

COLEÇÃO TEMÁTICA

A HISTÓRIA DA AERONÁUTICA

Nº 79

e da Força Aérea Brasileira



Exposição Filatélica

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

A História da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira

Exposição Filatélica



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2024

FICHA TÉCNICA

COLEÇÃO TEMÁTICA

**A História da Aeronáutica e da
Força Aérea Brasileira**

Exposição Filatélica

Autor

Capitão de Mar e Guerra Fernando Antonio Borges Fortes de Athayde Bohrer

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Diagramação

SO QSS SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim

Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro
PAME-RJ

Os textos existentes neste opúsculo foram apresentados, pelo autor, em um arquivo de fotografias, sendo, portando, espelhos fiéis daquele trabalho original e extraordinário. Desse modo, eles não puderam sofrer adequação que, porventura, viesse a ser oportuna, por parte do INCAER.

Rio de Janeiro

2024

Apresentação

A Aviação é objeto da paixão de tanta gente, desde os seus primórdios, motivada pela tentativa de alguns poucos em se aventurar no devaneio de desafiar a gravidade, passando pelos admiradores desses inventores e de suas incríveis e maravilhosas máquinas.

A história do binômio Aeronáutica e Aviação sempre foi contada de forma contínua e incansável, e renovada a cada minuto, devido ao surgimento de um novo equipamento, de uma arma, de um revolucionário *software*, enfim, de uma nova criação, fruto da genialidade de poucos, aliada à vertiginosa evolução tecnológica.

Os mais variados meios de comunicação e um expressivo número de pessoas especializadas acompanham, avidamente, a introdução da novidade para divulgá-la em primeira mão e, assim, registrar o insólito acontecimento que, naquele momento, passa a fazer parte da memória.

Mas, por intermédio de uma coleção de selos, com certeza essa narração se apresenta como um fato inusitado, onde a figura do apaixonado autor, pela Aviação e pela Filatelia, conseguiu juntar esses dois ingredientes numa receita que espelha o esmero e a dedicação, frutos das incessantes e profícuas buscas e pesquisas sobre o rico material que agora disponibilizamos ao público.

Os quatro capítulos que compõem essa obra nos remetem ao longínquo passado, legitimam os feitos, visitam países e, na velocidade do olhar, de repente nos projetam ao futuro.

Leitor! Peço a sua atenção! Ainda que agora estejam muito curiosos para abrir a primeira página, antes, por favor, aperte o cinto, pois a aeronave Filatelia vai decolar.

Convido-os, a partir de agora, para, envoltos no inerente silêncio da contemplação, a admirar a paisagem a ser ofertada.

Feliz leitura.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

HOMENAGEM E AGRADECIMENTO

A minha homenagem e o meu agradecimento ao meu pai, Brigadeiro do Ar Clóvis de Athayde Bohrer, que participou dos primórdios do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, pelo incentivo e contribuições de textos e material filatélico para esse trabalho. A ele dedico essa coleção sobre a História da Aeronáutica.

Prefácio

A história da aviação sempre me atraiu. Desde o mito de Ícaro, nos mostrando o fascínio do homem por voar, as ideias do italiano Leonardo da Vinci sobre os engenhos que possibilitariam ao homem voar, já na Renascença, até a experiência do aeróstato do brasileiro Padre Bartolomeu de Gusmão que permitiu, anos mais tarde, o primeiro voo do homem, em balão, pelos irmãos franceses Montgolfier, em Lyon.

As experiências do brasileiro Alberto Santos Dumont, primeiramente em seus balões, até a conquista da dirigibilidade desses seus engenhos, os dirigíveis. Daí até sua maior conquista, em Bagatelle, na França, o voo do mais pesado que o ar, o 14 Bis.

O primeiro homem do mundo a decolar, manter o controle do aparelho e pousar, a despeito das reivindicações dos irmãos Wright, para seu voo, lançados de uma catapulta. Os aparelhos Demoiselle de Santos Dumont, embriões dos primeiros aviões.

Os feitos dos franceses na cidade de Étampes, onde Farman e Blériot instalaram suas primeiras escolas de aviação, cidade berço da “Patrouille D’Étampes”, hoje a famosa “Patrouille de France”, e do embrião da Aeropostale, que, a partir de Toulouse, voando pela Espanha, norte da África, alcançou a América do Sul, voando de Natal até a Argentina e atravessando a Cordilheira dos Andes, com os lendários pilotos Saint-Exupéry, Latecoère e Jean Mermoz, dentre outros.

Os feitos do brasileiro Eduardo Pacheco e Chaves, oriundo da Escola de Aviação de Étampes, realizando o primeiro voo noturno, na França, ganhando o Prix des Escalles, até o seu feito de realizar o reide Rio de Janeiro a Buenos Aires pela primeira vez.

Em 1914, com a eclosão da Grande Guerra, o avião participa pela primeira vez de combates, e ases aviadores aparecem.

No Brasil o desenvolvimento da aviação: a Escola de Aviação Naval (1916), com seus três primeiros aerobotes norte-americanos, Curtiss F-1; a escola de Aviação Militar (1919), no lendário Campo dos Afonsos, até a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira (1941).

A partir daí, no período entre guerras, novas ideias aparecem: Douhet, Michell, Seversky e Trenchard; novos aviões: caças e bombardeios; a heroica participação do grupo de caça brasileiro nos céus da Itália: o “Senta Pua”; até o fatídico evento da bomba nuclear.

Os engenhos aeronáuticos cada vez mais modernos até o advento da corrida espacial, o que fez o homem sair da atmosfera da Terra, alcançar e desembarcar na Lua e, depois, empreender expedições espaciais a outros planetas.

Toda essa evolução, acima sintetizada, foi perenizada pela filatelia, a aerofilia.

Daí veio-me a ideia, com o material filatélico que dispunha, de fazer um trabalho, ou melhor, uma coleção temática que abrangesse toda essa evolução, narrando uma extensa história da aeronáutica no mundo, a partir de Ícaro até a criação da Força Aérea Brasileira, em 1941.

É essa coleção que apresento a seguir.

PLANO DA COLEÇÃO TEMÁTICA

CAPÍTULO I: DE ÍCARO AOS BALÕES DIRIGÍVEIS

- Ícaro
- Leonardo Da Vinci
- Os Balões
- Os Dirigíveis
- Zeppelin



CAPÍTULO II: SANTOS DUMONT - PAI DA AVIAÇÃO

O INCAER, por ocasião das comemorações dos 150 anos de Santos Dumont, publicou este capítulo, no seu opúsculo nº 73.

CAPÍTULO III: OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO PELO MUNDO

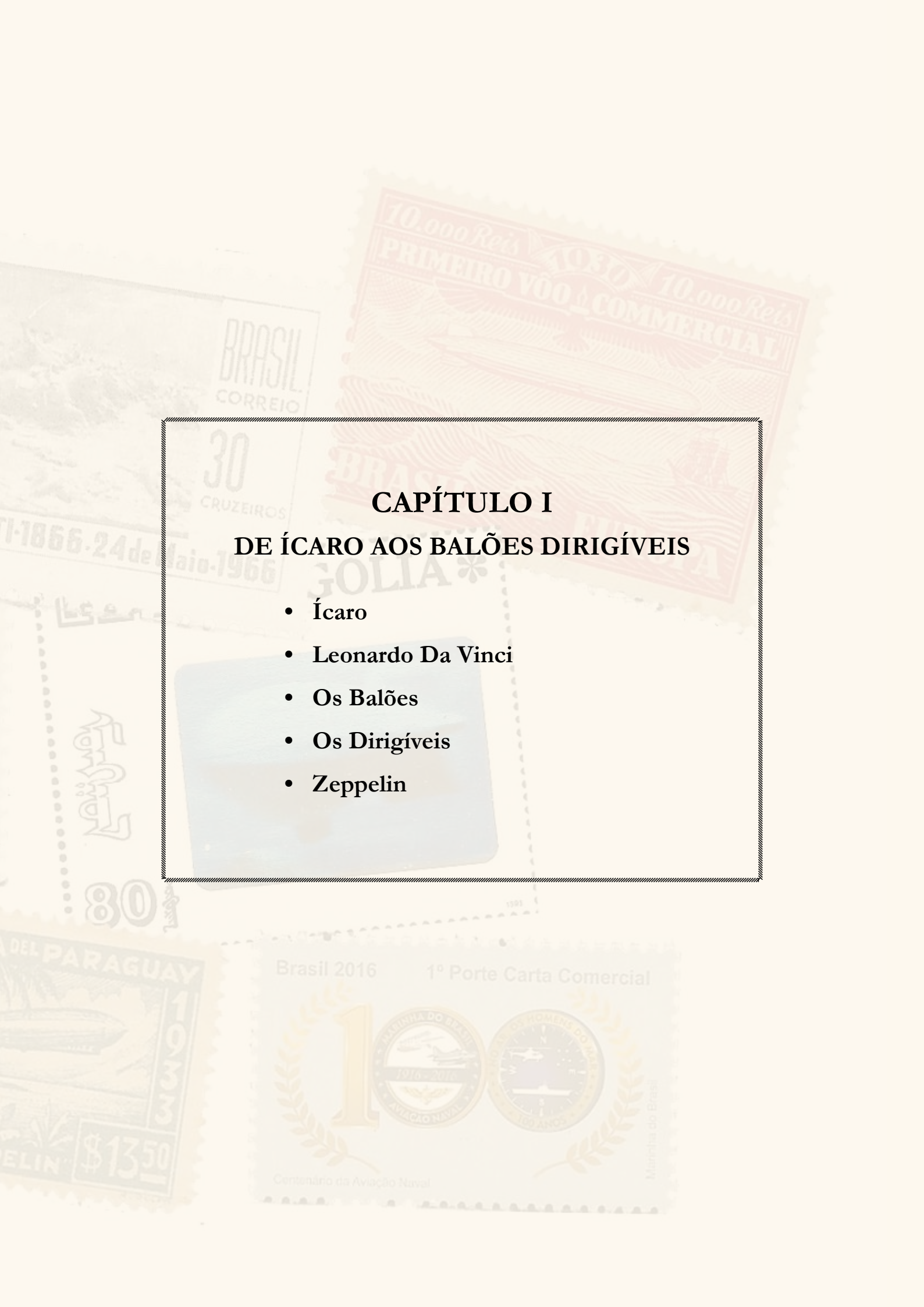
- Estados Unidos da América
- França
- Inglaterra
- Argentina
- Suíça
- Portugal
- URSS



CAPÍTULO IV: A AERONÁUTICA BRASILEIRA E A FORÇA AÉREA BRASILEIRA

- Primórdios da Aviação Brasileira
- Eventos conspícuos na Aviação Brasileira
- A Aviação Naval
- A Aviação Militar - Campo dos Afonsos
- O Ministério da Aeronáutica e a FAB
- A Aviação Comercial Brasileira





CAPÍTULO I

DE ÍCARO AOS BALÕES DIRIGÍVEIS

- Ícaro
- Leonardo Da Vinci
- Os Balões
- Os Dirigíveis
- Zeppelin

**O INÍCIO DA AERONÁUTICA
O MITO QUE INSPIROU O HOMEM A VOAR**

O VOO DE ÍCARO (Íkaros) E DÉDALO

Ícaro e Dédalo, filho e pai, ficaram conhecidos na Mitologia Grega pela fuga voando de seu cativeiro na Ilha de Creta. Dédalo construiu asas com penas de gaviotas fixadas com mel de abelhas em estrutura de madeira. Avisou o filho que ao voar não deveria se aproximar do Sol; pois o calor do "Aster-Real" dessecaria a cera. Estasiado com o voo, não ouviu as palavras sábias do pai. Desmatida a cera com o calor, as penas se desprenderam da estrutura e Ícaro veio a cair e morrer no Mar Egeu. Seu pai conseguiu chegar à Sicília, após ter presenciado a morte do filho.

Essa passagem da Mitologia grega veio inspirar o Homem a alçar voo e conquistar o espaço aéreo. O início da Aeronáutica.



1947 - SEMANA DA AEA - São representando a queda de Ícaro



1947 - SEMANA DA AEA - Ícaro, Monumento em homenagem a Santos-Dumont em Saint-Cloud, França.

A CONQUISTA DO AR

AS IDEIAS DO ITALIANO LEONARDO DA VINCI

Leonardo di Ser Piero da Vinci - **LEONARDO DA VINCI**, nasceu na cidade de Anchiano, Itália, em 15/4/1452, vindo a falecer na cidade de Amboise, França, em 12/5/1519. Foi um das figuras mais importantes do Alto Renascimento, destacando-se como cientista, matemático, engenheiro, inventor, anatomista, pintor, escultor, arquiteto, botânico, poeta e músico. É conhecido, também, como o precursor da Aeronáutica e da Balística.



EMPREGO MILITAR DOS BALÕES NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

Na América do Sul, o Brasil teve a primazia do emprego de balões de observação em operações militares, na Guerra contra o Paraguai. A primeira ascensão de balão de observação brasileiro se deu em Tuiuti, em 24/6/1867, tendo sido realizadas, nessa Campanha, 29 ascensões do balão de observação. Este emprego inédito pelo Exército brasileiro permitiu ao Marechal de Exército realizar o movimento de que dependia a sorte da Campanha contra o Exército paraguaiense.



1968 - São comemorativo ao Centenário da Batalha de Tuiuti

CORREIO POSTAL POR BALÕES NA FRANÇA EM 1870



A ERA DOS BALÕES

PADRE BARTOLOMEU LOURENÇO DE GUSMÃO (PAI DA AEROSTAÇÃO)

Nascido em dezembro de 1685, na antiga Vila de Santos, SP, apresentou sua invenção, o aeróstato "FASCAROLA", em 08/8/1709. Precedeu em 74 anos os irmãos franceses Mongolfier.



Envelope de lançamento de selo (FDC) comemorativo aos 300 anos do nascimento de Bartolomeu de Gusmão, com cancelo do primeiro dia de circulação do selo, em 12/12/1985, na cidade de Santos, SP.

A ERA DOS BALÕES

PRIMEIRO VOO DO HOMEM (1783)

IRMÃOS MONGOLFIER

Joseph-Michel e Jacques-Étienne, irmãos franceses nascidos na cidade de Lyon, construíram o primeiro balão tripulado do Mundo. Este realizou seu primeiro voo com Joseph-Michel, em 05/7/1783.

Nesse dia, em uma demonstração ao público, realizou um voo de dois quilômetros, com duração de dez minutos, elevando-se a uma altitude estimada de 1600 a 2000 metros.



1983 - Exposição Internacional de Filatelia (Brasiliana 83), bloco comemorativo ao "Bicentenario do 1º Voo do Homem".

A ERA DOS BALÕES DIRIGÍVEIS

A DIRIGIBILIDADE

Em 1899, o brasileiro Alberto Santos-Dumont, em Paris, França, conquistou fama mundial ao voar, controlando, o seu Balão Dirigível nº 3. O problema da DIRIGIBILIDADE dos balões estava resolvido.



1899 - Comemoração de DIRIGIBILIDADE - Balão Dirigível nº 3

A partir daí, o homem passou a navegar de modo prático no ar, orientando o veículo aéreo em qualquer direção, percorrendo um itinerário pré-estabelecido e regressando ao ponto de partida.

Os três ilustres personagens da humanidade com relação aos balões dirigíveis foram o brasileiro Alberto Santos-Dumont (1873-1932), o russo Konstantin Eduardovich Tsiolkovsky (1857-1935) e o General alemão Ferdinand Adolf Heinrich Graf von Zeppelin (1838-1917).



1877 - Os Correios da Hungria homenagearam os três ilustres personagens da Dirigibilidade de Balões.

DIRIGÍVEIS ZEPPELIN

A Luftschiffbau Zeppelin GmbH foi fundada em 08/9/1908 para construir e operar os dirigíveis denominados Zeppelin, na cidade de Friedrichshafen.

O primeiro voo comercial foi realizado em 28/6/1910. Esses voos foram interrompidos devido a Grande Guerra (1914-1918), e a empresa dedicou-se à fabricação de dirigíveis militares, nesse período. Após a guerra foram construídos novos dirigíveis, com a finalidade de retornar os voos comerciais. Dentre eles, o LZ-127 - Graf Zeppelin e o LZ-129 - Hindenburg, que realizaram diversos voos para o Brasil.

(Referência Catálogo EBM, 2019, 61ª Edição, pag. 499)



1930 - Balão Z-22 (ZND)



1930 - Bilhete Postal com selo ZEPPELIN ANH Z-07, postado no Rio de Janeiro com destino a New York, N.Y., nos EUA. Com cancelos: Sindicato Condor Ltda Rio de Janeiro e "Correio Aéreo Zeppelin" - Recife 23.05.1938. Com atigeta "By Condor Air Mail in Brazil".

DIRIGÍVEIS ZEPPELIN

CINQUENTENÁRIO DO AEROPORTO BARTOLOMEU DE GUSMÃO



1986 - Cinquentenário do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, no bairro de Santa Cruz, Zona Oeste do Rio de Janeiro, onde chegava o Graf Zeppelin. FDC com carimbo de 1º dia de circulação do selo e carimbo comemorativo ao evento

CORREIO AÉREO POR ZEPPELIN

SEGUNDO VOO DO ANO DE 1932 - RIO DE JANEIRO A RECIFE (setembro)

Voo do Graf Zeppelin do Rio de Janeiro a Recife, em setembro de 1932. Correio - carta do Rio de Janeiro para Recife datada de 16 de setembro de 1932 com carimbo violeta "Condor - Zeppelin, SERVIÇO TRANSLANTÂNTICO AÉREO, 2º VOO SETEMBRO 1932"; Carimbo Rio de Janeiro - 1932 - Recife "D-12127"; e carimbo "PER GRAF ZEPPELIN".



No verso da correspondência (em verso abaixo) o carimbo da expedição no Rio de Janeiro, em 17 SET 1932 do Sindicato Condor Ltda - Serviço Aéreo no Brasil; e o carimbo de chegada a Recife, em 18 de setembro de 1932, na cor preta.



