Disciplina, Amor e Coragem

é o lema do nosso sucesso!

Nº 39

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Disciplina, Amor e Coragem

é o lema do nosso sucesso!

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2017

FICHA TÉCNICA

Disciplina, Amor e Coragem
é o lema do nosso sucesso!

Edição
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor
Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autor
2º Ten QOCon His João Ignácio de Medina

Projeto Gráfico
Seção de Tecnologia da Informação

Capa
3S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão
CONTACTUS SOLUÇÕES

Rio de Janeiro

2017

Apresentação

Ad astra et ultra – aos astros e além

A saga dos especialistas confunde-se com a própria história da Força Aérea Brasileira, seja porque nasceram praticamente ao mesmo tempo, seja pelas suas particularidades, seja pelas suas riquezas, seja pelas suas importâncias.

Seria impossível, neste trabalho que agora publicamos, tecer todos os detalhes sobre a imensa história desses profissionais que fazem voar a nossa Força, atuando em todos os campos do conhecimento e da prática, com inegável comprometimento e competência, e cujos memoráveis exemplos não caberiam em mais de uma centena de publicações como esta.

Suas formações, de sargentos e de oficiais, já tiveram várias moradas. Escolas que primaram e que continuam mantendo qualidade ímpar na execução do ensino, produzindo excelência de profissionais para executarem inúmeras e imprescindíveis tarefas, denotam a inegável importância desses homens e mulheres que formam "um conjunto de todo eficaz", como diz a letra de sua canção.

O tempo nos conta das muitas especialidades que marcam esta trajetória e que devem ser lembradas e registradas, para que elas nos mostrem a verdadeira evolução da nossa Instituição, sempre adequada ao seu tempo, no conhecimento, na tecnologia e no preparo.

Esses seres trazem um legado de experiências que alimentam as nossas tradições, perpetuando a memória das mais lindas estórias que formam o próprio caráter e a personalidade da nossa FAB, sejam elas alegres ou tristes, pitorescas ou esquisitas, com finais felizes ou não, mas traduzem a verdade da nossa vida.

Neste momento, ao entregar aos leitores esta homenagem que o INCAER presta aos especialistas, procuramos divulgar e valorizar, no seio da nossa gente, o caminho percorrido por esses abnegados profissionais que, em cada momento, sentem e dizem, orgulhosamente, "Disciplina, Amor e Coragem é o lema do nosso sucesso".

"Especialistas, avante ao ar", e sempre, com um único e imortal ideal:

Aos astros e além – Ad astra et ultra

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

Disciplina, Amor e Coragem
é o lema do nosso sucesso!

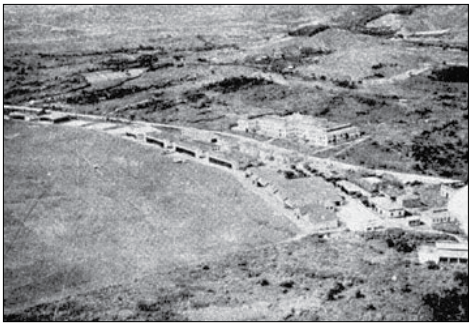
João Ignácio de Medina

Ad astra et ultra [1]
Ad stellas docere [2]

A história dos especialistas, oficiais e graduados da Força Aérea Brasileira – FAB, está intimamente conectada à própria história da aviação militar brasileira e do desenvolvimento aeronáutico nacional. Assim, faz-se necessário pesquisar e recuperar a memória dos primórdios de nossa aviação militar para termos um painel mais amplo das origens e da importância do seu desenvolvimento histórico. Nesse sentido, optou-se como linha condutora a abordagem das escolas de instrução e ensino relacionadas à conformação de nosso efetivo de especialistas no decorrer de mais de sete décadas de existência da FAB.

1. Raízes das formações de especialistas na Marinha do Brasil e no Exército Brasileiro

Pórtico da Aviação Naval nos anos 1930, na Ponta do Galeão [i]



Campos dos Afonsos nos anos 1930 (Aviação Militar do Exército) [ii]

[1] Lema da Escola de Especialistas de Aeronáutica, que significa: "Aos astros e além".

[2] Frase presente no distintivo do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica, que significa: "Educar para as estrelas".

A qualificação formal do efetivo especializado e de pilotos da FAB foi realizada na Escola de Aviação Naval, fundada em 23 de agosto de 1916, e na Escola de Aviação Militar (posterior Escola de Aeronáutica do Exército), fundada em 29 de janeiro de 1919. Cabe aqui diferenciar as duas escolas, não apenas por serem de duas forças distintas, mas também por utilizarem equipamentos e protocolos de convênios internacionais diferentes. A escola da Marinha valeu-se de aeronaves e instrutores estadunidenses contratados para a Missão Militar Norte-Americana, e a escola do Exército, de aeronaves e instrutores franceses contratados para a Missão Militar Francesa.

Apesar de as pesquisas historiográficas realizadas sobre estas instituições de ensino e instrução serem, em geral, focadas na formação de pilotos, tais escolas também foram responsáveis, direta ou indiretamente, pela qualificação do efetivo ligado a outras atividades de aviação.

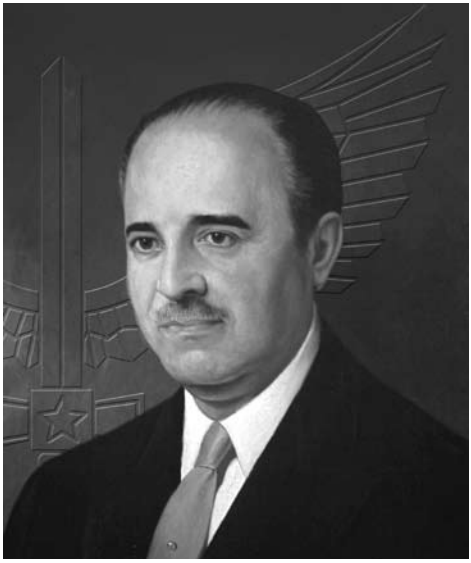
Mesmo que não tivessem, inicialmente, cursos para formar graduados, as escolas da Marinha e do Exército mantiveram oficinas de reparos sob o comando das respectivas Missões Militares Americana e Francesa. Nelas, artífices e mecânicos estrangeiros acabaram por ensinar, na prática, o ofício para operários brasileiros.

Posteriormente, ambas as forças passaram a oferecer cursos para artífices e mecânicos. Assim, artífices, mecânicos de avião, armamento e rádio, bem como fotógrafos foram formados em cursos e/ou na prática de suas atribuições pelas escolas de formação de pilotos da Marinha e do Exército, lançando as bases fundamentais para que oficiais e sargentos especialistas cumprissem suas funções, dentro dos parâmetros existentes antes do advento da FAB.

Portanto, a Força Aérea, em seu início, teve mais um desafio a ser enfrentado: a heterogeneidade de formação do efetivo envolvido, direta e indiretamente, com as atividades de voo.

2. O início na nova Força: Os anos 1940

A criação da Força Aérea Brasileira – FAB



Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica [iii]

O advento do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, unificou em uma só pasta ministerial a aviação

militar e a civil, que antes faziam parte de três outros Ministérios: da Marinha, da Guerra e de Viação e Obras Públicas. Portanto, no tocante ao braço armado da aviação, representado pela Aviação Naval (Marinha do Brasil) e pela Aviação Militar (Exército Brasileiro), houve uma fusão para a criação das Forças Aéreas Nacionais que, ainda no transcorrer do referido ano, teve, por intermédio do Decreto-Lei nº 3.302, de 22 de maio de 1941, sua denominação modificada para Força Aérea Brasileira – FAB, para ressaltar seu pertencimento ao Brasil.

A aviação nacional passou a ter um planejamento compilado nesta nova pasta ministerial, facilitando o desenvolvimento aeronáutico civil e militar no país, ao possibilitar uma maior agilidade na solução de desafios e problemas. Entre estes, estava a formação de pessoal qualificado nas atividades de apoio à aviação, a qual se fazia necessária, tanto para o meio militar quanto para o meio civil, a fim de se alcançar o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional.

