

CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL – 1916/2016

JOSÉ LUIZ GATTI*
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)

SUMÁRIO

A criação do Serviço de Aviação
Primeira Guerra Mundial
O amadurecimento operacional e novos empreendimentos
A criação do Ministério da Aeronáutica
1955 – O renascimento da aviação naval
Enfim um novo entendimento
Epílogo

A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE AVIAÇÃO

Nos primeiros anos do século XX, foi tão expressivo o desempenho diplomático do Brasil na solução de questões internacionais que nossa Marinha foi contemplada com um desenvolvimento à altura

do conceito conquistado pelo nosso País no cenário das nações. Chegamos a ocupar um lugar de destaque ao incorporar os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, da classe *Dreadnought*, dotados da mais alta tecnologia naval até então existente. Uma diplomacia excepcional à qual correspondia possuímos um condigno Poder Naval.

* Aviador Naval da Turma CAAVO – 64. Ex-Comandante do CIAAN (1978 e 1979) e do Esquadrão HS-1 (1980 a 1981).

Nesse contexto, com esse propósito, surgiu o embrião da futura Força de Submarinos e, no ano seguinte, o da Aviação Naval.

23 de agosto de 1916

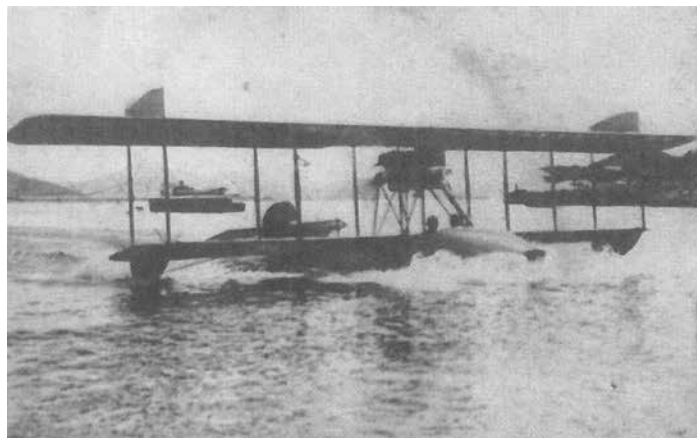
Nesta data, sendo ministro da Marinha o Almirante Alexandrino de Alencar, foi criado o Serviço de Aviação. Nasceu em nosso País a Aviação Naval, materializada com a aquisição de três aerobotes Curtiss nos Estados Unidos da América (EUA).

A aviação já vinha empolgando o mundo inteiro, e no Brasil os militares acompanhavam com grande interesse o seu desenvolvimento. Imaginava-se que os aviões viriam a ser “os olhos e os canhões” das Esquadras.

Após a visita, em 1917, do Presidente Wenceslau à ainda pequena base na Ilha das Enxadas, no Estado do Rio de Janeiro, a Aviação teve um notável impulso, ficando autorizada a compra de novas aeronaves e a instalação de torre de observação e depósitos de combustível na Ilha do Rijo, também no Rio de Janeiro.

PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

O Brasil declarou guerra à Alemanha em 16 de outubro de 1917. Sua contribuição



1916 Aerobote Curtiss (modelo F)

aos Aliados constituiu num grupamento de navios designado por Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), para ação no Atlântico Sul. Uma missão médica foi para a França e um grupo de aviadores enviados para cooperar com o 10º Grupo de Aviação da Royal Navy (Inglaterra), auxiliando no patrulhamento costeiro.

Nossos pilotos se apresentaram em Calshout, Grã-Bretanha, em 1918, para receber instrução nos novos biplanos Sopwith Camel, menores e mais leves que os aerobotes Curtiss, dotados de rodas e asas mais curtas para maior agilidade, motor radial e uma metralhadora no nariz, sincronizada com a hélice. Lamentavelmente, quando treinavam para uma parada aérea no dia 7 de setembro, um dos nossos pilotos, o Tenente Eugenio Possolo, perdeu a vida após colidir com outro avião, pilotado por um inglês.

