas, Nossa Senhora da Penha é normalmente representada com o Menino Jesus no braço esquerdo e a mão direita estendida segurando, às vezes, um cetro. Também pode ser vista com o menino Jesus no colo, tendo uma coroa na cabeça, estrelas em seu manto, representando sua glória, e flores à sua volta, representando a vegetação do local onde a imagem foi encontrada.

Quando representada em esculturas, essas mostram, somente, Maria com o Menino ao colo.



Oração a Nossa Senhora da Penha

Ó Maria Santíssima, Senhora da Penha, em cujas mãos Deus depositou os tesouros das suas graças e favores.

Eis-me cheio de esperança, solicitando com humildade a graça de que hoje necessito, pela qual sou-lhe grato(a) desde este momento.

Recordai-vos, ó Senhora da Penha, que nunca se ouviu dizer que algum dos que em vós têm depositado toda a sua esperança tenha deixado de ser atendido, ó boa Mãe.

Assisti-nos nas agruras da vida, para que façamos delas sementes para um mundo mais fraterno e mais humano.

Enxugai o pranto das pessoas que sofrem e consolai os aflitos em suas necessidades. Tudo isso vos pedimos por Jesus, vosso Filho e nosso irmão.

Amém.

Conclusão

De forma desprestenciosa, lembrei-me do ponto de controle de tráfego aéreo localizado no bairro da Penha, no Rio de Janeiro, que por tantas vezes balizou as tripulações do 1º GTT nos seus traslados entre o Campo dos Afonsos e o Aeroporto do Galeão, e aquela lembrança se transformou num interessante trabalho de pesquisa que me proporcionou conhecimento e grande satisfação.

A religiosidade e a aviação voam juntas.

Referências Bibliográficas

SITES:

https://www.google.com/search?gs_ssp=eJzj4tFP1zesMkouis9KTzZgtFIyqLC0NE-ySE2zMDVIMzAytDKoMEw1sDS3ME2xTDIyTbI09xJMVMhML0rNSIRISVQoSM3LSAQAqzkUFg&q=a+igreja+da+penha.

<https://www.basilicasantuariopenhario.org.br/historia-de-nossa-senhora-da-penha#:~:text=Conta%2Dse%20que%20o%20primeiro,conhecido%20e%20espalhou%2Dse%20rapidamente>.

<http://www.basilicadapenha.com.br/milagre.html>.

<https://cruzterrasanta.com.br/historia-de-nossa-senhora-da-penha/28/102/>

<https://www.google.com/search?q=altura+do+penhasco+da+Igreja+de+N.S+da+Penha&oq=altura+do+penhasco+da+Igreja+de+N.S+da+Penha&aqs=chrome..69i57j0i546l4.19377j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

OBSERVAÇÃO: Todas as imagens foram obtidas no Google Imagens.

O autor é Major-Brigadeiro do Ar, Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador na Turma de 1973, na Academia da Força Aérea (AFA), em 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 Recompentamento 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).

É Conselheiro do Conselho Superior do INCAER, ocupando a Cadeira nº 9.

Possui 6.000 horas de voo, em 13 aeronaves diferentes.



con **FAB**ulando

con**FAB**ulando 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.

JOKER D'OUROS, CHEQUE RADIO!

Cel Av Jonas Ferreira Sant'Anna

- JOKER D'OUROS, CHEQUE!
- OUROS DOIS!
- JOKER D'OUROS, CHECADO!
- TUPÃ¹, JOKER D'OUROS, COM DUAS AERONAVES, PRONTO PARA O TÁXI!
- JOKER D'OUROS PARA TOUROS 2, LIVRE TÁXI, PISTA 16, VENTO 150 COM 10, ALTÍMETRO 1014, TEMPERATURA 29°, ACUSE POSIÇÃO 2²!
- D'OUROS, CIENTE!
- TUPÃ, JOKER D'OUROS, POSIÇÃO 2!
- JOKER D'OUROS, LIVRE DECOLAGEM, VENTO 150 COM 10 NÓS, APÓS A DECOLAGEM, CHAME O CONTROLE NATAL NA FREQUÊNCIA 119 PONTO 3!
- D'OUROS!