CORREIO AÉREO POR ZEPPELIN

PRIMEIRO VOO DO ANO DE 1933 - BRASIL/ALEMANHA (Maio)

Regresso do Graf Zeppelin à Alemanha da 1ª Sudamerikafahrt 1933.
Correio - carta de Porto Alegre datada de 10 de maio de 1933 para a Alemanha com carimbo violeta "Graf Zeppelin" alusivo ao voo e "Via Condor-Zeppelin". No verso da correspondência (em xerox abaixo) o carimbo de chegada a Friedrichshafen, em 17 de maio de 1933, na cor verde.



OBSERVAÇÃO: Os carimbos de chegada em Friedrichshafen, que nos anos anteriores apareciam na cor preta, apareceram na cor verde em 1933.



**SERVIÇO AÉREO TRANSOCEÂNICO POR ZEPPELIN EUROPA -SUDAMÉRICA
FRIEDRICHSHAFEN (Alemanha) PARA O RIO DE JANEIRO (13/06/1934)
"GRAF ZEPPELIN"**



**250ª TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL
VIA CONDOR - LUFTHANSA DE JUNHO/1937
RIO DE JANEIRO A BERLIM**






CAPÍTULO II

SANTOS DUMONT - PAI DA AVIAÇÃO

O INCAER, por ocasião das comemorações dos 150 anos de Santos Dumont, publicou este capítulo, no opúsculo nº 73.



CAPÍTULO III

OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO PELO MUNDO

- **Estados Unidos da América**
- **França**
- **Inglaterra**
- **Argentina**
- **Suíça**
- **Portugal**
- **URSS**

PRIMÓDIOS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA



O VOO DOS IRMÃOS ORVILLE E WILBUR WRIGHT
(1903 - 1983)

Em 17/12/1903, na cidade de Kitty Hawk, Carolina do Norte, os IRMÃOS WRIGHT alçaram voo com um "aparelho mais pesado que o ar", sendo os primeiros a decolar e voar um aeroplano com propulsão própria, com Orville Wright pilotando o aparelho construído por eles (fabricação caseira), em um voo de 12 segundos sobre as areias da praia de Kitty Hawk, NC.



Ilhas Saint-Vincent - 75 anos do primeiro voo dos Irmãos Wright

PRIMEIRO VOO DOS IRMÃOS WRIGHT



Kitelo Comemorative, do U.S Post Office, ao Primeiro voo dos Irmãos Wright

**PRIMÓDIOS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

CURTISS JN-4 "JENNY"

O aeroplano CURTISS JN-4 "JENNY" foi construído para ser o avião de treinamento de pilotos na "Grande Guerra". Após, tornou-se o avião oficial do "U.S. Mail", e também, uma aeronave para acrobacias.



Selo para o Correio Aéreo do "U.S. Post Office"
Post-Designer A-3



Classo Comemorativo dos EUA, com 6 selos, com o "Jenny" invertido



Selo do U.S. Post Office, retratando o Jenny, nas cores do U.S. Army.

EVENTOS CONSPÍCUOS DA AVIAÇÃO NORTEAMERICANA

**OS IRMÃOS ORVILLE E WILBUR WRIGHT E SUA MÁQUINA VOADORA
46º ANIVERSÁRIO DO PRIMEIRO VOO (17/12/1903)**



A-91



A-93



A-92

1935 - "CLIPPER CHINA" VOANDO SOBRE O OCEANO PACÍFICO

A special set of stamps was created for Trans-Pacific airmail, which service was inaugurated in November 1935. Air Mail Special Delivery stamps were also issued for the first time in 1934 from a design created by Franklin Delano Roosevelt, then President of the United States.



A-20



A-115



A-21

**1927 - 50 ANOS DO PRIMEIRO VOO TRANSATLÂNTICO - 1957
NEW YORK A PARIS PILOTADO POR CHARLES A. LINDBERGH
AVIÃO "SPIRIT OF ST. LOUIS"**



CH-840

50 ANOS DO PRIMEIRO VOO PROPULSADO

1927 - 1957



A-47

50 ANOS DA CRIAÇÃO DA USAF

1907 - 1957



A-49

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

1941/1944 - AVIÃO DE TRANSPORTE BIMOTOR



A-25



A-26



A-27



A-28



A-29



A-30



A-31

1946 - AVIÃO DE TRANSPORTE QUADRIMOTOR



A-33



A-32



A-34

1939 - TRANS-ATLANTIC AIR MAIL



A-24

PIONEIROS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

HARRIET QUIMBY

HARRIET QUIMBY nasceu em 11/5/1875 em Arcadia, Michigan. Era escritora, jornalista e aviadora.

Seu interesse pela aviação, pilotagem, veio em 1903 quando participou do "Belmont Park International Aviation Tournament", em Elmont, New York. Em 1/8/1911 fez o teste para pilotagem e se tornou a primeira mulher nos EUA a receber o certificado de aviador no Aeroclube da América.

Em 1912, decolando da cidade de Dover, na Inglaterra, em um voo de 59 minutos, pousou a 40 km de Pas de Calais, na França, tornando-se a primeira mulher a pilotar um avião na travessia do Canal da Mancha. Harriet abriu o caminho para as mulheres se tornarem aviadoras na América.

Voei a falecer em 01/7/1912, na cidade de Squantum, Massachusetts. Voando um monoplano Blériot XI, de dois lugares, com William Willard, sofreu um acidente, durante uma demonstração aérea, sendo os dois ejetados de seus assentos na aeronave, durante uma acrobacia aérea, caindo em queda livre para a morte.



Correspondência postada na cidade de Middletown, Rhode Island, USA, para o Rio de Janeiro, em 24/10/1995, portando o selo da Pioneira Harriet Quimby

**PIONEIROS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

EDWARD "Eddie" RICKENBACKER

EDDIE nasceu em 8/10/1890 em Columbus, Ohio. Entre 1917 e 1919 serviu no Serviço Aéreo dos Estados Unidos da América (EUA), participando da "Grande Guerra". Foi um ás da aviação militar dos EUA durante esse grande conflito mundial. Comandou o 94º Esquadrão Aéreo, do U.S. Army. Veio a falecer em 27/7/1973, na cidade de Zurich, na Suíça.



Correspondência postada na cidade de Monterey, Califórnia, EUA para o Rio de Janeiro, em 15/7/1996, portando o selo do Pioneiro Eddie Rickenbacker

**PIONEIROS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

AMÉLIA MARY ERHART

A Avidora norte-americana Amelia Mary Earhart nasceu na cidade de Atchison, Kansas, em 24/7/1897, e foi pioneira na aviação dos Estados Unidos da América (EUA), autora e defensora dos direitos das mulheres.

Voo solo transatlântico de 1932

Aos 34 anos, na manhã de 20/5/1932, Amelia Earhart partiu de Harbour Grace, Terra Nova, EUA, com a cópia mais recente do jornal local (a cópia do jornal tinha a intenção de confirmar a data do voo). Ela pretendia voar para Paris no seu avião "Lockheed Vega 5b", repetindo o voo solo de Charles Lindbergh. Seu conselheiro técnico de voo foi o famoso aviador Bernt Balchen que a ajudou a preparar sua aeronave. Após um voo de 14 horas e 56 minutos, durante o qual ela enfrentou fortes ventos do norte, gelo e problemas mecânicos, Amelia Earhart pousou num campo de pasto em Culmore, norte de Derry, Irlanda do Norte.

Como a primeira mulher a efetuar um voo solo sem escalas através do Atlântico, Amelia Earhart recebeu a honrosa condecoração "Distinguished Flying Cross" do Congresso dos Estados Unidos; a "Cruz de Cavaleiro" da Legião de Honra da França e, a "Medalha de Ouro" da "National Geographic Society", das mãos do Presidente norte-americano Herbert Hoover.

Estabeleceu diversos outros recordes, e escreveu livros sobre suas experiências de voo, sendo seu exemplo muito importante para a formação de Organizações para mulheres que desejavam pilotar.

Amelia Earhart desapareceu em 02/7/1937, no Oceano Pacífico ocidental, perto da Ilha Howland enquanto tentava realizar um voo ao redor do globo terrestre. Foi declarada oficialmente morta no dia 05/01/1939.



Selo da Sérvia homenageando Amelia Earhart por ocasião dos 75 anos do seu feito de travessia do Atlântico em voo no seu avião "Lockheed Vega 5b"

**PIONEIROS DA AVIAÇÃO
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

SAMUEL PIERPORT LANGLEY

LANGLEY nasceu em 22/9/1834 em Roxbury, Boston. Astrônomo, físico, inventor do bolômetro, professor na Academia Naval de Anápolis foi, também, um Pioneiro da aviação norte-americana.

Iniciou suas experiências com modelos de aviões movidos a elástico e planadores, no ano de 1887.

Fabricou modelos voadores movidos por motores a vapor, em miniatura. Seu primeiro sucesso na aviação foi um modelo "não pilotado", pesando 25 libras, em 6/5/1896, que realizou dois voos a 700 metros e a 1000 metros, após serem lançados por catapulta de um barco, no rio Potomac.

Construiu, depois, dois aparelhos, agora para serem pilotados, os "Aerodromes", mas que não tiveram sucesso, ambos caindo no rio, após serem lançados por catapulta, de um barco, sem haver danos pessoais. Apesar de não ter alcançado sucesso, aí ficou sua contribuição para a aviação, a potência de seus motores, de 50 cv, enquanto o dos Irmãos Wright tinham 12 cv.

Veio a falecer em 27/2/1906.



IGOR IVANOVICH SIKORSKY

SIKORSKY nasceu em 25/5/1889, em Kiev, capital da Ucrânia, à época pertencente ao Império Russo. Naturalizou-se cidadão norte-americano, ficando com a nacionalidade russo-americana.

Concebeu o primeiro avião quadrimotor e desenvolveu os primeiros hidroaviões de casco para a Pan American Airways, nos anos 1930. Em 1940, liderou o desenvolvimento do helicóptero "Vought-Sikorsky VS-300, dentro da configuração atual, um rotor principal e um rotor anti-torque, na cauda. O VS-300 (S-46) foi o primeiro helicóptero anfíbio funcional da história.

Veio a falecer em 26/10/1972, em Easton, Connecticut, EUA.



**ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
TRANSPACIFIC AIR MAIL**

PRIMEIROS VOOS COMERCIAIS SÃO FRANCISCO, CA - HAWAII E SÃO FRANCISCO, CA - GUAM (22/11/1935)



Correspondências enviadas da cidade de São Francisco, Califórnia para Honolulu, Hawaii e para Guam nos primeiros voos comerciais transpacíficos, em 1935.



ÉTAMPES (BERCEAUX FRANÇAIS DE L'AVIATION)

Étampes, pequena cidade francesa localizada na Região de Ile-de-France, no Departamento de Essonne, é considerada um dos berços da Indústria Aeronáutica francesa e de sua aviação. Para isso, a figura de Marcel Bouilloux-Lafont, prefeito da cidade de 1912 a 1929, um apaixonado pelas atividades aéreas, e que foi o presidente-fundador da Aéropostale, contribuiu para seu sucesso aeronáutico. Em março de 1916 foi fundada a "École de Pilotage" de Henri Farman e, em setembro, a "École de Pilotage" de Louis Blériot. Em 1918, a "École Militaire de Étampes-Mondéaiv" forma 2.000 pilotos. Em 1927, Bouilloux-Lafont cria a Aéropostale. Em 1932 é criada a "Patrouille d'Étampes", a precursora da "Patrouille de France", da Armée de l'Air francesa, hoje sediada em Salon-de-Provence. (tradução livre do autor de trecho do texto de Georges Dentan e Clément Kingier em "Étampes et l'Aviation")



Correspondência postal na cidade de Étampes (Essonne), em 02/6/2017

FRANÇA

ENGENHOS VOADORES E SEUS INVENTORES

HOMENAGEM AOS GRANDES FEITOS NOS PRIMÓDIOS DA AVIAÇÃO

No ano de 2006 "Poste PIT" (França) homenageou com uma "Folhinha" os Engenheiros Voadores (Machines Volantes) e seus inventores, nos primórdios da Aviação no Globo Terrestre.



HELICÓPTERO - Ponton d'Amécourt
DÉMOISELLE - Santos Dumont
Bateau Ailé - Bris
Avion III - Ader
Hydroaéroplane - Fabre
Ballon à Rames - Blanchard

AVIÕES PIONEIROS DA AVIAÇÃO FRANCESA

AERONAVE FARMAN F-60 GOLIATH

O Farman F-60 Goliath foi um avião francês fabricado a partir de 1919 pela empresa "Avions Farman". Cerca de sessenta exemplares foram construídos, bem como uma versão de hidroavião Farman F-60 Torp e uma versão de bombardeiro militar.

No final da Grande Guerra, dois protótipos do bombardeiro pesado Farman F-60 estavam em processo de fabricação, sendo esse modelo destinado a participar ativamente nas ofensivas programadas para 1919. Após o armistício, o "Goliath" foi transformado em avião de passageiros para a aviação civil, tornando-se uma das aeronaves de transporte mais populares do pós-guerra. No período entre guerras, os "Goliath" foram usados pela "Armée de Terre" francesa no Marrocos na guerra contra os rebeldes liderados por Abd-el-Krim.

HIDROAVIÃO CAMS 53

O CAMS 53 era um hidroavião de transporte construído na França no final da década de 1920. Com base na experiência adquirida com o mais sucedido CAMS 51, Maurice Borel projetou uma aeronave de tamanho e capacidade semelhantes para a "Aéropostale". A empresa comprou quatro aeronaves para uso em sua rota Marselha - Argel, e a "Air Orient" comprou outras duas. Mais CAMS 53 logo foram encomendados por essas operadoras, bem como pela "Air Union", e as aeronaves foram usadas para ligar Marselha a Ajeccio e Beirute. Quando as várias companhias aéreas francesas foram absorvidas pela "Air France", em 1933, cerca de 25 CAMS 53 ainda estavam em operação e continuaram em uso até 1935.



AVIÕES PIONEIROS DA AVIAÇÃO FRANCESA

AERONAVE COUZINET 70

O Couzinet 70 foi um monoplane comercial, trimotor francês, da década de 1930, construído pela "Société des Avions René Couzinet" fundada por René Couzinet.

O Couzinet 70 "Arc-en-Ciel III" foi desenvolvido a partir do "Couzinet 10 Arc-en-Ciel", da década de 1920, que voou pela primeira vez em 7/5/1928, o "Couzinet 11" e o "Couzinet 40". O "Couzinet 70", um pouco maior, foi desenvolvido originalmente como um avião de correio para uso do serviço do Atlântico Sul da "Aéropostale".

Era um monoplane de asa baixa com trem de pouso fixo. A aeronave era propulsada por três motores de pistão, em linha, "Hispano-Suiza 12NB". Os dois motores montados nas asas podiam ser acessados em voo através de túneis na asa.

Após a prova de voo em 1933, a aeronave foi modificada e renomeada como Couzinet 71, e entrou em serviço na "Aéropostale" em maio de 1934.



Correspondência de 19/01/2001, da cidade de Paris para o Rio de Janeiro, postada na Agência de Filatelia da Poste PTT, na Rue Dur, 19, Montmartre (variação).

AVIÕES PIONEROS DA AVIAÇÃO FRANCESA

AERONAVE BREGUET XIV

A aeronave francesa, **Breguet 14**, foi um biplano, aeronave bombardeio e de reconhecimento empregado na Grande Guerra.

O protótipo, que voou com seu projetista, "Louis Breguet," em novembro de 1916, deu origem a uma série de cerca de 4.000 aviões de observação e 1.600 bombardeiros, iniciando o serviço no verão de 1917. A aeronave era propulsada por um motor Renault de 12 cilindros em V, desenvolvendo 300 cavalos. Esta potência permitia transportar 300 kg de bombas além de uma metralhadora sincronizada, na parte dianteira da fuselagem, e um par de metralhadoras, na parte traseira, operadas pelo segundo piloto.

O **Breguet XIV** foi, também, empregado na aviação civil. Foram exportados para todo o mundo com o propósito de serem utilizados como aviões de transporte, de cabina fechada, enquanto o piloto tinha a cabeça ao ar livre. O modelo civil **14T** permitiu a "Louis Breguet" criar a "Compagnie des Messageries Aériennes". Algumas aeronaves desmilitarizadas foram compradas pela "Société Latécoère", depois que seu Presidente e Diretor-Geral, "Pierre Latécoère", decidiu abrir as linhas postais para a África e para a América do Sul. Nas mãos de "Jean Mermoz", de "Antoine de Saint-Exupéry" e de muitos outros pilotos, o **Breguet 14** desbravou a "Linhas", a serviço da "Aéropostale".



Correspondência de 09/02/1998, de França para cidade do Rio de Janeiro, com o selo de Aeronave Breguet XIV da Posta PTT.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO FRANCESA

LOUIS BLÉRIOT (1872 - 1936)

A TRAVESSIA DO CANAL DA MANCHA

Louis Blériot, em 25/7/1909, com seu avião **BLÉRIOT II**, realizou pela primeira vez a travessia do Canal da Mancha, decolando do porto de Calais, na França e aterrisando em Dover, na Inglaterra.



LOUIS BLÉRIOT - fragmento de correspondência com carimbo comemorativo do "Salon International de L'Aéronautique et L'Espèce", em Le Bourget (25/5/1973)

ROLAND GARROS (1888 - 1918)

Roland Garros iniciou sua carreira de aviador em 1908, pilotando o *Demoiselle de Santos Dumont* e, em 1911, qualificou-se na pilotagem dos monoplanos *Blériot*. No Brasil, em sua breve passagem por São Paulo, em 09/3/1912, com o *Aviador brasileiro Eduardo Pacheco Chaves*, cada qual em seu avião *Blériot*, realizou o primeiro raide aéreo São Paulo - Santos - São Paulo. Participou da Grande Guerra, quando foi piloto de combate. Faleceu durante um combate aéreo nessa guerra, em 05/10/18, sobre as Ardenas, perto da localidade de *Vosiers*.



Centenário do nascimento de **Roland Garros**, mostrando o seu avião *Blériot*, com o qual venceu a travessia do Mar Mediterrâneo, em 1913; o *Demoiselle de Santos-Dumont*; e, **Eduardo Pacheco Chaves**, primeiro aviador brasileiro, formado na "Escola de Pilotagem" de **Louis Blériot**, em **Stapes**, em 1910, e que realizou o raide **Santos - São Paulo** com **Roland Garros**.



PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO MAR MEDITERRÂNEO

Em 23/9/1913, realizou a primeira travessia aérea, sem escalas, do Mar Mediterrâneo. Decolou da cidade de **Fréjus**, sul da França, pousando em **Bizerte**, na Tunísia.



2013 - selo comemorativo ao centenário do feito de **Roland Garros**, em 1913, atravessando, sem escalas, pela primeira vez, o Mar Mediterrâneo

PIERRE-GEORGES LATÉCOÈRE (1883 - 1943)

Latécoère foi o importante empresário francês no início da aviação comercial na França, sendo o primeiro a fazer da cidade de **Toulouse** um parque aeronáutico. Em 1919 funda as **Linhas Aéreas Latécoère**. Depois, com o nome de **Companhia Geral de Empresas Aeronáuticas (1921 - 1927)**, lhe surge a ideia de uma linha aérea transatlântica dedicada tão somente ao serviço postal. No decorrer dos anos 20 isso se realiza, com grande incentivo de **Marcel Bouilloux-Lafond**, retomando as atividades com o nome de "**Companhia Geral Aéropostale**", em 1927. Alça voos transatlânticos, **Toulouse**, **Espanha**, **Dakar (Senegal)**, **Natal**, chegando à **Argentina** e transpondo a **Cordilheira dos Andes** até **Santiago**.



HENRI FÉQUET (1888 - 1974)

Henri Fiquet foi o piloto no primeiro voo oficial do correio aéreo, em 1911. Estando na Índia para um show aéreo, pilotando um biplano **Humber-Sommer**, entregou cerca de 4.500 cartas voando de um campo de polo de **Allahabad** para **Maini**, distantes cerca de 10 km.



MAURICE NOGUÈS (1889 - 1933)



Maurice Noguès nasceu na cidade de Rennes e, em 1909, tornou-se piloto militar, tendo participado da Grande Guerra voando em diversos Esquadrões Aéreos franceses. A partir de 1922, na aviação comercial, voou na Air Orient e depois Air France, fazendo rotas para a Síria, Líbano e até Saigon, na Indochina francesa. Veio a falecer em acidente aéreo, regressando de uma viagem a Saigon, já na França, Courbigny, quando pereceram todos que estavam a bordo, em dezembro de 1933. Ele pilotava um protótipo "Dewoitine D.332", o "Esadrade".

GASTON CAUDRON (1882 - 1915)

Gaston Caudron nasceu na cidade francesa de Favière, no Somme e, juntamente com seu irmão "René Caudron" (1894 - 1959), fundou a "Société des Avions Caudron", empresa de aeronaves francesas, em 1909. Veio a falecer em um acidente aéreo, no aeródromo de Bron, em 15/12/1915.



Correspondência postada em 13/6/2018, na cidade de Paris, na agência do "Musée de la Poste", para a cidade do Rio de Janeiro, com selo com a figura de Gaston Caudron e seu avião Caudron, alusivo ao centenário de sua morte.

MICHEL JOSEPH CALIXTE MARIE COFFARD (1892 - 1918)

Michel Coffard nasceu na cidade francesa de Mantes e foi um dos ases franceses da aviação na Grande Guerra. Obteve 34 vitórias aéreas em combate, a maior parte delas sobre balões de observação alemães. Foi abatido em combate aéreo sobre Bergnicourt, Ardennes, em 28/10/1918, por um Fokker D.VII alemão.



MAURICE BOYAU (1898 - 1918)

Maurice Boyard nasceu em Mustapha, Argélia, e foi um famoso jogador de rugby da seleção francesa. Em 28/11/1915, recebeu seu brevet de piloto militar, tendo se especializado na caça aos balões de observação alemães, tendo abatido 21 deles além de 14 aviões inimigos. Em 16/9/1918 foi abatido pela artilharia de defesa aérea alemã, quando realizava ataque a um balão de observação.



Correspondência postada em 28/5/2019, na cidade de Chevanton-Saint-Seans (Mantaine), para a cidade do Rio de Janeiro, com o selo em homenagem ao centenário do falecimento dos dois heróis da aviação francesa na Grande Guerra.

PRIMEIRO VOO DE UM HIDRO AVIÃO

HENRI MORIS LÉONCE FABRE (1882 - 1984)

Henri Fabre, engenheiro e aviador francês, nasceu na cidade de Marselha. Foi o primeiro aviador a voar um hidroavião, invenção sua, em 26/3/1910, o "Canard", decolando do Étang de Berre, Martigues, no sul da França.



Correspondência postada em Montmartre, Paris, em 25/11/2010, com o selo homenageando Henri Fabre, e seu hidroavião "Canard", no centenário do primeiro voo em hidroaviões.

1912 - PRIMEIRO CORREIO AÉREO POSTAL NANCY - LUNÉVILLE



1913 - PRIMEIRO CORREIO AÉREO POSTAL VILLACOUBLAY - PAULLIAC



TENTATIVA DE TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO NORTE

NUNGESSER E COLI

Charles Eugène Jules Marie Nungesser (1892 - 1927), aviador francês e ás da aviação na Grande Guerra; e, François Coli (1881 - 1927), aviador francês, desapareceram no Atlântico Norte durante a tentativa de travessia aérea Paris a New York, sem escalas, em 28/5/1927, a bordo do avião "L'OISEAU BLEU".



40° Anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique Nord, à 28 Mai 1927, avec les pilotes Nungesser et Coli.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO FRANCESA

DIEUDONNÉ COSTES

Dieudonné Costes foi um pioneiro da Aviação francesa, tendo sido um ás da aviação na Grande Guerra.

JOSEPH LE BRIS

Joseph Le Bris foi Capitão de Corveta da Marinha francesa, Aviador Naval.

O PRITO DOS AVIADORES COSTES E LE BRIS

Costes e Le Bris realizaram a volta ao mundo de avião, de outubro de 1927 a abril de 1928, a bordo de um avião que chamaram de "Nungesser-Coli", em memória de seus companheiros que desapareceram durante a tentativa de travessia do Atlântico Norte. O "Nungesser-Coli" era um pequeno avião Breguet-19. Especialmente preparado para o importante voo, o pequeno avião completou a primeira etapa, Paris-Singapuri, em 26 horas seguintes, depois, para Natal e Rio de Janeiro. Em 14 de outubro, quatro dias após a partida, os dois franceses já chegavam à América do Sul. Eles permaneceram no Novo Mundo por quase quatro meses, visitando as cidades de Buenos Aires, Montevideo, Assunção, Santiago, La Paz, Lima e Guayaquil, uma jornada que os obrigou a atravessar e recruzarem os Andes não menos do que três vezes. Via Caracas, Panamá, Guatemala e México chegaram a Nova York, onde, após 30.000 quilômetros de voo, trocaram o motor do seu Breguet. Depois de um breve intervalo, eles cruzaram os Estados Unidos até São Francisco. O Pacífico ainda era um obstáculo muito arriscado: o "Nungesser-Coli" foi embarcado em um navio a vapor que o transportou até Yokohama e, após, eles retomaram seu voo, no trecho final, Tóquio a Paris, fazendo escalas na Indochina francesa, Índia, Síria francesa e Grécia, antes de completar sua viagem no Aeroporto Paris-La Bourget, em 14/4/1928. O voo percorreu 37.410 quilômetros por via aérea, perfazendo 328 horas de voo, em 187 dias com 43 escalas.



PRIMEIRA LIGAÇÃO POSTAL AÉREA ENTRE PARIS E SAINT-NAZAIRE

17 DE AGOSTO DE 1918



HÉLÈNE BOUCHER E MARYSE HELSE

Hélène Boucher (1909 - 1934), Aviadora francesa que bateu o recorde de velocidade em um avião CAUDRON-RENAULT. Em 30/11/1934 faleceu em um acidente aéreo, quando pilotava um avião CAUDRON C-430 "Bafala", no aeródromo de Guyanecourt.

Maryse Helse (1901 -1946), Aviadora e militar da "Armée de l'Air", pioneira da Aviação Francesa. Em 1941, entrou para a Resistência durante a II Guerra Mundial.



OS PIONEIROS DA AEROPOSTALE

JEAN MERMOS (1901 - 1936)

Jean MERMOS, piloto da AEROPOSTALE (Linhas Aéreas Latécoère) realizou a primeira viagem transatlântica de correio aéreo, sem escalas, de Saint-Louis (atual Senegal) a Natal (RN), em 12/5/1930, com duração de 21 horas, no hidroavião "LATE 300", o "CROIX-DU-SUD".



PIONEIROS de L'AÉROPOSTALE: Pierre-Georges Latécoère, Jean Mermos, Antoine de Saint-Exupéry, Henri Guillaumet, Didier Daurat e Victor Han.

PAUL CODOS (1896 - 1960)

Paul Codos, aviador francês, realizou em 27/01/1927, com seu mecânico de voo Louis Agnus, o primeiro voo comercial noturno Londres - Paris, em um avião Farman "Goliath" da Companhia "Air Union". Em 21/11/1937, realizou o raide, ida e volta, Paris - Santiago do Chile - Paris, em um avião Farman 223.1 (F-APUJ). Participou da II Guerra Mundial, como Capitão, realizando voos de patrulha no Atlântico Sul, para localizar o Encouraçado alemão "Admiral Graf Spee", em 1939.



HENRI GUILLAUMET (1902 - 1940)

Henri Guillaumet, pioneiro da Aviação francesa, como piloto da Aéropostale, voou sobre a Cordilheira dos Andes, Atlântico Sul e Atlântico Norte. Foi abatido quando pilotava seu Farman F.220, voando para a Síria, sobre o Mar Mediterrâneo, por um caça da Aviação italiana.



MARIGNANE (BERÇO DA CONSTRUÇÃO AERONÁUTICA DE HELICÓPTEROS)

Marignane, pequena cidade francesa localizada na Região da Provence-Côte d'Azur, no delta do rio Rhône, é o centro da construção aeronáutica de helicópteros, na França. sedia, hoje, a Airbus Helicoptères (antiga Aerospatiale e Eurocopter Helicoptères). É sede do Aeroporto Internacional Marseille-Provence.



1918 - PRIMEIRO SERVIÇO AEROPOSTAL À NOITE E PRIMEIRO VOO REGULAR DE PARIS A SAINT-NAZAIRE AO PRIMEIRO VOO DO AVIÃO CONCORDE NA CIDADE DE TOULOUSE - 1969



25/5/1971 - Primeira linha postal regular entre Paris e Saint-Nazaire e o 25º aniversário do primeiro voo aéreo noturno e serviço comercial do Salão Internacional de Aeronáutica e Espacial de Le Bourget (1873), onde se realizou a Torre Eiffel, o Drigível, o 14bis e o Demimonde de Santos-Dumont com o avião Concorde - 25/5/1971



25/5/1969 - Primeiro voo de avião Concorde, em Toulouse, sede da Aérospatiale - Aviação

AVIÃO CONCORDE

BRITISH AIRCRAFT E AEROSPATIALE

O Concorde foi um avião comercial supersônico de passageiros, que foi fabricado entre abril de 1965 (fabricação da primeira peça) e o final de 1978, pelo Consórcio formado pela britânica "British Aircraft Corporation (BAC)" e a francesa "Aérospatiale". Seus voos comerciais começaram em 21/01/1976 e terminaram em 24/10/2003, tendo sido operado apenas pelas companhias "British Airways" e "Air France".



Correspondência entre as cidades de Amnécourt e Paris, de 18/5/1969, com o selo aéreo comemorativo aos 50 anos do primeiro voo do Concorde



JACQUELINE AURIOL

Jacqueline Aurial nasceu em 5/11/1917, na cidade de Challans, Vendée e veio a falecer, com 82 anos, em 11/2/2000, na cidade-luz, Paris. Foi uma aviadora francesa, piloto de provas, que estabeleceu várias recordes mundiais de velocidade.

Durante a Segunda Guerra Mundial trabalhou contra a ocupação alemã na França, auxiliando a Resistência Francesa.

Ela começou a voar em 1946 e obteve sua licença de piloto em 1948, tornando-se uma aviadora civil e piloto de testes.

Jacqueline Aurial obteve sua licença de piloto militar em 1955 e depois se qualificou como uma das primeiras pilotos de teste do sexo feminino. Foi uma das primeiras mulheres a quebrar a barreira do som e estabelecer cinco recordes mundiais de velocidade, nas décadas de 1950 e 1960. Em 1983 ela se tornou membro fundador da "Académie de l'Air et de l'Espace" francesa.

Em 22/6/1962, voando em um avião Dassault Mirage IIIC, Aurial atingiu uma velocidade média, ratificada pela "Fédération de l'Aéronautique Internationale" (FAI), de 1.850,2 km/h, ao longo dos 100 km do circuito fechado em Istres, cidade no sul da França, onde está localizada uma "Base Aérienne de l'Armée de l'Air", para comemorar o recorde mundial feminino de velocidade no ar, então pertencente à "Jacqueline Cochran".



Correspondência datada de 1/6/2004, originada em Paris (Paris - Verreugues), para o Rio de Janeiro, com o selo de 2002, para o correio aéreo (TOUT à l'Air n° A-64), homenageando a aviadora Jacqueline Aurial, e retratando o avião Dassault Mirage IIIC, com que batou o recorde de velocidade em 1962.

CAROLINE AIGLE (1974 - 2007)

PRIMEIRA PILOTO DE CAÇA A SER EFETIVADA EM UM ESQUADRÃO DE COMBATE DA "ARMÉE de L'AIR" FRANCESA

Caroline Aigle nasceu na cidade de Montauban e, em 25/5/1999 recebeu seu brevet de piloto de caça, voando aeronave Alpha Jets, na Base Aérienne 115, em Tours, tornando-se a primeira mulher a ser efetivada em um Esquadrão de combate da "Armée de l'Air" francesa. Em 2000, na Base Aérienne 105, em Orléans, qualificou-se no Mirage 2000 e, em 2005, tornou-se Comandante de Esquadrilha, na Esquadrilha SPA 57 Mouttet. Faleceu em 21/8/2007, em Dijon, acometida por um câncer fulminante.



PIONEIROS DA AVIAÇÃO INGLESA

HUGH MONTAGUE TRENCHARD

MARCHEL DA "ROYAL AIR FORCE" E 1º VISCONDE TRENCHARD

TRENCHARD nasceu em 3/2/1873 em Taunton, Inglaterra, foi um dos oficiais britânicos que contribuíram para a criação da Real Força Aérea.

Trenchard cursou a Academia do Exército Britânico e como Oficial de Infantaria, serviu na Índia e, com a eclosão da Guerra dos Bôeres, ele se ofereceu para servir na África do Sul. Enquanto lutava contra os bóeres, foi gravemente ferido e teve que retornar à Inglaterra. Após a sua recuperação, voltou ao serviço ativo na África do Sul. Após o fim da Guerra dos Bôeres, prestou serviço na Nigéria, onde comandou o Regimento do Sul da Nigéria.



No verão de 1912, Trenchard aprendeu a pilotar e recebeu seu Certificado de Aviador (nº 270) em 21/7, pilotando um biplano "Henry Farman" da "Sopwith School of Flying", em Brooklands.



Ocupou várias cargos importantes no "Royal Flying Corps" durante a Grande Guerra, onde comandou o "Royal Flying Corps" na França, de 1915 a 1917.

Em 1918 assumiu o Comando da "Força Aérea Independente", na França, sendo retornada à Inglaterra como Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, na gestão de Winston Churchill.

Trenchard passou a década seguinte garantindo o futuro da "Royal Air Force (RAF)", sendo seu grande defensor. Ele foi declarado com o "Pai da REAL FORÇA AÉREA". Hoje, Trenchard é reconhecido como um dos primeiros defensores do bombardeio estratégico.

Vete a falecer em 10/2/1954, na cidade de Londres. Na sua vida militar serviu no Exército britânico, de 1893 a 1918, e na Royal Air Force, de 1918 a 1950, onde alcançou o importante posto de Marechal.

AERONAVE AIRCO DH.9A

A aeronave AIRCO DH.9A foi um bombardeiro leve, britânico, momentaneamente projetado e usado logo antes do fim da Grande Guerra.

Ele foi o desenvolvimento do bombardeiro mal sucedido, AIRCO DH.9, com uma estrutura reforçada e a substituição de seu pouco potente motor "Hispano-Suiza", pelo "Liberty L-12".

Como a AIRCO estava ocupada com o desenvolvimento do bombardeiro bimotor AIRCO DH.10, o projeto foi detalhado pela "Westland Aircraft". O DH.9 foi equipado com novas asas de maior envergadura e uma estrutura de fuselagem reforçada.



REPUBLIC OF MALDIVES - Centenário de Sir Winston Churchill (1874 - 1974)

PIONEIROS DA AVIAÇÃO INGLESA

CHARLES FREDERICK ALGERNON PORTAL, 1º VISCONDE PORTAL DE HUNGERFORD

CHARLES FREDERICK ALGERNON PORTAL, MARCHEL DA "ROYAL AIR FORCE", nasceu na cidade de Hungerford, Inglaterra, em 21/9/1893.



No início da "Grande Guerra", Portal se juntou ao "Royal Army" servindo como mensageiro na Seção de Motocicletas dos "Royal Engineers", na frente Ocidental. Foi nomeado Cabo logo após entrar para o Exército e comissionado como Segundo-Tenente apenas algumas semanas depois.

Em julho de 1915, Portal foi transferido para o "Royal Flying Corps (RFC)", primeiro como observador e depois, a partir de novembro de 1915, como oficial aviador. Ele se tornou piloto em abril de 1916 e foi designado para o Esquadrão 60, voando biplanos "Morane" na Frente Ocidental.

Na Segunda Guerra Mundial, em seus primeiros estágios, exerceu o cargo de Comandante do Comando de Bombardeiros.

Portal era um defensor do bombardeio de áreas estratégicas (como as áreas industriais alemãs e cidades populosas) e via isso como a estratégia para vencer a guerra.

Em outubro de 1940 foi nomeado Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica permanecendo neste cargo até o fim da Guerra. Durante seu tempo nesse Comando, ele apoiou a contínua ofensiva de bombardeiros estratégicos contra a Alemanha, defendendo a formação da "Força Pathfinder", fundamental para melhorar a força destrutiva do Comando de Bombardeiros. Em março de 1945, Winston Churchill deu a ordem final para interromper a "Estratégia de Bombardeio de Área" de Portal, após a destruição de Dresden, algumas semanas antes.