A Escola de Especialistas de Aeronáutica: oficiais e graduados

Apenas dois meses depois da criação do Ministério da Aeronáutica, a organização do ensino foi reestruturada legalmente, para atender às demandas da nova Força Armada e à evolução crescente dos equipamentos e técnicas. A necessidade de qualificação constante do efetivo da FAB ficou evidente desde seu início, quer para pilotos quer para as demais atividades relacionadas à manutenção, administração e segurança.

Assim, toda a estrutura de ensino ligada à aviação na Marinha e no Exército foi aproveitada em novos alicerces, com a criação de organizações militares subordinadas à então Diretoria de Ensino (DE). Em 25 de março de 1941, pelo Decreto-Lei nº 3.141, criou-se a Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR)[3] , instalada na antiga sede da Escola de Aviação Naval, na Ponta do Galeão, localizada na cidade do Rio de Janeiro.

Os cursos para a formação de sargentos eram abertos a militares e civis, nas especialidades de mecânico de avião, de armamento, de rádio, como também fotógrafo. Aos oficiais especialistas, a EEAR oferecia o Curso de Oficiais Mecânicos (COM), aberto para sargentos ou suboficiais, tendo funcionado até 1943 no Parque de Aeronáutica dos Afonsos[iv] , localizado na então capital federal.

Neste princípio de atividades, os cursos ofertados na Ponta do Galeão utilizavam-se, no tocante a seu efetivo e material, da estrutura proveniente da extinta Aviação Naval, enquanto o COM permanecia temporariamente na estrutura ma-

[3] A sigla original da Escola de Especialistas de Aeronáutica era *EEAer*. Contudo, com o passar dos anos, começou a aparecer na documentação a sigla atual *EEAR*, sendo que, nos anos 1970, apenas a forma atual era utilizada. Assim, para melhor compreensão, optou-se por utilizar apenas a sigla atual da Escola.

terial e de pessoal da extinta Aeronáutica do Exército. É importante destacar ainda que, em relação à formação de oficiais especialistas na FAB, sua origem remonta ao curso de mesmo nome existente no Exército, criado em março de 1933, o que significou, também, todo um esforço de adaptação necessário, não apenas dos efetivos citados na recém-criada FAB, mas, igualmente, de métodos, equipamentos e material de instrução e ensino.

A admissão nos cursos, neste primeiro momento, ocorreu da mesma maneira que havia sido realizada pelas Aviações do Exército e Naval. O regulamento inicial foi idêntico ao da extinta Escola de Aeronáutica do Exército, sendo complementado pela Portaria nº 201, de 10 de outubro de 1941, que aprovou as instruções provisórias para o regime escolar da então EEAR, e pelo Aviso nº 128, de 1º de outubro de 1942, que versou sobre o encerramento, o início e a duração dos trabalhos da Escola nos anos de 1942 e 1943.

As instruções de funcionamento da EEAR foram instituídas em 10 de fevereiro de 1943, formalizando, finalmente, o regulamento interno já com um caráter da FAB e não mais como uma adaptação do que existiu nas outras Forças Armadas. A duração da instrução na EEAR, em seus cursos de oficiais e de sargentos, era de dois anos. Assim, a princípio, a formação de novos especialistas para a recém-criada Força Aérea não atenderia de imediato qualquer necessidade mais urgente do país.

A Escola Técnica de Aviação e os Centros de Instruções de Especialistas e Artífices da Reserva da Aeronáutica

Bandeira da Escola Técnica de Aviação – ETAv[v]

Para o governo brasileiro e, em especial, para o jovem Ministério da Aeronáutica, a ampliação da demanda por pessoal qualificado para o trabalho na aviação ficou mais patente durante o ano de 1942. Com a declaração de guerra às nações do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), ampliou-se ainda mais a necessidade de aumento do efetivo e da qualificação do mesmo. Desta forma, militares da FAB foram enviados aos Estados Unidos para fazerem cursos de especialização em áreas de apoio às atividades de voo, tais como: mecânico de avião, de armamento, de rádio e fotógrafo. Apesar de tecnicamente acertada, a medida mostrou-se muito onerosa, tornando imperativa a procura por outras soluções.

Havia, então, no país uma necessidade dupla de formação de mão de obra altamente qualificada na área de aviação, tanto para fins militares quanto para civis.

Sede da Escola Técnica de Aviação – ETAv, na cidade de São Paulo [vi]

Por estas exigências, foi firmado[vii] , em 10 de novembro de 1943, um acordo com uma instituição estadunidense, de propriedade do empresário John Paul Ridle[4], para a instalação da Escola Técnica de Aviação (ETAv), na cidade de São Paulo. Tal Escola deveria funcionar nos moldes da instituição existente no estado da Flórida/EUA, com instrutores e equipamentos modernos para formar profissionais civis e militares altamente especializados e aptos a atuar nas funções de aviação.

O acordo previu também uma série de encargos para a FAB, como a contratação de instrutores militares e facilidades para o translado de equipamentos e pessoal, tendo uma duração inicial programada até 1946, com a absorção de toda a estrutura da ETAv pela Força Aérea. Enquanto a EEAR formava oficiais e graduados especialistas, a ETAv havia sido pensada para formar militares e civis.

O governo do Estado de São Paulo cedeu, para ser utilizada como instalações, a "Hospedaria dos Imigrantes", localizada no bairro do Brás (São Paulo/SP), sede do Departamento de Imigração e Colonização da Secretaria de Agricultura. Também foram articulados pelo Ministério, estímulos governamentais para a formação de mão de obra qualificada, a partir de escolas técnicas civis.

Para consolidar iniciativas como a criação da ETAv, o governo brasileiro, durante o esforço de guerra, visando o atendimento das necessidades militares,

[4] Capitalista do setor de ensino aeronáutico que prestava serviços de instrução de pessoal para a aviação militar e civil estadunidense.

instituiu os Centros de Instrução de Especialistas e Artífices da Reserva da Aeronáutica (CIEARAer), aproveitando cidadãos, de forma temporária, para atender à demanda militar. O Decreto nº 9.805, de 29 de junho de 1942, que "Aprova o Regulamento para a Formação da Reserva Aeronáutica", trata, em seu artigo 14, dos CIEARAer, esclarecendo o que estes seriam, se recebessem meios e instrução militar:

a) escolas de aprendizes artífices, funcionando junto às Fábricas e Parque da Aeronáutica;

b) escolas profissionais oficiais, cujas instruções se enquadrem aos programas do Ministério da Aeronáutica;

c) fábricas e oficinas da indústria da aviação comercial e civil que mantiverem escolas de aprendizes; e

d) cursos de ensino industrial, em conformidade com o Decreto-Lei nº 4.073, de 30 de janeiro de 1942, no que diz respeito à aviação ou às especialidades afins.

A comprovação de que tais Centros foram postos em prática foi a criação de um deles, junto ao Parque de Aeronáutica de São Paulo, por intermédio da Portaria nº 78, de 31 de maio de 1943, que, além de instaurar um CIEARAer, determinou que seu curso de mecânico de avião fosse iniciado em 1º de julho do mesmo ano, com cem alunos. A própria ETAv foi igualmente considerada, pelo Decreto acima citado, um CIEARAer. Assim, foram aproveitadas as já mencionadas instituições de ensino técnico pré-existentes no território nacional e as que foram abertas neste período.

A aviação brasileira, neste momento ímpar da história do século XX, lançou as bases para a consolidação das condições técnicas de um maior desenvolvimento aeronáutico, pois, após findada a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, os reservistas puderam ser aproveitados não apenas no setor civil, mas também no militar.

Tal aproveitamento deu-se devido a uma autorização que os incorporava nos quadros permanentes, desde que eles tivessem obtido sua formação em cursos ministrados pela FAB, aproveitando, de maneira integrada e eficiente, os recursos materiais e humanos aplicados pelo Ministério da Aeronáutica naquele conturbado contexto de guerra.