Estimulados pelas necessidades da guerra, os fabricantes de ambos os lados esforçaram-se para assegurar aos aviões melhor atuação em combate e nas missões de reconhecimento. De simples transportadores de malotes, passaram a influir nas ações ao fornecer informações sobre os inimigos, o que gerou a necessidade de serem abatidos em voo ou destruídos no solo. Surgiram os caças e os bombardeiros.

Os almirantes, contagiados com a empolgação dos aviadores, convenciam-se de que a Aviação representava sobretudo uma econômica solução para o patrulhamento costeiro. Assim, em 1920, apesar das dificuldades, a Marinha já possuía 15 hidroaviões, de diversos tipos e variadas procedências. Tinha por meta colocar 50 aeronaves em serviço.

Paralelamente, a Aviação do Exército, conhecida como Aviação Militar, progredia. Estabelecida no Campo dos Afonsos, vinha, desde 1919, formando seus próprios pilotos e eventualmente colaborando na formação de aviadores e mecânicos para a Marinha, dentro de um espírito de apoio mútuo.

Em 1918, já estava em serviço o primeiro navio-aeródromo, na época em que ainda prevaleciam os hidroaviões, fossem aerobotes ou aviões dotados de flutuadores. Paralelamente, em particular na Alemanha, desenvolviam-se os dirigíveis (Zeppelin), que se constituíam em excelentes postos de observação aérea, capacitados a orientar a ação dos navios de superfície.

Foram tomadas providências para a

construção do Centro de Aviação Naval, na Ponta do Galeão (Ilha do Governador, RJ), e implantação de outro em Santos (SP), sendo que este, depois de pronto, serviria de padrão para os futuros centros a serem estabelecidos, inicialmente no Sul do País e numa fase posterior na Bahia, no Nordeste e no Pará.

Embora em número reduzido, os aviões da Marinha estavam dentro do que era moderno na época. O desenvolvimento das estruturas não tinha sido significativo. Os tipos variavam apenas no tamanho, para comportar tripulantes, combustível ou armamento, de acordo com a missão.

1922 – O batismo de fogo

Nuvens sombrias pairavam sobre a Guanabara na madrugada do dia 5 de julho de 1922. Algumas unidades do Exército haviam se rebelado contra o Presidente Arthur Bernardes por este ter mandado

prender o Marechal Hermes. O ministro da Marinha determinou um ataque ao Forte de Copacabana. Assim, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* saíram a Barra precedidos por um destróier e acompanhados dos aviões que participariam do ataque quando determinado pelo capitânia.

O desfecho desse episódio foi a épica resistência dos “18 do Forte”.

1924

Tendo eclodido em São Paulo a Revolução de 1924, e estando em estado de sítio o Distrito Federal (Guanabara) e os estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, desde o início da rebelião, o ministro da Marinha

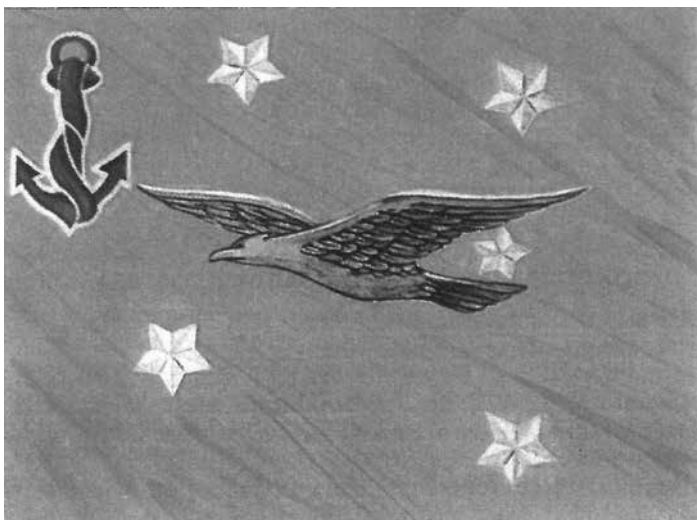
enviou parte da Esquadra para o Porto de Santos, acompanhada de um grupamento aéreo composto de hidroaviões e reforçado com alguns aparelhos da Aviação Militar.

Registrava-se a primeira operação aérea conjunta e com relativo sucesso. Os aviadores de ambas as forças se identificavam, possuíam ideias comuns e viviam as mesmas dificuldades. O deslocamento para a ação em Santos deu-lhes a convicção de que unidos venceriam com maior facilidade os obstáculos ao seu desenvolvimento.

