Nº 57

MACTE ANIMO!



MACTE ANIMO! O Ninho das Águias



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA Rio de Janeiro

FICHA TÉCNICA

MACTE ANIMO! O Ninho das Águias

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autora

2º Ten QOCon HIS Manuela Brêtas de Medina

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Capa

2S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO Produções Gráficas 2019

Apresentação

ascida em berço nobre, tendo como mãe a Escola de Aeronáutica, e como residência o fértil solo de Pirassununga, a Academia da Força Aérea continua a contar a saga iniciada em 1919, quando da criação da Escola de Aviação Militar, sua vovó, que lhe deu as asas que necessitava para voar.

Pela sua arquitetura, imponência, infraestrutura e fundamental e imprescindível vocação, um dia eu a chamei de "O Lugar dos Escolhidos", sublime tal como um altar.

Mas, ela ficou conhecida como "O Ninho das Águias", pois lá nascem os futuros dirigentes da Instituição que perpetuarão a história dos guerreiros alados, cujas asas protegem o País.

Lar de centenas de pessoas, civis e militares, de todos os quadros e especialidades, no afá de formarem Infantes, Intendentes e Aviadores, homens e mulheres que escolheram viver de Força Aérea, abraçando um ideal, um sentimento de doação, o sacrifício e o amor ao País, sorvendo os ensinamentos dos professores e instrutores e repercutindo cidadania.

Nesse lugar constatamos que "a esquadrilha é um punhado de amigos", onde aprendemos, com a saudade pela distância da família, com o rigor da rotina diária e com o sacrifício pela superação dos desafios, que a alegria no regresso do voo solo ou o momento da entrega do espadim, nos impele sempre "a vibrar, a vibrar de emoção".

Tantos que por lá passaram, jovens meninas e meninos, que deixaram um pedacinho das suas vidas fincados naquele espaço, sabem bem do seu valor, do que a Academia representa nas suas trajetórias, por tudo que lhes foi transmitido e pela silenciosa força absorvida que paira sobre aquela Escola, nas suas responsabilidades em transformar, a cada dia, todo esse universo de conhecimentos na vontade de fazer voar a nossa Força Aérea cada vez mais alto.

Neste ano comemoramos o seu cinquentenário de realizações, de transformações, de uma contínua e incessante inquietação e insatisfação em sempre achar que pode e deve fazer melhor... em ser melhor.

É esta a personalidade da AFA: buscar aprimorar-se sempre, atualizar-se a cada momento, a formar os melhores, a ser excelência, e o é.

A esse complexo organismo que ao mesmo tempo em que convive com a ciência e com a prática, com o cognitivo e com o psicomotor, também faz da afetividade, da memória ao seu glorioso passado e da certeza de que ali passaram e passarão os mais altos dirigentes da nossa Instituição, dedicamos este trabalho, ao comemorarmos meio século de conquistas, brindando juntos.

Que venham tantas e tantas outras comemorações, pois a chama NUNCA se apagará!

MACTE ANIMO. GENEROSE PUER...AOS CÉUS !!!

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





Manuela Brêtas de Medina

Durante muito tempo, a história militar ficou restrita aos quartéis, sendo esta produzida pelos próprios militares. A desconfiança do meio acadêmico se devia à incompreensão do mesmo em relação à visão pragmática da História. A partir da nova História Cultural, a história militar deixou de ser secundária e passou a ser um objeto de estudo dessa nova historiografia.

Ao compreender a historiografia como discurso do passado, entende-se a História Oficial como uma forma de preservação da memória pública das Instituições Militares, constituídas através da escrita da sua própria história. Ao se voltar para o estudo das



narrativas particulares, ou narrativas culturais, como a História Cultural denominou, percebe-se melhor a construção da identidade militar, uma vez que, através de uma narrativa própria, os meios militares buscam estabelecer o seu papel e o seu lugar de fala na história nacional. É dentro desse contexto, entre a História e a Memória, que se insere este Opúsculo sobre a Academia da Força Aérea (AFA).

Quem observa hoje a Academia da Força Aérea (AFA), não imagina a saga que foi da escolha do novo local até a sua mudança efetiva do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro/RJ, para Pirassununga/SP.

Atualmente, dentro dos seus 215.246m², a Academia da Força Aérea conta com 141.800m² somente de área administrativa, acrescida de 73.246m² de área residencial, além de uma rede hidráulica de

distribuição de água de aproximadamente 15 km, com capacidade geral de 6.000 litros de água por dia e com 41 km de sistema de energia elétrica, com redes aéreas e subterrâneas, além de uma rede viária de 50 km e uma rede telefônica com quase 23 km.

A IDEIA DE UMA NOVA ESCOLA

Pouco tempo após a criação do Ministério da Aeronáutica, no dia 20 de janeiro de 1941, já se tinha a ideia de transferir a então Escola de Aeronáutica (EAer) para outro local. O crescimento urbano em torno do Campo dos Afonsos e o aumento do tráfego aéreo na cidade do Rio de Janeiro estavam tornando as manobras aéreas cada vez mais complicadas.

Além disso, a própria paisagem do Campo dos Afonsos não era favorável à instrução aérea, devido ao fato de ser uma região montanhosa. O próprio Santos-Dumont, ao visitar a região, em 1916, considerou-a inadequada para a prática da aviação.

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial e o considerável aumento da instrução de pilotos, foram intensificadas as conversas em torno da necessidade de se obter um novo local para a Escola de Aeronáutica.

Contudo, o fator decisivo para a mudança foi a meteorologia. A frequente densidade de massas nebulosas constantemente dificultava a prática da instrução aérea.



Campo dos Afonsos (Fonte: Acervo do MUSAL)

Em 1942, o Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, por intermédio do Aviso nº 16, de 23 de janeiro de 1942, designou uma Comissão de Oficiais Aviadores para definir o novo local da EAer.

Para esse estudo, o território brasileiro foi divido em seis, levando-se em consideração a proximidade territorial e a disponibilidade de recursos. Por esses critérios estabelecidos, a Amazônia e o norte do Estado de Mato Grosso foram excluídos.

Após um minucioso mapeamento do país, avaliando as vantagens e desvantagens de cada lugar, levaram-se em consideração os aspectos de ordem técnica, (meteorologia, altitude, topografia e dimensões da área utilizável); de ordem técnica-econômica (vias de comunicação e proximidade de grandes cidades); de ordem econômica (preço de custo e adaptação do local); e de ordem sanitária (clima e saneamento).

Depois de uma minuciosa análise do território nacional, o estudo chegou à conclusão que o melhor local para a instalação da nova Escola de Aeronáutica seria a cidade de Pirassununga, sendo essa

decisão oficializada com a publicação do Decreto-Lei nº 4.968, de 18 de novembro de 1942, pelo qual:

Art 1º Fica estabelecido para local da nova sede da Escola de Aeronáutica a ser construída oportunamente, a área situada a Leste de Pirassununga, Estado de São Paulo, limitada ao Norte pelo Ribeiro da Barra; ao Sul pela água do Potreiro; a Oeste pela linha que liga as nascentes do Ribeiro da Barra ao da água do Potreiro; e a Leste pelo rio Mogi-Guaçú; tudo de conformidade com a planta arquivada no Ministério da Aeronáutica.

A sua proximidade com a então Capital Federal, o Rio de Janeiro, logo adjacente aos recursos tecnológicos, aliada a condição meteorológica e a topografia local com grandes extensões de terra e com poucos acidentes geográficos, foram decisivos para a sua escolha.

Após a decisão sobre o novo local, a Diretoria de Obras da Aeronáutica foi designada para fazer um estudo preliminar, a fim de averiguar as reais condições dos terrenos escolhidos para a construção da nova Escola.

Para tanto, seriam necessários estudos topográficos para a construção das novas instalações, bem como saber a real capacidade hidrográfica do rio Mogi-Guaçu para o fornecimento de água para a Escola, estudos meteorológicos para a prática das manobras aéreas e o estudo sobre o fornecimento de energia elétrica para o funcionamento da obra e posteriormente da própria EAer.

Além disso, seria necessária a construção de um canteiro de obras com escritório, oficina e alojamento para os operários. De acordo com o Ofício nº 1.241 - G/42, de 02/12/1942:

Dentre os estudos acima enumerados, há alguns que, pela sua natureza especialíssima, deverão ser atribuídos a organismos já existentes no país, como sejam: os de sondagens dos solos ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo; e os de meteorologia, com a colaboração de Meteorologia do Ministério da Agricultura.

Em outro trecho do Ofício, o Diretor de Obras fala do custo inicial, como se vê na citação destacada:

Para que, desde já, se concretizem as providências propostas, esta Diretoria tem a honra de sugerir a V. Excia a distribuição do crédito de (...) 106.000,00, da sub-consignação 01 da verba 5 deste Ministério que ainda dispõe de crédito suficiente, assim como solicitar, a V. Excia a necessária autorização para aplicá-lo, naquelas medidas, imprescindíveis ao início de obras como sejam:

- a) levantamentos topográficos;
- b) estudos de subsolo; e
- aquisição de casas de madeira para início da instalação do canteiro de obras.

O Ofício termina falando das limitações técnicas da Diretoria de Obras para a execução do trabalho: Dado que perdura a deficiência de pessoal, nesta Diretoria, inteiramente aplicados nas obras numerosas que estão sendo levadas à frente neste Ministério, sugiro a V. Excia, em vez de serem criadas comissões especiais, que viriam exigir a escolha meticulosa de numeroso pessoal técnico de campo e de (sic) escritório, que o levantamento topográfico e os estudos de sub-solo sejam confiados a escritórios e órgãos especializados no assunto, que possam dar início imediato aos trabalhos e dentro dos preços unitários já aceitos em empreendimentos congêneres.

Apesar de todos os estudos necessários para o início das obras, pouco se fez nos anos seguintes para que essa mudança realmente se efetivasse. A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi um dos fatores responsáveis pelo atraso inicial da mudança. Os recursos foram empenhados na defesa do país com a construção de Bases, Oficinas e Arsenais por todo o território nacional.

Naquele momento específico, a Escola Técnica de Aviação (ETAv), em São Paulo, estava no rol de prioridades do governo, pois ajudava a suprir a necessária formação de técnicos e especialistas nos esforços de guerra, especialmente após adquirir, através do *Lend-Lease Act*¹, aeronaves dos Estados Unidos, tais como: Curtiss P-36 Hawk, Curtiss P-40 Warhawk e Republic P-47 Thunderbolt.