Isto ficou materializado por intermédio de Portarias Ministeriais, como a de nº 301, de 12 de agosto de 1946, que trata do aproveitamento de reservistas de 2ª classe. Esta portaria, em especial, refere-se ao pessoal formado em cursos nos Estados Unidos, que seria aproveitado nas especialidades de meteorologia, controle de voo e comunicações, após um estágio de instrução militar de três meses no Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPORAer).

A ETAv, por seu acordo inicial de criação e gestão de três anos, introduziu velocidade e uma ampla variedade de formações, sendo prevista em contrato a formatura de, pelo menos, 500 técnicos a cada ano. Apenas a formação militar dos alunos que seriam aproveitados pela FAB, no esforço de guerra, precisaria de ajustes específicos posteriores.

Apesar de, originalmente, ter sido pensada para formar civis e reservistas como

um CIEARAer, na prática, a ETAv funcionou, desde seu começo, como mais uma escola de formação de militares da ativa. Isso pode ser comprovado pela publicação, em Boletim do Ministério da Aeronáutica (BMA) de dezembro de 1943, de uma tabela de distribuição gratuita de fardamento para os alunos da Instituição, além de uma série de outros avisos publicados em BMA, que abordaram temas como modelo de diploma, numeração correspondente a estabelecimento da Aeronáutica, dentre outros.

A Escola foi estruturada de modo que a parte civil ficasse sob a responsabilidade dos estadunidenses e a parte militar, sob a responsabilidade da Força Aérea. Em relação à estrutura física, como mencionado anteriormente, a antiga Hospedaria dos Imigrantes logo se tornou pequena para a demanda. Por isso, sua estrutura de instrução e ensino foi sendo instalada ao redor do prédio cedido pelo governo do Estado de São Paulo, no bairro do Brás, durante os anos 1940.

Panorama da primeira década dos Oficiais e Sargentos Especialistas e de sua formação

Apesar da multiplicidade de formações na década de 1940, houve algumas características que se mantiveram e que deram unidade à instrução dos especialistas. O exemplo mais óbvio foi a aquisição de equipamentos junto aos Estados Unidos, que direcionava a formação dos especialistas para um conjunto finito de maquinário e de tecnologia. Destacam-se, também, a Missão Americana junto à Marinha do Brasil e os cursos de formação, em solo estadunidense, para oficiais e graduados.

Especialistas em ação em pleno teatro de operações da Segunda Grande Guerra, na Itália[viii]

Trabalho de especialistas na Itália, durante a Segunda Grande Guerra[ix]

A EEAR também tem parte de suas origens na Missão Militar Americana, mesclada, porém, com a Missão Militar Francesa, pondo a instrução num meio termo em relação ao novo equipamento contratado, e engendrando a necessidade de adaptação da estrutura da Escola e de seus cursos para graduados e oficiais.

Tem-se, então, um painel inicial das capacidades de instrução e qualificação

do efetivo ligado às atividades análogas ao voo que seriam desenvolvidas pelos especialistas. Assim, a Força Aérea criou, durante os anos 1940, o Quadro de Oficiais Mecânicos e o Quadro de Oficiais Mecânicos da Reserva.

O Quadro de Oficiais Mecânicos, de acordo com o Decreto-Lei nº 5.539, de 2 de junho de 1943, era inicialmente composto de Oficiais Mecânicos de Avião (OMAV), Oficiais Mecânicos de Rádio (OMRT), Oficiais Mecânicos de Armamentos (OMAR) e Oficiais Fotógrafos (OFT). O Quadro de Oficiais Mecânicos da Reserva, criado pelo Decreto-Lei nº 6.139, de 23 de setembro de 1940, e reformulado pela Portaria nº 302, de 12 de agosto de 1946, reclassificou o pessoal em Oficial: Mecânico de Avião, Mecânico de Armamento, Mecânico de Rádio, Mecânico de Instrumentos de Bordo, Fotógrafo, de Comunicações, Meteorologista, Controlador de Voo, Navegador, Bombardeador e Navegador-Bombardeador. É mister destacar o Corpo de Pessoal Subalterno da Aeronáutica (CPSAer), que também tinha toda a gama de especialidades citadas acima.

Ainda nesta década, mas já no pós-guerra, a estrutura consolidada de instrução e formação do efetivo de especialistas (graduados e oficiais) foi aquela das Escolas anteriormente citadas: a EEAR, herdeira do ensino pré-existente na Marinha e no Exército, com a renovação necessária em decorrência do reequipamento aeronáutico feito pelo país, e a ETAv, cujas características eram a metodologia de ensino acelerado, equipamentos modernos, instrutores norte-americanos (na parte técnica) e instrutores militares brasileiros (no quesito militar).

Curso de Oficiais Especialistas (COM): transferência da EEAR para o Paraná

Com o fim da Segunda Guerra Mundial e a alternância de governos, a FAB continuou seu processo de estruturação, com orçamento mais restrito, e a EEAR continuou, até o ano de 1949, formando oficiais e graduados nos moldes que a Força necessitava, mas com cursos e turmas menores do que as formadas na ETAv, em São Paulo.

O Curso de Oficial Mecânico (COM) foi transferido[x] do Rio de Janeiro para a Base Aérea de Bacacheri, em Curitiba/PR. Este decênio ficou marcado por constantes mudanças e transformações para os graduados especialistas candidatos ao oficialato.

No início, sua instrução ainda estava sob o molde pré-existente do Exército, no Campo dos Afonsos, mas, no decorrer da década, isso se modificou geográfica e estruturalmente devido à ida do Curso para a Ponta do Galeão, ao constante ajuste da organização das especialidades na EEAR e, no limiar do referido período, à transferência do COM para Curitiba, significando a independência do curso em relação à EEAR.

Foto das instalações de Curitiba, quando ainda pertencia ao Exército Brasileiro [xi]

A formação dos sargentos na ETAv no pós-guerra e suas perspectivas

Cartaz de propaganda da ETAv

Instrução de motor oferecida pela ETAv [xii]

Instrução de Sistema Elétrico oferecido pela ETAv [xiii]

No pós-guerra, a ETAv continuou com o seu perfil de cursos de metodologia acelerada e com a mescla de instrutores norte-americanos com instrutores militares brasileiros. Todavia, quando da época das renovações do contrato de gestão da Escola, previsto para ser realizado a cada três anos, a FAB optou por modificar seus termos, dando maior participação da Força na direção da Escola e diminuindo o custo para a manutenção.

Desta forma, em 1946, substituiu-se o responsável norte-americano Sr. J.P. Ridle pelo Sr. Harry Nelson Gill. Isto significou não apenas a redução dos valores a serem pagos pelos serviços prestados, mas, também, a limitação da atuação do novo responsável que passaria a se encarregar somente da instrução técnica da Escola.

O novo contrato tinha duração prevista até 31 de dezembro de 1949. O comando da Escola passou, então, para a FAB, como dispunha o Aviso nº 119, de 12 de dezembro de 1946. Suas atribuições foram formalmente modificadas pela Portaria nº 240/G-2, de 24 de setembro de 1947, que definiu a ETAv como formadora exclusiva de artífices, almoxarifes e radiotelegrafistas, para preencher os quadros da ativa do CPSAer. Neste momento, deixou de formar mão de obra qualificada para a reserva e/ou para o meio civil, e tornou-se, formalmente, uma escola de formação de militares da ativa.

Os cursos continuaram a ser ofertados de acordo com a necessidade da aviação nacional e, em especial, da aviação militar. Assim, um número considerável de especialistas foi instruído e formado para atuar como mão de obra qualificada que, em sua maior parte, encontrou abrigo nos quadros criados e reestruturados, de acordo com as necessidades operacionais do meio militar. Isso pode ser constatado pelas dezoito subespecialidades[xiv] existentes: Radio-telegrafistas terrestres (RT-TE), Manutenção e reparação de rádio (AT-RA-MR), Controlador de voo (AT-CV), Almoxarifes de Aeronáutica (RA-AL), Manutenção de motor e avião (AT-MAV), Manutenção e reparação de motor (AT-MO), Manutenção e reparação de avião (AT-AV), Chapas de metal (AT-CM), Manutenção e reparação de viaturas (AT-VI), Manutenção e reparação de instrumentos de avião (AT-IT), Manutenção e reparação de hélice (AT-HE), Manutenção de sistemas elétricos (AT-SE), Observador Meteorologista (AT-MT), Solda (AT-SL), Manutenção e reparação de sistema hidráulico (AT-SH), Carpintaria (AT-CP), Operação e reparação de Link Trainer (AT-LT) e Manutenção e reparação de paraquedas (AT-PA).