Portal se opôs, ferrenhamente, às tentativas da "Royal Navy" de assumir o "Comando Costeiro da RAF" e do "Royal Army", de criar sua própria Aviação.

Portal passou para a reserva da RAF após o fim da Guerra e, na vida civil, exerceu o cargo de Presidente da "British Aircraft Corporation".

Vete a falecer em 22/4/1971, na cidade de West Ashling, West Sussex, Inglaterra. Na sua vida militar serviu ao "Royal Army", de 1914 a 1918 e à "Royal Air Force", de 1918 a 1945, quando encerrou sua carreira no importante posto de Marechal.

AERONAVE DE HAVILLAND DH 98 "MOSQUITO"

A aeronave De Havilland DH 98 "Mosquito" foi um avião britânico projetado como bombardeiro pela "De Havilland", em 1938 e usado pela "Royal Air Force" durante a Segunda Guerra Mundial. O primeiro protótipo, construído secretamente em Selisbury Hall, voou pela primeira vez a 25/11/1940. Terminados os testes oficiais começou a produção em série em junho de 1941. A primeira operação foi um reconhecimento fotográfico sobre a cidade francesa de Brest, La Fallice e Bordeaux em 20/9/1941.



REPUBLIC OF MALDIVES - Centenário de Sir Winston Churchill (1874 - 1974) e avião "De Havilland DH 98 "Mosquito"

PIONEIROS DA AVIAÇÃO INGLESA

ARTHUR TRAVERS HARRIS - PRIMEIRO BARONETE

Sir Arthur Travers Harris ("Bomber Harris") nasceu na cidade de Cheltenham, Gloucestershire, Reino Unido, em 13/4/1892, tendo emigrado para a Austrália em 1910, aos 17 anos. Nesse País ingressou no 1º Regimento, no início da Primeira Guerra Mundial, entrando em ação na África do Sul e no Sudoeste da África. Em 1915, Harris voltou à Inglaterra para lutar no Teatro Europeu da Grande Guerra. Ele ingressou no "Royal Flying Corps", onde permaneceu até a criação da "Royal Air Force", em 1918. Harris permaneceu na Frente Ocidental durante as décadas de 1920 e 1930, servindo na Índia, Mesopotâmia, Pérsia, Egito, Palestina, dentre outros lugares.



Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, em 1939, Harris assumiu o comando do "Grupo A" 5 da RAF, na Inglaterra e, em fevereiro de 1942, foi nomeado Comandante do "Comando de Bombardeiros da RAF", durante o auge da campanha de bombardeio estratégico anglo-americano contra a Alemanha nazista, na II Guerra Mundial. Permaneceu nesse Cargo o restante da Guerra. De mesmo ano de 1942, o Gabinete britânico começou com o "bombardeio de área" de cidades alemãs. Harris recebeu a tarefa de implementar a política de Winston Churchill apoiando o desenvolvimento de táticas e tecnologias para sua execução. Também auxiliou o Chefe do Estado-Maior da "Royal Air Force", Marechal Charles Portal, na execução dos ataques mais devastadores do Reino Unido contra a infraestrutura e população alemã, incluindo o bombardeio da cidade de Dresden. A preferência contínua de Harris por bombardeios de área em vez de alvos de precisão foi muito controversa, em parte porque muitos dos Comandantes de Forças Aéreas aliadas consideravam essa estratégia menos eficaz e, também, em parte pelo grande número de vítimas civis e destruição que causava às cidades da Europa Continental.

Faleceu na cidade de Spring-on-Thames, Oxfordshire, Inglaterra, em 5/4/1984, tendo prestado serviço ao "Exército Britânico" de 1914 a 1918 e à "Royal Air Force" de 1918 a 1946, onde alcançou o posto de Marechal.

AERONAVE AVRO LANCASTER

O Avro Lancaster, bombardeiro quadrivetor britânico da II Guerra Mundial, nasceu em 1941 como espólio do fracassado bombardeiro bimotor Avro Manchester.

Seu batismo de fogo ocorreu em 2/3/1942 e, até o fim da guerra, exibiu-se de glórias. Os 7.346 exemplares produzidos realizaram 156.000 missões, lançando 608.412 toneladas de bombas (entre as quais algumas "Grand Slam" de 10.000 kg). Entre as suas muitas ações de repercussão, estão o ataque à represa de Mohne e Eder, em 17/5/1943, o afundamento do encouraçado alemão "Tirpitz", em 12/11/1944 e o ataque a Dresden entre 13 e 15/2/1945.



REPUBLIC OF MALDIVES - Centenário de Sir Winston Churchill (1874 - 1974) - avião "Avro Lancaster"

PIONEIROS DA AVIAÇÃO INGLESA

HUGH CASWALL TREMENEKERE DOWDING - PRIMEIRO BARÃO DOWDING AIR CHIEF MARSHAL

HUGH CASWALL TREMENEKERE DOWDING, Marechal da Royal Air Force nasceu na cidade de Moffat, Escócia, em 24/4/1882.

Foi oficial do "Royal Army" a partir do ano de 1900, sendo promovido ao posto de Tenente, em 8/5/1902. Serviu na "Royal Garrison Artillery", em Gibraltar, no Ceilão e em Hong Kong antes de ser destacado para a "Bateria de Artilharia de Montanha n° 7", na Índia, em 1904. Após retornar à Inglaterra, frequentou o "Army Staff College", em 1912, antes de ser promovido ao posto de Capitão, em 18/8/1913, e de ser transferido para a "Royal Garrison Artillery", na "Ilha de Wight", naquele mesmo ano.



Dowding interessou-se pela aviação e recebeu seu Certificado de Aviador, de número 711, em 19/12/1913, sendo qualificado em um biplano "Vickers", na "Vickers School of Flying Brooklands". Após, cursou na "Central Flying School", onde recebeu seu "brevet" de aviador. Em agosto de 1914 foi convocado para servir no "Royal Flying Corps" como piloto de Caza, no "Esquadrão Número 7", no início da Grande Guerra. Posteriormente, foi designado Comandante do Esquadrão Número 16.

Em 1918, transferiu-se para a "Royal Air Force". Em julho de 1936, Dowding foi nomeado Comandante do recém-criado "Comando de Caza RAF".

Na RAF comandou o "Comando de Caza", durante a "Batalha da Grã-Bretanha", que defendeu com sucesso o País contra os ataques da "Luftwaffe". Graças à sua gestão prudente dos recursos da RAF e à preparação detalhada das defesas aéreas da Ilha (chamado de "Sistema Dowding"), a ele é creditado papel importante na defesa da Inglaterra e, portanto, crucial na derrota do plano de Adolf Hitler de invadir a Grã-Bretanha.

Veio a falecer em 15/3/1970, na cidade de Royal Tunbridge Wells, Kent, Inglaterra. Serviu de 1900 a 1914 no "Royal Army", no "Royal Flying Corps", de 1914 a 1918 e, de 1918 a 1942, na "Royal Air Force", onde passou para a reserva, em julho de 1942, no honroso posto de "Air Chief Marshal" (Marechal do Ar).

AERONAVE HAWKER "HURRICANE"

O Hawker Hurricane foi um dos mais famosos aviões de caça britânicos da Segunda Guerra Mundial. Projetado em 1934, por Sidney Camm, foi o primeiro caça monoposto da Royal Air Force (RAF) e também o primeiro a atingir velocidade superior a 490 km/h (ou 300 ml/h).

Embora ofuscado pelo "Supermarine Spitfire", o avião se tornou famoso durante a "Batalha da Grã-Bretanha", sendo responsável por 60% das vitórias aéreas da RAF nos combates. Serviu em todos os grandes Teatros de Operações da "Segunda Guerra Mundial".

No selo da Inglaterra, da série de Pioneiros da Aviação Inglesa, que retrata o "Marechal Dowding", pode-se visualizar, na sua arte, a aeronave "Hawker Hurricane".



Correspondência postada na Inglaterra para a cidade de Rio de Janeiro com o selo britânico retratando a aeronave "Hawker Hurricane" e "Lord Dowding".

PIONEIROS DA AVIAÇÃO INGLESA

ARTHUR TEDDER - MARECHAL DA ROYAL AIR FORCE PRIMEIRO BARÃO TEDDER

Arthur Tedder, Marechal da Royal Air Force, nasceu em 11/7/1895 na cidade de Glasgow, Escócia.

Em janeiro de 1916, como Oficial da "Royal Army", Tedder foi aceite na "Royal Flying Corps" e matriculado na Escola Número 1 de Aeronáutica, na cidade de Reading. Ele foi promovido a capitão em 21/3 desse mesmo ano. Em abril, ele frequentou a Escola de Voo Central, onde recebeu seu brevet de aviador.

Ele foi piloto e Comandante de Esquadrão do "Royal Flying Corps" na "Grande Guerra", na sua Frente Ocidental e no Oriente Médio. Transferiu-se para a "Royal Air Force", com sua criação em 1918 e, nos anos entre guerras, serviu na Turquia, Grã-Bretanha e Extremo Oriente.

Na "Segunda Guerra Mundial", Tedder dirigiu as operações aéreas no Mar Mediterrâneo, incluindo a evacuação de Creta e a Operação Cruzada, no Norte da África.

Suas táticas de bombardeio ficaram conhecidas como "Tapeiro Tedder". Mais tarde, na II Guerra Mundial, assumiu o comando do Comando Aéreo do Mediterrâneo e, nessa função, esteve envolvido no planejamento da invasão Aliada da Sicília e, em seguida, na invasão Aliada da Itália.

Durante o planejamento da "Operação Overlord" (invasão da França) foi nomeado Vice-Comandante da Força Expedicionária Aliada, sob o comando do General Eisenhower.

Após a Guerra, Tedder serviu como Chefe do Estado-Maior da "Royal Air Force", onde defendeu o aumento do recrutamento tendo em vista o êxodo de muitos aviadores e, também, aumentou o efetivo do "Comando de Aviação de Caça" da RAF.

Teve importante atuação no planejamento do grande abastecimento de Berlim, por via aérea, em 1948.

Veio a falecer em 3/6/1967, na cidade de Banstead, Surrey, Inglaterra. Serviu na "Royal Army", de 1913 a 1916, no "Royal Flying Corps" de 1916 a 1918 e, na "Royal Air Force", de 1918 a 1950, quando passou para a reserva no importante posto de Marechal.



AERONAVE HAWKER "TYPHOON"

O Hawker Typhoon foi uma aeronave britânica, projetada para executar missões como caça-bombardeiro. Foi construído pela "Hawker Aircraft", sendo, inicialmente, desenvolvido para ser um interceptador de média/alta altitude, para substituir o "Hawker Hurricane". Porém, vários problemas de projeto fizeram com que nunca conseguisse realizar esta operação na sua total plenitude. No selo da Inglaterra, da série de Pioneiros da Aviação Inglesa, que retrata o Marechal Tedder, pode-se visualizar, na sua arte, a aeronave "Hawker Typhoon".

INGLATERRA

90º ANIVERSÁRIO DA ROYAL AIR FORCE



MONTSERRAT - TERRITÓRIO BRITÂNICO NO MAR DO CARIBE

INGLATERRA
CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL



ILHAS FALKLAND - INGLATERRA

ARGENTINA

CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO MILITAR ARGENTINA
1912 - 2012

A história da Força Aérea Argentina começa com o estabelecimento da Escola de Aviação Militar do Exército, em 10 de agosto de 1912. Diversos oficiais militares figuravam entre os pioneiros da Aviação Argentina, incluindo Jorge Newbery, um oficial da reserva da Marinha. A Escola começou a formar pilotos militares que participaram de acontecimentos marcantes na Aviação Argentina, como a travessia da Cordilheira dos Andes.



21/7/2012 - Solo comemorativo ao Centenário da Aviação Militar Argentina



FUERZA AEREA ARGENTINA

HOMENAGEM DA ARGENTINA A PIONEIROS DA AVIAÇÃO

VICENTE ALMONDOS ALMONACIO

Vicente Almondos Almonació nasceu na cidade de San Miguel de Anguinán, Província de La Rioja, Argentina, em 24/12/1882.

Depois de completar os estudos universitários, na área de Engenharia, e inspirado pela fé no progresso científico e no contexto do Centenário da Argentina e da Belle Époque, ele projetou e empreendeu a construção de um pequeno avião que chamou de "aerodvél". Diante da impossibilidade de desenvolver seu projeto na Argentina e com o objetivo de se tornar piloto e complementar a sua formação em engenharia, mudou-se para Paris, no final de 1912, onde havia sido fundada poucos anos antes a primeira escola de aviação do Mundo.

Foi cofundador e gerente técnico da companhia aérea "Aeroposta Argentina", subsidiária da Companhia Aérea Aéropostale, francesa, e precursora da Aerolíneas Argentinas. Ele foi o primeiro aviador a cruzar a Cordilheira dos Andes, em voo noturno, e foi o arquiteto da maioria das rotas aéreas da "Aeroposta". Como diplomata, presidiu o consulado argentino de Boulogne-sur-Mer, França, de 1938 a 1945.

Em reconhecimento às suas realizações, na França, recebeu várias honras, incluindo a "Légion d'Honneur" e a Medalha Militar.

Almonació sabia voar apenas aviões simples. Por isso, após uma curta permanência em Paris, decidiu ir ao Aeródromo Farnas, localizado próximo a Versailles, para se credenciar como piloto profissional. Em 1914, o "Aeroclub de France" concedeu-lhe um diploma sob a autoridade do Governo francês.



Correspondência da BRASILIANA 79, via especial Buenos Aires-Rio de Janeiro, com o selo Argentino homenageando o Aviador Almonació e o Dia da Força Aérea Argentina.

HOMENAGEM DA ARGENTINA A PIONEIROS DA AVIAÇÃO

EDUARDO ALFREDO OLIVERO

Eduardo Alfredo Olivero nasceu em Tandil, perto de Buenos Aires, em 2/11/1896, pertencente a uma família piemontesa (Itália) que imigrou para a Argentina.

Apaixonado pelo mundo da aviação, assim que completou 16 anos se matriculou na Escola de Aviação de Villa Lugano, nos arredores da capital argentina, onde obteve a licença de piloto de avião. O proprietário da Escola, Pablo Castaibert, em um monoplane da sua própria construção, deu-lhe as lições apropriadas que lhe valeram a obtenção da licença de piloto em 14/7/1914, em uma aeronave Castaibert IV.

Foi militar e aviador argentino destacado durante a "Grande Guerra", onde lutou nas fileiras do Serviço Aeronáutico do Exército Real italiano. Na Itália, obteve a licença de piloto militar pilotando um avião Blériot XI em 5/2/1916. Em 22/5/1916, ele alcançou sua primeira vitória aérea no comando de uma aeronave Aviatik B1, em 13/11/1916.

No final das hostilidades ele foi condecorado com três medalhas de prata por bravura militar, tendo realizado 553 missões de combate, abatendo um avião inimigo. Após o fim do conflito, retornou à Argentina.

Junto com o bilionário Roberto Duggan e o mecânico Ernesto Campanelli, em 1926, fez um voo em etapas de Nova York à Buenos Aires voando a bordo de um hidroavião Savoia-Marchetti S.59, batizado de "Buenos Aires". O voo durou 81 dias e 37 paradas, uma das quais devido a um pouso de emergência no rio Amazonas devido a um erro de navegação. Quando o hidroavião pousou em Buenos Aires, foram recebidos pelo Presidente da República Marcelo Torcuato de Alvear.

Veio a falecer em Buenos Aires, em 19 de março de 1966.



HOMENAGEM DA ARGENTINA A PIONEIROS DA AVIAÇÃO

RAMON FRANCO BAHAMONDE

Ramón Franco Bahamonde nasceu em 2/2/1896 na Estação Naval de Ferrol, Galicia, Espanha e foi um Pioneiro espanhol da Aviação, sendo irmão do mais tarde ditador espanhol, Francisco Franco. Bem antes da Guerra Civil Espanhola, durante o reinado de Alfonso XIII, os dois irmãos foram aclamados como heróis nacionais na Espanha, mas tinham visões políticas fortemente divergentes. Eles tinham um irmão mais conhecido, Nicolás.

Ramón iniciou sua carreira como Oficial de Infantaria, destacado para o Marrocos, em 1914. Em 1920 ingressou na Força Aérea Espanhola, participando de atividades que lhe renderam destaque internacional. Em 1926, ele se tornou um herói nacional quando pilotou a aeronave "Plus Ultra" em um voo transatlântico. Seu co-piloto foi Julio Ruiz de Alda Miqueleiz e os outros tripulantes eram o Tenente de Navio Juan Manuel Duran (Marinha) e o mecânico Pablo Rada.

O "Plus Ultra" partiu de Palos de la Frontera, em Huelva, Espanha no dia 22/01 e chegou a Buenos Aires, Argentina, em 26/1. Fez escalas em Gran Canaria, Cabo Verde, Pernambuco, Rio de Janeiro e Montevideo. A viagem de 10.270 km foi concluída em 59 horas e 39 minutos. O evento apareceu na maioria dos principais jornais do mundo.

Em 1929, ele tentou outro voo transatlântico, desta vez caindo com o avião no mar. A tripulação foi resgatada dias depois por um porta-aviões da Marinha Real Britânica.

Ramón Franco morreu em um acidente aéreo em 28/10/1938, quando seu hidroavião caiu em Pollença, perto da costa de Maiorca, enquanto tentava bombardear a cidade de Valência, controlada pelos republicanos. Seu corpo foi encontrado flutuando na água e sua morte levou a rumores de conspirações e sabotagem. Após a queda, seu irmão Francisco Franco, que governaria a Espanha nas três décadas seguintes, rompeu a maioria das relações com a viúva e a filha de seu irmão.



PIONEIROS DA AVIAÇÃO NA SUÍÇA

EDUARD SPELTERINI

EDUARD SPELTERINI, nasceu em Bazenhönd, na área de Toggenburg, em 2/6/1852, e foi o pioneiro Suíço do balonismo e da fotografia aérea. Em meados de 1870 foi para Paris e, em 1877, foi licenciado pela "Académie d'Aerostation Météorologique de France", como piloto de balão. Em 1887 ele teve seu primeiro balão feito pela empresa Surcouf, de Paris, batizado de "Urania" e, a partir de 1898, cruzou as Alpes diversas vezes e em todas as direções.