¹ Programa de ajuda de cooperação econômica e militar para os países aliados dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial.

Com o envolvimento do país com a guerra, aos poucos, foi sendo adiada a ideia de se construir uma nova Escola de Aeronáutica.

Apesar de todas as dificuldades que o local oferecia, a demanda da guerra aumentou consideravelmente as atividades nos Afonsos e, com ela, foi reforçada a ideia inicial de se transferir a formação de pilotos para outro Estado.

Após o fim do conflito mundial, o Ministro Salgado Filho, por intermédio de entrevistas e declarações, retoma as discussões sobre a necessidade de mudança da EAer para Pirassununga.

No entanto, nada saiu do papel. Buscando acelerar o processo, em 8 de março de 1944, o Interventor de São Paulo, Fernando Costa, publicou o Decreto nº 13.882, declarando de utilidade pública áreas de três mil hectares a serem desapropriadas pela Fazenda do Estado. Apesar de ter âmbito apenas estadual, o decreto seria mais um degrau em prol dessa transferência.

A iniciativa do Interventor gerou frutos, pois imediatamente após a publicação do decreto, sob a supervisão da Diretoria de Obras da Aeronáutica e do engenheiro Benjamin Fraenkel, foram iniciadas as obras no Campo de Pirassununga. As obras estavam "a mil" naquele início de 1944. Toda semana, um bimotor Beechcraft desembarcava em Pirassununga, com mão de obra especializada e equipamento para a construção da nova EAer.

A firma de engenharia Fegado, Souza e Cia era a responsável pelo emprego dos trabalhadores nas obras. O grandioso projeto contava com o orçamento de 50 milhões de cruzeiros², dos quais 19 milhões³ seriam inicialmente empregados na construção de seis hangares de concreto, no prazo de 365 dias. O projeto era baseado nas obras de um arquiteto norte-americano responsável pela construção de várias bases aéreas nos Estados Unidos.

Apesar de as obras estarem acontecendo em Pirassununga, naquele mesmo ano de 1944, no Campo dos Afonsos, as obras de ampliação e melhorias continuavam a pleno vapor, chegando a quadruplicar a capacidade do alojamento dos cadetes.

As melhorias iniciadas como esforço de guerra continuaram ao longo dos anos 1940, com a construção de novos hangares, refeitórios, além da ampliação da pista de voo, sendo aumentada para 1.800 metros com pavimentação de concreto e o aplainamento de dois pequenos morros para melhorar a circulação das aeronaves.

² Fazendo a conversão monetária para os valores atuais, seriam de aproximadamente de R\$ 149.324.545,00 de acordo com o Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas.

³ Fazendo a conversão monetária para os valores atuais, seriam de aproximadamente de R\$ 56.739.527,10 de acordo com o Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas.

Para tentar acelerar o processo de mudança para Pirassununga, a última visita do Ministro Salgado Filho se deu em agosto de 1944, quando ele realizou uma inspeção na obra. Após o fim da guerra, em 1945, ocorreu a queda do presidente Getúlio Vargas, o que levou ao fim do Estado Novo e, consequentemente, a paralisação das obras em Pirassununga.

A crise política iniciada logo depois da guerra e o começo do governo do Presidente Dutra, marcado por restrições financeiras, foram os principais responsáveis para a paralisação das obras de construção dos hangares em Pirassununga, culminando, em 1947, com a decisão do Governo Federal de rescindir o contrato com a empreiteira responsável.

A RETOMADA DAS OBRAS

As discussões referentes à construção da nova EAer são retomadas apenas no segundo governo do Presidente Getúlio Vargas (1951-1954), cabendo ao Ministro da Aeronáutica na época, Brigadeiro do Ar Nero Moura⁴, restabelecer o contato com o governo de São Paulo, a fim de regularizar a desapropriação dos terrenos destinados à construção da Escola. Após o rompimento de contrato com a construtora responsável pelas obras, o decreto publicado pelo governo paulista, em 1944, havia perdido a validade, deixando incerta a situação.

Em 1952, o Ministro Nero Moura solicitou ao Governador de São Paulo que a situação dos terrenos fosse regularizada e eles fossem imediatamente transferidos à União. Ao longo do ano de 1953, diversas correspondências oficiais foram trocadas entre o Ministro e o Governador, para que a Assembleia Legislativa aprovasse um novo decreto de desapropriação.

Com isso, um novo decreto foi publicado no dia 3 de fevereiro de 1954, o qual "Declara de utilidade pública os imóveis situados no distrito, município, e comarca de Pirassununga, necessários à instalação da Escola de Aeronáutica".

Entretanto, para que o Ministério da Aeronáutica tomasse posse dos terrenos, seria necessária a aprovação de uma lei na Assembleia Legislativa. No dia 26 de abril do corrente ano, a Assembleia aprovou o projeto de nº 747/54. Na votação da redação final, no ano de 1955, o então Governador de São Paulo Jânio Quadros retirou o projeto de pauta, alegando, como motivo, que os terrenos só seriam doados à União mediante o retorno imediato das obras até então paralisadas.

Em 1956, a situação ainda não havia sido resolvida, como se constata na notícia do dia 13 de maio de 1956, publicada no jornal de Pirassununga O Movimento:

⁴ Para maiores informações consultar o opúsculo Brigadeiro-do-Ar: Nero Moura Patrono da Aviação de Caça, de autoria do Cel Av Refm Manuel Cambeses Júnior, publicado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).



A demora na transferência da EAer, do Campo dos Afonsos para Pirassununga, levou a imprensa da época a apelidar este assunto de o "Conto da Escola de Aeronáutica", como se pode ver na publicação do periódico carioca Tribuna de Imprensa, do dia 26 de novembro de 1956:



(Fonte: Comissão de Construção da Academia da Força Aérea- Acervo do INCAER)

Ao longo do ano de 1957, foram feitas todas as tratativas necessárias para o retorno das obras, uma vez que:

Diante das dificuldades que emergiam no espaço geográfico da instrução aérea, em 5 de fevereiro de 1957, pela Portaria nº 75-GM2, foi criada uma Comissão "para rever os programas de instrução da Escola de Aeronáutica". Considerando os assuntos referentes à pretendida transferência para Pirassununga, a Portaria especificava: "A Instrução de voo será ministrada em Pirassununga, ao passo que a Instrução Fundamental, assim como a Especializada e a Militar, continuarão a ser ministradas no Campo dos Afonsos". A Comissão seria presidida pelo Diretor-Geral de Ensino e Composta por representantes do Estado-Maior da Aeronáutica, da Escola de Aeronáutica e do Centro Técnico de Aeronáutica (CALAZA & LOPES FILHO, 2018).

Finalmente, no dia 22 de outubro de 1957, a Assembleia Legislativa aprova a Lei nº 4.271, pela qual o governo do Estado de São Paulo autorizou a doação dos terrenos destinados à construção da Escola de Aeronáutica para a União.

Todavia, apenas em 1958, através do Decreto-Lei nº 44.239, de 1º de agosto de 1958, "Cria no Ministério da Aeronáutica a Comissão de Estudos e Construção da Nova Escola de Aeronáutica". No dia 11 de agosto do mesmo ano, são aprovadas as instruções para o funcionamento da Comissão, que determinam que:

 A Comissão de Estudos e Construção da nova Escola de Aeronáutica

destina-se a planejar, dirigir e fiscalizar a construção das instalações da futura Escola.

- A referida Comissão (de Estudos e construção da nova Escola de Aeronáutica) deverá:
 - a) tomar como base o Plano Diretor, relativo à construção da Escola de Aeronáutica de Pirassununga, aprovado em 1951, e introduzir as modificações que julgar necessárias;
 - b) planejar e submeter à aprovação do Ministério da Aeronáutica as várias fases da construção e mudança para a nova Escola avaliando os recursos financeiros necessários;
 - c) providenciar as concorrências públicas para os projetos definitivos das instalações da nova Escola de Aeronáutica.
 - d) levar em consideração a possibilidade de, em princípio de 1960, transferir para a Nova sede o 3º ano da atual Escola de Aeronáutica.
 - e) planejar e providenciar o mais rápido possível um núcleo de residências para Oficiais e Sargentos, de modo a facilitar a primeira fase de utilização das novas instalações.

De acordo com o cronograma, os cadetes deveriam iniciar a instrução na nova sede em 1960. Após muito estudo, decidiu-se antecipar a transferência do 3º ano e a nova data seria o ano de 1959.

Essa alteração nos planos levou a Comissão a acelerar as obras, como se pode

observar no Ofício nº 58 do dia 14 de outubro de 1958, expedido por ela:

 Apresento a V. Exa o orçamento preliminar, para terminação das obras urgentes da pavimentação dos hangares, construção, das adaptações provisórias nesses hangares, para a transferência do 3º ano da Escola de Aeronáutica em maio - do próximo ano (1959), bem como para a pavimentação das pistas.

Mais adiante, a Comissão relata as dificuldades nas obras para a chegada dos cadetes:

6) Outros problemas urgentes que a Comissão terá de enfrentar, antes da chegada dos Cadetes, são os relativos à revisão da rede de distribuição de energia elétrica que é muito antiquada e precária, bem como o de esgotos e águas potáveis, pois a água hoje distribuída o canteiro das obras é colhida num córrego que não oferece nenhuma segurança, pois nasce em terrenos que não são nossos.

A partir do estudo dos ofícios e relatórios produzidos pela Comissão de Estudos da Nova Escola de Aeronáutica, é possível observar todo o esforço empreendido para a chegada dos cadetes no ano de 1959.

Assim como foi uma saga a ideia da transferência da Escola da Aeronáutica, do Campo dos Afonsos para Pirassununga, a transferência dos primeiros cadetes foi um novo "capítulo" nessa "novela". A começar pela cidade que passaria a ser o seu novo "lar".



A CIDADE DE PIRASSUNUNGA NOS ANOS 1950/60

Quando a Comissão de Estudos foi criada, não só foram realizados estudos dos terrenos destinados à Escola, mas também se fez um estudo completo da cidade de Pirassununga.