Maiores modificações, todavia, eram tidas como necessárias na consolidação do Ministério da Aeronáutica. Pelo que se pode observar na documentação consultada, a Força Aérea planejou transferir as operações da ETAv para a Base Aérea de Parnamirim, em Natal/RN, que havia ficado subutilizada com o fim dos embates da Segunda Grande Guerra. Neste sentido, a Diretoria de Engenharia teve dotação orçamentária nos anos de 1947, 1948 e 1949 para fazer as obras que julgasse necessárias, com o objetivo da instalação plena de toda a estrutura da ETAv no Rio Grande do Norte.

Outra justificativa possível aparece em fontes bibliográficas, como no livro "Trajetória Especialista: um ensaio sobre a Escola de Especialistas de Aeronáutica", de Berilo de Lucena Cavalcanti. Indo além da questão orçamentária, seu estudo mostra que, devido à falta de estrutura (tamanho das instalações), a Escola poderia ser transferida pelo Ministro – Tenente-Brigadeiro do Ar Armando Trompowski Figueira de Almeida – para outra localidade. Ainda segundo o autor, houve, por parte do Prefeito de Campinas, um oferecimento de transferência quando da construção do Aeroporto de Viracopos, em 1946. Houve também outra proposta de mudança, desta vez para o Hipódromo da Mooca, na cidade de São Paulo.

Independentemente das razões técnicas, econômicas ou políticas, havia a certeza de que a ETAv e a instrução oferecida para o CPSAer seriam modificadas naquele fim de década. Havia duas possibilidades fortes: a transferência de sede ou a incorporação pela EEAR, que até então estava sediada na capital federal, no Rio de Janeiro. A princípio, a transferência havia sido decidida, já que havia autorização para a realização de obras de adaptação em Parnamirim.

Em tese, nada indicava que este cenário seria modificado. O planejamento a ser implementado seria a existência de duas escolas da Força Aérea formando os sargentos especialistas: uma no Rio de Janeiro (a EEAR) e outra em Parnamirim (a ETAv).

Mesmo assim, a situação se modificou graças à necessidade de transferência da EEAR da Ponta do Galeão, devido às obras de ampliação do Aeroporto do Galeão, em 1949, que a desalojou de suas instalações. Adicionalmente a isto, registra-se a vontade política de alguns governantes paulistas – mais especificamente, o Governador de São Paulo Ademar de Barros e o Prefeito de Guaratinguetá André Broca Filho – que, ao saberem da iminente transferência da ETAv para o Rio Grande do Norte, articularam uma solução diferente da que estava em curso: ofertar à FAB, na figura do Diretor de Ensino, e ao próprio Ministro Trompowsky, as instalações da Escola Paulo Lima Correia (antiga Escola Prática de Agricultura de Guaratinguetá), como sede de estabelecimento de ensino militar de sargentos.

A proposta foi aceita pelo Ministro. O acordo foi assinado em 6 de outubro de 1949 e formalizado pela Lei Estadual nº 696, de 5 de maio de 1950, que doava toda a área da escola agrícola, em troca da quitação das obras realizadas nas instalações cedidas ao Ministério para a ETAv, na capital paulista. A transferência da EEAR para as instalações em Guaratinguetá ocorreu, formalmente, por intermédio do Decreto nº 27.879, de 13 março de 1950, que, também transferiu a ETAv para Parnamirim/RN.

3. Os anos 1950

Na passagem dos anos 1940 e 1950, não estava claro o que exatamente ocorreria com a formação dos especialistas, com a ETAv, com o Curso de Oficiais Mecânicos e mesmo com a EEAR. Algumas ações estavam em curso no sentido

de melhor aproveitamento dos recursos materiais e de pessoal. Entretanto, havia a intenção da manutenção destas unidades de instrução, pois as mesmas apareciam, como parte da Diretoria de Ensino da Aeronáutica, no Aviso nº 7, de 18 de janeiro de 1950, publicado no BMA de 31 de janeiro,

Oficiais Especialistas e sua formação: COM, COE e EOEIG[5]

Em relação à formação de oficiais especialistas, o Curso de Oficiais Mecânicos (COM), após a transferência para o Paraná, em 1949, teve sua denominação modificada para Curso de Oficiais Especialistas (COE)[xv], com um novo Regulamento aprovado por intermédio do Decreto nº 31.488, de 19 de setembro de 1952. Deste modo, o COE tinha por objetivo formar oficiais de carreira e da reserva para atuar na FAB. Na época, o curso ofertado para os reservistas teve sua duração encurtada[xvi].

Durante toda a década de 1950, as modificações não pararam de ocorrer. Com a incorporação do Curso de Formação de Oficiais de Infantaria de Guarda (CFOIG), o COE teve novamente sua estrutura e nomenclatura alteradas, passando a se chamar Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG)[xvii].

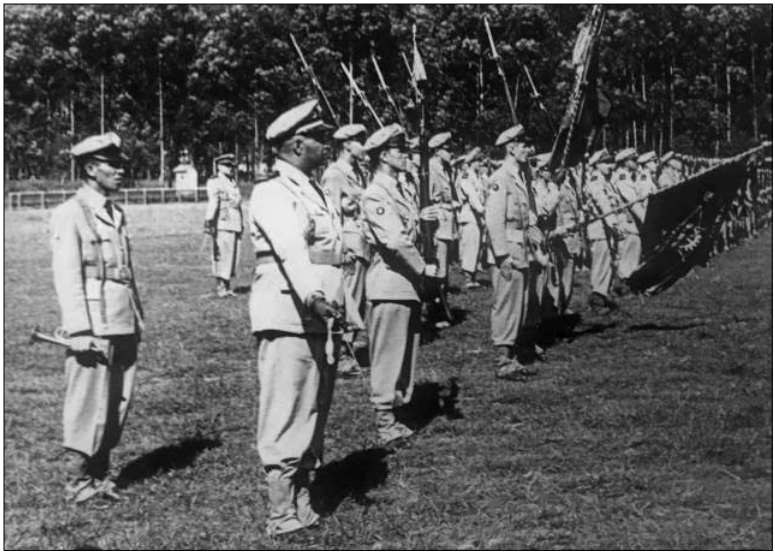
Apesar de o CFOIG ter sido previsto no Regimento da Escola de Aeronáutica, aprovado em 1952, a justificativa para a mudança no projeto de ambas as instituições de ensino apareceu na solicitação de adiamento do CFOIG e sua transferência para Curitiba, feita por sargentos e suboficiais ao Ministro - Brigadeiro do Ar Nero Moura.

Desta maneira, a Escola de Aeronáutica passou a atender apenas a cadetes aviadores e intendentes, enquanto a EOEIG passou a centralizar a formação dos oficiais dos Quadros de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda. Em outras palavras, a recém-criada EOEIG ampliou sua importância dentro da estrutura de ensino e instrução da FAB logo em seu primeiro ano de funcionamento.