Nascia em nosso País a ideia de um serviço único. Os aviadores se dividiam em duas correntes de opinião. Os conservadores que defendiam a existência de serviços distintos para a Marinha e para o Exército, argumentando que o apoio à Marinha britânica havia se estagnado depois do surgimento da RAF¹, que ganhava vulto, mas não resolvia os problemas navais, enquanto nos EUA e no Japão verificava-

Os aviões da Marinha estavam dentro do que era moderno em 1920

¹ Royal Air Force, a Força Aérea da Inglaterra.



1925 – Primeiro estandarte da Aviação Naval

-se exatamente o contrário. Já aqueles que eram a favor de um serviço único achavam que a Aviação só teria um desenvolvimento adequado se fosse arma independente, argumentando que ótimos resultados haviam sido obtidos em outros países que passavam por dificuldades orçamentárias, como, por exemplo, a Alemanha, que, mesmo com sua economia arruinada pela guerra, apresentava ao mundo notáveis desenvolvimentos aeronáuticos, como os enormes dirigíveis Zeppelin.

No parecer do ministro, Almirante Alexandrino de Alencar, a quem mais devia a Marinha a criação do Serviço de Aviação, devia-se aguardar a evolução da Aeronáutica para se julgar as vantagens do serviço único.

1931 – o apoio do Presidente Vargas

A Revolução de 1930 encontrou a Aviação Naval em péssima fase. Para amenizar, o Presidente Getúlio Vargas, no poder desde novembro, atendendo a pedido do ministro, Almirante Protógenes, autorizou a

aquisição de 11 hidroaviões Savoia Marchetti 55A, trocados por café.

1932

Conturbados meses viveu o País no ano de 1932, devido à Revolução Constitucionalista, deflagrada em São Paulo.

A Aviação Naval dispunha para a ação de 14 aparelhos de combate de variados tipos e procedência e quatro de instrução avançada, além de 12

aviões de treinamento primário. No entanto, o índice de disponibilidade mal chegava à metade, principalmente por falta de sobressalentes.

Uma força-tarefa, constituída pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e três escoltas, partiu do Rio com destino a Santos no dia 11 de julho, para assegurar a manutenção daquele porto pelas tropas legalistas.

O AMADURECIMENTO OPERACIONAL E NOVOS EMPREENDIMENTOS

“Fog Peril overcome”. Com essa manchete, o *The New York Times*, de 30 de setembro de 1929 divulgava uma nova conquista da Aeronáutica. James Doolittle, um dos mais famosos pilotos da época e detentor de vários recordes, numa manhã de denso nevoeiro, acompanhado pelo Capitão Ben Kelsey como observador, decolou com a cabeça coberta e retornou ao ponto de saída, onde pousou com segurança na Base de Mitchel. Fez um percurso de 24 km. Nascia o voo por instrumentos.

Doolittle, baseando-se no funcionamento da agulha giroscópica Sperry, havia sugerido que fosse adaptada àquele instrumento uma barra que representasse o plano horizontal, e assim foi concebido o primeiro horizonte artificial. Até então vários acidentes aéreos vinham ocorrendo devido à desorientação espacial. Somente após 1930 passariam a existir altímetros e instrumentos direcionais confiáveis, além do horizonte artificial, que permitiam o aprimoramento do voo por instrumentos. Nessa mesma época foram criados os primeiros simuladores de voo.

1933

Iniciava-se o ano de 1933. Nossos vizinhos Colômbia e Peru encontravam-se em guerra, e tropas envolvidas no conflito se acercavam das nossas fronteiras na região de Letícia. Temendo que estas não fossem respeitadas, Vargas

autorizou o envio para lá de um expressivo contingente do Exército, sob o comando de um general, que seria apoiado por navios da Marinha e por um destacamento naval de hidroaviões, em virtude de não existirem pistas terrestres na área para emprego da Aviação Militar.

A 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio (DEB) estava equipada com 20 biplanos Fairey Gordon, de procedência inglesa, capacitados para o voo por instrumentos, com naceles para três tripulantes. Possuíam boa autonomia, mas, por se apoiarem em dois flutuadores, eram mais frágeis do que os aerobotes para o emprego na água.