Nessa época, a população total da cidade contava com 30.000 habitantes, dentre os quais 15.000 moravam na parte urbana da cidade. A economia da cidade era calcada basicamente na pecuária e na agricultura. A horticultura era muito pequena e predominantemente doméstica. A área industrial da cidade era praticamente inexistente, contando com poucos estabelecimentos.

Um dos principais meios de transporte de Pirassununga era a estrada de ferro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (C.P.E.F.), para percorrer os 246 km de distância da capital paulista.

A Estação Hidrelétrica de Emas estava localizada dentro das terras da Aeronáutica, a 11 km de distância da cidade, o que seria uma facilidade para os cadetes. Pela rodovia, a cidade fica a 220 km da capital, a 125 km de Campinas, a 120 km de Ribeirão Preto e a 100 km de Piracicaba.

As cidades mais próximas são: Casa Branca, Rio Claro, São João da Boa Vista, São Carlos, Porto Ferreira, Leme, Araras e Descalvado.

As terras da Aeronáutica estavam à margem das estradas que ligam Pirassununga a Casa Branca e a São João da Boa Vista. A distância da cidade até os terrenos da Aeronáutica, pela rodovia, é de 8 km.

Na cidade existiam quatro hotéis e dois cinemas, um com capacidade para 1.200 pessoas e outro para 800 pessoas, além de um clube.

A parte da comunicação contava com um semanário dominical (O Movimento) e a Rádio Difusora de Pirassununga.

Essa era a infraestrutura que os integrantes da nova Escola de Aeronáutica encontraram.

O DESTACAMENTO PRECURSOR

Quando as obras de construção da nova Escola de Aeronáutica, em Pirassununga, foram retomadas, as primeiras movimentações para se discutir como seria feita essa transferência foram iniciadas.

No final de 1959, chegou-se à conclusão que o melhor seria fazer a mudança por etapas, a começar pela instrução do 3º ano dos cadetes na sede da nova Escola.

Em janeiro de 1960, o Ministério da Aeronáutica pretendia transferir o Estágio Avançado para Pirassununga no início de março. A escolha pelo 3º ano foi devido ao fato de grande parte da instrução teórica se concentrar no 1º e no 2º ano, o que demandaria um esforço muito grande na transferência e/ou contratação de novos professores, já que a maior parte do corpo docente era composta por civis, que não apresentavam interesse em mudar de Estado.

Contudo, no início de 1960, atrasos nas obras adiaram a transferência dos cadetes para as novas instalações em Pirassununga, o que levou o Ministro da Aeronáutica da época a editar a Portaria nº 459/GM-1, de 30 de junho de 1960, designando a Comissão de Julgamento do Plano Piloto e Anteprojeto do Concurso para as Edificações e Instalações da Escola de Aeronáutica. Sete projetos foram apresentados, e, após muita discussão, o Plano Diretor da nova Escola foi aprovado em agosto.

Naquele ano, especificamente, a instrução aérea no Campo dos Afonsos ficou visivelmente prejudicada por conta das más condições climáticas e pelo tráfego aéreo cada vez mais intenso naquela região. A turma mais prejudicada foi justamente a que cursava o Estágio Avançado, não conseguindo realizar os voos previstos, o que culminou na aceleração das obras básicas para a transferência dos cadetes do 3º ano.

Finalmente, no dia 17 de outubro de 1960, o Destacamento Precursor foi inaugurado. É importante salientar que essa inauguração foi inserida nas comemorações da Semana da Asa, como destacado no livro sobre o Destacamento Precursor de autoria de Calaza e Lopes Jr:

Os eventos começaram na tarde de domingo, no dia 16 de outubro, com a chegada dos ônibus trazendo um grupamento de cadetes aviadores, vindos do Rio de Janeiro. Pela primeira vez, aqueles jovens militares, que representavam a essência e a razão da existência da EAer, pisavam em solo Pirassununguense. Segundo relatos da época, a chegada dos cadetes foi apoteótica. O longo comboio de viaturas da Aeronáutica entrou na cidade precedida das sirenes da Polícia Rodoviária. Tudo reanimava o antigo desejo de

que aquele campo de aviação deixaria de ser mais um posto avançado para se tornar o futuro ninho das águias.

A transferência dos cadetes para um campus inacabado estava muito mais ligada ao atraso da instrução do Estágio Avançado na aeronave T-6, do que efetivamente dar uma satisfação para a opinião pública sobre o atraso na transferência da EAer, do Rio de Janeiro para Pirassununga.



Destacamento Precursor (Fonte: https://t37c.com/ galeria-gallery/fotos/afa/)

Logo após a inauguração do Destacamento Precursor, os instrutores do Estágio Avançado foram transferidos para Pirassununga. Além da falta de infraestrutura para receber a equipe, um acidente envolvendo um instrutor e um cadete a bordo de uma aeronave North American T-6 Texan (NA T-6 ou simplemente T-6) abreviou a estadia do Destacamento Precursor em Pirassununga.

Ao cair sobre duas casas, após uma esquadrilha realizar algumas manobras aéreas sobre a cidade, o oficial instrutor responsável pela aeronave veio a falecer, e uma das habitantes da casa, uma adolescente de 15 anos, teve o antebraço amputado pelos destroços do avião. O acidente deixou a cidade traumatizada e questio-

nando se realmente seria bom para a população a transferência da EAer para lá.

O fato levou o Ministro da Aeronáutica a ordenar o imediato retorno do Destacamento Precursor, juntamente com os instrutores e as aeronaves T-6, para o Rio de Janeiro.

Para entender a real situação das instalações em Pirassununga, segue o relato do então Tenente e atual Tenente-Brigadeiro Jaeckel:

> As instalações da futura academia, à época, contavam apenas com uma quantidade mínima de edificações para emprego, no máximo, em forma de bivaque. Apenas as instalações dos hangares eram definitivas, e o aeródromo se restringia a uma pista de terra e era a poeira que dela desprendia que determinava os intervalos entre sucessivas decolagens. Para acolher aquele grupo pioneiro de aviadores tinham sido construídos três prédios provisórios. Dois deles destinados, distintamente, para alojamento de oficiais e cadetes. O outro, com condições maiores, compreendia o refeitório e o salão de estar. E era só isso. O espaço aéreo destinado à instrução espalhava-se em torno do aeródromo e não dispunha de referências ortográficas significativas para orientação, como acontecia na área do Rio de Janeiro. [...] Após uma semana de operação nesse quadro caótico, o chefe do Destacamento Aéreo, capitão Juarez Lopes de Moura, recebeu o esperado comunicado que determinava o encerramento das atividades e autorizava o regresso para os Afonsos (CALAZA & LOPES FILHO, 2018).

Após a conclusão do curso, o Destacamento Precursor retornou ao Campo dos Afonsos para a formatura dos cadetes.

Administrativamente, por intermédio da Portaria nº 810/GM3, de 08 de novembro de 1960, o Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica (DPEAER) foi oficialmente criado. No entanto, as obras em Pirassununga voltaram a sofrer atrasos, especialmente no curto governo do Presidente Jânio Quadros.

Apesar de todas as dificuldades, o Destacamento finalmente é organizado com a publicação da Portaria nº 116/GM-3, do dia 17 de fevereiro de 1961, sendo subordinado diretamente ao Comandante da EAer. De acordo com esta normativa, foi determinado, entre outras providências:

 Até que se efetive a mudança completa da Escola de Aeronáutica para sua nova sede, o Destacamento Precursor dessa Escola em Pirassununga tem por missão ministrar toda instrução especializada, militar e de voo aos cadetes do 3º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

Entre 1961 e 1962, as obras do DPEAER tiveram continuidade, priorizando-se a vila de residências e a parte de infraestrutura, como água, luz e esgoto.

Para acelerar as obras, a Guarnição de Aeronáutica de Pirassununga foi criada por meio da Portaria nº 13/GM3, de 10 de janeiro de 1963.

Após todas as adversidades e com o atraso da instrução aérea do 3º ano, devido às condições climáticas no Campo dos Afonsos, o Comando da Escola testa mais uma vez a operacionalidade do Destacamento Precursor, enviando novamente um grupo de cadetes do 3º ano para completar o estágio de Voo por Instrumentos em Pirassununga.

Para essa operação, uma parte dos cadetes deslocou-se com os instrutores nos T-6, já contando como parte da instrução. Os demais foram numa aeronave de transporte C-47. Essa iniciativa serviu como teste para uma nova avaliação das instalações para a instrução do Estágio Avançado na nova sede da Escola.

Apesar de todas as adversidades políticas que o país enfrentava naquele ano de 1964, a nova sede da Escola de Aeronáutica parecia estar, enfim, preparada para receber a instrução do Estágio Avançado. Tal foi a surpresa dos cadetes ao retornarem das férias e descobrirem que fariam essa fase da instrução em Pirassununga.

Para que o Estágio Avançado efetivamente fosse ministrado na nova Escola, foram convocados vários oficiais aviadores como instrutores de voo, inclusive segundos tenentes que haviam concluído o estágio no 5º Grupo de Aviação, na então Base Aérea de Natal, atual Ala 10, o que gerou algumas críticas e desconfortos, sob a alegação de que eles tinham pouca experiência na aeronave T-6.

T-6 Texan (Fonte: site Poder Aéreo)



A fim de nivelar os conhecimentos técnicos dos instrutores de voo, foi ministrado na sede da EAer, nos Afonsos, entre os dias 21 de janeiro e 20 de fevereiro de 1964, o Curso de Padronização de Instrutor (CPI) para todos os aviadores/instrutores transferidos para Pirassununga.

Para completar o quadro de oficiais instrutores, outros profissionais foram transferidos para Pirassununga, tais como: médicos, dentistas, intendentes, infantes e especialistas. Também foi transferida uma grande quantidade de sargentos, taifeiros e suboficiais.

Além do efetivo necessário para o funcionamento da nova Escola, também foi enviado todo o material didático necessário para a instrução do Estágio Avançado.

No que diz respeito ao material aeronáutico, um plano de ação foi posto em prática no final de 1963, a fim de se desdobrar a unidade aérea. Assim, as aeronaves foram aos poucos sendo transferidas para a nova sede. Dentre os modelos deslocados, podemos destacar os T-6D e os T-6G, que eram usados na instrução do Estágio Avançado.