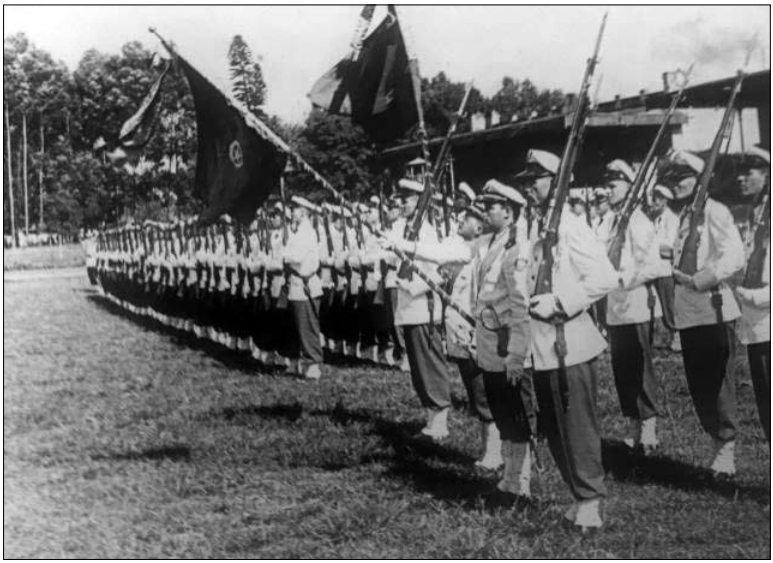
A formação ofertada no curso de especialistas, de acordo com o Aviso nº 45/GM2, de 5 de outubro de 1955, era de Oficial Especialista em: Avião, Comunicações, Controle de Trafego Aéreo, Meteorologia e Fotografia. Assim como ocorria na EEAR, os cursos oferecidos na EOEIG (COE e CFOIG) tinham dois anos de duração.

Contudo, a quantidade de cursos, ou melhor, especialidades e subespecialidades a serem oferecidas no COE da EOEIG, passou a ser flutuante, para atender às demandas da FAB, com a publicação do Decreto nº 33.053, de 15 de junho de 1953, que estabeleceu uma maior agilidade ao processo de criação e extinção de cursos para satisfazer às necessidades dos quadros de especialidades da Força.

[5] Até meados de 1979, a sigla utilizada por esta instituição de ensino variou na documentação entre EOEG e EOEIG. Para uma melhor compreensão do texto, optou-se por utilizar a sigla EOEIG.



Formatura com o corpo discente das duas Escolas (EEAR e ETAv), em São Paulo/SP [xviii]



Formatura com o corpo discente das duas Escolas (EEAR e ETAv), em São Paulo/SP [xix]

Ao mesmo tempo das ocorrências em Curitiba, a EEAR funcionou na Ponta do Galeão até março de 1950. Após este período, já no mês de abril, duas ações foram tomadas:

1) a criação de um destacamento da EEAR nas novas instalações em Guaratinguetá, para adaptação da infraestrutura às necessidades da Escola; e

2) a transferência temporária da EEAR para as instalações da ETAv, na capital paulista.

Entre os anos de 1950 e 1953, conforme o andamento das obras em Guaratinguetá, cursos e efetivo foram sendo transferidos para as novas instalações. A primeira turma de sargentos especialistas formada em Guaratinguetá foi já no ano de 1951 (em 14 de dezembro), de acordo com o autor Berílio de Almeida Cavalcante. A Diretoria de Ensino, a princípio, tinha definido também a partilha da estrutura material, de efetivo e de corpo discente da ETAv, entre Parnamirim e a EEAR.

Destarte, a FAB havia decidido dispor da ETAv da maneira prevista desde o primeiro contrato com o norte-americano Sr. J.P. Ridle. A ETAv ainda estava, de certa maneira, existindo na prática e no papel, já que ainda havia instrutores norte-americanos sob contrato durante o ano de 1950 e sob o comando de um terceiro estadunidense, o Sr. Harvey Davies, segundo a pesquisadora Maria Sannini[xx].

Deste modo, a EEAR e a ETAv continuaram coexistindo em São Paulo, apesar da previsão de transferência de parte da ETAv para Parnamirim, que acabou por não ocorrer, a despeito das obras realizadas na base potiguar, para que a escola lá passasse a funcionar. A questão da ETAv e de seu espólio somente ficou plenamente resolvida quando foi publicada a Portaria nº 233, de 4 de outubro de 1950, cancelando a transferência para o Nordeste, e quando do Decreto nº 34.095, de 7 de outubro de 1953, que a extinguiu. Também neste ano de 1953, foi terminada a mudança da EEAR para as instalações em Guaratinguetá. Assim, a Força Aérea deixou de ter duas escolas de formação de sargentos especialistas e passou a ter uma única, sob o nome da primeira Escola de Especialistas de Aeronáutica - EEAR.

A EEAR sediada em Guaratinguetá não era nem a Escola da Ponta do Galeão e nem a ETAv. Na prática, era um novo estabelecimento de ensino com forte influência de metodologia de instrução e maquinário estadunidense.

Nessa etapa de consolidação da EEAR, o número de cursos ofertados foi ampliado, mesclando operacionalidade e serviços, e atendendo às demandas crescentes da Força e de sua tecnologia operacional. Na nova fase de sua história, até por volta de 1959, houve oferta de cursos em 27 especialidades. Os cursos ofertados passaram a ter duração mais flexível, podendo se estender de dois meses a dois anos, de acordo com a Revista Comemorativa da EEAR dos 70 anos, lançada em 2011.

Os anos 1950 trouxeram renovados desafios para o Ministério da Aeronáutica e para a Força Aérea Brasileira. Uma vez mais, novos equipamentos foram adquiridos, e o cenário internacional foi reestruturado ao redor das duas superpo-

tências da época, os Estados Unidos e a União Soviética. Era o início da chamada Guerra Fria, que perdurou até o início dos anos 1990.

O Brasil, novamente, estava ao lado do bloco dos EUA e, dentro de sua influência, se reequipou com armamentos estadunidenses. Isto ficou claro com a assinatura do Acordo Militar Brasil - Estados Unidos, em 15 de março de 1952, durante a presidência de Getúlio Vargas e o funcionamento da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos para o Desenvolvimento, entre 19 de julho de 1951 e 21 de dezembro de 1953[xxi].

4. Os anos 1960 e 1970

EOEIG no período

Declaração de Aspirante-a-Oficial de 1970 [xxii]

Prédio do Comando da EOEIG [xxiii]

A Força Aérea realizou, de maneira contínua, estudos para melhor aplicar seus recursos materiais e humanos, e isso se refletiu na Diretoria de Ensino da Aeronáutica e nas publicações de decretos, portarias e avisos presentes nos Boletins do Ministério da Aeronáutica (BMA) do período, bem como nos ajustes do efetivo no tocante às especialidades, de maneira a continuarem a ser formadas somente aquelas necessárias ao cotidiano da Força.

Por meio da Portaria nº 89, de 27 de janeiro de 1961, a EOEIG passou a ter como curso associado o Curso de Administração, que fora criado em 1958[xxiv] e teve suas primeiras aulas ministradas no Destacamento da Base Aérea de Santos[xxv]. A importância da formação dos oficiais especialistas fica clara quando se percebe que a EOEIG recebeu, neste período, visitas do corpo diplomático de países como Japão, Polônia e Alemanha, além de oficiais militares de nações vizinhas, interessados nos cursos ministrados. Isso pode ser comprovado quando da leitura do Boletim Interno da Escola e da análise das fotos existentes no Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC).

Entre os anos de 1970 e 1980, mais uma modificação ocorre na estruturação da EOEIG, que acaba por apontar para o esvaziamento da Escola e para as transformações implantadas no período seguinte. O curso para oficiais de Infantaria saiu da sua estrutura formal em 1979, e a EOEIG passou a ser denominada Escola de Oficiais Especialistas da Aeronáutica - EOEAR (Portaria nº 836/GM3, de 17 de julho de 1979).

Contudo, isso não significou o fim imediato do curso, o que só ocorreu, na prática, em 1982, quando a Academia da Força Aérea (AFA) passou a ministrar o curso para seus cadetes, porém, não mais permitindo a ascensão funcional do suboficial/sargento. Tal modificação não significou perda de importância dos oficiais especialistas. Sua formação, nas décadas seguintes, foi alvo de outras organizações militares, como veremos a seguir.

EEAR no período

Os sargentos especialistas formados em Guaratinguetá nas décadas de 1960 e 1970 também foram alvos de valorização crescente. A estrutura física da Escola foi ampliada para melhor ofertar seus cursos. No tocante à formação, houve uma reforma curricular durante os anos 1970, para a manutenção da qualidade das instruções.