Coube à 4ª DEB apoiar as operações em Letícia, e para tanto ficou acertado o

envio para Belém de um destacamento precursor, ao qual caberiam as providências necessárias. Até Belém, os aviões da 4ª DEB viajaram pela costa. O trajeto a partir de Belém seria a bordo de embarcações mobilizadas, pertencentes a uma empresa de navegação fluvial.

Embora fosse de neutralidade a postura do nosso País, as forças estavam indo pra lá preparadas para fazer respeitada a nossa soberania. A Força Naval chegou a São Jerônimo, 86 km abaixo de Tabatinga e, no mesmo dia, foi feita a abertura de uma clareira e iniciado o balizamento com bandeirolas do trecho do igarapé que seria usado como pista. Tornaram-se também

providências de caráter sanitário, como prevenção contra mosquitos.

Numa etapa seguinte, deram início à montagem de um hangar. Poucos dias depois, o silêncio da mata foi rompido pelo ronco de um Fairey decolando, provocando

uma revoada de aves das mais variadas espécies.

Nas semanas seguintes, a 4ª DEB realizou muitas e muitas missões de reconhecimento. Os pilotos aproveitaram para experimentar as dificuldades das operações aéreas noturnas na selva. Durante os voos, os aviões permaneciam em contato rádio com um posto de controle instalado em lancha. Da base, eventualmente, se deslocavam para posições avançadas, cruzando longas distâncias sobre aquele imenso tapete verde.

Durante as operações em Letícia, a Aviação Naval provou a sua efetiva capacidade de colaborar com unidades navais e com a tropa.

Nas operações em Letícia, em 1933, a Aviação Naval provou a sua efetiva capacidade de colaborar com unidades navais e com a tropa

A era do “arco e flecha”

O Congresso Anual de Aeronáutica, a ser promovido pelo Aeroclube de São Paulo, estava perto de se realizar. Em virtude do envolvimento de parte da guarnição da Escola de Aviação Militar na Intentona Comunista, em novembro de 1935, a participação do Exército estaria reduzida a um mínimo. Limitar-se-ia ao lançamento de um paraquedista que faria uma demonstração da nova técnica de salto em queda livre.

Era esperada uma grande afluência de público. Pilotos do Exército americano e da RAF participariam demonstrando perícia na técnica de pilotagem e, evidentemente, por motivos de interesse comercial.

Os americanos estavam trazendo um Stearman Kaydet, biplano com um motor Lycoming de 215 HP, lançado em 1934, com uma expectativa de larga encomenda para uso em treinamento tanto no Exército como na Marinha. Os ingleses faziam a apresentação de dois de seus mais recentes lançamentos, os biplanos Gloster Gladiador e Swordfish. O Gloster Gladiador era recordista de velocidade, tendo alcançado a marca de 565 km/h, e o Swordfish, da Fairey, destinava-se ao lançamento de torpedos contra navios.

A festa teve início logo após a chegada do presidente do Estado de São Paulo, e os aviões estrangeiros levaram a assistência ao delírio, em suas passagens a alta velocidade entremeadas de *tourneaux* a baixa altura. Os organizadores do congresso avaliavam as condições meteorológicas sobre o aeroclube.

Alinhados, próximo à pista estavam quatro Boeings da Marinha, armados

com bombas e com os geradores de fumaça instalados. O público aguardava com impaciência, quando o coordenador das demonstrações sugeriu que os aviões estrangeiros decolassem novamente. Nisso, o Capitão de Corveta Djalma Petit de súbito correu para um dos Tiger-Moth e decolou, iniciando um arrojado *show* de acrobacias a baixa altura, arrancando aplausos da multidão arrepiada.

Petit tentou então o seu primeiro duplo *looping*, manobra em que era incomparável, mas, devido ao teto baixo, esta foi mal concluída. Insatisfeito, foi para o segundo, quando, ainda na parte ascendente, o motor calou e o Tiger-Moth entrou em parafuso

descontrolado. A recuperação começou muito baixo. Entre o avião e a pista, os espectadores se dispersaram em pânico. Petit, evitando atingi-los, guinou o avião, que, colidindo com o solo, espatifou-

-se. Petit morreu heroicamente.