Símbolo do naipe de ouros, no jogo de cartas³

1 Código de chamada da torre de controle da Base Aérea de Natal-RN.

2 Atualmente chamada de “ponto de espera”, é a posição situada próxima à pista de pouso, a 90° com aquela, na qual a aeronave aguarda a autorização da torre de controle para entrar na pista.

3 Imagem obtida no Google Imagens.

Assim teve início um voo de instrução de formatura diurna, com dois aviões, estando o aluno solo⁴, na ala, numa tarde típica do inverno nordestino, com poucas nuvens na área de instrução.

A instrução no Centro de Aplicações Táticas e Recompletamento de Equipagens (CATRE), em Natal-RN, mais especificamente em Parnamirim, transcorria sem grandes problemas. Nós, instrutores, já havíamos adquirido a experiência necessária para a condução dos voos de treinamento em todas as missões atribuídas à tarefa de Reconhecimento e Ataque, e as aeronaves receberam a logística de manutenção suficiente de modo que a disponibilidade diária era adequada ao esforço aéreo planejado.

A nossa instrução constava de formatura em dois aviões, eu como líder. O aluno no avião ala já havia completado as missões de pré-solo, de voo por instrumentos, de voo visual noturno, de pré-solo em formatura, e a sua proficiência foi atestada por outros instrutores, estando de acordo com o esperado para o seu nível de experiência.

Após a decolagem, já utilizando a frequência-rádio da esquadrilha, efetuei a subida em direção à área de instrução designada, com curvas suaves, aumentando a dificuldade gradualmente, e o aluno respondeu muito bem a todo o perfil de subida. Assim sendo, chegamos à área de instrução de Touros 2, cujo limite era o litoral ao norte da cidade de Natal, sobre o mar, próximo ao farol de Touros.

Passando para as manobras mais avançadas, em “oito preguiçoso” bem inclinado (manobra em que a aeronave desenha virtualmente um oito no horizonte), o aluno continuava pilotando de forma tranquila, sem grandes oscilações.

Tendo observado a boa performance do aluno no voo de ala, em ambos os lados, iniciei uma puxada de 3 G (força de aceleração sentida pelo piloto ao modificar a trajetória de voo) e sinalizei com os profundos da aeronave, comandando uma manobra chamada “cobrinha”. É o famoso “siga o líder”, numa distância de 60 a 80 metros atrás, realizando as mesmas manobras do líder, mas sem perdê-lo de vista e sem variar muito a distância dele.

Após a sinalização, inclinei o avião à esquerda, executando uma curva de grande inclinação, com intensidade um pouco mais forte. Foi nessa hora que

⁴ Voando sozinho, sem a presença do instrutor.

o aluno, quase gritando, avisou pelo rádio: “OUROS DOIS ESPIRRANDO⁵, NÃO AVISTANDO!” Ou seja, ele perdeu o líder de vista! Surpreso, indaguei-o sobre a sua posição, mas o aluno transmitiu seu pânico ao declarar: “ESTOU ME SENTINDO MAL, NÃO CONSIGO... VOU ME EJETAR!” Nessa hora, meu sangue gelou!

Estávamos sobre o oceano e uma ejeção naquela posição o jogaria no mar, muito distante da costa. Chamei-o, procurando tranquilizá-lo. Mandeí que acionasse o sistema de oxigênio a 100%, que olhasse apenas os instrumentos e nivelasse pelo horizonte artificial da aeronave. Ele, inicialmente, mostrou-se confuso, mas voltou a comunicar que estava nivelado, informando que não sabia onde se encontrava.

Procurei-o visualmente, no setor onde o avistei pela última vez, mas não o encontrei. Falei muito com ele, sempre procurando uma tranquilidade na voz que eu não tinha por dentro. Felizmente, ele respirou e voltou à consciência. Perguntei o que o altímetro e a bússola magnética indicavam, ele me deu a informação, e eu passei a voar na mesma proa que ele, 500 pés abaixo da altitude informada.

A situação era ainda delicada, entretanto pedi a ele que olhasse para fora da cabine e dissesse se sabia por onde estava sobrevoando. Ele respondeu que não via o terreno, pois estava acima da camada de nuvens! Ora, na área Touros 2 quase não havia nebulosidade, somente pequenas nuvens “cúmulos”, comuns no Nordeste.

Procurei em volta e percebi que, na área de instrução Mirim, que fica sobre o terreno, ao norte de Natal, havia nuvens e me dirigi para lá, mantendo a altitude anterior e finalmente o encontrei ao longe.