Pode-se também perceber tal importância da EEAR, no período, pela anexação de cursos ministrados por outras organizações militares e mesmo para outra Força Armada, como foi o caso do Curso de Sargentos Escreventes (Diretoria de Material), do Curso de Sargentos Enfermeiros (Diretoria de Saúde) e do Curso de Sargentos de Infantaria de Guarda (Exército Brasileiro e no Destacamento da Base Aérea de Santos).

5. Os anos 1980 e 1990

Novos arranjos organizacionais para a formação do oficial especialista: EOEAR, CIEAR e CIAAR

A década de 1980 inaugurou uma nova etapa para os oficiais especialistas, materializada em mudanças na carreira e na formação. A carreira foi reestruturada por intermédio do Decreto nº 85.429, de 27 de novembro de 1980, que dispôs sobre o Quadro de Oficiais Especialistas da Aeronáutica (QOEA) e definiu as especialidades abarcadas, a saber: Aviões, Comunicações, Armamento, Fotografia, Guarda e Segurança, Meteorologia, Controle de Trafego Aéreo, Suprimento Técnico, Administração, Serviços Hospitalares, Serviços de Engenharia, Música, Aeronaves e Serviços de Manutenção.

No tocante à formação dos oficiais, duas ações foram postas em curso nos primeiros anos de 1980. Uma foi em relação à EOEAR, na qual se definiu que suas atividades iriam ser descontinuadas, de acordo com uma série de portarias publicadas entre 1980 e 1981. Assim, os últimos oficiais especialistas a serem formados em Curitiba concluíram sua instrução em 1983, ano no qual a EOEAR foi desativada, por meio da Portaria nº 349/GM3, de 28 de março de 1983.

A outra ação foi o aproveitamento do Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR), criado em 1977 [xxvi], para ministrar, no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, a formação de oficiais especialistas, após o encerramento de atividades da EOEAR.

Na época, havia o plano de implantação da UNIFA, no qual o CIEAR seria transformado em Escola de Instrução Especializada da Aeronáutica (EIEAR), descrito na Portaria nº 513/GM4, de 5 de maio de 1982, o que não veio a ocorrer.

Instalações do CIEAR [xxvii]

O CIEAR ganhou mais importância a partir do final dos anos 1970, quando passou a oferecer o Estágio de Adaptação de Oficiais (EAOF), para músicos, e os Cursos de Adaptação de Dentistas da Aeronáutica (CADAR), de Farmacêuticos da Aeronáutica (CAFAR), de Médicos da Aeronáutica (CAMAR), o Estágio de Adaptação de Oficiais Engenheiros da Aeronáutica (EAOEAR) e o Curso de Medicina Aeroespacial (CEMAE).

Em 1983, foram publicadas instruções do EAOF para o ingresso no QOEA, nas quais o CIEAR assumiu funções que eram de responsabilidade da EOEAR.

Todavia, tal arranjo perdura apenas até a publicação da Portaria nº 435/GM3, de 23 de maio de 1986, que passou a incumbência de realização do EAOF para o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), localizado em Belo Horizonte, com a oferta das seguintes especialidades: Aeronaves, Serviços Hospitalares, Meteorologia, Guarda e Segurança, Música, Comunicações, Armamento, Serviços Administrativos, Controle de Tráfego Aéreo, Fotografia, Serviços de Engenharia e Serviço de Manutenção.

A migração de cursos entre as Organizações ocorreu gradativamente, até o CIAAR comportar esta nova gama de atribuições, pois este Centro foi criado originalmente em 26 de setembro de 1983, como local de formação de capelães e de oficiais e sargentos do recém-criado Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica (CFRA). Detalhe interessante a ser destacado é que a instrução de campo e de paraquedismo para os quadros femininos de oficiais e de sargentos do CIAAR foi ministrada, neste início, na EEAR.

A Diretoria de Ensino da Aeronáutica continuou buscando a excelência do ensino e a eficiência na utilização de recursos. Assim, ajustes foram sendo feitos de maneira contínua, como se pode perceber pela criação da lotação de magistério para as Organizações Militares de Ensino [xxviii].

Os anos 1990 começaram com o fim da Guerra Fria no cenário mundial. Consequentemente, outra composição geopolítica foi inaugurada, com um forte caráter neoliberal. A América Latina e, em especial, o Brasil passaram a adotar políticas econômicas de ideário neoliberal que configuravam menos investimentos em toda a estrutura estatal, civil e militar, visando alcançar a diminuição do tamanho do Estado e uma administração pública mais próxima da gestão empresarial.

Desta forma, os recursos financeiros disponibilizados para a manutenção das atividades do Ministério da Aeronáutica foram reduzidos. Houve a necessidade de readequação, não apenas devido a mudanças tecnológicas, de paradigmas ou inflacionárias, mas face às disponibilidades orçamentárias.

Para exemplificar tais modificações, no CIAAR, o EAOF teve a sua turma de 1990 adiada para o ano de 1991.

Além dos ajustes de tempo de instrução e quantidade de especialidades, os oficiais especialistas formados pela FAB, neste período, passaram por mais uma peculiaridade. Ocorreu que, de 1994 a 1997, toda a formação a cargo do CIAAR foi ministrada nas instalações da Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar (EPCAR), em Barbacena/MG, devido às obras nas instalações do CIAAR, em Belo Horizonte, e da disponibilidade daquela Escola, que só ministrava instrução para o 3º ano do Curso Preparatório de Cadetes da Aeronáutica (CPCAR).

No ano de 1997, também se criou, no rol de cursos oferecidos no CIAAR, um referente à formação de Oficiais Especialistas para a FAB – o Curso de Formação de Oficiais Especialistas (CFOE) – com as seguintes especialidades: Armamento, Aviões, Comunicações, Controle de Tráfego Aéreo, Fotografia, Meteorologia e Suprimento Técnico.

A EEAR NA ÉPOCA

A EEAR tinha tamanho reconhecimento por sua qualidade de instrução e formação de especialistas e também foi responsável, no fim dos anos 1980, por formar sargentos para o Exército Brasileiro, ministrando o Curso Básico de Mecânico de Armamento de Helicóptero.

Em 1993, houve alteração profunda no Corpo do Pessoal Graduado da Aeronáutica (CPGAer) e, por conseguinte, uma guinada na formação dos sargentos especialistas, com o advento do Programa de Modernização da Administração de Pessoal (PMAP).

Com isso, o Quadro de Suboficiais e Sargentos (QSS) foi dividido em dois Grupamentos: Básico e de Serviços. O primeiro continha os seguintes Subgrupamentos: Manutenção, Inteligência, Comunicações, Suprimento Técnico e Proteção ao Voo. O segundo: Saúde, Administração, Engenharia, Infraestrutura e Metalurgia, Guarda e Segurança, Informações Aeronáuticas, Música e Subsistência.

Cada Subgrupamento comportava as suas respectivas especialidades, que também foram alvo de profundas alterações em suas originais nomenclaturas, bem

como na criação de outras, motivadas pela aglutinação de algumas até então existentes em uma única, conforme ocorreu nas especialidades que se transformaram em Mecânica de Aeronaves, bem como naquelas que passaram a ser Administração, por exemplo.

Este mesmo Programa reduziu a formação do Curso de Formação de Sargentos (CFS), de dois anos para um ano e meio. A mencionada diminuição do CFS, entretanto, não viria a ser permanente e não significou, naquele momento, perda de qualidade da instrução.

Como visto, a EEAR passou, nos anos 1990, por processo de constante aperfeiçoamento para melhor atender aos desafios e às novas demandas da FAB. Pode-se citar, por exemplo, o Estágio Especial para a Formação de Sargentos Enfermeiros. Este curso foi modificado, em 1998, para Estágio de Adaptação à Graduação de Sargento da Aeronáutica (EAGS), passando a ter turmas com ambos os sexos e uma maior quantidade de especialidades ministradas (Eletrônica, Eletricidade, Administração, Laboratório, Radiologia, Topografia, Pavimentação e Auxiliar Odontológico).