Finalmente, no dia 25 de fevereiro de 1964, os cadetes aviadores embarcavam na aeronave Fairchild C-82 Packet, mais conhecida como "Vagão Voador", matrícula 2200, pertencente ao 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT), rumo a Pirassununga, completando, assim, a primeira etapa da transferência da EAer, do Campo dos Afonsos para Pirassununga.

A ROTINA NA NOVA SEDE

Como era de se esperar, os cadetes aviadores ficaram entusiasmados com a nova sede da EAer, a começar pela rotina diária que era mais branda do que no período no Campo dos Afonsos. Como eles eram a única turma em instrução, uma série de ritos militares, como deslocar-se em forma, por exemplo, não eram exigidos.

O currículo dos cadetes não apresentou nenhuma mudança em relação ao período em que a instrução do Estágio Avançado era ministrada no Campo dos Afonsos.

No que diz respeito ao lazer, os cadetes podiam sair às sextas-feiras à noite e em todo o dia de sábados e domingos. Muitos iam para o centro de Pirassununga, onde ficavam os cinemas e os restaurantes.

A principal atração da cidade era a Praça Central, onde a população local se reunia. Ela se tornou o lugar de encontro e de paquera entre os cadetes e as moças da cidade.

Os restaurantes também se tornaram grandes locais de confraternização, como o *Ponto Chic e o Bar da Rosy,* com a famosa domingueira ao som do popular *The Hully Gully.* Alguns permanecem até os dias de hoje, como os localizados na *Cachoeira de Emas* com os seus famosos pratos com os peixes da região.

Para os cadetes que optavam por ficar nos alojamentos, havia a opção de assistir a um filme na sala de cinema, no então Destacamento Precursor.

A FORMAÇÃO DAS 1ª e 2ª ESQUA-DRILHAS DE INSTRUÇÃO DE VOO

Para dar início à instrução de voo na nova sede, os cadetes foram divididos em quatro classes, cada uma com um respectivo nome. Hoje, essa formação é classificada como esquadrilha.

Por ter um bom conhecimento em navegação astronômica, o Major Aviador



Lêonidas Brom Herndl, em 1964 escolheu o nome de constelações para batizar as classes. Para ele, "(...) os cadetes eram pequenas estrelas, que ansiavam voar para mais longe e dominar aquele espaço ainda pouco desbravado" (CALAZA & LOPES FILHO, 2018).

A 1ª Classe foi batizada de Antares, estrela de primeira grandeza e a maior da Constelação de Escorpião; a 2ª Classe de Castor, uma das duas mais brilhantes estrelas da Constelação de Gêmeos; a 3ª Classe de Sirius, estrela de primeira grandeza e a maior da Constelação de Cão Maior; e a 4ª Classe de Vega, estrela de primeira grandeza e a maior da Constelação de Lira.

Mesmo com as instalações precárias, a primeira instrução de voo em Pirassununga ocorreu no dia 16 de março de 1964. Com a aeronave T-6 de matrícula 1566, o voo histórico ocorreu sob a instrução do 1º Tenente João Jorge Bertholdo Glaser, tendo como aluno o Cadete Renato de Souza Monte Razo.

Essas quatro classes nomeadas por constelações acima citadas deram origem ao 1º Esquadrão de Instrução Aérea (1ºEIA).

Em 1967, ocorreria uma alteração na instrução aérea com os cadetes do 3º ano (que ingressaram na EAer em 1965), tendo estes se apresentado em Pirassununga em julho daquele ano, para iniciarem o Estágio Primário na aeronave T-21 Fokker.



T-21 Fokker (Fonte: Portal da FAB)

Para organizar a instrução aérea no céu de Pirassununga, o Major Leônidas também separou estes cadetes em quatro classes e cada uma com o nome de uma constelação: Aquila, Orion, Leo e Centauro.

Essa formação originou o 2º Esquadrão de Instrução Aérea (o atual 2º EIA).

Essa formação da instrução aérea faz parte da estrutura da Academia até os dias de hoje.

O ESTÁGIO DE VOO POR INSTRUMENTO (VI)

Para finalizar a instrução do Estágio Avançado, os cadetes precisavam passar pela fase de navegação e do voo de formatura.

No entanto, vários cadetes não tinham iniciado o Estágio de Voo por Instrumentos (VI), a última etapa do curso.

Essa fase era essencial para o futuro piloto ser capaz de voar sob condições

meteorológicas adversas. A instrução era dividida em três fases: a primeira, teórica, em sala de aula; a segunda no *Link-Trainer*⁵; e a última era o próprio voo em si.



Link-Trainer (Fonte: site de Starks Ravings)

Um dos principais motivos para o atraso na instrução era o fato de Pirassununga só ter um *Link-Trainer*, pois o segundo equipamento só seria recebido em dezembro de 1964.

Ao passar por todas essas fases, o cadete recebia no final do VI o Cartão de Voo Restrito (cartão branco), que o habilitava a desempenhar voos em condições visuais (VFR). Todavia, no final do curso, diversos cadetes receberam o Cartão sem ter treinado no *Link-Trainer*. Os aspirantes classificados para servirem no 5° GAV realizariam essa etapa da instrução ao iniciarem os estágios em Natal.

Assim, apesar de todas as dificuldades, a primeira turma do Estágio Avançado em Pirassununga conseguiu finalizar o último ano de instrução e voltar para o Campo dos Afonsos para, enfim, participar da tão sonhada cerimônia de formatura.

MUDANÇA NA INSTRUÇÃO AÉ-REA

Entre as décadas de 1960 e 1970 ocorreram muitas mudanças na vida dos cadetes: a transferência para a nova sede, a alteração curricular, a substituição das aeronaves de instrução e, finalmente, a modificação do nome da Escola. Todo esse processo foi significativo para a instrução dos futuros oficiais da Força Aérea Brasileira (FAB).

Além da mudança curricular no campo teórico, houve mudança também na instrução aérea, na qual ocorreu a substituição das aeronaves de instrução nos Estágios Primário, Básico, Avançado e do Voo por Instrumentos. A primeira transformação aconteceu pela compra das aeronaves Cessna T-37C Tweety Bird, jato birreator, para substituir os T-6.



Cessna T-37C Tweety Bird (Fonte: Site da AFA)

⁵ Link-Trainer é um simulador de voo.

Os T-37 foram empregados na Instrução Avançada a partir do dia 09 de setembro de 1968, sendo utilizados até o final de 1979, quando foi iniciada a sua desativação.

No entanto, não foi apenas o currículo que sofreu modificações, o nome da Escola também foi alterado. A partir do dia 10 de julho de 1969, a Escola de Aeronáutica passa a se denominar Academia da Força Aérea (AFA).

O Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica (DEPAER) passa a se chamar Destacamento Precursor da Academia da Força Aérea Brasileira (DEPAFA), e a Comissão de Estudos e Construção da Escola de Aeronáutica (CECEAer) é substituída pela Comissão de Estudos e Construção da Academia da Força Aérea (CECAFA).

Essas mudanças, na prática, não causaram nenhum impacto significativo, apenas formalidades burocráticas, uma vez que as funções administrativas continuaram as mesmas.

Outro fator importante para esse processo de modificação estava diretamente ligado ao planejamento do Ministério da Aeronáutica de aumentar, em um período de dez anos, o efetivo de oficiais aviadores.

A alteração no curso de formação dos oficiais aviadores de três para quatro anos objetivava uma instrução mais operacional.

Apesar do aumento do período de instrução, ocorreram diversas mudanças

curriculares a fim de acelerar ao máximo a formação dos futuros oficiais aviadores, de forma que houvesse um aumento significativo de pilotos formados.

Em 1970, houve uma grande modificação na formação dos oficiais aviadores, com a criação do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), localizado em Parnamirim/RN.

A criação do CFPM significou, na prática, o aumento de um ano na formação, pois, após a conclusão do curso na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), o aluno era matriculado diretamente em Parnamirim, onde cursava por um ano como aluno, e, em seguida, ingressava na AFA como cadete, onde cumpria mais três anos até ser declarado Aspirante.

Os candidatos civis que não haviam cursado EPCAR, ingressavam, mediante concurso público, diretamente no CFPM.

Naquele Centro, nos anos de 1970, 71 e 72, os alunos voaram as aeronaves T-23 Uirapuru e T-37C Tweety Bird; e no ano de 1973, T-23 e T-25 Universal.



T-23 Uirapuru (Fonte: https://www.imgrumweb. com/hashtag/turma73)

O CFPM teve vida curta, sendo extinto ao final de 1973, quando toda a formação passou para a AFA, em quatro anos.



Convite de formatura da Turma que ingressou na EPCAR em 1967 e se formou na AFA em 1973 (Fonte: Acervo pessoal Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer)

A MUDANÇA DEFINITIVA

Em 1973, a disponibilidade dos T-37 estava decrescendo, por escassez de peças de reposição, e isso provocou, ainda que em caráter "emergencial", o início do emprego da aeronave T-25 Universal na AFA, no 2º semestre, tendo em vista que vários cadetes do 3º ano (que ingressaram na EPCAR em 1967 e na AFA em 1971), que já haviam concluído a instrução aérea no 1º semestre, não deveriam "ficar sem voar" por muito tempo. Então, esses cadetes realizaram algumas poucas missões, complementando o currículo.

A primeira turma de instrução formada integralmente na AFA foi oficialmente matriculada no ano de 1974.

Neste ano, ocorreram, oficialmente, os primeiros voos de instrução no T-25 e, aos poucos, o Cessna T-37C foi sen-

do descontinuado e substituído por esta nova aeronave em 1977.

A partir de 1978, o T-25 foi oficialmente adotado na Instrução Avançada.



T-25 Universal (Fonte: Portal da FAB)

Ainda durante o ano de 1978, a Academia da Força Aérea sofre uma nova modificação curricular na qual são incluídas disciplinas da área de Ciências Humanas e Ciências Sociais Aplicadas, objetivando adequar-se às atualizações ocorridas no Campo do Ensino Científico-Tecnológico do país.

A AFA NA DÉCADA 1980

Após as inúmeras transformações curriculares, entre as décadas de 1960 e 1970, a Academia da Força Aérea finalmente foi reconhecida como um curso de formação superior.