Apliquei potência máxima no motor, pedi ao aluno que fizesse uma curva de 20° de inclinação para a esquerda e reuni próximo a sua ala. Daí em diante, para garantir que o labirinto não pregaria mais nenhuma peça no aluno, posicionei-me um pouco atrás da sua aeronave e o instruí para uma descida suave na direção da pista de pouso.

Na proa da pista e com velocidade e razão de descida constantes, continuamos até uma aproximação final longa, para o pouso, quando o ala me assegurou que estava com pleno controle do seu Xavante. Por minha instrução, a torre

5 Significa que o avião ala não conseguiu manter a sua posição no voo de formatura e abandonou-a.

de controle avisara ao Médico do Esquadrão Joker da ocorrência, e este já nos aguardaria para uma avaliação imediata do aluno.

Na curta final, após checar que o ala estava com seu trem de pouso baixado, desejei-lhe um bom pouso, arremeti, fiz o meu pilofe (manobra de pouso) e pousei. Depois de um suspiro de alívio, saí do Xavante, no estacionamento, e fui tomar conhecimento das condições de saúde do aluno, que estava bem, mas em observação pelo médico e pelo Oficial de Operações do Esquadrão.

Mais um dia de instrução de voo, mais uma experiência a acumular! Nos quatro anos em que permaneci como instrutor no inesquecível Esquadrão Joker, eu e meus companheiros vivemos muitas histórias. E, hoje, tirando da memória uma delas, espero que eu os esteja encorajando a também escrever as suas experiências. É sempre prazeroso ouvir causos da aviação!

Afinal, a essa altura, as boas lembranças são carinhos que a vida nos traz à alma.



AT-26 Xavante⁶

⁶ Imagem obtida no Google Imagens.

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 Re-completamento de Equipagens (CATRE), em Parnamirim-RN, Instrutor da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR), Chefe do Quinto Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC V) e serviu no Diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC) e na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por mais de vinte anos.

É Piloto de Ataque, de Caça e Piloto-Inspetor de Aviação Civil, em aeronaves Boeing 737-300 e MD-11.

Integrou o efetivo pioneiro do 3º/10º GAV, sendo o Centauro 08. Possui mais de 4.000 horas de voo.



FABulosas
tradições

A Terceira Força Aérea

Cel Av Aparecido Camazano Alamino



A necessidade de dotar a Força Aérea Brasileira (FAB) de um órgão voltado para as atividades operacionais aeroestratégicas levou o Comando-Geral do Ar (COMGAR), pela Portaria nº R-004, de 8 de fevereiro de 1985, a estabelecer as seguintes providências:

1) Criar, no COMGAR, o Grupo Executivo para a implantação do Centro de Operações Aeroestratégicas (GECO), com a seguinte finalidade:

a) fornecer meios necessários ao COMGAR para cumprir as ações de guerra em pronta-resposta, sob a responsabilidade desse Grande-Comando.

Em 24 de janeiro de 1989, o Comandante do COMGAR, pelo Ofício nº 004/GECO/S-014, expressou ao Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) as razões

da proposição da ativação do Núcleo da Terceira Força Aérea, com vistas a dotar a FAB de um Comando Operacional dedicado ao estudo, à análise, ao planejamento e ao controle das atividades aeroestratégicas.

Ativação do Núcleo da Terceira Força Aérea (Nu III FAe)

Em 4 de abril de 1989, o Ministro da Aeronáutica assinou a Portaria nº S-003/GM3, por meio da qual resolve:

1 - Ativar o Núcleo da Terceira Força Aérea, com sede em Brasília-DF, com a finalidade de implantar a III FAe.

2 - A III FAe tem por finalidade planejar, no seu nível, o aparelhamento, o preparo e o emprego das unidades subordinadas, em Operações Aeroestratégicas.

3 - O Nu III FAe é subordinado diretamente ao Cmte do COMGAR e utilizará as instalações e as dependências do COMGAR para o seu funcionamento, recebendo apoio auxiliar e administrativo do GAP-BR.

4 - O Comandante do Nu III FAe é Coronel do Quadro de Oficiais Aviadores, da ativa, não incluído em categoria especial.