Todavia, pelo fato de a EEAR não possuir, nesta época, estrutura física para comportar ambos os sexos, inicialmente as alunas foram formadas pelo CIAAR, em Belo Horizonte [xxix]. Assim, a FAB e seus especialistas adentraram o século XXI com grande experiência acumulada e sempre almejando a excelência.

6. Século XXI e os especialistas

Com a passagem para o novo século, novas demandas surgiram e ainda surgirão, fazendo com que a FAB sempre se mantenha alerta para os novos desafios. No caso dos especialistas, a EEAR e o CIAAR continuaram a prestar ensino de qualidade para sargentos e oficiais, respectivamente, de nossa Força.

No seu caminho de empreendimentos pioneiros, a primeira turma do CFS com integrantes de ambos os sexos – a Império Azul – ingressou na EEAR em 2002 e concluiu o Curso em 2003.

Nessa contínua sinergia, o desenfreado desenvolvimento tecnológico impunha medidas que obrigavam os novos especialistas estarem atualizados com a demanda que se apresentava. Novos aviões e equipamentos clamavam por militares preparados para lidarem com eles, com conhecimento e proficiência. Atendendo a essa necessidade, em 2004, a Escola realizou estudos que apontaram para a volta da realização do CFS em dois anos, a partir de 2005, para atender às exigências da Força Aérea.

A medida, obviamente, ocasionou o aumento de carga horária no Curso, o que motivou a Escola, no 2º semestre de 2004, a iniciar gestões junto ao Ministério da Educação (MEC) para a obtenção do reconhecimento de seus cursos técnicos, em nível nacional, anseio de muitos anos.

Várias tratativas pessoais e documentais foram realizadas, de modo que os currículos fossem adaptados às exigências daquele Órgão, sem que houvesse qualquer perda na qualidade do que já era ministrado. Foi um trabalho árduo, porém magis-

tralmente conduzido pelos profissionais da Divisão de Ensino da Escola de Especialistas, que logrou, em tempo recorde (em torno de seis meses), apresentar ao Departamento de Ensino da Aeronáutica (DEPENS), todos os currículos prontos para serem encaminhados ao MEC.

Este trabalho, concluído em 2005, culminou com a promulgação de uma Portaria Interministerial MEC/MD, dispondo sobre a equivalência desses cursos no meio civil, ratificando a validade nacional dos cursos técnicos ministrados pela EEAR, em todo o país, quando a todos os egressos da EEAR foi estendido o direito de Técnico.

Isto significou a inclusão de todas as especialidades do CFS, incluindo os de natureza estritamente militar, no então Cadastro Nacional de Cursos Técnicos (CNCT), atual Catálogo Nacional de Cursos Técnicos (CNCT), publicado, anualmente, pela Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica (SETEC), do MEC. Cada especialidade é contemplada com o Número de Identificação Cadastral (NIC).

A primeira turma de Sargentos com tal certificação formou-se em novembro de 2006 – a Legião Azul.

Prédio do Comando da EEAR [xxx]

Atualmente, computando o CFS e o EAGS, a Escola forma sargentos das seguintes especialidades: Comunicações, Controle de Tráfego Aéreo, Eletricidade e Instrumentos, Estrutura e Pintura, Equipamento de Voo, Fotointeligência, Mecânica de Aeronaves, Material Bélico, Meteorologia, Suprimento, Informações Aeronáuticas, Eletromecânica, Guarda e Segurança, Metalurgia, Cartografia, Desenho, Administração, Enfermagem, Eletricidade, Informática, Eletrônica, Música, Obras e Bombeiro.

Foto panorâmica da EEAR [xxxi]

Não se pode olvidar, também, do surgimento do Quadro de Sargentos Convocados (QSCon), temporário, que, inicialmente, contava apenas com atletas de alto rendimento para atender às demandas, tanto no meio militar quanto da União que, por intermédio das Forças Armadas, proporcionou um aumento do apoio oferecido ao esporte nacional. Em pouco tempo, o QSCon foi ampliado para abarcar também técnicos nas áreas de necessidade da Força Aérea, como: Música, Administração, Arrumador, Comunicações, Informática, Eletrônica, Eletricidade, Enfermagem, Radiologia, Laboratório, Motorista, Obras, Pavimentação, Topografia e Manutenção de Aeronaves.

A EEAR tornou-se o maior complexo de ensino técnico militar da América do Sul, passou a ser referência internacional na instrução e no ensino de graduados especialistas. Deste modo, no decorrer de sua longa história, a EEAR formou, desde a sua criação, além de sargentos para a FAB, militares de nações amigas, de corporações auxiliares e das demais Forças Armadas.

Em 2003, mais uma vez na vanguarda da evolução, o CIAAR recebeu as primeiras mulheres para cursar o CFOE, podendo galgar o posto de Coronel, nas respectivas especialidades. O citado Curso forma oficiais especialistas para os seguintes quadros: Aviões, Armamento, Comunicações, Controle de Tráfego Aéreo, Fotografia, Meteorologia e Suprimento Técnico.

A exemplo do ocorrido com o CFS, em 2005, o CFOE dobrou a duração do seu Curso, passando de um para dois anos de instrução, ampliando e aprofundando a qualificação ofertada aos futuros oficiais especialistas.

O CIAAR continua sendo locus privilegiado de formação de oficiais especialistas, com o Estágio de Adaptação de Oficiais (EAOF) e com o Curso de Formação de Oficiais Especialistas (CFOE).

Quanto ao EAOF, os concludentes deste Estágio ingressam no Quadro de Oficiais Especialistas da Aeronáutica (QOEA) nas especialidades de: Aeronaves, Armamento, Comunicações, Controle de Tráfego Aéreo, Fotografia, Guarda e Segurança, Bombeiro da Aeronáutica, Meteorologia, Música, Serviços de Informações Aeronáuticas, Suprimento Técnico, Serviços de Informática, Serviços Administrativos, Serviços de Engenharia, Serviços Hospitalares e Serviços de Manutenção.

Acrescente-se a essa evolução, o planejamento para a ampliação e melhorias de suas instalações físicas, que se traduz na futura mudança de endereço de Belo Horizonte para Lagoa Santa – MG, que deve ocorrer em breve.

Toda essa história culmina com mais de 80.000 especialistas, oficiais e sargentos, formados e entregues à FAB, para fazê-la cada dia mais eficaz, eficiente, operacional...melhor.

Assim, mesmo com o surgimento de novas tecnologias ou de novos paradigmas, os especialistas, oficiais e sargentos, sempre estiveram e estarão aptos a colaborar e atender às demandas da defesa nacional no século das mudanças tecnológicas aceleradas, trazendo sempre, como bússola para as suas ações, o Código de Honra do Aluno Especialista: ***DISCIPLINA, AMOR e CORAGEM.***

DISCIPLINA - que significa a obediência às regras e aos superiores, necessária para a vida da caserna; ***AMOR*** - basilar à pátria, à família, à si mesmo e à instituição; e ***CORAGEM*** - imprescindível para perseverar ante aos obstáculos de forma consciente, superando perigos, medos e os próprios limites, como fica claro na Canção dos Especialistas, de autoria de George Ayres Borges:

Com os pilotos e asas seremos
Um conjunto de todo eficaz;
Por mais forte o inimigo não vemos
Que possamos temê-lo, jamais

Disciplina, amor e coragem
É o lema do nosso sucesso
Da bandeira da pátria a imagem
Nos aponta a ordem e o progresso

Especialistas, avante ao ar
Para a frente, com garbo varonil
Agiganta a tua obra sem par;
Sob o céu deste grande Brasil.