Acidentes como esse eram comuns naquela época, embora a Aviação Naval estivesse prestes a atingir a maioridade (21 anos). Mais de 50 acidentes graves já haviam sido registrados, muitos dos quais com perda total da aeronave. Era expressiva a quantidade de mortes e incapacitações definitivas relacionadas a tais acidentes, razão por que esta era ficou conhecida no futuro como a do “arco e flecha”.

Isto não era um privilégio nosso, já que o mesmo acontecia em outros países. É mister que se saiba que muitos dos acidentes ocorreram por fragilidade do material ou pela tentativa de estabelecer uma nova conquista, ou, ainda, pela associação de tais fatores. Muito deve a Aviação de hoje aos seus pioneiros, graças ao denodo e ao desprendimento destes pela vida.

Muito deve a Aviação de hoje aos seus pioneiros, graças ao denodo e ao desprendimento destes pela vida

O Correio Aéreo Naval

O Correio Aéreo Naval começara em 1919 para fazer ligação com a Esquadra nos exercícios fora da sede e em 1934 já se estendia a toda costa sul.

Em 1939, a viagem do Rio de Janeiro para o Porto do Rio Grande, com escala nas bases aeronavais de Santos, no Porto de Paranaguá, na Base Aeronaval de Florianópolis e no Campo de Osório, ocorria semanalmente. Haviam campos de pouso intermediários, para uso em caso de necessidade. Cogitava-se de estender as suas linhas ao longo da costa até Belém do Pará.

Desde 1936 o serviço de correio naval vinha empregando dois biplanos Waco-CPF-F-5 sem cobertura para o piloto. Posteriormente, um modelo mais sofisticado entrou em serviço, o Waco Cabine.

Quando não estavam escalados para a linha regular, os pilotos do serviço de correio realizavam viagens para o interior do País para treinamento e coleta de informações úteis ao estabelecimento de futuras linhas.

Indústria aeronáutica

Várias empresas estrangeiras tinham se interessado em instalar filiais no Brasil. O grupo de trabalho da Diretoria de Aeronáutica da Marinha era a favor do Stearman como treinador e pelos produtos da Fairey como opera-

cionais, todavia as maiores facilidades foram dadas pela Alemanha, cujo *fürher*, Adolf Hitler, simpatizava com o Governo Vargas e com o movimento integralista em nosso País.

Um dos primeiros Focke-Wulf 44 J decolou do Galeão no dia 10 de novembro de 1936. Precediam uma série de 20 biplanos de treinamento que seriam fabricados no Brasil, para substituir os Tiger-Moth. Foram batizados de Pintassilgo e tinham excelente desempenho no voo acrobático.

Ainda naquele ano, no dia 20 de julho, foi feita a experiência do primeiro FW 58 montado no Galeão, modelo dos que seriam fabricados em seguida no Brasil. Tratava-se de um monoplano de asa baixa, bimotor, com metralhadora no nariz e no dorso (torre), operado por quatro tripulantes e destinado a missões de patrulha. Uma

nova série de 20 pintassilgos foi construída em 1938, ano em que se registrou o voo do primeiro FW 58 de um lote de dez que estariam entregues somente em 4 de outubro.

1940

Em 1940, a Aviação Naval dispunha de 111 aviões, dos quais 58 destinavam-se à formação de novos pilotos e ao treinamento dos já formados. A Aviação Militar contava com um número três vezes maior de aparelhos, dos quais 121 armados, 117 para transporte e 83 para treinamento.

Várias empresas estrangeiras tinham se interessado em instalar filiais da indústria aeronáutica no Brasil. As maiores facilidades foram dadas pela Alemanha, cujo *fürher*, Adolf Hitler, simpatizava com o Governo Vargas e com o movimento integralista em nosso País

Primórdios da FAB

Desde o advento do Estado Novo, em 1937, os defensores da adoção do serviço único já consideravam como vitoriosa a sua causa. A influência dos opositores junto ao Congresso mostrava-se inócua. A criação do Ministério da Aeronáutica estava na dependência exclusiva do Presidente Vargas, que era, para isso, assediado pelos aviadores navais e do Exército ligados ao Gabinete, entre eles o seu piloto particular, Nero Moura².