O reconhecimento veio através do Parecer nº 672/80 da Câmara do Ensino Superior, aprovado no dia 13 de junho de 1980, o qual dá equivalência ao Curso de Formação de Oficiais Intendentes (CFOInt) e ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) em relação aos cursos de graduação plena.



T-27 Tucano (Fonte : Site de fotos da FAB)

Em 1984, o Curso de Formação de Oficiais Aviadores sofre uma nova modificação com a chegada das aeronaves T-27 Tucano para substituir os T-25 na Instrução de Voo Avançado. Desde essa época até os dias de hoje as aeronaves T-25 passaram a ser empregadas na Instrução Básica.

No entanto, uma das maiores transformações na formação de oficiais na AFA, nesta década, foi a incorporação do Curso de Infantaria.

A Infantaria rumo à AFA

Até 1982, a Academia da Força Aérea ministrava apenas os Cursos de Formação de Oficiais Aviadores e o de Formação de Oficiais Intendentes A partir desse ano, passou a ministrar também o Curso de Formação de Oficiais de Infantaria (CFOInf), que até então era sediado em Curitiba, na antiga Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), que nesta época estava em processo de desativação⁶.

A transferência do Curso de Infantaria para a AFA estava diretamente ligada a uma mudança na filosofia do Ministério da Aeronáutica em relação à carreira da Infantaria,

⁶ É importante destacar que no final dos anos 1970, a EOEIG havia mudado a sua denominação para Escola de Oficiais Especialistas da Aeronáutica (EOEAR) nomenclatura que permaneceu até a sua desativação



1ª Turma de Infantaria da AFA (Fonte: Acervo Pessoal Cel Inf R/1 Hermes de Souza Passos)

que deixa de ter a sua atividade fim voltada exclusivamente para a área de segurança interna da Força Aérea Brasileira, para ser incorporada à defesa estratégica do país.

A MULHER NA AFA

Outra grande mudança na Academia da Força Aérea ocorreu em meados dos anos 1990 quando as mulheres passaram a ser aceitas no Curso de Formação de Oficiais Intendentes (CFOInt). Apesar de o Corpo Feminino ter sido criado nos anos 1980, a formação de oficiais não estava diretamente ligada à AFA.

Em 1995, o concurso para o ingresso na AFA ofertou 40 vagas mistas para o CFOInt, das quais 17 foram preenchidas por mulheres.

Apesar de não fazer parte da instrução dos futuros intendentes, foi uma cadete

intendente que solou pela primeira vez uma aeronave na Academia já no ano de 1996. Esse fato inédito aconteceu no Clube de Voo a Vela, quando a Cadete Sheyla pilotou um planador. Essa ousadia abriu uma porta para que no século XXI fosse permitida a entrada de mulheres no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), mais especificamente no ano de 2003.

Como na Academia já havia mulheres no Corpo de Cadetes desde o final dos anos 1990, a recepção à futuras aviadoras foi extremamente amistosa.

É importante destacar que pelo alto nível de desempenho exigido na AFA e em especial no CFOAv, a taxa de reprovação na instrução de voo , e, consequentemente o desligamento de cadetes ocorre sem nenhuma distinção entre homens e mulheres, considerando-se apenas o desempenho do cadete em si.



Banho de batismo de uma cadete no CFOAv - Cadete Fernanda Görtz (Fonte: Acervo da Academia da Força Aérea)

Biblioteca AFA (Fonte: Acervo da Academia da Força Aérea) Outra menção que diz respeito ao pioneirismo da mulher na AFA, refere-se à Maj Int Fabiana Magalhães dos Santos, sendo a primeira mulher a comandar um esquadrão do Corpo de Cadetes, tendo assumido essa função em 2018, à frente do 1º Esquadrão - Turma Mihos.

A ESTRUTURA ATUAL

A Academia da Força Aérea foi planejada para ter a estrutura de uma cidade e após toda a saga para a sua mudança do Rio de Janeiro para Pirassununga, a AFA chegou ao século XXI comportando posto dos correios, padaria, posto de gasolina, barbearia e agências bancárias, dentre outros, sem contar as salas de aulas e o refeitório.

Possui ainda biblioteca, auditório com capacidade para 1.266 pessoas, 3 prédios de alojamento com 2 andares em cada, totalizando 207 quartos que atualmente abrigam 762 cadetes.



Para além da estrutura física há um continuo processo de aprimoramento das atividades administrativas e acadêmicas que fica descortinado quando da consulta aos seus Regulamento e Regimento Interno, mantendo sempre a missão institucional da OM que é:

"(...) formar Oficiais de Carreira da Aeronáutica dos Quadros de Oficiais Aviadores (CFOAv), Intendentes (CFOInt) e de Infantaria da Aeronáutica (CFOInf), desenvolvendo em cada cadete os atributos militares, intelectuais e profissionais, além dos padrões éticos, morais, cívicos e sociais, obtendo-se, ao final deste processo, Oficiais em condições de se tornarem líderes de uma moderna Força Aérea". (site da Academia da Força Aérea).

Em prol do pleno cumprimento de sua missão, a Academia é estruturada da seguinte maneira: Comando, Divisão de Ensino (DE), Divisão de Operações Aéreas (DOA), Grupo Logístico (GLOG), Corpo de Cadetes da Aeronáutica (CCAer) e o Esquadrão de Segurança e Defesa Pirassununga (ESD-YS). Cada setor acima exposto conta com finalidades específicas de acordo com a regulamentação vigente.

A Divisão de Ensino tem por competência tratar dos assuntos relativos à formação intelectual e profissional dos cadetes da aeronáutica, bem como planejar, programar, coordenar executar e avaliar as atividades relacionadas ao ensino dos campos geral e técnico-especializado. Também cabe a DE programar e avaliar a instrução referente ao campo militar.

A Divisão de Operações Aéreas é responsável por exercer o controle das Operações Aéreas Militares, gerenciar as atividades de treinamento simulado, além de tratar de todos os assuntos referentes às atividades aéreas de instrução, administrativa e desportiva da AFA.

BOLACHA DO 1º EIA



BOLACHA DE INSTRUTOR 1º EIA



Bolachas das Esquadrilhas do 1º EIA









Bolacha do 2º EIA



BOLACHA DE INSTRUTOR DO 2º EIA



Bolachas das Esquadrilhas do 2º EIA









BOLACHA DE INSTRUTOR DA AFA



Ao GLOG compete tratar dos assuntos relativos às atividades de suprimento e manutenção das aeronaves de instrução e orgânicas da AFA, cuidar das ações cotidianas referentes ao planejamento e inspetoria da área de material aeronáutico, além de prover os meios aéreos indispensáveis à execução da instrução de voo e da atividade aérea da organização.

Ao Corpo de Cadetes da Aeronáutica compete coordenar as atividades administrativas e de apoio aos Esquadrões do CCAer, tratar de assuntos relativos à formação moral, cívica e social dos cadetes, além de executar a instrução referente ao campo militar.

O ESD-YS é responsável pelo planejamento, coordenação e execução das ações defensivas, ofensivas, especiais e de proteção, a fim de garantir a segurança da Guarnição de Aeronáutica de Pirassununga. E, à frente da Organização, cabe ao Comandante da AFA dirigir, coordenar e controlar as atividades atribuídas à Organização, bem como aprovar no seu nível de competência os planos e os programas relativos ao ensino e às demais atividades a serem desenvolvidas na AFA.

É toda essa estrutura administrativa que proporciona ao cadete uma rotina diária extremamente organizada. Também é importante destacar que os cadetes infantes e intendentes, bem como os aviadores que cursam séries que não têm instrução aérea, têm uma mesma rotina e os cadetes aviadores que estão em instrução de voo outra, justamente por conta desta última.

Para os cadetes que não tomam parte da instrução aérea, o alvorecer ocorre às 5h50min, com café da manhã às 6h30min. O início das aulas se dá às 7h, a parada diária às 11h30min e, ao meio dia, os cade-



tes almoçam. O reinício das aulas é às 13h15min, sendo que às 16h05min iniciam a prática de Educação Física. Jantam a partir de 18h e às 19h30min é o pernoite. Entre 20h30min e 22h é reservado ao estudo e lazer.

Para os cadetes que tomam parte da instrução aérea, o alvorecer ocorre às 4:30h, por conta da chamada para o voo às 5:50h. O café da manhã é servido às



Parada diária (Fonte: acervo da Academia da Força Aérea)

5h para que a instrução de voo seja iniciada às 6 horas. Pelo fato desses acordarem mais cedo que os demais, eles almoçam às 11h, e, pelo restante do dia, a rotina segue idêntica aos demais cadetes.

A fim de compreender um pouco melhor essa rotina diária é importante compreender a estrutura curricular da AFA.

ATUAL ESTRUTURA CURRICULAR

O ensino geral na AFA é voltado para todos os cadetes abrangendo as disciplinas das ciências exatas, humanas, da linguagem e dos esportes. O ensino técnico-especializado é voltado para a instrução de voo, de intendência e de infantaria.

Em 2004, por determinação do Comandante da Aeronáutica, foi introduzido na AFA o Curso de Administração Pública, com o reconhecimento do Ministério da



Educação (MEC), em nível de bacharelado. A ideia veio ao encontro da necessidade de melhor preparar os futuros oficiais para o exercício da gestão pública, guardando estreita correspondência com as atuais e modernas práticas da administração. Além disso, atendia a um antigo anseio da Força de tornar o currículo da Aca-

demia compatível aos das escolas civis, naquilo que fosse pertinente, para que o cadete que viesse a ser desligado do curso, pudesse ter uma chance concreta de dar continuidade à sua formação superior, reduzindo, assim, os problemas de reconhecimento dos antigos currículos pelas universidades.

O Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) é responsável pela formação dos futuros aviadores da Força Aérea Brasileira, os quais deverão estar preparados para o emprego da aeronave em operações de combate, bem como para as funções de comando inerentes à carreira militar.

As principais disciplinas para os futuros aviadores são as voltadas para o preparo do voo, como as de instrução aérea.

Até 2018, os cadetes realizavam a instrução aérea no 2º ano do Curso, e, a partir de 2019, a Instrução Aérea Primária passou a ser realizada no 1º ano, mantendo a Instrução Avançada para os cadetes do 4º ano.