Quer na terra ou nos ares da lida
Os perigos nos mandam enfrentar
Nos ufana e sentimos a vida;
Companheiros, viver é lutar

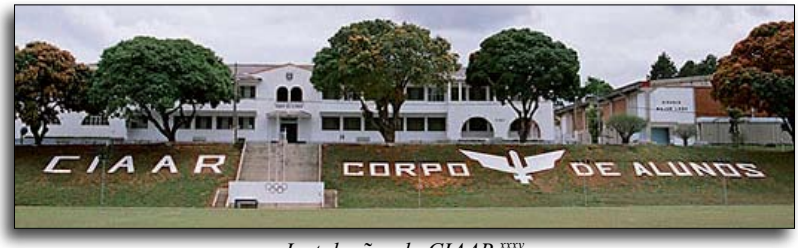
Quando passa uma asa altaneira
Sob o céu, sobre a terra e o mar
Devorando o espaço, ligeira,
Nós sentimos orgulho sem par.

Especialistas, avante ao ar
Para a frente, com garbo varonil
Agiganta a tua obra sem par;
Sob o céu deste grande Brasil.

Laurel do Especialista [xxxii]

Monumento do Código de Honra do Aluno Especialista (EEAR), inaugurado em 5 de maio de 2005 [xxxiii]

Portão da Guarda do CIAAR [xxxiv]



Instalações do CIAAR [xxxv]

Referências

BOLETIM do Ministério da Aeronáutica, maio de 1941 a novembro de 1999.

BOLETIM do Comando da Aeronáutica, dezembro de 1999 a outubro de 2001.

CAVALCANTE, Berilo de Lucena. Trajetória Especialista: um ensaio sobre a Escola de especialista de Aeronáutica. Guaratinguetá, SP: sem editora: 1994.

CIAAR em foco: informativo do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica. CIAAR: janeiro-março de 2008. Ano IV; nº. 17.

FROTA, Guilherme de Andrea. Quinhentos anos de História do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2000.

História Geral da Aeronáutica Brasileira – Volume 3. Da criação do Mistério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Coleção Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991.

História Geral da Aeronáutica Brasileira – Volume 4. Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956; após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek. Coleção Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, 2005.

OLIVEIRA, José Arimatés. "A qualidade de vida no Brasil: a influência do Desenvolvimento Tecnológico, considerando a situação nas Regiões Brasileiras nos anos 1960, 1970 e 1980". Tese de Doutorado da Escola de Administração de Empresas de São Paulo (EAESP) da Fundação Getúlio Vargas (FGV), São Paulo, 1995.

Revista EEAR 50 anos. Guaratinguetá – SP: 1991.

Revista Comemorativa da EEAR - Edição Histórica 70 anos. Guaratinguetá – SP: 2011.

SANNINI, Maria L. M. Runha. "Escola de Especialistas de Aeronáutica em Guaratinguetá: uma abordagem histórica - 1950 a 1955". Dissertação de Mestrado do PPGE da Universidade de São Francisco, Itatiba - SP, 2006.

VIZENTINI, Paulo G. Fagundes. "Do nacional-desenvolvimentismo à Política Externa Independente". IN: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.) O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil militar de 1964. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

[i] Foto do Pórtico da Aviação Naval retirada do site: www.veteranoseear.org/ histórico_especialistas_fab.html (acessado em 13/01/2016).

[ii] Foto do Campos dos Afonsos dos anos 1930 retirada do site: www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/correio/1-correioaereomilitar.html (acessado em 16/02/2016).

[iii] Foto do Ministro Salgado Filho retirada do opúsculo Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER, 2010.

[iv] Aviso nº 58 de abril de 1943 publicado no Boletim do Ministério da Aeronáutica - *BMA* nº 7 de 30 de abril de 1943.

[v] Foto da Bandeira da Escola Técnica de Aviação – ETAv retirada do site www.veteranoseear.org (acesso em 14/01/2016).

[vi] Foto da Sede da Escola Técnica de Aviação – ETAv retirada do site: www.veteranoseear.org (acessado em 13/01/2016).

[vii] Decreto-Lei nº. 5983 de 10 de novembro de 1943.

[viii] Foto de especialistas trabalhando na Itália durante a Segunda Grande Guerra retirada do site: www.marcosnogueira-2.blogspot.com.br/2011/04/o-brasil-vai-a-guerra.html (acessado em 01/02/2016).

[ix] Foto de especialistas trabalhando na Itália durante a Segunda Grande Guerra retirada do site: www.marcosnogueira-2.blogspot.com.br/2011/04/o-brasil-vai-a-guerra.html (acessado em 01/02/2016).

[x] Decreto nº 27.663, de 30 de dezembro de 1949.

[xi] Foto da Base de Bacacheri em Curitiba antes da criação da FAB retirada do site: http://ptwikipedia.org/wiki/CINDACTA_II#/media/File:5RegAv_1jpg (acessado em 01/02/2016).

[xii] Foto da instrução em motores na ETAv retirada do site: www.resevaer.com.br/biblioteca/e-books/etav/4-chequerolagem.html (acessado em 01/02/2016).

[xiii] Foto da instrução em sistema elétrico na ETAv retirada do site: www.resevaer.com.br/biblioteca/e-books/etav/4-chequerolagem.html (acessado em 01/02/2016).

[xiv] Aviso nº 29, de 9 de abril de 1946, publicado no Boletim do Ministério da Aeronáutica - BMA no 4 de 30 de abril de 1946.

[xv] Aviso nº 3, de 4 de janeiro de 1951, publicado no Boletim do Ministério da Aeronáutica - BMA de 31 de janeiro de 1951.

[xvi] Aviso nº 72, de 1o de dezembro de 1952, publicado no Boletim do Ministério da Aeronáutica BMA de 31 de dezembro de 1952.

[xvii] Decreto nº. 33.053, de 15 de junho de 1953.

[xviii] Foto de Formatura de Corpo Discente da EEAR e da ETAv retirada do site: www.veteranoseear.org (acessado em 14/01/2016).

[xix] Foto de Formatura de Corpo Discente da EEAR e da ETAv retirada do site: www.veteranoseear.org (acessado em 14/01/2016).

[xx] SANNINI, Maria L. M. Runha. "Escola de Especialistas de Aeronáutica em Guaratinguetá: uma abordagem histórica - 1950 a 1955". Dissertação de Mestrado do PPGE da Universidade de São Francisco, Itatiba - SP, 2006.

[xxi] VIZENTINI, Paulo G. Fagundes "Do nacional-desenvolvimentismo à Política Externa Independente". IN: FERREIRA, Jorge e DELADO, Lucilia de Almeida Neves (org.) O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil militar de 1964. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; e também FROTA, Guilherme de Andrea - Quinhentos anos de História do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2000.

[xxii] Foto da EOEIG pertencente ao acervo do CENDOC.

[xxiii] Foto do Prédio do Comando da EOEIG retirada do site: www.acperalta.blogspot.com.br.

[xxiv] Decreto nº 43903 de 16 de junho de 1958.

[xxv] Portaria nº 25 - GM2 de 12 de janeiro de 1959.

[xxvi] Decreto nº 80572 de 17 de outubro de 1977.

[xxvii]Foto do prédio do CIEAR retirada do site www.fab.mil.br (acesso em 24/02/2016).

[xxviii] Portaria nº 140 / DE5 de 23 de setembro de 1986.

[xxix] Revista Comemorativa da EEAR, Edição Histórica 70 anos.

[xxx] Foto do prédio do Comando da EEAR retirada do site: www.fab.mil.br/eear (acessado em 18/04/2016).

[xxxi] Foto panorâmica da EEAR retirada do site: www.veteranos.eear.org/especialista_13encontro eear.htm (acessado em 1º/02/2016).

[xxxii] Foto de Monumento na EEAR retirada do site www.ninja-brasil.blogspot.com.br/2012/2013/especial-de-domingo_25.html (acessado em 21/02/2016).

[xxxiii] Foto de Monumento referente ao Código de Honra do Aluno Especialistas da EEAR retirada do site: www.fab.mil.br (acessado em 01/02/2016).

[xxxiv] Foto da entrada do CIAAR retirada do site: www.panoramico.comcom/photo/10040771 (acessado em 13/01/2016).

[xxxv] Foto das instalações do CIAAR retirada do site: www.forcaaereablog.aer.mil.br/ (acessado em 21/02/2016).

O 2º Ten QOCon His João Ignácio de Medina pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

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

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br