Extinção do GECOA e instalação do Nu III FAe

No dia 17 de maio de 1989, o Comandante do COMGAR assinou a Portaria nº S-082/A-6, pela qual resolve:

1 - Extinguir o Grupo Executivo para Implantação do Centro de Operações Aeroestratégicas (GECOA), a partir desta data.

2 – Instalar, em caráter provisório, nas dependências do QG do COMGAR, o Nu III FAe, a partir desta data, devendo receber todo o acervo em pessoal e material do extinto GECOA, para o cumprimento da missão atribuída.

Em 17 de abril de 1990, pela Portaria nº 301/GM1, o Ministro da Aeronáutica designou, por necessidade do serviço, o Cel Av Henrique Marini e Souza para o Comando do Núcleo da III Força Aérea.

O primeiro Boletim Interno (nº 001) do Nu III FAe foi editado em 17 de abril de 1990.

Ativação da III Força Aérea (III FAe)

No dia 5 de agosto de 1991, pela Portaria nº S-001/GM3, foi ativada a III Força Aérea no Ministério da Aeronáutica, tendo como seu primeiro Comandante o Brig Ar Henrique Marini e Souza.

Em 6 de janeiro de 1992, foi aprovado o emblema da III FAe, pela Portaria COMGAR nº 281/A-6.

A III FAe amplia o seu leque de atuação

A Portaria nº C-003/GM3, de 6 de janeiro de 1994, estabeleceu que a III FAe tem a finalidade de planejar e coordenar, em seu nível, o aparelhamento, o preparo e o emprego das unidades subordinadas, em Operações Aeroestratégicas, Operações Aerotáticas e Operações de Defesa Aérea.

Nesse contexto, os esquadrões que eram subordinados à antiga VI Força Aérea, responsável pelas Operações de Defesa Aérea, que foi desativada, passaram à subordinação da III FAe: 1º GAvCa, 1º GDA, 1º/4º GAV, 1º/6º GAV,

1°/10° GAV, 3°/10° GAV, 1°/14° GAV e 1°/16° GAV.

2000, para adequar-se à legislação heráldica vigente.

Transferência da III FAe para a sua sede definitiva no Sítio do Gama-DF

No dia 21 de março de 1994, ocorreu a transferência da III FAe, do 2° andar do prédio anexo ao Ministério da Aeronáutica para a antiga sede do Destacamento de Proteção ao Voo (DPV-DT-61), localizada na cidade satélite do Gama, no Distrito Federal.

Desativação da III Força Aérea

Atendendo às normas da reestruturação do Comando da Aeronáutica, em 12 de janeiro de 2017, a III Força Aérea, após 27 anos de relevantes serviços prestados à Força Aérea, foi desativada, passando as suas atribuições para o recém-criado Comando de Preparo.

A heráldica da III Força Aérea

O emblema da III Força Aérea (III FAE) foi aprovado pela Portaria COMGAR nº 281/A-6, de 6 de janeiro de 1992, sendo mantido durante toda a existência da Unidade, sofrendo somente a adequação de sua sigla, que teve o E maiúsculo adotado no início da década de



*1º Emblema da III FAe
1992 – 2002*



*2º Emblema da III FAE
2003 – 2017*



*Emblema em baixa
visibilidade - 2010/17*

Descrição heráldica do emblema da III FAE

Escudo francês, com o chefe diminuto em blau (azul-ultramar), tendo à destra o gladio alado em jalne (amarelo) e à sinistra a sigla da Unidade - III FAE – em prata (branco).

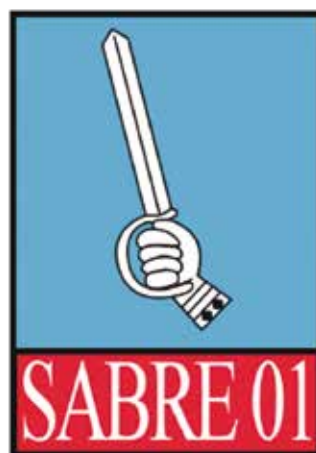
Campo em blau (azul-cerúleo), representando o espaço aéreo onde são executadas as missões da organização. Abaixo do chefe, próximo à sinistra, aparecem três estrelas em prata (branco) e em roquete, caracterizando o nível de comando da unidade. Sainte do cantão sinistro da ponta, visualiza-se a representação do globo terrestre em blau (azul-ultramar), com a representação geográfica dos continentes em goles (vermelho).