O Curso de Formação de Oficiais Intendentes (CFOInt) forma os oficiais que serão responsáveis pelos setores administrativo-operacionais da FAB nas diversas organizações do Comando da Aeronáutica. As principais disciplinas são as voltadas para a administração e logística.

O Curso de Formação de Oficiais de Infantaria (CFOInf) forma os oficiais que responderão pela segurança e defesa das unidades da FAB, devendo ter o total domínio dos métodos voltados para o emprego da defesa antiaérea, do armamento

e do comando de tropas e equipes antiincêndio, além das operações terrestres.

DISCIPLINAS DO CAMPO MILITAR

Visando desenvolver nos cadetes da FAB habilidades do campo militar, existem, previstos no currículo, dois exercícios denominados Atividades de Campanha (1 e 2), a Instrução de Salto de Emergência e as Instruções de Sobrevivência no Mar e na Selva, planejados e coordenados pela Seção de Instrução Militar do Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

O objetivo central dessas instruções é preparar o futuro oficial da FAB para o desempenho de suas atividades profissionais em situação de estresse físico e mental, além de capacitá-lo a abandonar uma aeronave em voo com a utilização de paraquedas semiautomático, e a empregar as técnicas de sobrevivência na selva e no mar sob condições especiais de dificuldade e tensão.

É através dessas instruções que os cadetes adquirem habilidades para enfrentar o estresse psicológico, o desgaste físico e as adversidades inerentes ao ofício e assim se tornarem verdadeiros militares, comprometidos com a sua missão.

ATIVIDADES DE CAMPANHA (1 E 2)

Atividade de Campanha 1

Nesta Atividade busca-se preparar o futuro oficial da FAB para a atividade individual de combate, através de instruções de aprestamento individual, progressão

no terreno, navegação terrestre, marchas a pé, estacionamentos (rede de selva e abrigos com poncho), nós e amarrações, transposição de obstáculos, medidas de segurança e defesa, animais peçonhentos, dentre outras.

A Atividade é composta por uma fase teórica, com duração de 3 dias, e uma fase prática, de 5 dias, na Base de Instrução de Campanha do CCAer (CIC-Varjão).

ATIVIDADE DE CAMPANHA 2

Na Atividade de Campanha 2 objetivase o desenvolvimento da liderança por meio de treinamentos que exigem a rusticidade, a prática das técnicas de combate terrestre, o autoconhecimento e a capacidade de suportar o rigor de um cenário de conflito.

As atividades desenvolvidas nesta instrução são: navegação terrestre, transposição de obstáculos (cabo submerso), infiltração aquática (espinha de peixe), ação de combate 1, 2 e 3, evacuação aeromédica, técnica de descida na vertical (rapel), transporte de cargas (tirolesa), fortificações de campanha, segurança do local de estacionamento e bivaque (com rede de selva e abrigo com poncho).

A Atividade é composta por uma fase teórica, com duração de 2 dias e uma prática, com 3 dias, na área patrimonial da AFA, tendo como base de apoio a mesma Base de Instrução da Atividade 1.

Observação: até 2018 essa última Atividade era denominada Atividade de Campanha 3.



Atividade de Campanha (Fonte: Portal FAB)

Instrução de Salto de Emergência

A Instrução visa preparar os futuros oficiais para o abandono de uma aeronave militar em voo.

É conduzida em duas fases: a técnica, com foco no condicionamento físico, na coordenação psicomotora e na massificação de procedimentos, tem a duração de 5 dias, e a fase de salto propriamente dita, apenas 1 dia.

Na fase técnica são ensinados: equipagem, técnicas de aterragem, procedimentos em caso de pane, procedimentos em caso de arrasto, emergências, abertura e recolhimento de paraquedas e procedimentos no avião.

Ambas são realizadas na área da AFA pelo Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento – PARASAR.





Instrução de Sobrevivência no Mar

A Instrução tem por meta proporcionar aos futuros oficiais conhecimentos teóricos e práticos inerentes às técnicas e procedimentos a serem adotados por um militar sobrevivente, após a ocorrência de um acidente aéreo no mar.

A Instrução é composta por uma fase teórica, com duração de 2 dias, realizada na AFA; e uma fase prática, também em 2 dias, tendo como base de apoio (no mar) o Forte dos Andradas, no Guarujá/SP.

Os cadetes aprendem como se desvencilhar do paraquedas (após o salto), procedimentos com a balsa de sobrevivência, resgate de afogados, sinalização e utilização de equipamentos de sobrevivência. Na fase prática, permanecem por 48 horas em uma balsa de sobrevivência, treinando os procedimentos de manutenção da mesma e de sinalização.

Instrução de Sobrevivência na Selva

Esta Instrução tem por objetivo proporcionar ao futuro oficial conhecimentos teóricos e práticos inerentes às técnicas e procedimentos a serem adotados por um militar sobrevivente, após a ocorrência de um acidente aéreo em ambiente de selva.

A Instrução é composta por uma fase teórica, na AFA, com duração de 2 dias, com o apoio de instrutores do PARASAR e do 7º/8º GAV – Esquadrão Harpia; e fase prá-

tica, na qual os cadetes são divididos em grupos e permanecem por 4 dias realizando a sobrevivência em área de selva, atualmente às margens do rio Braço Norte, tendo como base de apoio o Campo de Provas Brigadeiro Velloso (CPBV).

Os cadetes aprendem a respeito das peculiaridades da selva amazônica, procedimentos em caso de acidente aéreo, técnicas de orientação em ambiente de selva, obtenção de água, fogo, alimentos de origem animal e vegetal, construção de abrigos, sinalização, conservação da saúde e trato com indígenas.



Estágio de Sobrevivência na Selva (Fonte: Portal da FAB)

Estágio de Adaptação Fisiológica (EAF)

Esta instrução não foi listada dentre as "Disciplinas do Campo Militar", tão somente por não ser comum aos três cursos, sendo realizada, apenas, para os cadetes aviadores.

O treinamento fisiológico foi implementado na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, no começo dos anos 1950, e, inicialmente, os cadetes eram orientados

acerca do uso do sistema de oxigênio e sobre as máscaras de oxigênio.

Com o passar do tempo e o desenvolvimento das aeronaves que voam em grandes altitudes, o treinamento tornouse mais complexo. De 1967 em diante, as instruções passaram a ser em câmaras hipobáricas, que simulavam todos os efeitos fisiológicos da altitude no corpo humano. As primeiras versões dessas câmaras tinham a capacidade para seis cadetes.



A partir de 1971, a instrução fisiológica passou a ser ministrada em Pirassununga. Contudo, nos anos 1980, foi criado no Campo dos Afonsos o Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR) e o treinamento voltou para o Rio de Janeiro.

Atualmente, a instrução é ministrada no Instituto de Medicina Aeroespacial (IMAE) sendo denominada de Estágio de Adaptação Fisiológica (EAF). Além da câmera hipobárica, da torre de ejeção e da Cadeira de Barany, que simula a vertigem rotatória, o estágio conta com a sala de visão noturna. Essa instrução objetiva estudar e preparar o corpo humano para as adversidades que podem ocorrer durante um voo, tais como a ejeção do avião, a despressurização da cabine, dentre outras.



Cadeira de Barany (Fonte:Portal da FAB)

GRADUAÇÃO

Nos dias de hoje, após os quatro anos de formação, os aspirantes aviadores são graduados como bacharéis em Ciências Aeronáuticas com habilitação em Aviação Militar. Os intendentes, bacharéis em Ciências da Logística com habilitação em Intendência da Aeronáutica, e os Infantes com bacharelado em Ciências Militares com habilitação em Infantaria de Aeronáutica.

Todos os Aspirantes, sem distinção de Quadro, são também bacharéis em Administração, com habilitação em Administração Pública.

Para que a formação dos futuros oficiais da Força Aérea Brasileira, a Academia conta que um grupo de instrutores/professores extremamente qualificado. Hoje, o Corpo Docente é composto por 61 militares e 54 civis. A equipe militar tem 19 professores pós-graduados, 21 mestres e 21 doutores; e a equipe de instrutores civis com 03 professores pós-graduados, 06 mestres e 45 doutores, totalizando 115 instrutores.

ATIVIDADES SOCIAIS, ESPORTI-VAS E RELIGIOSAS

No que diz respeito ao lazer, os cadetes podem desfrutar dos clubes sociais, tais como Plastimodelismo, Literatura, Informática, Tiro, Centro de Tradições Gaúchas, Clube das Gerais, Centro de Tradições Nordestinas e o tradicional Clube de Voo a Vela que, devido a sua importância, alçou o status de Esquadrilha.

Os clubes são espaços de socialização que surgem a partir do interesse em comum por um determinado tema ou atividade, por isso a sua existência depende exclusivamente dos cadetes.

No que se refere às atividades religiosas é ofertado suporte espiritual por intermédio de grupos religiosos tais como:

o Católico, a Associação Cristã de Cadetes e o Emmanuel (Espírita).

Além dessas opções de lazer, desde 2014 a Academia da Força Aérea realiza, anualmente, a Olimpíada de História Militar e Aeronáutica (OHMAFA), na qual os cadetes das três forças e, desde o 2018, os alunos do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) disputam os seus conhecimentos históricos militares. Essa atividade já está na sua 6ª edição.

Outra atividade muito importante para os cadetes são as atividades físicas, A AFA é composta por várias equipes esportivas que além de promoverem o aperfeiçoamento físico dos cadetes visa também o aprimoramento do caráter, do espírito de equipe, da garra e da disciplina.



Ginásio da AFA (Fonte: Acervo da Academia da Força Aérea)

Durante os quatro anos de formação os cadetes participam de uma competição interna denominada INTERAFA, as equipes vencedoras são classificadas na NAVAMAER - competição entre as escolas de formação militar que surgiu com o início das instruções aéreas no país e celebrada até os dias de hoje.

DA OLIMPÍADA INTERNA À NAVAMAER



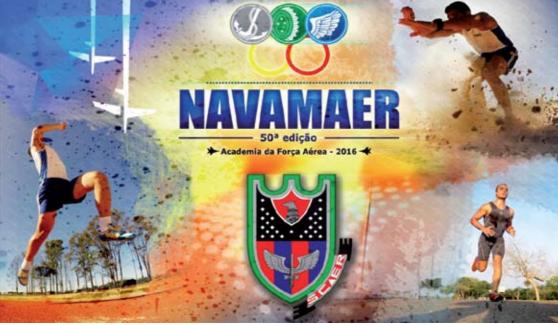
As competições esportivas são uma tradição que vem desde o início da aviação militar no Brasil. Desde a época do Campo dos Afonsos havia duas competições desportivas: a Olimpíada Interna e a Taça Lage.