No dia 20 de janeiro de 1941, por decisão presidencial, numa única Secretaria de Estado foram reunidos os recursos da Aviação Militar, da Aviação Naval e do Departamento de Aeronáutica Civil. Estava criado o Ministério da Aeronáutica, ao qual ficava subordinada uma corporação militar única com a denominação de Forças Aéreas Nacionais, cabendo-lhe também a coordenação, a fiscalização e a orientação de todos os aeroclubes e ficando dependentes da sua prévia autorização o funcionamento e a instalação de quaisquer entidades, empresas ou companhias destinadas ao estudo e à aprendizagem da aeronáutica ou à exploração comercial do transporte aéreo.

A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941 os meios

da Aviação Naval e da Aviação Militar passaram para a Força Aérea Brasileira (FAB).

Desde 1939 o mundo estava em guerra. A Alemanha, tendo a Itália como aliada, expandia seu domínio na Europa em todas as direções. No Oriente, o Japão, tendo anexado a Coreia e parte da China, preparava-se para novas conquistas na Oceania, além de pretender expandir-se pelo Sudeste Asiático e, através das Aleutas, chegar ao Alasca.

Assim, quando a FAB foi criada, a guerra já tinha por cenário o continente europeu e o Norte da África e já se estendia à Ásia e à Oceania. No lado europeu verificava-se uma preponderância da ação terrestre, en-

quanto que no oriental prevalecia a atuação de forças navais.

O papel da Aviação Naval teria maior expressão no Pacífico, mas seria também importante no Atlântico e no Mediterrâneo. A Aviação Naval Britânica (Fleet Air Arm), reativada para atender às necessidades da

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941 os meios da Aviação Naval e da Aviação Militar passaram para a FAB

guerra, já registrava notáveis feitos, como o ataque à Esquadra italiana em Taranto e a colaboração para o afundamento do *Bismarck*, empregando os últimos biplanos militares, os Swordfish.

No Atlântico seria desencadeada uma campanha antissubmarino sem precedentes, com a ação combinada a oeste da Aviação Naval americana com a recém-criada Força Aérea Brasileira, e a leste a Royal Air Force, contando com bases na África. Foi no Pacífico, todavia, que, após a entrada dos EUA na guerra contra o Japão, as

2 O Capitão Nero Moura, piloto particular do Presidente Vargas, seria, alguns anos depois, honrado com o cargo de comandante do Primeiro Grupo de Caça, a quem caberia o apoio aéreo à Força Expedicionária Brasileira na Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, tendo como oficial de Operações o Major-Aviador Oswaldo Pamplona Pinto, oriundo da Marinha.

ações aeronavais de ambas as facções se desenrolariam em sua maior magnitude, dando ao navio-aeródromo o lugar antes ocupado pelos grandes encouraçados, e que assegurariam o apoio aéreo às operações anfíbias para reconquista das Ilhas Carolinas, Marianas, Filipinas, Okinawa e Iwo Jima. A Marinha nipônica, que vinha desenvolvendo o navio-aeródromo desde 1918 e que em 1939 possuía o melhor avião de caça do mundo, o Mitsubishi Zero, teve marcante atuação, por meio de sua Aviação Naval, na conquista da China, no ataque a Pearl Harbour, na Batalha de Midway etc.

Nos dois teatros, portanto, houve necessidade de empregar a arma aérea em apoio às Marinhas. Até a Alemanha, que no início não dispunha de navios-aeródromos, no fim da guerra possuiria duas unidades, ainda que estas não chegassem a entrar em combate

porque ficaram prontas tardiamente. A Marinha da Itália não os possuía, por considerar seu território como um imenso e natural ‘porta-aviões, e por isso teve que contar com o apoio de sua própria Força Aérea e da Luftwaffe nas batalhas em que sofreu irreparáveis derrotas.

A participação da FAB na Segunda Guerra Mundial consistiu no apoio aerotático ao V Exército Aliado, ao qual se subordinava a Força Expedicionária Brasileira (FEB), e no patrulhamento do Atlântico Sul. A Marinha do Brasil muito aprendeu com os ensinamentos da guerra e, terminado o conflito, passaria a pressionar

o governo no sentido de reaver sua arma aérea orgânica. O assunto foi estudado pelo Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), resultando numa Doutrina de Cooperação da FAB com as outras Forças.