Veio a falecer em 16/6/1931, em Zipf, pobre e desconhecido, em face da decadência dos balões após a Grande Guerra, em face aos aviões.



Em 27/01/1977 os Correios da Suíça lançaram em Berna, uma série de quatro selos em homenagem aos Pioneiros da Aviação Suíça (Pionniers), um deles retratando Eduard Spelterini.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO NA SUÍÇA

ARMAND DUFAUX

ARMAND DUFAUX, nascido em Genebra, em 1883, foi um dos pioneiros da Aviação suíça, juntamente com seu irmão mais velho, Henri Dufaux.

Construiu alguns modelos de aviões e um de helicóptero, mas o que realmente aprovou foi o "Dufaux 4". Tornou-se famoso por voar em torno do "Lac de Genève", em 1910.

Em 28/8/1910, Armand voou de Saint-Gingolph a Genebra (cerca de 40 km) em um tempo de 55 minutos e 5 segundos, recebendo pelo feito o "Prêmio Perrot-Duval", de 5.000 CHF. Veio a falecer no ano de 1941.



Em 27/01/1977 os Correios da Suíça lançaram em Berna, uma série de quatro selos em homenagem aos Pioneiros da Aviação Suíça (Pionniers), um deles retratando Dufaux.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO NA SUÍÇA

OSKAR BIDER

OSKAR BIDER, nascido em Lagenbruck, em 12/7/1891, foi um dos pioneiros da Aviação suíça. Cursou a Escola de Aviação "Blériot", na cidade de Pau, no sul da França, ao pé dos Pirineus, em 8/11/1912, tendo recebido o Brevet 33 da Aviação Suíça.

Voando um avião Blériot XI, em 24/01/1913, fez a travessia pioneira dos Pirineus, voando de Pau a Madri, na Espanha.

Em 9/3/1913 fez o primeiro voo do correio aéreo na Suíça, voando de Basel a Liestal. Em 15/5 1913, cruzou os Alpes Suíços pela primeira vez, voando de Berna a Sion. Foi o primeiro aviador a cruzar os Alpes, nas duas direções, de Berna a Milão. Em 7/7/1919, na sua despedida da Força Aérea Suíça veio a falecer em acidente aéreo fazendo acrobacias.



Em 27/01/1977 os Correios da Suíça lançaram em Berna, uma série de quatro selos em homenagem aos Pioneiros da Aviação Suíça (Flugpioniere), um deles retratando Oskar Bider.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO NA SUÍÇA

WALTER MITTELHOZER

WALTER MITTELHOZER, nasceu em Saint-Gallen, em 2/4/1894, foi piloto militar, recebendo seu brevet de avião militar em 1918.

Realizou, em 77 dias, o primeiro voo no sentido norte - sul pela África, saindo de Zurich em 7/12/1926. Foi o primeiro aviador a sobrevoar o Monte Kilimanjaro.

Veio a falecer em 1937.



Em 27/01/1977 os Correios da Suíça lançaram em Berna, uma série de quatro selos em homenagem aos Pioneiros da Aviação Suíça (Flugpioniere), um deles retratando Walter Mittelhozer.

CHILE

CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO MILITAR CHILENA

DAGOBERTO GODOY FUENTEALBA

Dagoberto Godoy Fuentealba nasceu na cidade de Temuco, Chile, em 22/7/1893. Foi um Pioneiro da Aviação Chilena, Piloto Militar, e o primeiro aviador a sobreviver a Cordilheira das Andes.

Ingressou na "Escola Militar del Libertador Bernardo O'Higgins", em 1910. Ao concluir seu curso foi designado para servir no "Batalhão Ferroviário", da Engenharia do Exército chileno. Em 1915 solicitou sua transferência para o "Serviço de Aviação Militar de Chile", e Serviço de Aviação Militar do Chile, passando um ano na Escola de Aeronáutica Militar antes de se formar. Foi promovido a Tenente em 12/02/1916.

Em meados de 1918, o Chile recebeu duas aeronaves "Bristol N.1c" de Inglaterra. O Major Victor Muston, um ás da aviação britânica, veio para auxiliar no treinamento dos aviadores chilenos. Em dezembro, Godoy, incentivado por Muston, obteve permissão do Chefe do Serviço Aéreo chileno, Pedro Dartnell, para tentar uma travessia das Andes, aproveitando as últimas características das aeronaves "Bristol", superiores a quaisquer aeronaves existentes no Chile, aquela época.

Em 12/12/1918, voando a aeronave "Bristol N.1c C4988", Godoy decolou do aeródromo de El Bosque sobrevoadando Tupungato, pela passagem montanhosa de Cristo Redentor e Uspallata, passando próximo ao curso do Aconcagua antes de pousar em um campo em Lapunitas, próximo à Mendoza, na Argentina. Infelizmente ele colidiu com uma cerca, danificando seu tren de pouso, hélice e asa esquerda, e batendo a cabeça no painel da avião sofrendo uma leve contusão. O voo durou 90 minutos a uma velocidade de 150 a 190 quilômetros por hora (110 a 120 mph), a uma altitude máxima de 6.300 metros (19.700 pés), com realização em uma aeronave de cabine aberta, sem aquecimento ou oxigênio. Godoy, finalmente, retornou ao Chile para atenção pública e sendo, então, promovido a Capitão.

Godoy deixou o exército em 15/7/1924. Em 1930, a Força Aérea Chilena foi criada como uma Arma independente e, em 1935, Godoy recebeu o título honorário de Capitão de Bandeira. Em 1952, foi promovido ao posto honorário de Comandante de Grupo, e a General de Brigada Aérea em 1957.

Viveu a falecer em Santiago, Chile, em 08/9/1969.



Selo comemorativo ao Centenário da Aviação Militar Chilena, onde visualizamos Dagoberto Godoy e seu Bristol N.1c e os irmãos Wright e seu aeroplano. Importante notar que os chilenos reconheceram seu centenario da aviação ao feito dos irmãos Wright e não ao feito de Santos-Dumont.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL

CENTENÁRIO DO PRIMEIRO VOO MILITAR (1916 - 2016)

O primeiro voo, realizado por um piloto português, aconteceu em 01/9/1912 na localidade de "Mouchão da Póvoa de St. Iria", sendo o piloto Alberto Sanches de Castro, no comando de um avião "Voisin Antoinette".

Em 14/5/1914 foi promulgada a lei que criava a primeira Escola de Aviação Militar, instalada em "Vila Nova da Rainha", tendo sido inaugurada em 01/8/1916. Do primeiro curso realizado nesta Escola de Aviação foram formados pilotos como Sarmento de Beires e Pinheiro Correia, protagonistas nos anos seguintes, de alguns dos feitos mais heroicos da História da Aviação portuguesa. O primeiro voo militar português considerado, foi realizado em Vila Nova da Rainha, em 15/7/1916.

Referência: <https://www.escpa.esboade.pt/historia/230de220ava2CFN47c2FN43c52Dportugues/> em 09/05/2022, às 18:38h



Em 15/7/2016 os Correios de Portugal lançaram em Vila Nova da Rainha, sede da primeira Escola de Aviação militar portuguesa uma série de selos em homenagem ao Centenário do primeiro voo militar de Portugal. Envelope com selos e cartão comemorativo ao evento.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL
CENTENÁRIO DO PRIMEIRO VOO MILITAR (1916 - 2016)



Em 12/7/2016 os Correios de Portugal lançaram em Vila Nova de Gaia, uma série de selos em homenagem ao Centenário do primeiro voo militar de Portugal. Envelope com selo e carimbo comemorativo ao evento.

PIONEIROS DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL
PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

A primeira travessia aérea do Atlântico Sul foi realizada pelos Oficiais da Marinha portuguesa, Contra-Almirante (CAIte) Carlos Viegas Gago Coutinho (17/02/1869 - 18/02/1959) e Capitão de Fragata (CF) Piloto Aviador Arthur de Sacadura Freire Cabral (23/5/1881 - 15/11/1924), em 1922. Teve a duração de setenta e nove dias, com um tempo de voo de sessenta e duas horas e vinte e seis minutos, quando percorreram a distância de 9.383 quilómetros.



1922 - Correios de Portugal. Quadra prova da firma Inglesa "Waterloo And Sons".

A travessia foi iniciada em Lisboa, no dia 30/3/1922, com o hidroavião inglês, monomotor, *Fairey F III-D MK II*, especialmente concebido para a viagem, equipado com motor Rolls-Royce e batizado com o nome de Lusitânia. O CF Sacadura Cabral exercia as funções de piloto e o CAIte Gago Coutinho, as de navegador.

Este último havia inventado para utilização durante a viagem, um horizonte artificial adaptado a um sextante, a fim de medir a altura dos astros, invenção que revolucionou a navegação aérea à época. A primeira etapa Lisboa a Porto Luz, nas Ilhas Canárias.



Descolagem do Lusitânia do rio Tejo, em Lisboa

A segunda etapa Porto Luz a Gando, nas Ilhas Canárias. A terceira etapa Gando a São Vicente no Arquipélago de Cabo Verde. A quarta etapa São Vicente a Porto Fria no Arquipélago de Cabo Verde e a quinta etapa de Porto Fria aos Fenecos de São Pedro e São Paulo, em águas brasileiras, onde amerisaram no dia 18/4/1922.



Amerisagem do Lusitânia nos Fenecos de São Pedro e São Paulo

PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL (continuação)

O mar revoltoso no local provocou a perda do Lusitânia. Os aeronautas foram recolhidos pelo Cruzador República, da Marinha Portuguesa, que os conduziu a Fernando de Noronha. Foi um voo cansativo de 1.700 km e, apesar da perda da aeronave, foi exaltada a precisão da navegação, encontrando no meio do Atlântico Sul, os Penedos de São Pedro e São Paulo, apenas com o recurso do método de navegação astronômica criado por Gago Coutinho. Com a perda do Lusitânia, o Governo Português enviou outro hidroavião, Fairey (n° 16), batizado como Pátria, que também se acidentou nas proximidades de São Pedro e São Paulo. Novo avião foi enviado de Portugal, o inglês Fairey F III-D (n° 17), batizado pela esposa do Presidente do Brasil, Epitácio Pessoa, como Santa Cruz, quando da sua chegada ao Rio de Janeiro. Decolou Fernando de Noronha em 05/6/2022, com destino a cidade do Recife. Depois voou ao Rio de Janeiro, fazendo escalas em Salvador, Porto Seguro e Vitória, onde chegou em 17/6/2022, amerissando em frente à Ilha das Enxadas, na Escola da Aviação Naval, nas Águas da baía de Guanabara. (https://br.gepost.org/wiki/Primeira_travessia_aerea_do_Atlantico_Sul, consulta realizada em 16/5/2022).



Amerissagem do "SANTA CRUZ" na Baía de Guanabara - Rio de Janeiro



1972 - Correios de Portugal - Carimbo Comemorativo o Cinquentenário da 1ª viagem aérea Lisboa - Rio de Janeiro

CENTENÁRIO DA PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL



2022 - No ano do Centenário da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, os Correios de Portugal e os Correios (Brasil) emitiram série de selos comemorativos ao evento



CAPÍTULO IV

A AERONÁUTICA BRASILEIRA E A FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB)

- **Primórdios da Aviação Brasileira**
- **Eventos conspícuos na Aviação Brasileira**
- **A Aviação Naval**
- **A Aviação Militar - Campo dos Afonsos**
- **O Ministério da Aeronáutica e a FAB**
- **A Aviação Comercial Brasileira**

VULTOS CÉLEBRES DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

EDUARDO PACHECO E CHAVES

EDUARDO PACHECO E CHAVES, Edu Chaves como era conhecido no meio aeronáutico, nasceu em São Paulo, em 18 de julho de 1887.

Após a realização dos estudos preparatórios, matriculou-se na Escola Politécnica de São Paulo, prosseguindo seus estudos de engenharia na Universidade de Liège, na Bélgica. Na Europa teve a oportunidade de conhecer Alberto Santos-Dumont, já em evidência no meio aeronáutico na França. Tal convivência, fer com que nele despertasse o interesse pela aviação, tendo se matriculado na Escola de Aviação Blériot, na cidade de Étampes, a 50 km ao sul de Paris.

Em 29/7/1911 recebeu o brevê número 555 da "Fédération Aéronautique Internationale".

Na Grande Guerra, não podendo se alistar na aviação do Exército francês, alistou-se na Legião Estrangeira e nela combateu como piloto e artilheiro.

Por ordem cronológica, Edu Chaves é o terceiro aviador brasileiro, precedido por Santos-Dumont e pelo Tenente da Marinha Henrique Møller, também formado aviador em Étampes.



Correspondência com a Selo Personalizado lançado na cidade de Guaxatinguá, em 28/4/2012, comemorativo ao Centenário do primeiro pouso de Edu Chaves nessa cidade paulista, hoje sede da Escola de Especialistas de Aeronáutica.

**EDUARDO PACHECO E CHAVES
PRIMEIRO VÔO AÉRCO RIO DE JANEIRO BUENOS AIRES
(25 a 29 de dezembro de 1920)**



ARGENTINA - Cartão comemorativo aos 75 anos do primeiro voo aéreo realizado pelo aviador civil brasileiro Eduardo Pacheco Chaves (25 a 29/12/1920), lançado em Buenos Aires em 29/12/1995.



BRASIL - Selo Personalizado comemorativo ao Centenário do primeiro voo aéreo realizado pelo aviador civil brasileiro Eduardo Pacheco Chaves (25 a 29/12/1920), lançado no Rio de Janeiro em dezembro de 2020.

PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA NEW YORK AO RIO DE JANEIRO (16/8/1922)

AVIADOR E. FINTO MARTINS



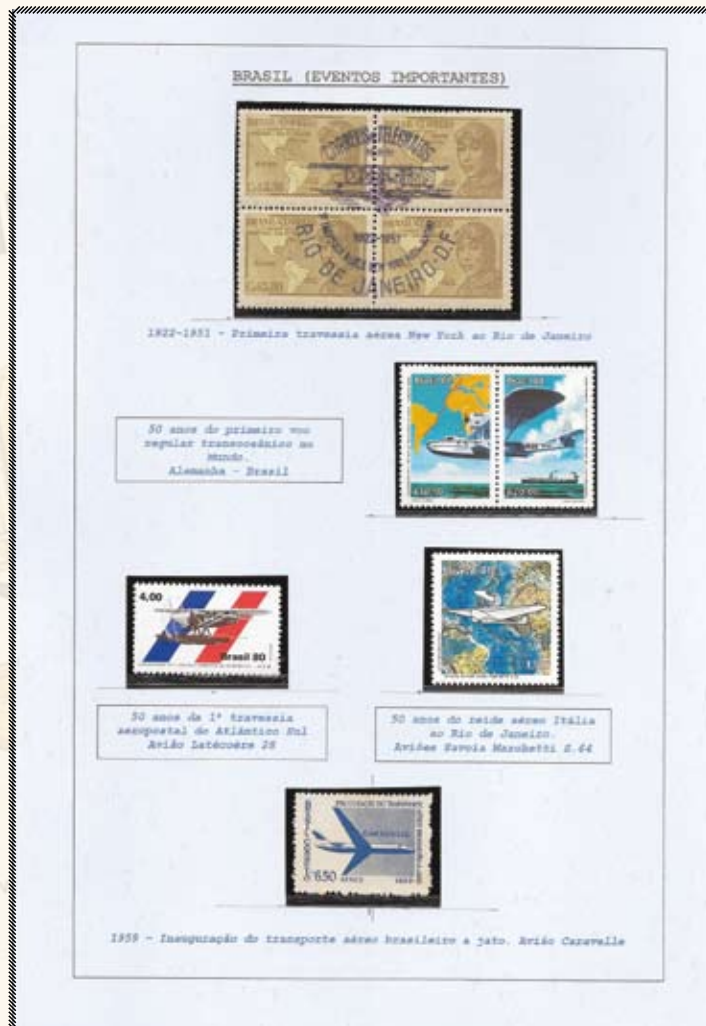
A travessia aérea New York ao Rio de Janeiro foi realizada em 16/8/1922 pelo aviador brasileiro Eduardo Finto Martins como copiloto do hidroavião biplano Curtiss H-16, o norte-americano Walter Ginton como piloto e o mecânico de Edeuzio Curtiss John Edward Wilbreen.

MULHERES AVIADORAS BRASILEIRAS



Os Correios homenagearam as três pioneiras da Aviação Brasileira no ano 2000







CAMPO DOS AFONSOS
BERÇO DA AVIAÇÃO MILITAR

1. Escola Brasileira de Aviação

Em 13/01/1913 foi assinada pelo Ministro da Guerra, General Vespasiano de Albuquerque, a autorização final para o funcionamento da "Escola Brasileira de Aviação", no "Lendário Campo dos Afonsos". As suas atividades com aviões franceses, Blériot e Farman, foram iniciadas em 02/02/1914. No entanto, por dificuldades financeiras, seus proprietários rescindiram o contrato e interromperam as atividades da Escola.



1913 - Selo Personalizado comemorativo aos Centenários das atividades aéreas no "Lendário Campo dos Afonsos"

2. Escola de Aviação Militar

A inauguração oficial da "Escola de Aviação Militar", no Campo dos Afonsos, foi realizada em 10/7/1919, tendo seu primeiro Comandante, o Tenente-Coronel Estanislau Vieira Pamplona, nomeado antecipadamente em 12/3/1919 e o primeiro Regulamento da Escola foi aprovado e publicado em 24/4/1919.



1919 - Selo Personalizado comemorativo aos 100 anos da Instrução Militar na Aviação Brasileira no Campo dos Afonsos - 2019



1981 - Aeronave Curtiss Fledgling (B-242) que, em 1911, a partir do Campo dos Afonsos, realizou o primeiro voo do Correio Aéreo Militar (CAM), depois, Correio Aéreo Nacional (CAN), com a criação do Ministério da Aeronáutica.

CAMPO DOS AFONSOS (MEMÓRIAS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA)



2002 - Envelope com franquia pré-paga, em homenagem aos 90 anos da Aviação no Brasil, no "Lendário Campo dos Afonsos"

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Em 20/01/1941, o Presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas sancionou o Decreto-Lei número 2961, criando uma Secretaria de Estado, com a denominação de Ministério da Aeronáutica.