A Taça Lage levava esse nome por ter sido promovida pelo industrial Henrique Lage a fim de promover uma competição saudável entre as Forças Armadas. Essa competição foi criada em 1938 para integrar a Escola Naval e a então Escola Militar, atual Academia Militar das Agulhas Negras.

Após a criação do Ministério da Aeronáutica, a recém-inaugurada Escola de Aeronáutica passou a integrar esse evento.

Em 1962, a Taça Lage passou a se denominar NAVAMAER, mantendo esse nome até os dias atuais.

Essa competição acontece anualmente, sendo que a cada ano uma Força fica responsável pela organização e por sediar o evento. E assim vem ocorrendo, sucessivamente, desde a sua criação. Inicialmente, as modalidades disputadas eram atletismo, natação, futebol, basquete, vôlei, polo aquático e corrida rústica.



Cartaz NAVAMER 2016 sediada pela AFA (Fonte: Portal FAB)

Atualmente, foram incorporadas às modalidades já existentes a esgrima, o judô, o pentatlo militar, o tiro, o triatlo, o karatê, o tênis e a orientação - que consiste em uma disputa individual ou em dupla, contra o relógio, em que o atleta deve demonstrar ter conhecimento de leitura de mapas e adaptação a terrenos desconhecidos, bem como a escolha correta do itinerário. Ela visa preparar o militar para situações de sobrevivência na selva e/ou território inóspito.

Justamente por promover um congraçamento entre os cadetes das três forças que ela resistiu o tempo e é promovida até hoje, evidenciando a importância das tradições.

RITOS E TRADIÇÕES

A Academia da Força Aérea tem como missão formar as lideranças da FAB e, para esse fim, a formação militar vai além de aulas práticas e teóricas.

Dentro da Academia são ensinados valores morais e culturais que contribuem para a formação da Identidade Militar, e é através dos ritos e tradições que se internaliza em cada cadete o espírito militar.

Por ser um lugar de sociabilidade, é na AFA que esses valores são semeados, cultivados, nutridos e consolidados. Em outras palavras, são nas escolas de formação de oficiais e de graduados que as identidades coletivas e individuais da caserna são constituídas e sedimentadas.

Para o sociólogo Claude Dubar, a identidade é fruto da socialização. Ao se analisar a vida dos cadetes, ao ingressarem na EPCAR ou diretamente na AFA, eles saem do seio familiar para iniciar uma carreira e uma nova vida. Ao fazerem isso, os valores e a própria visão de mundo deles

passam a ser moldados a partir da ótica militar, e esses valores são edificados em cima de dois pilares: a disciplina e a hierarquia.

E esses dois pilares são erguidos sobre um dos principais valores do militarismo: a honra. A honra constitui uma série de princípios éticos, cívicos e morais que norteiam a conduta social. No militarismo, ela é evidenciada em valores como companheirismo, espírito de corpo, patriotismo e lealdade.

Estes princípios de conduta são materializados no Ninho das Águias através do Lema "Macte animo! Generose Puer, sic itur ad Astra." e do Código de Honra. "CORAGEM, LEALDADE, HONRA, DEVER e PÁTRIA"

Outro aspecto importante para a construção da Identidade Militar são as cerimônias que marcam os ritos de passagem dos cadetes. Alguns dos ritos mais importantes são a entrega do Espadim e da Espada, como será demonstrado a seguir.

Entrega de Espadins

A Cerimônia de Entrega de Espadins ocorre todo ano na Academia da Força Aérea, preferencialmente no dia 10 de julho, data em que é comemorada a criação da Escola de Aviação Militar (EAvM), precursora da Escola de Aeronáutica (EAer) que antecedeu a Academia.

A referida cerimônia é carregada de simbolismo, pois representa o comprometimento dos cadetes com os valores

O Código de Honra (Fonte: Wikipédia)



^{7 &}quot;Coragem jovem! É assim que se sobe aos céus."



que regem a vida militar. Ao receberem o Espadim, os cadetes prestam um juramento de compromisso bradando as seguintes palavras: "Recebo o Espadim de Cadete da Aeronáutica como símbolo de coragem, lealdade, honra, dever e pátria".

O Espadim é a materialização do comprometimento dos cadetes com os ide-



Entrega do Espadim (Fonte: arquivo pessoal Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer)

ais da Força Aérea Brasileira, sendo devolvido em apenas dois casos: primeiro quando há desligamento antes do final do curso; o segundo e principal motivo da devolução é quando o cadete conclui o curso de formação de oficiais.

CERIMÔNIA DA ENTREGA DE ESPADAS

A Cerimônia da Entrega de Espadas tem como significado celebrar a finalização de um ciclo na vida do cadete, que sai da condição de aluno de escola de formação e inicia a carreira como oficial.

A Espada representa o estado militar, o poderio, e, ao mesmo tempo em que ela pune, mantém a paz e a justiça. Em algumas mitologias ela é associada ao fogo, cortando a escuridão da ignorância. Ela também representa o símbolo do guerreiro.

Nas Forças Armadas ela era muito utilizada pela Infantaria e pela Cavalaria. Apesar do advento da arma de fogo, ela ainda pode ser empregada em algumas ações militares, mas atualmente ela é mais utilizada nas cerimônias militares.

Assim como o Espadim, esse rito de passagem permeia todas as forças armadas brasileiras, por perpetuar o compromisso do militar com valores e deveres a serem honrados e defendidos. Por isso, a Cerimônia de Entrega de Espadas também está no rol dos bens culturais imateriais da FAB.

Entre as tradições que fortalecem a identidade das turmas estão os nomes de turma e o grito de guerra.

Os Nomes das Turmas

A palavra turma se origina do latim (enxame e no plural turmae) e foi utilizada para se referir a uma unidade militar da Cavalaria do Exército da Roma Antiga. A palavra foi expandindo o seu significado e atualmente se refere a um grupo de pessoas.

A escolha do nome da turma está relacionada à construção da identidade de um grupo de alunos. É através desse nome que a turma será reconhecida e lembrada.

É importante destacar que na Academia da Força Aérea os nomes de turmas ficam gravados nas placas alusivas às turmas, afixadas nas hastes dos Parabolóides no Corpo de Cadetes.

GRITO DE GUERRA

O Grito de Guerra é uma prática social que demonstra coesão e força militar. Ele é uma "forma de expressão" que representa os valores e os sentidos da caserna e que, ao ser passado de geração para geração, reafirma os sentimentos de coletividade e organização, os quais contribuem para a motivação e a harmonia das práticas castrenses.

O Grito de Guerra foi criado a fim de proporcionar um sentimento de identidade de grupo. Ele é entoado nas formaturas, nos cursos de formação e em qualquer ocasião em que o clima de vibração seja exaltado a fim de congregar o espírito de corpo da tropa e evidenciar a coesão e o sentimento de dever cumprido. O Grito de Guerra enaltece o espírito de corpo da tropa, através dele o espírito de união e força é ressaltado.

Pela sua importância nas atividades diárias da caserna, motivando a tropa e exaltando os deveres cumpridos, ele é um importante bem imaterial da Força Aérea Brasileira, sobretudo por ser um elemento agregador do grupo e consolidador da identidade militar.

BANHO DE BATISMO

Se o nome de turma e o grito de guerra marcam a identidade da turma como um todo, existe uma tradição que é específica para um grupo de cadetes: o banho de batismo.



Acredita-se que o batismo venha do ritual de purificação do judaísmo antigo, que permitia ao judeu se purificar para realizar suas tarefas religiosas, e desde o advento do cristianismo ele tem sido realizado em todas as religiões cristãs.

Na Força Aérea Brasileira, o ato do batismo pelas águas foi iniciado por volta dos anos 1930, no Campo dos Afonsos, na Escola de Aviação Militar, como um rito de passagem para marcar o primeiro voo solo do cadete.

Após solar a aeronave, o cadete era recebido pelos demais colegas que formavam um "corredor polonês" que acabava no Lago do Laché, onde o cadete era arremessado. Este lago fica localizado em frente ao Cassino dos Oficiais no Campo dos Afonsos. A Escola de Aeronáutica manteve essa tradição que permanece até hoje.

A palavra "laché" vem do verbo francês "lâcher", que significa "solto" ou "em lançamento", traduzindo, na prática, o 1º voo em que o cadete não mais se faz acompanhar pelo instrutor, portanto, voando sozinho – está solto.

Quando a Escola de Aeronáutica foi transformada em Academia da Força Aérea, em 1969, ao ser transferida para Pirassununga, em 1971, a tradição se manteve, inclusive com a construção de um lago assemelhado ao do Laché para esse fim.

O último batismo no lago da AFA aconteceu no dia 26 de março de 2004, com o voo solo da Cadete Aviadora Fernanda Görtz, do 2º Esquadrão do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, da Turma Therion.

Em 2005, o lago foi aterrado e substituído pelo banho de mangueira, a fim de se manter a tradição.



Banho de Batismo AFA (Fonte: Acervo pessoal Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer)

A GUARNIÇÃO DE AERONÁUTI-CA DE PIRASSUNUNGA

Guarnição de Aeronáutica é o conjunto de Organizações Militares (OM) do COMAER, que tem como finalidade estabelecer as unidades de comando para: inteligência, segurança e defesa, justiça e disciplina, Polícia Judiciária Militar, comunicação social, saúde, assistência social, religiosa dentre outras.

A Guarnição de Aeronáutica de Pirassununga (GUARNAE-YS) é constituída pelas seguintes organizações militares: Academia da Força Aérea (AFA), Fazenda da Aeronáutica de Pirassununga (FAYS), Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Pirassununga (DTCEA-YS), Esquadrão de Saúde de Pirassununga (ES-YS), Prefeitura de Aeronáutica de Pirassununga, (PAYS), Grupamento de Apoio de Pirassununga (GAP-YS) e pelo Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA).

A FAYS é responsável por todo o abastecimento da GUARNAE-YS e pelo suprimento das organizações militares do COMAER, sendo o excedente comercializado.