Nos primeiros anos de vida da FAB, seus componentes, que receberam a alcunha de “oriundos” da Marinha e “provenientes” da Aviação Militar, se ajustaram às necessidades da corporação em se impor perante as demais. Grosso modo,

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a FAB teve uma heroica participação, correspondendo às expectativas daqueles que haviam se pronunciado a seu favor. Os ensinamentos da guerra ensejariam o ressurgimento da Aviação Naval poucos anos depois

aos “oriundos” coube uma participação mais abstrata e, portanto, de planejamento, e aos “provenientes” o exercício do poder, com uma herança fiel aos padrões do Exército, o que conferia à FAB uma mentalidade primordialmente continental. Isso não veio prejudicar a atuação da FAB na campanha Atlântico Sul e nos céus da Itália, porque na primeira as missões partiam de novas bases litorâneas visando

combater os submarinos inimigos, que ameaçavam o nosso tráfego marítimo, e a segunda de caráter especificamente em apoio tático à ação da FEB contra o Exército alemão.

Inegável se torna o reconhecimento ao trabalho da FAB no que toca à nossa integração territorial. E não obstante às restrições orçamentárias que nunca deixaram de existir, ela procurou promover apoio tático às demais Forças Singulares em nosso território e a defesa aérea do mesmo contra possíveis incursões.

Nosso esforço de guerra inicial foi proeminentemente naval enquanto se preparava

a FEB para combater na Europa. A Marinha entrou na guerra com precariedade de meios.

Inegavelmente, com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a FAB teve uma heroica participação, correspondendo às expectativas daqueles que haviam se pronunciado a seu favor. O eixo Recife-Dakar foi de tanta importância para o suprimento das forças engajadas no Norte da África e no Sul da Europa que ficou conhecido como o “trampolim da vitória”. Aviões em trânsito neste eixo utilizavam bases construídas ou aprimoradas pelos americanos de Belém até Caravelas, incluindo-se Fernando de Noronha.

1955 – O RENASCIMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL

Os ensinamentos da Segunda Guerra Mundial ensejariam o ressurgimento da Aviação Naval poucos anos depois. Convidada, após o conflito,

a participar das Operações Unidas, a Marinha do Brasil quis e conseguiu manter uma Esquadra nucleada em porta-aviões, tendo para isso providenciado a compra do *Minas Gerais* no governo Juscelino Kubitschek e a formação de pilotos para ele no exterior.

Numa Exposição de Motivos de 15 de janeiro de 1954, o Emfa propôs uma “Doutrina de Cooperação da FAB com as demais Forças”, que estabelecia a formação dos Comandos Aerotáticos Naval e Terrestre na FAB e a criação de Centros de Instrução e Treinamento Aeronaval e Terrestre, a cargo dos Ministérios da Marinha e da Guerra, respectivamente.

Para a construção do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN),

o lugar escolhido ficava no km 11 da Avenida Brasil, ocupando parte de uma grande área já pertencente à Marinha, onde se encontrava o Quartel de Marinheiros e algumas unidades de suprimentos. Em maio de 1955, as obras tiveram início, e os oficiais envolvidos acompanharam de perto os trabalhos.

Em março de 1956, concluiu-se o primeiro curso de Observadores Aéreos Navais (OAN), realizado ainda nas instalações provisórias do CIAAN. Para uma melhor adaptação ao vôo, os candidatos a observador aéreo fizeram um estágio prático de voo no Aeroclube de Manginhos, que ficava nas proximidades.

Surgia em cena um novo personagem: o helicóptero. Haviam sido encomendados ao Japão dois navios hidrográficos que utilizavam helicópteros como ferramenta indispensável ao trabalho. Era sabido que, com o apoio de um único helicóptero, a

duração de um serviço hidrográfico ficava reduzida a $\frac{1}{3}$. Assim, foram enviados alguns oficiais aos EUA, por conta do *Mutual Assistance Program*, para receber treinamento em helicópteros, e outros foram para a Inglaterra com a mesma finalidade. Após um intervalo de 16 anos, reiniciava-se a formação de aviadores navais.