A essa Pasta passaria a competir o estudo e o despacho de todos os assuntos relativos à aviação nacional, dirigindo-a técnica e administrativamente.

O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA englobou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha e a Diretoria de Aviação do Ministério da Guerra, ou seja, as Aviação Naval e Aviação Militar, além do Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas. Foi nomeado o gaúcho Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho para exercer o Cargo de Ministro da Aeronáutica.

Inserida no novo Ministério, a Força Aérea Brasileira (FAB), se constituiu no componente militar do Poder Aeroespacial Brasileiro.



Getúlio Dornelles Vargas
Presidente da República

AVIAÇÃO NAVAL



Correspondência com o carabão "Correio Aéreo Militar - AVIAÇÃO MILITAR"

CINQUENTENÁRIO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA



50 ANOS DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

14 de setembro de 1991
Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

SEPTUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA



OCTAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA



Correspondência datada de 11/6/2021, do Comandante da Aeronáutica, expedida de Brasília

VULTOS CÉLEBRES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

MARCHEAL-DO-AR EDUARDO GOMES

EDUARDO GOMES nasceu em Petrópolis, em 20/9/1896, filho de Luiz Gomes Pereira e Jenny de Oliveira Gomes. Em abril de 1916 foi admitido na Escola Militar de Realengo, tendo sido declarado Aspirante-a-Oficial, na Arma de Artilharia, em 17/12/1918. Em 1921 começou a demonstrar seu gosto pela aviação, tendo realizado o curso de Observador Aéreo, função considerada, à época, de grande importância pois o principal emprego da aviação na guerra consistia em missões de observação aérea.

EDUARDO GOMES teve participação ativa no movimento denominado "Revolução dos Tenentes", a partir de 04/7/1922. No dia seguinte foi gravemente ferido, quando participava do episódio conhecido como os "18 do Forte". Preso e julgado, foi condenado e desterrado na Ilha da Trindade.



Fez parte da primeira Turma de Oficiais da Arma de Aviação, criada em 1927. A partir daí começa uma vida de dedicação à Aviação.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica foi transferido para a novel Força Aérea Brasileira (FAB), tendo assumido o Comando da 2ª Zona Aérea. Importante cargo que exerceu no Ministério da Aeronáutica, de 1946 a 1951, foi o de Diretor de Rotas Aéreas, quando deu grande importância e expressão ao Correio Aéreo Nacional (CAN). Foi Ministro da Aeronáutica em dois períodos: - no Governo Café Filho e no Governo Castelo Branco. Foi transferido para a reserva em 13/9/1960 e promovido ao posto de Marechal-do-Ar em 22/9/1960. Após seu falecimento, em 13/6/1981, o Marechal-do-Ar EDUARDO GOMES foi proclamado PATRONO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA, de acordo com a Lei número 7.243, de 06/11/1984.

MINISTÉRIO DA DEFESA

COMANDO DA AERONÁUTICA

Com a criação do MINISTÉRIO DA DEFESA em 10/6/1999, e atendendo a Lei Complementar número 99, de 1999, que dispõe sobre as Normas Gerais para a Organização, o Emprego e o Preparo das Forças Armadas, foi criado em 14/6/1999, o COMANDO DA AERONÁUTICA, em substituição ao Ministério da Aeronáutica e subordinado ao Ministério da Defesa.



1972
Série Forças Armadas

CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

O **CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)** surgiu com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, com a fusão do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Militar.



Correio Aéreo Militar, um dos embrões do CAN.
Correspondência Registrada (1942) enviada pelo Correio Aéreo Militar, do Rio de Janeiro para Belo Horizonte. Essa correspondência foi censurada em virtude da II Guerra Mundial.



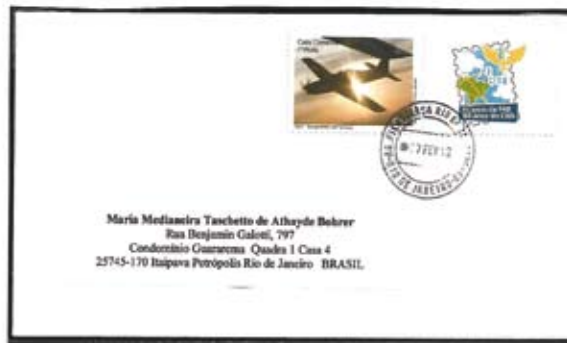
Em 12/6/1931, os Tenentes Casemiro Montenegro e Nelson Lavanère Wanderley, em um avião Curtiss, matrícula K-263, fizeram a primeira viagem do Correio Aéreo Militar, transportando correspondência do Rio de Janeiro para a cidade de São Paulo. Este evento foi o marco inicial do CAN e sua data, hoje, é comemorada como o "Dia do Correio Aéreo Nacional".



Carimbo Comemorativo
25 anos - 12/6/1956



Selo Personalizado
80 anos do CAN



Correspondência para a cidade de Petrópolis, com o selo comemorativo aos 80 anos do Correio Aéreo Nacional



Correio Aéreo Nacional: as Aeronaves Curtiss K-263 e C-47

**ESCOLA DE AERONÁUTICA
CAMPO DOS AFONSO**

Pelo Decreto-lei de 25/3/1941 foram extintas as Escolas de Aviação do Exército e a Escola de Aviação Naval e, na mesma data, criada a **Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonso, Rio de Janeiro**. Seu primeiro Comandante foi o Coronel Aviador Fontenele.



Selo Personalizado comemorativo dos 63 anos da Turma SAST-45, com a sede principal do antigo Orque de Cadetes da Escola de Aeronáutica.

PRIMEIRA TURMA DA ESCOLA DE AERONÁUTICA A FAZER O CURSO COMPLETO DE 3 ANOS DE OFICIAL AVIADOR (SAST-45)

A Turma denominada de **SAST-45** foi admitida na Escola de Aeronáutica em 1943 e declarada Aspirante a Oficial em dezembro de 1945, sendo a primeira Turma a realizar o curso completo da Escola.



Selo Personalizado comemorativo dos 70 anos da Turma SAST-45



Selos Personalizados comemorativos dos 63 anos da Turma SAST-45

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA (ECEMAR)

Durante a administração do Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro do Ar Tropowsky, pelo Decreto nº 20.798, de 19/3/1946, foi criado o Curso de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, funcionando provisoriamente nas instalações da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), na Praia Vermelha, RJ.

O Decreto nº 24.303, 16/12/1947, criou a **Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR)**, funcionando em dois prédios no bairro de Laranjeiras, RJ, sendo seu primeiro Comandante o Brigadeiro do Ar Luiz Leal Netto dos Reis.



Selo Personalizado comemorativo aos 65 anos da ECEMAR (1946 - 2011)

Em janeiro de 1953, a **ECEMAR** foi transferida para instalações na Ponta do Galeão, na Ilha do Governador, RJ; e, desde 1984, está instalada no "Jardim Campo dos Afonso", ao lado da Universidade da Força Aérea (UNIFA).



A Sua Excelência o Senhor
Brig. Cláudio de Albuquerque Duarte
R. Ataládo Coutinho 200-982 Bl. J Comd. Militar - Terra de
Tijua
22793-520 - Rio de Janeiro - RJ

Correspondência de 25/3/2011 originada na ECEMAR, com o selo comemorativo aos 65 anos dessa Escola de Alto-Estudo Militar de Aeronáutica

PARQUE DE MATERIAL AERONÁUTICO DOS AFONSOS
CAMPUS DOS AFONSOS

O Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos foi criado em 26/3/1933, pertencente à Aviação do Exército, Aviação Militar, com a denominação de "Parque Central de Aeronáutica".

Pelo Decreto-lei nº 3302, de 25/5/1941, que mudou o nome de "Forças Aéreas Nacionais" para a atual denominação de "Força Aérea Brasileira - FAB", o Parque Central de Aeronáutica, transferido para o recém-criado Ministério da Aeronáutica, passou a ser denominado de "Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos".



Selo Personalizado comemorativo dos 75 anos do Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos, utilizado em o Cartão Comemorativo ao evento.

HOSPITAL DE AERONÁUTICA DOS AFONSOS
CAMPUS DOS AFONSOS

O Hospital de Aeronáutica dos Afonsos tem suas origens em 1933, à época da Aviação Militar do Exército, como "União Médica de Aviação Militar" e, antes da criação do Ministério da Aeronáutica era denominado de "Centro Médico de Aviação Militar dos Afonsos". Em 1942 foi transformado em "Seção de Pronto Socorro dos Afonsos". Após, teve a denominação e as funções alteradas para "Hospital dos Afonsos". Finalmente, em 1960, através de Decreto presidencial teve a sua denominação alterada para "Hospital da Guarnição dos Afonsos".



Selo Personalizado comemorativo dos 60 anos do Hospital de Aeronáutica dos Afonsos

BASE AÉREA DE BELÉM (BABe)

A BASE AÉREA DE BELÉM (BABe) teve sua origem no 7º Regimento de Aviação, criado pelo Decreto nº 22591 de 29/3/1933, da antiga Aviação Militar. No decorrer da II Guerra Mundial, o Brasil, após declarar o estado de belligerência às Potências do Eixo, iniciou a construção de diversas bases aéreas ao longo do litoral, com a finalidade de dar apoio às aeronaves de patrulha antissubmarino. Dentre elas, foi construída a BABe.

Em 21/8/1944, pelo Decreto-lei nº 6814, foi criada a BASE AÉREA DE BELÉM.



Envelope portando o selo da operação da aeronave C-130 na Antártica, com o cartão comemorativo aos 60 anos da Base Aérea de Belém.

HOSPITAL DE AERONÁUTICA DE BELÉM (HABe)

O HOSPITAL DE AERONÁUTICA DE BELÉM foi criado pelo Decreto Lei nº 6.094, em 13/12/1943 e inaugurado em 12/01/1944, na cidade de Belém com a missão precípua do atendimento hospitalar na área abrangida pelo Comando Aéreo do Norte, antigas I Zona Aérea e I Comando Aéreo Regional.



Selo Personalizado comemorativo aos 70 anos do HABe

**BASE AÉREA DE SANTA CRUZ
AEROPORTO BARTOLOMEU DE GUSMÃO**

Em março de 1934, o Governo brasileiro autorizou a empresa alemã "Luftschiffbau Zeppelin" a estabelecer uma linha aérea regular entre o Brasil e a Europa. Foi escolhida a Fazenda Santa Cruz, antigo local de descanso da Família Real, para a construção de um aeroporto para dirigíveis. Em 1934, ao ser inaugurado, recebeu o nome de AEROPORTO BARTOLOMEU DE GUSMÃO.



Em 12 de fevereiro de 1942, pelo Decreto-lei n° 4.109, foi declarada a caducidade da concessão e, autorizado, que o recém-criado Ministério da Aeronáutica ocupasse este aeroporto, instalando ali o esboço da BASE AÉREA DE SANTA CRUZ (BASC).

Com a eclosão da II Guerra Mundial, recebeu o 1° Regimento de Aviação, então sediado no Campo dos Afenses e, com ele, a missão de patrulhar as águas litorâneas brasileiras. Mantinha, também, uma Unidade de Treinamento Básico de Aviação, com a tarefa de formar a reserva de pilotos para o 1° Grupo de Aviação de Caça (1°GAVCa) que lutava na Itália. Ao término da Guerra, o 1° GAVCa retorna à Santa Cruz e, com a nova organização da Força Aérea Brasileira (FAB), o 1° Regimento de Aviação foi extinto, passando a chamar-se BASE AÉREA DE SANTA CRUZ.



BASE AÉREA DE SANTA CRUZ



Sr. CMO FERNANDO ANTÔNIO DE ARAÚJO DORRER
 Rua Joaquim Honório Coutinho, nº 310 - Bl. 01 - apto 408
 Estrada do Mir - Barro da Tijuca
 22.611-090 Rio de Janeiro - RJ

Correspondência originada na BASC, postada na Agência dos Correios de "Praça do Sado", no Bairro de Santa Cruz, RJ, onde está situada a BASC.

BASE AÉREA DE FORTALEZA

A BASE AÉREA DE FORTALEZA (BAFz) foi criada pelo Decreto n° 22.735 de 15/5/1936, com a denominação de 6° Regimento de Aviação, tendo seu núcleo ativado em 21/9/1936, com o recebimento de três aviões "WACO" F-5.

Em 27/11/1939, o Núcleo do 6° Regimento de Aviação passou a constituir o 6° Corpo de Base Aérea. A atual denominação de BASE AÉREA, remonta a 22/5/1941, quando o Decreto-lei n° 3302 organizou a Força Aérea Brasileira (FAB), e deu o nome de Base Aérea de Fortaleza ao Quartel no Campo do Alto da Balança.

Até 1956, sediou a Aviação de Bombardeio da FAB, com o 4° grupo de Bombardeio Médio, origem do 1° Esquadrão do 4° Grupo de Aviação (1°/4° GAV), a partir de 1947.

Desde 1956 passou a BAFz a sediar uma Unidade de Caça, operando o 1°/4° GAV, primeiramente, os F-47 "Thunderbolt" e, posteriormente, os jatos F-80 e T-33, até a chegada dos AT-26 "Xavante", de fabricação nacional, sob licença italiana, pela EMERAER.



1946 - Cinqüentenário da Base Aérea de Fortaleza, com o avião retratando o avião em uniforme de voo de 1936, ao lado do avião "WACO" F-5.

A partir de novembro de 1986, a BAFz passou a sediar 5° esquadrão do 1° Grupo de Comunicações e Controle e, em maio de 1992, foi ativado o Destacamento de Proteção ao Voo, célula importante do Sistema de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (SIBDACTA).

O primeiro Comandante da Base Aérea de Fortaleza foi o Capitão Aviador José Sampaio de Macedo, nascido na cidade do Crato, CE, e falecido em 1992.



Selo Personalizado comemorativo aos 80 anos da BASC

**PRIMEIRO GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA
(SENTA A PUA)**

O 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCa) foi criado em decorrência da decisão do Governo Federal de enviar uma Unidade Aérea para o Teatro de Operações da Guerra, na Europa. Foi criado, portanto, em 18 de dezembro de 1943, pelo Decreto-Lei nº 6.123. Seu primeiro Comandante, nomeado pelo Decreto de 27 de dezembro de 1943, foi o Major Aviador Nêro Moura. A incorporação da Bandeira do 1º GAVCa foi realizada em Água Dulce, no Panamá, em 11 de maio de 1944. No dia 14 de outubro, do mesmo ano, foi, pela primeira vez, içada a Bandeira de uma Unidade da FAB na Itália, desfraldada na cidade de Tarquinia.



Comemoração a FAB na Itália (Sentá Pua)

O 1º GAVCa estava subordinado, diretamente, ao 350º Regimento de Caça, 62ª Brigada de Caça do XXII Comando Aéreo Tático, que prestava apoio ao 5º Exército norte-americano.

O Grupo operou na Itália com aviões P-47 "Thunderbolt", moderna aeronave de caça norte-americana, à época, construída pela fábrica "Republic".

O SENTÁ PUA, como era denominado carinhosamente, obteve no dia 22 de abril de 1945 o máximo de resultados em sua Campanha na Itália.

É por isso que, hoje, anualmente, se comemora nesta data, o Dia de Aviação de Caça.

O 1º GAVCa executou, na Itália, 445 missões, tendo voado 5.465 horas em operações de guerra.

A atuação do Grupo de Caça Brasileiro, na Itália, é a página mais gloriosa da história da Força Aérea Brasileira.



50 Anos do 1º GAVCa



A FAB - Campanha da Itália - II Guerra Mundial

**BASE AÉREA DE NATAL (BANT)
5º GRUPO DE AVIAÇÃO (5º GAV)**

O Quinto Grupo de Aviação (5º GAV) foi criado pelo Decreto nº 22.802 de 24/3/1947, quando foi extinto o Grupo de Bombardieiros Médios (GBM). Somente em 12/10/1956, a Portaria Reservada 47 GM, autorizou sua ativação e, em 15/11/1956, começou a operar na Base Aérea de Natal.

Essa mesma Portaria atribuiu ao 5º GAV, anteriormente Esquadrão de Instrução de Caça, um aeronave Republic P-47 Thunderbolt, e missão de ministrar instrução de aeronaves bimotoras, sendo transferidos os aviões do Esquadrão de Instrução de Bimotoras de Fortaleza para Natal.



Pelo personalizado em homenagem ao 5º GAV (foi o segundo 5º emitido na FAB)

Assim o 5º GAV passou a operar dois Esquadrões de aeronaves, o 1º/5º e o 2º/5º GAV.

No dia 07/12/1944, cumprindo determinação do Estado-Maior da Aeronáutica, o 2º/5º GAV, constituído de aeronaves Republic P-47 Thunderbolt, deslocou-se para a Base Aérea de Fortaleza onde constituiria o 1º/5º GAV. Em Natal ficaria apenas o 1º/5º GAV, com as aeronaves North American B-25 Mitchell, de fabricação norte-americana. Os Douglas B-26 Invader somente chegaram a Natal em 07/9/1957, trazidos em voo desde os Estados Unidos da América (EUA), completando o efetivo em meados de 1958. A partir de 6/7/1941 chegaram os Morane-Saulnier C-41 Paris, enviados para realizar a instrução dos Aspirantes-Aviadores nesse tipo de aeronave. Os primeiros bimotoras Beechcraft TC-41F chegaram no dia 17/4/1944, também trazidos em voo, desde os EUA. A Portaria GM 014 de 24/2/1949 desativou a Organização da Base Aérea de Natal e a União do Centro de Formação de Pilotos Militares, ativando o Centro de Formação de Pilotos Militares. O 5º GAV, antes sediado em Natal, foi transferido para o município de Guacaruçu, Pernambuco.

O 1º/5º GAV foi extinto em 15/8/1973 e em seu lugar foi criado o 2º Esquadrão Híbrido de Reconhecimento e Apoio - 2º EDA.



Republic P-47 "Thunderbolt"



Morane-Saulnier C-41 "Paris"



Douglas B-26 "Invader"



B-26 e TC-41

CENTRO DE FORMAÇÃO DE PILOTOS MILITARES (CFPM)

O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM) teve sua inclusão na Estrutura Básica do Ministério da Aeronáutica em cumprimento ao Decreto nº 66.251, de 15/7/1963, mas somente em 1968, pelo Decreto nº 62.989, de 15/7/1968, foi criado o Núcleo do Centro de Formação de Pilotos Militares e, ativado, em 14/8/1968, em cumprimento à Portaria nº 045, de 14/8/1968.