FAYS (Fonte: Blog Oficial da FAB)

O DTCEA-YS é um destacamento do CINDACTA I responsável pelo radar do controle aéreo, pelo sistema de meteorologia e de comunicações aeronáuticas, além de auxiliar a navegação aérea de Pirassununga.



Prédio do DTCEA-YS (Fonte: Blog Oficial da FAB)

O ES-YS é um destacamento do Hospital de Força Aérea de São Paulo (HFASP), responsável pela área de saúde da GUARNAE-YS.

A PAYS é responsável pela manutenção, organização e conservação das residências dos graduados e dos oficiais de toda a Guarnicão.



Vila de Oficiais (Fonte: Blog Oficial da FAB)



Vila dos Suboficiais e Sargentos (Fonte: Acervo Academia da Força Aérea)

O GAP-YS tem por finalidade prestar apoio administrativo às OM que compõem a Guarnição.

O EDA é um dos responsáveis pela divulgação da Força Aérea, nacional e internacionalmente, sendo importante abordar as suas origens.

Nascido como "Esquadrilha da Fumaça" (e ainda assim é conhecido), no início

dos anos 50, o Esquadrão originou-se pela iniciativa de jovens instrutores de voo da antiga Escola de Aeronáutica, sediada na cidade do Rio de Janeiro. Em suas horas de folga, os pilotos treinavam acrobacias em grupo, com aeronaves North American T-6 Texan, no intuito de incentivar os cadetes a confiarem em suas aptidões e na segurança das aeronaves utilizadas na instrução, motivando-os para a pilotagem militar.

Em 14 de maio de 1952, foi realizada a primeira demonstração oficial do grupo. Após algumas apresentações, percebeuse a necessidade de proporcionar ao público uma melhor visualização das manobras executadas. Com isso, em 1953, acrescentou-se aos T-6 um tanque de óleo exclusivo para a produção de fumaça. Foi assim que os cadetes e o público, carinhosamente, batizaram a equipe de "Esquadrilha da Fumaça".

Com o velho T-6 continuaram as apresentações até que em 1976, após 1.272 demonstrações, o então Ministério da Aeronáutica resolveu não utilizar mais a aeronave. A partir daquela data, a Fumaça cessou suas atividades por um breve período.

Voltando ao ano de 1969, instrutores da AFA, inspirados em outras esquadrilhas de demonstração aérea como a Esquadrilha da Fumaça e a Bruxa, criaram um esquadrão de demonstração aérea ao qual denominaram de Esquadrão Coringa.

Ligado ao Primeiro Esquadrão de Instrução Aérea – o 1º EIA –, o Esquadrão Coringa foi equipado com nove aeronaves Cessna T-37 que haviam recém subs-

tituído os T-6 na Instrução Avançada. Em cada aeronave voava uma dupla de pilotos que treinavam na área de instrução da Academia da Força Aérea.

Somente quando estivessem com todas as manobras bem consolidadas eles fariam a primeira demonstração, o que não tardou a acontecer. No dia 10 de julho de 1969, na Cerimônia de Entrega do Espadim, o Esquadrão Coringa fez a sua primeira demonstração aérea.

Apesar de não ser um esquadrão de demonstração aérea oficial, ele também fazia apresentações dentro e fora do país, sobretudo após a desativação da Esquadrilha da Fumaça, em 1976.

Contudo, o Esquadrão Coringa também não possuiu vida longa, tendo o processo de descontinuação dos Cessna T-37 feito com que a formação passasse de nove para quatro aeronaves.



Assim como a Esquadrilha da Fumaça, o Esquadrão Coringa foi desativado no final de 1978.

Com a desativação do Esquadrão Coringa, a Força Aérea Brasileira ficou sem uma unidade de demonstração até os anos 1980, quando o Comandante da AFA resolveu reativar a antiga Esquadrilha da Fumaça. Reunindo alguns instrutores que voavam o T-25, no dia 10 de julho de 1980, a recém-inaugurada Esquadrilha Cometa Branco tomava os céus da Academia da Força Aérea.

Incorporando os procedimentos de segurança e a doutrina da antiga Esquadrilha da Fumaça, era criado no dia 21 de outubro de 1982 o Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA).



Em 8 de dezembro de 1983, os T-25 foram substituídos pelos T-27 Tucano, aeronave utilizada até março de 2013, quando, a partir de então, foram substituídos pelos atuais A-29 Super Tucano. A sua sede ainda permanece no campus da Academia da Força Aérea, onde diariamente treinam suas manobras.

Com o tempo, as aeronaves e as acrobacias mudaram. Embora com uma estrutura bastante diferenciada do início, a essência da Esquadrilha mantém preservado o espíri-

to de arrojo e determinação do grupo, procurando resguardar, hoje, os princípios que lhe deram sustentação ao longo da sua existência.

Até hoje o Esquadrão de Demonstração Aérea é carinhosamente chamado de Esquadrilha da Fumaça, e continua conquistando corações e mentes no Brasil e no Exterior.



Esquadrilha da Fumaça, com aeronaves T-27 Tucano (Fonte: Google Imagens)





CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nestes mais de cinquenta anos da atividade em Pirassununga, o Ninho das Águias, a despeito de qualquer adversidade perseverou. A Academia ampliou-se e melhorou consideravelmente a sua estrutura física, seus currículos e seu efetivo em prol do cumprimento da missão a ela conferida.

Tendo a excelência como horizonte a Academia da Força Aérea adentrou o novo século em plenas condições de continuar sendo o manancial que nutrirá o COMAER de oficiais altamente capacitados para os desafios futuros.



Futuro simulador de voo da AFA (Fonte: Palestra do Brig Ar David, Comandante da AFA, sobre a Academia no 265º Encontro INCAER)

Canção da Academia da Força Aérea (Bandeirantes do Ar)

Letra e Música: Cadete-do-Ar Luiz Felipe de Magalhães

T

A esquadrilha é um punhado de amigos.

A vibrar, a vibrar de emoção!

Não tememos da luta os perigos,

Nem dos céus a infinita amplidão!

Sobre mares, planícies, sobre montes,

Viveremos por sempre a voar.

Bandeirantes de novos horizontes

Para a bandeira da Pátria elevar.

Bandeirantes de novos horizontes

Para a suprema conquista do Ar!

ESTRIBILHO

Nós somos da Força Aérea Brasileira, O nosso emblema é a águia altaneira, Que há de ser grande, forte e varonil! Lutaremos! Morreremos! Pela Bandeira do Brasil!

BIS

II

Entre as nuvens, dos céus vendo a terra,
Vivem lá os Cadetes do Ar!
Comandando a grande arma de Guerra,
Baluarte da Pátria sem par!
Adestrados ao fogo da metralha
E ao governo do seu avião,
Estarão sempre prontos à batalha,
Para defesa do nosso torrão!
Estarão sempre prontos à batalha,
Por defender o auriverde pendão!

ESTRIBILHO

BIBLIOGRAFIA

- -Academia da Força Aérea AFA. Histórico dos códigos utilizados na instrução aérea e da "Bolacha" do Instrutor de Voo. s.n.t.;
- ALCOFORADO, David Almeida. A formação dos Cadetes do Ar. Palestra no 265°
 Encontro no INCAER, 27 de março de 2019;
- BOHRER, Clóvis de Athayde. Centro de Formação de Pilotos Militares 1970-1973.
 Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2013;
- BRASIL. "Regimento Interno da Academia da Força Aérea (RICA 21-103/2018)". IN: Boletim do Comando da Aeronáutica, no 204, de 23.11.2018;
- _____. "Regulamento da Academia da Força Aérea (ROCA 21-88)". IN: Boletim do Comando da Aeronáutica, no 063, de 17.04.2018.
- CALAZA, Cláudio Passos; LOPES FILHO, Hermelindo. Precursores da Academia da Força Aérea – o novo "Ninho das Águias". Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2018;
- Comissão de Estudos e Construção da Nova Escola de Aeronáutica. Livro Histórico da Comissão de Construção da Academia da Força Aérea. s.n.t.;
- DEMO, Mauriceia Aparecida de Oliveira. A formação de oficiais e as políticas educacionais da Academia da Força Aérea Brasileira. São Carlos - SP: UFSCar, 2006. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos;
- DUBAR, Claude A Socialização: construção das identidades sociais. Porto, Portugal: Porto Editora,1997;
- MEDINA, João Ignacio de. Disciplina, Amor e Coragem: é o lema do nosso sucesso! Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016;
- OLIVEIRA, Tania Regina de Godoy Torres de. Estudo da Guerra e a formação da liderança militar brasileira.
 São Carlos - SP: UFSCar, 2005. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos;
- PASSOS, Hermes de Souza; MENDONÇA, Tiago Starling de. Defendendo na Terra o Domínio do Ar a história da Infantaria da Aeronáutica. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2017;

SITES

- Blog Oficial da Força Aérea Brasileira: http://forcaereablog.aer.mil.br. Último acesso em 14.05.2019;
- Blog Memória de Pirassununga: www.memoriapirassununga.blogspot.com. Último acesso em 03.05.2019;
- Portal da Força Aérea Brasileira –FAB: www.fab.mil.br. Último acesso em: 09.05.2019;
- Site da Academia da Força Aérea: http://www2.fab.mil.br/afa. Último acesso em 13.05.2019;
- Site Poder Aéreo: www.aero.jor.br. Último acesso: 11.05.2019;
- Site T-37 uma releitura: http://t37c.com. Último acesso: 13.05.2019;
- Site de fotos da Força Aérea Brasileira (FAB): www.flickr.com/photos/portalfab/collections/. Último acesso: 09.05.2019;
- Site do Rudnei Cunha: www.rudnei.cunha.nom.br. Último acesso: 10.05.2019

FONTES

- Cadastros Históricos da Academia da Força Aérea (AFA). Acervo INCAER;
- Fichas Anuais de Fatos Históricos (FAFH) da Academia da Força Aérea (AFA). Acervo INCAER;
- MATTOS DE, Marco Aurélio. Acervo pessoal iconográfico sobre a AFA.
- PASSOS, Hermes de Souza. Acervo pessoal iconográfico sobre a AFA;
- SCHEER, José Roberto. Acervo pessoal iconográfico sobre a AFA.

A 2º Ten QOCon HIS Manuela Brêtas de Medina pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.





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