Partindo do Brasil, direcionada para o flanco destro do chefe, encontra-se uma manopla empunhando uma espada, ambas em prata (branco), simbolizando a proficiência de suas unidades na execução de variada gama de Operações Aeroestratégicas, Operações Aerotáticas e Operações de Defesa Aérea, missão precípua da III Força Aérea.

Contorna o escudo um filete em prata (branco).

Sabre, o distintivo do piloto da III FAE

A partir de 2010, os pilotos da III FAE passaram a utilizar o distintivo do Sabre, de acordo com a sua passagem pela unidade a partir daquela data, tendo a cronologia crescente a partir do Comandante, que era o SABRE 01, sendo utilizado no macacão de voo, na parte superior do braço esquerdo, logo abaixo do bordado de Brasil.



*Distintivo do piloto da III FAE
2010 – 2017*

PARA “MATAR A SAUDADE”

Expressões muito utilizadas nas Escolas de Formação da FAB

BATE PRONTO - missão na qual o regresso se inicia imediatamente após a chegada no destino. Vai e volta no mesmo dia.

CANIBALIZAR OU CANIBALIZAÇÃO – Em aviação, é o ato de retirar a(s) peça(s) ou o(s) instrumento(s) de um avião que se encontra indisponível para o voo, por estar sendo reparado ou em revisão, para colocá-la(o) em outra aeronave, a fim de disponibilizar esta última. Isso se deve por não haver aquela(s) específica(s) peça(s)/ instrumento(s) no suprimento.

G ou Puxar G - A força G é uma medida de aceleração. 1G é a aceleração que sentimos devido à força da gravidade. É o que mantém os nossos pés firmemente plantados no chão. A gravidade em metros por segundo ao quadrado, ou m/s^2 . Na Terra, a aceleração da gravidade geralmente tem um valor de $9.8 m/s^2$. Quando, no avião, se realiza uma manobra brusca ou uma acrobacia, interferimos na força G, puxando o manche (G positivo) ou empurrando o manche (G negativo). De qualquer forma, são movimentos agressivos, que exigem o preparo do piloto para suportá-lo.

A expressão “puxar G”, rotineiramente, é usada quando uma pessoa sai do seu comportamento habitual

e fala ou se movimenta de forma brusca, tosca, de maneira imprevista.

PÉ CONTRÁRIO - É mais uma expressão do meio aviatório. Na manobra chamada “parafuso”, para o avião entrar em parafuso, aguarda-se o avião iniciar um estol (perda de sustentação), comanda-se o manche todo para trás (ato de cabrar), e aciona-se um dos pedais a fundo (pedal do lado que se queira iniciar o giro da aeronave). Para se sair do parafuso, leva-se o manche todo à frente (picar) e aciona-se o pedal contrário àquele que comandou o parafuso, fazendo com que o movimento inicial seja contrariado e, com isso, o avião pare de girar. A expressão “pé contrário” é usada para se distinguir a pessoa que discorda de tudo, que nunca está de acordo com a maioria, que nunca aprova as decisões majoritárias.

PEIXAR - proteger alguém mais moderno.

PEIXE - protegido de alguém.

PENTELHO - alguém atrapalhado com alguma coisa, enrolado.

PERU – voluntário.

PIROFO - natural de Pirassununga.

PIRUAR - querer, com prioridade, querer se meter em encrenca.

UNIFA: Asas ao Futuro, Força em União

Professora Doutora Livia A. A. Sousa

Aos 41 anos da UNIFA, em alta ascensão,
Ruge o futuro nas asas da inovação.
Pilares erguidos, saber é missão,
Força que voa na frente da nação.

Na fusão do aço com o pensamento,
Tradição e ciência, um só movimento.
Programas que brilham, horizonte a romper,
Do céu ao espaço, há tanto a aprender.

A cada passo, um salto ao infinito,
Um voo rasante, destino bendito.
Da linguagem ao corpo, do tempo à visão,
A UNIFA constrói o amanhã com precisão.

Simulações, cenários, traçam a rota,
Coragem e fibra, o futuro já nota.
Nos céus do saber, ela vai a brilhar,
Pátria e Força, juntas a voar.

Que este aniversário seja marco e farol,
A nos guiar sob o mesmo sol.
A UNIFA avança, com força e união,
O futuro é agora, com a nossa dedicação.





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