O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), então, foi ativado em 24/2/1970, pela Portaria GM 016, sendo em consequência desativada a Base Aérea de Natal e o Núcleo do Centro de Formação de Pilotos Militares, na cidade de Natal, RN. A missão do CFPM era a formação de Pilotos Militares - da ativa e de reserva - para a Aeronáutica. Seu primeiro Comandante foi o Brigadeiro do Ar Israel da Silva Feres, tendo a Cerimônia de Ativação a posse do Comandante realizada em 06/3/1970.

O CFPM recebeu as aeronaves T-23 "Uraguru" (instrução primária dos alunos) e o T-37C "Tweety Bird" (instrução avançada). A partir de 1973, os T-37C foram transferidos para a Academia de Força Aérea (AFA) e substituídos pelo T-25 "Universal".



Em junho de 1973, o Ministro da Aeronáutica expediu a Avian nº 010 - 083, fixando, dentre outras providências, a desativação do CFPM a partir de 1974 e, a ativação em Natal, do Centro de Aplicações Táticas e Recompontamento de Equipagens (CATRE).

Em 01/01/1974, o CFPM foi desativado, tendo formado quatro Turmas de Pilotos Militares, entre os anos de 1970 e 1973.



Correspondência expedida da cidade de Natal, por ocasião do lançamento de uma personalização comemorativa aos 40 anos da criação do CFPM e da primeira Turma que cursou nessa Organização (Turma "Danton-Dumont" - 1967 entrada na EFAA). Na arte do SP o Brasil do CFPM e as três aeronaves que serviram à instrução de voo dos Alunos: T-23 "Uraguru", T-37C "Tweety Bird" e o T-25 "Universal".

CENTRO DE APLICAÇÕES TÁTICAS E RECOMPLEMENTO DE EQUIPAGENS (CATRE)

Pelo Decreto nº 73.223, de 29/11/1973 o Centro de Formação de Pilotos Militares, foi transformado em Centro de Aplicações Táticas e Recompontamento de Equipagens (CATRE), com as tarefas de administrar instrução tática básica ao Oficial Aviador, former Oficiais Aviadores da Reserva, estágios para formação ou especialização de equipagens para recompontamento, proporcionando os meios e realizando o desenvolvimento e experimentação de novas táticas, bem como a avaliação de sistemas de armas e equipamentos. O 5º GA foi reativado pela Portaria 310/GM, de 20/10/1980 e ativado em 01/01/1981, passando a ser subordinado diretamente ao CATRE, transferido ao 5º GA a missão anteriormente destinada ao Grupo de Instrução Aérea (GIA), que até então exercia a missão de administrar a instrução aérea no CATRE. Assim, foram reativados o 1º/3º GA, com aeronaves C-95 "Sambizante" e o 2º/3º GA com os AT-26 "Avante".

Através da Portaria N° 999/GC, de 21/12/2001, foi desativado o Comando Aéreo de Treinamento (tipo CATRE) e ativado a Base Aérea de Natal.



C-95 "Sambizante"



AT-26 "Avante"



Correspondência originada no CATRE, em 23/7/1987, e postada na Agência dos Correios existente, à época, nessa Organização Militar, RN.

**ESQUADRÃO DE DEMONSTRAÇÃO AÉREA
ESQUADRILHA DA FUMAÇA**

A **ESQUADRILHA DA FUMAÇA** foi idealizada por um grupo de instrutores da, então, Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, transformando-se em uma Unidade autônoma, altamente especializada em demonstrações e acrobacias aéreas.

Em 14 de maio de 1952, a **ESQUADRILHA DA FUMAÇA** realizou sua primeira demonstração aérea, em uma cerimônia cívico-militar. A partir de 1954, seus aviões passaram a ostentar a sua pintura peculiar e, em 1956, em seus aviões, foram adaptados dispositivos de fazer fumaça, a marca registrada desta brilhante Esquadrilha.

Os aviões utilizados, inicialmente, na **ESQUADRILHA DA FUMAÇA**, foram os "North American" T-6, monomotores biplace, de treinamento avançado.



Ao longo dos anos, além dos T-6, utilizou as seguintes aviões: T-24 "Fogosa Magister", T-25 "Universal", T-27 "Ducano" e hoje, opera com os verdadeiros AT-29 "Super Tucano", fabricados pela empresa brasileira EMBRER.

SEXTO ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO (6º ETA)

O 6º ETA foi criado em 12/5/1949, englobando em uma só Unidade, os acervos da Esquadrilha de Adiantamento da Base Aérea de Brasília e as aeronaves da Seção de Aviação do 6º Zona Aérea.

Inicialmente, estava subordinado ao Núcleo de Comando da Força Aérea de Transporte Aéreo, cujo Comando Superior era o Comando de Transporte Aéreo (COMTA).

Sua dotação inicial de aeronaves era integrada por dez C-47 "Dakota", dois U-48Y "Boeingcraft" e dois U-42 "Pegente". No entanto, sua "pièce de résistance", eram os valentes e robustos C-47, no transporte de pessoal e material.

A atuação do 6º ETA foi delimitada à área geográfica sob jurisdição da, então, 6ª Zona Aérea.



Em 1972 o Esquadrão atingiu a marca das 10.000 horas voadas. Em 1973, no mês de novembro, o 6º ETA passou à subordinação operacional do recém-criado VI Comando Aéreo Regional (VI COMAR), e, também, que recebeu seu primeiro turbo-hélice - C-95 "Bandeirante" - para começar a substituir os C-47, em processo de desativação.

Hoje o Esquadrão está subordinado à ALA 1.

Este valeroso Esquadrão, além do transporte de pessoal e carga, tem valiosas missões a cumprir. Tais como: - missões de misericórdia e salvamento de vidas humanas, além de atender as linhas regulares do Correio Aéreo Nacional, operando nas rotas de Auro, de Belém, de Fortaleza, de Porto Alegre, de Comissão de Araguari, de Goiás, de Carolina do Norte, de Uberaba, além do apoio ao Exército e à Marinha.



Correspondência com o selo comemorativo ao 30º aniversário do 6º ETA (1979)

ESQUADRÃO CONDOR (1º/2º GT)

O Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Transporte, o Esquadrão CONDOR, foi criado pela Portaria Reservada nº 58/GM, de 21/9/1959 e ativado no dia 01/10/1959, na Base Aérea do Galeão (BAGL), no Rio de Janeiro, para operar os quadrimotores Douglas C-54 "Skymaster" da FAB. As aeronaves começaram a chegar no ano seguinte, em 13/4/1960. No dia 22/4, o Esquadrão Condor iniciou suas atividades, servindo principalmente ao Correio Aéreo Nacional (CAN) em suas linhas nacionais e internacionais.

Os Douglas C-54 foram substituídos, no Esquadrão Condor, pelos Bae (Hawker Siddeley/Avro) C-91, oriundos do Grupo de Transporte Especial (GTE). Chegaram à BAGL em 31/3/1969, iniciando uma nova era para o Esquadrão Condor, que passou a operar aeronaves mais modernas e equipadas com motores turboélice.

Com a desativação dos C-91, o Esquadrão Condor passou a operar com aeronaves EMBAER, ERJ-145 Jet Class, anteriormente operados pela Companhia Aérea Rio-Sul. Na FAB foram designados de C-99A.



Série de Selos Personalizados emitidos pelo Comando da Aeronáutica por ocasião das comemorações dos 90 anos do Esquadrão Condor. As aeronaves C-54, C-91 e C-99A, estão representadas nas selas.

SISTEMA DE VIGILÂNCIA DA AMAZÔNIA (SIVAM)

O Sistema de Vigilância da Amazônia ou SIVAM, é um projeto elaborado pelas Órgãos de Defesa do Brasil, com a finalidade de assegurar o espaço aéreo da Amazônia. Conta com uma parte aérea, o Sistema de Proteção da Amazônia, ou SIPAM. Tem como finalidade o monitoramento da Amazônia legal (que compreende a Região Norte do Brasil, o estado do Mato Grosso e parte do estado do Maranhão). Para tanto, foram criadas subestâncias de monitoramento com os seguintes objetivos:



Monitoramento da atividade aérea - cuja responsabilidade é do Comando da Aeronáutica, envolvendo a FIR Amazônica. Inclui no seu âmbito de atuação, rotas bidimensionais e tridimensionais, bem como a capacidade de integrar informações de aviões de alarme aéreo antecipado AEA, integradas por meio de enlace de dados;

Monitoramento da Região Amazônica - cuja responsabilidade é da Casa Civil da Presidência da República, através do SIVAM. O SIVAM troca informações com o Sistema de Proteção da Amazônia - SIPAM e com o Sistema de Controle do Espaço Aéreo, trabalhando de maneira integrada entre si.

O Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA IV), com sede em Manaus, foi a Organização do Comando da Aeronáutica que recebeu a missão de operar o SIVAM.



Avião A2-29 (Super Tucano), pertencente aos três Esquadrões do 2º GT, que fazem parte do SIVAM como interceptadores; e Avião E-99 e E-99, Alarcom Aéreo Antecipado e Reconhecimento em serviço do SIVAM.



Fernando A. ATHAYDE BÖHRER
Rua Jamilista Henrique Cedeira, 310
Apto 408 Bloco 1
22631-450 Barra da Tijoca
Rio de Janeiro

Envelopes com estado comemorativo do Centenário da cidade de Anápolis, GO, sede esta situada a Base Aérea sede do 2º/2º GT, equipado com os aviões E-99 e E-99.

HISTÓRIA E CULTURA AERONÁUTICA
INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

INCAER

O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é uma Organização da Força Aérea Brasileira (FAB) que preserva a memória da Aviação do Brasil e se dedica à pesquisa e ao registro de fatos relacionados a ela.



Selo Personalizado comemorativo aos 30 anos de criação do INCAER

Foi criado em 27/6/1986, com sede no histórico prédio onde funcionou a Estação de Passageiros de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, no Rio de Janeiro.

Tem sob sua subordinação o Museu Aeroespacial, localizado no lendário Campo dos Afonsos.



Correspondência originada no Rio de Janeiro com o selo personalizado, comemorativo aos 30 anos do INCAER

A MULHER NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

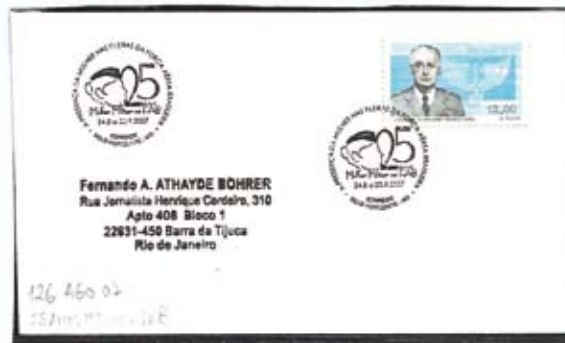
A primeira mulher que se tem notícia da História Militar do Brasil, a envolver uma farda em combate, foi Maria Quitéria de Jesus Medeiros, em 1823, nas lutas contra os portugueses, pela independência da Bahia, integrando o Batalhão dos Periquitos. Mais recentemente, durante a 2ª Guerra Mundial, foram enviadas para o Teatro de Operações na Itália, enfermeiras para guardarem os hospitais militares brasileiros de campanha.

A Marinha do Brasil (MB) foi a primeira Força Singular a criar um Corpo regular feminino, o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM), composto dos Quadros de Oficiais e de Praças, em 7/7/1960, pela Lei número 6907.



Selo Personalizado comemorativo aos 30 Anos de ingresso da Mulher na FAB

A Força Aérea Brasileira (FAB), seguindo essa linha, criou em 1962, o seu **Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica**, composto pelo Quadro Feminino de Oficiais da Reserva da Aeronáutica e pelo Quadro Feminino de Graduados da Reserva da Aeronáutica.



2007 - Caximbo Comemorativo aos 25 anos de ingresso da Mulher na FAB, envelope com o selo de Marechal de Ar Eduardo Gomes, Vulto Calabre da Aeronáutica

CONSOLIDATED PBY-5A (CATALINA)

Em 12/12/1944, de acordo com a Lei de Empréstimos e Arrendamento norte-americana (Lend and Lease Act), a Marinha dos Estados Unidos da América entregou à Força Aérea Brasileira (FAB) quinze aeronaves PBY-5A CATALINA. Esses aviões foram integrados ao 2º Grupo de Patrulha, criado pelo Decreto-Lei N.º 6.796, de 17/8/1944, com sede na Base Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro/GB, e sob o comando do então Maj. Av. Dionísio Cerqueira de Tannay.

Após a II Guerra Mundial, os CATALINAS foram designados na FAB como PA-10 e, em alguns casos, somente PBY-5 ou PBY-5A.

Com a reformulação da sistemática de designação de Unidades Aéreas da FAB, adotada a partir de março de 1947, o 2º Grupo de Patrulha foi desativado e todas as suas aeronaves foram transferidas para Belém/PA. O 1º Grupo de Patrulha foi transformado no 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação (1º/2º GAv), de acordo com o Aviso n.º 5, de 01/4/1947. A nova Unidade Aérea também recebeu a incumbência de ser a responsável por ministrar a instrução de Aviação de Patrulha na FAB.

No decorrer dos anos cinquenta, a prevalência das missões de apoio sobre as missões operacionais realizadas pelo 1º/2º GAv, levou o Estado-Maior da Aeronáutica a determinar que sete aparelhos PA-10 fossem convertidos para aeronave de transporte, tendo em vista que na sua configuração original estes não tinham como transportar passageiros e carga convenientemente. Os aviões convertidos para transporte receberam a designação de CA-10. Essa designação foi modificada para C-10, a partir de 22/10/1973.

Desativado como aeronave orgânica da FAB, o CATALINA realizou o seu último voo oficial, em 12/6/1982, na Base Aérea dos Afonso/Rio de Janeiro/RJ (C-10 6523 do 1º STA).

www.zealhistoria.com.br/site/historico, consulta em 17/10/2021



Selo da USA Post Office retratando um avião Consolidated PBY Catalina



Selo dos Correos de Chile retratando um avião Consolidated PBY Catalina

BOEING B-17 (FLYING FORTRESS)

A aeronave de origem norte-americana B-17 (*Flying Fortress*) foi um avião de bombardeiro, quadrimotor, construído pela Boeing, durante a II Guerra Mundial, para as Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos da América.

Era uma aeronave potente, de grande raio de ação, capaz de provocar grande destruição em alvos inimigos e com grande capacidade de autodefesa.

A Força Aérea Brasileira (FAB) operou 13 aeronaves, entre 1951 e 1968. Na FAB o B-17 não operou como bombardeiro, mas em missões de reconhecimento, busca e salvamento e transporte, sendo empregado pela FAB, nas versões SB-17G e RB-17G, em missões de busca e salvamento (SAR), reconhecimento aereo fotográfico e transporte.

De acordo com o Pacto do Rio de Janeiro (1947), treze dessas aeronaves foram destinadas ao Brasil, em 1951. Nesse mesmo ano, foram transferidas cinco SB-17G e uma RB-17G, as quais foram entregues ao Centro de Treinamento de Quadrimotores (CTQ), criado em 24/01/1951 e sediado na Base Aérea do Galeão. Após o período inicial de treinamento das equipagens, e a fim de melhor atender aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, referentes ao Serviço de Busca e Salvamento, o CTQ foi transferido para a Base Aérea do Recife, em 1951. Em 1953, o CTQ foi extinto e, em seu lugar, criado o 1º Esquadrão do 6º Grupo de Aviação (1º/6º GAv). A existência de doze aeronaves em serviço permitiu a expansão das atividades e, em 20/11/1957, foi ativado o 6º Grupo de Aviação, composto por dois esquadrões: o 1º/6º GAv concentrou-se nas missões de busca e salvamento e o 2º/6º GAv passou a desempenhar as missões de reconhecimento aereo fotográfico. Além dessas missões, ambos os esquadrões realizavam as travessias de longo curso do Corrião Aéreo Nacional, principalmente aquelas em apoio ao Contingente Brasileiro da "United Nations Emergency Force", sediado na Faixa de Gaza, a partir de 1956, por serem as únicas aeronaves disponíveis na FAB, à época, capazes de voar a grandes distâncias. Após 17 anos, em 1968, as aeronaves SB/RB-17G foram desativadas.

www.historiaefab.com.br/2021/01/11/boeing-b-17-fortressno-brasil, em 17/10/2021



Selo da USA Post Office retratando um avião Boeing B-17, Flying Fortress.

F-8 (GLOSTER METEOR)

Os caças F-8 (Monoplace Birreatores) "GLOSTER METEOR" foram os primeiros jatos a serem utilizados pela Força Aérea Brasileira (FAB), e vieram substituir os guerreiros e históricos F-47, VETERANOS DA II Guerra Mundial. Em abril de 1953, chegaram ao Brasil os quatro primeiros, do tipo TF-7, e foram montados na Fábrica do Galeão, na Ilha do Governador, RJ. O primeiro voo ocorreu em maio daquele ano.

Em 23 de outubro de 1953, dois Esquadrões de F-47, da Base Aérea de Santa Cruz, foram substituídos pelos "GLOSTER METEOR" e, daí por diante, as substituições seguiram-se até que todos os F-47 foram desativados e suas missões desempenhadas pelos TF-7 e F-8.



DIA DO RESERVISTA

O DIA DO RESERVISTA foi instituído pelo Decreto Presidencial número 1908, de 26 de Dezembro de 1939, com a finalidade de reavivar o espírito militar dos reservistas das Forças Armadas, à época, Marinha e Exército.

Este dia é comemorado anualmente em 16 de dezembro, data do nascimento do poeta e grande patriota OLAVO BILAC, pioneiro da execução da Lei do Serviço Militar.

Para homenagear este dia, em 1967, os Correios e Telégrafos emitiram um selo retratando Olavo Bilac, o Patriota do Serviço Militar.

Simbolizando as três Forças Armadas, onde é prestado o Serviço Militar, estão: a aeronave F-8 "Gloster Meteor" - representando a AERONÁUTICA, o Naval MINAS GERAIS - representando a MARINHA DO BRASIL e, um carro de combate - representando o EXÉRCITO BRASILEIRO.

C-47 (DC-3 - DAKOTA)

O Douglas DC-3, DAKOTA, foi fabricado pela "The Douglas Aircraft Company, Inc."

Foram adquiridos dos EUA, 82 aviões pela Força Aérea Brasileira (FAB), a partir de 1944, e foram designados de C-47.

Os C-47 dotaram os Esquadrões de Transporte da FAB, onde cumpriram diversos tipos de missão, dentre elas, as no Correio Aéreo Nacional, destacando-se na integração da Amazônia, onde realizavam transporte de suprimentos às comunidades interiores e indígenas, além de missões religiosas e de apoio aos Batalhões de Fronteira.



2001 - Aeronaves Pioneiras de Aviação Comercial do Brasil - C-47

O último voo dos C-47 foi realizado em 10 de junho de 1983, pelo voo número 2018, por ocasião das solenidades comemorativas do Dia do Correio Aéreo Nacional.



1977 - CORREIO AÉREO NACIONAL - Fator de Integração Nacional

F-103 (MIRAGE IIIER e IIIDER)

Os F-103 (MIRAGE IIIER e IIIDER) foram construídos pela fábrica francesa "Dassault-Breguet". São interceptadores de defesa aérea e equiparam o Primeiro Grupo de Defesa Aérea (1º GDA), situado na Base Aérea de Anápolis, na cidade de Anápolis, GO.



BRASIL - 1972 - Homenagem da FFAA

1992 - Correios de Chile

Os Correios da França, em 1988, emitiram um selo em homenagem a Marcel Dassault (1892-1986), o precursor da Fábrica Dassault, fabricante dos F-103 MIRAGE brasileiros.



FRANÇA - 1988 (Yvert et Tallier 2302)
Homenagem a Marcel Dassault com cartão comemorativo na cidade de SOBRERB

C-130 (HÉRCULES)

O Lockheed C-130 HÉRCULES é um dos mais versáteis aviões de transporte de pessoal e carga em sua classe.

Na Força Aérea Brasileira (FAB) é responsável por inúmeras missões, que vão do lançamento de paraquedistas ao reabastecimento em voo, passando por missões de busca e salvamento (SAR) e de transporte aéreo.



1995 - 50 Anos da Brigada de Infantaria Paraquedista

Uma importante participação das aeronaves C-130 é a de apoio ao Programa Antártico Brasileiro, quando realiza voos à Antártica, para abastecer a Estação Antártica Comandante Ferraz.



1987 - Participação da FAB no Programa Antártico Brasileiro

NORTH AMERICAN T-6D

O NA T-6D, avião fabricado pela North American Aviation, Inc. e, sob licença, no Brasil, entre os anos de 1946 e 1951, na Fábrica de Aviação de Lagoa Santa.

Foi a principal aeronave de instrução, durante anos, utilizada pela Força Aérea Brasileira (FAB), na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Equipou, também, as antigas Esquadrilhas de Reconhecimento Armado (ERA), subordinadas às antigas Zonas Aéreas.



1989 - Ano Internacional da Fotografia - as 4 Fases

Foi o principal avião, durante anos, da Esquadrilha de Demonstração Aérea - a "Esquadrilha da Fumaça".

Operando na "Fumaça", foram desativados e substituídos, em 1976.



2002 - Esquadrilha da Fumaça - NA-T6D

C-41 (MORANE-SAULNIER MS 760 - PARIS)

A aeronave C-41 (MORANE-SAULNIER M.S.760 - PARIS) é um avião com capacidade para dois tripulantes e dois passageiros, destinado a ligação rápida ou treinamento de pilotos.

Foi projetado e construído pela fábrica francesa Morane-Saulnier (originalmente Aéroplanes Morane-Saulnier), fundada em 10 de outubro de 1911 pelos irmãos Robert e Léon Morane e por Raymond Saulnier, tendo de mantido em atuação até a década dos anos sessenta.

O Morane-Saulnier MS 760 - Paris, o C-41, voou pela primeira vez em 29 de julho de 1954 e começou a ser produzido em série em 1958. Esses aparelhos foram utilizados por: França, Brasil, Estados Unidos, Inglaterra, Iran, Itália, Marrocos e Argentina, onde foram montados sob licença.

A Força Aérea Brasileira operou 30 aviões "C-41" em missões de ligação (dois), treinamento (doze) e fotografia aérea (oito), de 1960 a 1974.



Selos retratando o avião Morane-Saulnier MS 760 - Paris, emitidos pela Poste PTT francesa, com variedades de cores.



Selo retratando o avião Morane-Saulnier MS 760 - Paris, emitido para o Correio Aéreo pelos Correos de Chile.

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

T-25 (UNIVERSAL)

O avião T-25, UNIVERSAL, foi desenvolvido e fabricado pela NHIYL, no final da década dos anos 40, com a finalidade de substituir os North American NA T-6 na instrução avançada dos Cadetes da Academia de Força Aérea (AFA). Além da AFA, ele foi empregado em inúmeras Unidades Aéreas e Bases como aeronave padrão para adiestramento de pilotos.

Durante algum tempo foi utilizado na Esquadilha da Pumaça.



2002 - Esquadilha da Pumaça - T-25



Correspondência circulada na cidade do Rio de Janeiro, RJ, com o selo do T-25

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

C-95 (EMB 110) (BANDEIRANTE)

O C-95 (BANDEIRANTE) é um dos maiores êxitos da aviação militar e civil brasileiras. Este avião partiu de um ambicioso projeto do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), na década de 60. Pode-se dizer que este projeto foi o ponto de partida para o sucesso de nossa Indústria Aeronáutica, no Brasil e no exterior.

O C-95 efetua missões de transporte de cargas leves e de passageiros, além de lançar paraquedistas em missões de infiltração ou de salto livre.

Sua versatilidade permite, também, a participação, tanto em operações de busca e salvamento (SAR) quanto para aferir equipamentos dos aeroportos.

O C-95, equipado com uma câmera Leiss executa missões de reconhecimento fotográfico e aerofotogrametria.



INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

A-1 (AMG)



1988 - Programa AMG - São José dos Campos, SP

A aeronave A-1 (AMG) foi projetado e fabricado por um consórcio Italo-Brasileiro (EMBRAER - ALenia - AERMACCHI), vindo a suprir algumas necessidades da FAB e da Aeronáutica Militar Italiana. É uma moderna aeronave de ataque, fazendo parte do inventário da FAB a partir de 1989, estando concentrado em dois Esquadrões na ALA 4, na antiga Base Aérea de Santa Maria, na cidade de Santa Maria, RS.

Sua missão principal é o reconhecimento e ataque a objetivos de superfície sobre ou por trás das linhas de frente.

Tem a capacidade de ser reabastecido em voo, o que lhe proporciona grande raio de ação.



INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

AT-26/RT-26 (XAVANTE)

A aeronave AT-26 XAVANTE foi construída pela EMBRAER, sob licença da Fábrica Italiana "Aermacchi".

O modelo MB-326, denominado na Força Aérea Brasileira (FAB) de AT-26, destinou-se a missões de treinamento e de ataque ao solo.

O AT-26 equipou, na FAB, Esquadrões de Caça, Esquadrões de Reconhecimento e Ataque (EMRA), além de servir como plataforma de instrução. Faz parte dos Esquadrões de Instrução de Caça, primeiramente, o 1º/4º Grupo de Aviação (GAv), em Fortaleza, CE e, posteriormente, o 3º EIA, o Esquadrão SETA, no CATRE, Natal, RN. O XAVANTE, foi/é operado, além do Brasil, pela Argentina, África do Sul, Austrália, Paraguai e Togo. Possui experiência de combate nas Falklands/Malvinas (Força Aérea Argentina) e na Namíbia (Força Aérea de África do Sul).



1971 - Primeiro Voo de Xavante

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

T-27 (TUCANO)

O T-27, TUCANO, é um avião de treinamento e ataque ao solo, turbohélice, fabricado pela EMBRAER, EMB-312, e orgão da Indústria Aeronáutica Brasileira, ocupando posição destacada no mercado internacional de aeronaves de treinamento primário.



1982 - Dia da Indústria Aeronáutica Brasileira (T-27)

Operados como avião de treinamento na Academia de Força Aérea (AFA), os T-27 equiparam, na FAB, Esquadrões de ataque ao solo, em sua versão AT-27. Foram, também, utilizados pela Esquadriha da Fumaça, Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA), da FAB.



INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

AT-29 (SUPER TUCANO)

A EMBRAER desenvolveu, a partir do TUCANO, uma aeronave mais moderna e versátil, representando uma perfeita combinação de um turbohélice com aviônicos e armamentos de última geração, o EMB 312 H, SUPER TUCANO.

É uma aeronave multissessão que pode operar em ambientes hostis, a partir de pistas em condições precárias, diversamente (aeronave QT - qualquer tempo).

Na FAB recebeu a denominação de AT-29, e equipou três Esquadrões de ataque, todos localizados na Amazônia. São eles o 1º/3º GAv, 2º/3º GAv e o 3º/3º GAv, fazendo parte do Sistema de Proteção da Amazônia. Também fazem parte do Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA), com sede na Academia de Força Aérea, em Pirassununga.



1987 - EMB 312H, Super Tucano



Correspondência circulada com os selos retratando o EMB-312 e EMB-312H, respectivamente, T-27 e AT-29

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

R-99 (EMB 145 AEW&C)

O R-99 (EMB 145 AEW&C) é o sistema mais avançado para emprego em missões de Alerta Aéreo Antecipado, fabricado pela EMBRAER. Capaz de fornecer dados de inteligência precisos, em tempo real, sobre aeronaves voando a baixa altitude, o R-99A pode, ainda, desempenhar missões de comando e controle, inteligência de sinais e comunicações, controle e vigilância de fronteiras, vigilância marítima, coordenação de operações de busca e salvamento e gerenciamento de espaço aéreo.



Correspondência circulada com os selos das AVV R-99A e R-99B

R-99B (EMB 145 RS/AGS)

O R-99B, EMB 145 RS/AGS, foi projetado pela EMBRAER especificamente para realizar missões de vigilância territorial e proteção ambiental da Região Amazônica, operando integrado ao Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM).

O R-99B possui avançado radar de abertura sintética, capaz de fornecer imagens diurnas/noturnas de amplas áreas terrestres em quaisquer condições meteorológicas, além de outros sofisticados sensores para efetuar, com sucesso, suas missões.

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

VC-97 (EMB 120) (BRASÍLIA)

A aeronave VC-97 (BRASÍLIA), é o mais moderno avião turbopropélice de transporte, brasileiro, fabricado pela EMBRAER. Tem a capacidade para 30 passageiros.

Na Força Aérea Brasileira (FAB), na versão VC-97, é empregado no transporte de autoridades e suas comitivas. Operando a partir da Base Aérea de Brasília, o EMB 120 (como é denominado pela EMBRAER), iniciou seu serviço na FAB na cidade que lhe empresta o nome.



Aeronave Brasília (VC-97)

VU-9 (EMB 121) (XINGÓ)

O avião XINGÓ é um pequeno bimotor com capacidade para cinco passageiros, projetado e construído pela EMBRAER, EMB-121. Com importantes avanços em relação ao projeto "Bandeirante" (C-95), é um avião pressurizado, empregado pela Força Aérea Brasileira, denominado de VU-9, no transporte de autoridades para localidades cujos campos de pouso não recomendam o emprego de aviões jatos.

É operado, também, pela "Armée de l'Air", da França, na instrução bimotor.



10 Anos de Criação da EMBRAER - Aeronave Xingó (VU-9)

NORTHROP F-5E (TIGER)

O avião Northrop F-5E Tiger é um caça tático de defesa aérea e ataque ao solo, construído e desenvolvido nos Estados Unidos da América. O F-5E, versão mais potente do F-5A "Freedom Fighter", tornou-se um dos aviões mais operados no mundo. A variante original F-5A foi testada em combate no Vietnã, no Programa "Skoshi Tiger". O F-5E é extremamente manobrável e rápido, constituindo-se um excelente avião para combates aéreos.

A Força Aérea Brasileira (FAB) concluiu em 2013 a modernização de suas 46 aeronaves F-5E/F, que passaram para o padrão F-5E/FM. O motor e célula dos aviões permaneceram os mesmos, mas a sua aviônica (HUD, radar e painel de controle) foram extremamente modificados. Ainda em 2013, outros onze F-5E/F, adquiridos da Real Força Aérea da Jordânia, foram modernizados pela Embraer Defesa e Segurança para a FAB.

(https://pt.wikipedia.org/wiki/Northrop_F-5E_Tiger_II)



Selo retratando o avião Northrop F-5E, emitido pelos Correios do Chile

FOUGA "SUPER MAGISTER" (T-24)

O treinador básico a jato FOUGA "SUPER MAGISTER" CM-170-2, de fabricação francesa, primeiro avião dessa classe fabricado no mundo, foi escolhido pelo Ministério da Aeronáutica, em 1968, para a formação de uma esquadrilha moderna de demonstração, com máquinas a jato puros. Foram importadas sete aeronaves, denominadas na Força Aérea Brasileira de T-24, para substituir os velhos guerreiros WA-75D, na Esquadrilha da Fumaca. Foram desativados da "Esquadrilha da Fumaca" em 1972.



Correspondência arotulada com o selo retirado de folha comemorativa à "Esquadrilha da Fumaca", hoje Esquadrilha de Demonstração Aérea

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

MINIS M-7 E M-9



OS aviões MINIS M-7 e M-9 eram destinados à instrução primária acrobática. Foi o primeiro avião a ser construído em série no Brasil, projetado pelo Major Aviador Engenheiro Antônio Guedes Muniz. O primeiro voo de ensaio foi levado a cabo em 17/10/1935. Entre 1936 e 1944 foram construídos 25 M-7 e 40 M-9, cuja única diferença era a potência do motor e a capacidade de combustível. Os M-7 foram empregados em aeroclubes e os M-9 na instrução de voo da Escola Militar de Aviação, no Campo dos Afonsos, RJ.

EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA (EMSPAER)



EMB-120 BRASÍLIA

EMB-121 XINGU

INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA (EMSPAER)

AVIAÇÃO COMERCIAL



Correspondência circulada com os selos das aeronaves EMSPAER ERJ-140 e ERJ-190



Correspondência circulada com os selos das aeronaves EMSPAER ERJ-145 e EMB-120 Brasília

AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

SYNDICATO CONDOR

A Condor Syndikat, era uma empresa alemã, com sede em Berlim, que operava serviços aéreos no Brasil. Foi a controladora das companhias aéreas brasileiras Sindicato Condor e VARIG.

Em 26/01/1927 a Condor Syndikat recebeu autorização provisória de um ano para operar serviços aéreos no Brasil, em três rotas diferentes:

- Rio de Janeiro a Porto Alegre, via Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Florianópolis;
- Porto Alegre a Rio Grande, via Pelotas; e,
- Porto Alegre a Santa Vitória do Palmar.

Em 28/01/1928, o Governo Brasileiro autorizou o estabelecimento de uma Companhia Aérea, a Sindicato Condor.



Casão que abilitava as correspondências transportadas a bordo de aviões da Companhia Sindicato Condor



Selos próprios utilizados nas correspondências transportadas pela Companhia Sindicato Condor. Selos de 1927.

AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

AVIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE - VARIG

Em 10/6/1927 o Governo Brasileiro autorizou o empresário de Porto Alegre, Otto Ernst Meyer-Labastille a estabelecer uma Companhia Aérea que pudesse operar nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com possibilidade de estender-se até o Uruguai. Recebeu o nome de Viação Aérea Rio-Grandense - VARIG, que contou, inicialmente com todo o apoio da Condor Syndikat.



Selos próprios utilizados nas correspondências transportadas pela VARIG.



Selos próprios utilizados nas correspondências **RELISTRADAS** e **EXPRESSAS** transportadas pela VARIG.



VARIG - 40 ANOS

Voo Inaugural Brasil - Japão

VARIG - 50 ANOS

**PRIMEIRA MALA AEREA DA PANAIR DO BRASIL
RIO DE JANEIRO - FLORIANOPOLIS (25/7/1931)**



**PRIMEIRO VOO DA VARIG PORTO ALEGRE A URUGUAYANA
MALA AEREA DE 25/7/1932**



**1º VOO RIO DE JANEIRO A SANTIAGO DO CHILE, PELA PANAIR DO BRASIL
25/01/1951**



Aerograma datado de 25 de janeiro de 1951 e transportado no primeiro voo do Rio de Janeiro a Santiago (26/01/1951), com carimbo de chegada a Santiago, do Chile, no verso.



**CARTAS ENVIADAS PELO ÚLTIMO VOO DE BAGÉ A PORTO ALEGRE
30/6/1934**



Envelopes circulados de Bagé a Porto Alegre, em 30/6/1934, último voo da VARIG, porteado com 700 réis, sendo 660 réis com selos da VARIG e um comemorativo, mais 100 réis "CARAPATO" em a função de taxa adicional de taxa complementando o primeiro porte aéreo regional. (Circular de 18/5/1934). Todos os portes iguais e faciais variando nas estampas dos selos e no período do uso do "carrapato" como porte comum a recepção no verso sempre VARIG - Porto Alegre 30/6/1934.



**PRIMEIRO VOO PORTO ALEGRE - CRUZ ALTA E VICE-VERSA (20/10/1933)
(SELLO VARIG DE 5500 RÉIS)**



**PRIMEIRO VOO DA VARIG PORTO ALEGRE - JACUÍ - PALMEIRA E VICE-VERSA
17/10/1933 (SELLO VARIG DE 500 RÉIS)**



PRIMEIRO VOO PORTO ALEGRE - PALMEIRA E VICE-VERSA (17/10/1933)
SERIO VARIADO DE 550 F618



PRIMEIRO CORREIO AÉREO MOTORIZADO RIO DE JANEIRO A SÃO PAULO
PASSAR DO BRASIL EM 01/5/1934



1933 - CORREIO AÉREO BRASIL - INGLATERRA



Carta Aérea expressa, postada em 20/5/1933 no Ceará para Liverpool, na Inglaterra, via cidade de Natal, RN. Com obliteração de recepção em Paris, no verso, em 5/6/1933



COLEÇÃO TEMÁTICA

A HISTÓRIA DA AERONÁUTICA

e da Força Aérea Brasileira



Exposição Filatélica

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica



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.fab.mil.br/incaer