Na Base Aérea do Galeão, observadores aéreos integrados à 2ª Esquadilha de Ligação e Observação passaram a tripular os aviões North American T-6 de treinamento.

1957 – a compra do Minas

Juscelino Kubitschek estava no poder desde 31 de março de 1956. A Nação havia

A partir de 1958, a instrução de voo no CIAAN passou a se processar normalmente, e novas turmas de pilotos de helicópteros foram formadas

acabado de viver conturbados dias, na crise que ficou conhecida como “Novembrada”, desfecho dos sucessivos desentendimentos políticos com relação à sucessão presidencial, desde a morte do Presidente Vargas, em 24 de agosto de 1954. Mal havia tomado posse, dois oficiais da FAB, inconformados com a sua vitória, iniciaram um movimento rebelde que, embora debelado em poucos dias, revelava ao novo presidente a necessidade de aproximar-se das Forças Armadas.

Para a Marinha, materialmente, isto representou a aquisição do tão esperado navio-aeródromo de escolta que lhe faltava para a ativação de um grupo de caça e destruição. Depois de comprado pelo Brasil o *Vengeance*, batizado Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, este seguiu para o Estaleiro Verolme, na Holanda, onde foi quase que inteiramente remodelado, com incorporação de pista em ângulo e um grande número de melhorias que o capacitaram a operar modernos caças a jato e aviões de patrulha em uso pela Royal Navy.

Estava solucionada a aquisição do navio. Dois grandes problemas aguardavam solução: a constituição do seu grupamento aéreo e a formação dos aviadores. A FAB advogava o direito de guarnecer o NAe com meios aéreos e o

peçoal de voo. A Marinha não concordava, querendo que os aviões, helicópteros e respectivos tripulantes pertencessem a ela. Eis um impasse criado!

A partir de 1958, a instrução de voo no CIAAN passou a se processar normalmente, e novas turmas de pilotos de helicópteros foram formadas. Com relação aos pilotos dos futuros aviões, foram recrutados 25 tenentes para realizar o Curso de Aviação Naval na Marinha dos EUA. Este grupo seguiu acompanhado de alguns oficiais de maior patente, com experiência de voo variada em helicópteros e aviões (aeroclube).



Helicóptero Hughes 269-A



Avião Pilatus (P-3)

Durante a permanência de um ano e meio no Center of Naval Aviation Training, os 25 oficiais brasileiros, além de terem realizado o programa completo de formação de aviadores, com estágio básico no avião T-34 e avançado no T-28 Trojan, passaram por um estágio suplementar de voo em aviões bimotores, iniciado no AT-11 Beechcraft e concluído no S-2A Tracker, da Grumman.

Os aviões que iriam guarnecer o NAeL *Minas Gerais* ainda não haviam sido escolhidos, mesmo porque a posse dos aviões pela Marinha não estava assegurada. A FAB, além de não recuar no tocante a admitir que a Marinha voltasse a ter seus próprios aviões, tomou a dianteira e deu seus primeiros passos para a obtenção de meios para operar no NAeL, conseguindo, por meio do MAP, um esquadrão de bimotores S-2 Tracker que receberam no Brasil a designação de P-16 e seis helicópteros antissubmarino SH-34J Sea Horse, destinados ao Primeiro Grupo de Aviação Embarcada. Ficariam sediados em Santa Cruz.

Fazia uma fria e cinza manhã no Mar do Norte quando o NAeL *Minas Gerais*, depois de ter passado pelas provas de mar, faria o recolhimento de aviões da Marinha britânica como parte dos testes dos seus vários novos sistemas: catapultagem, defletor de jato, espelho de pouso, cabos de parada, barricada, iluminação para operação noturna, comunicações, radar final para aproximação etc.

Aquele evento incluía a qualificação, a bordo do NAeL, de alguns pilotos veteranos. Em seguida foram qualificados alguns aviadores procedentes do curso de observador aéreo. Eles estavam guarnecendo os três novos helicópteros Westland Whirlwind, versão inglesa dos Sikorsky H-19 americanos e que, carinhosamente, foram batizados de Vaca.

Às 10 horas em ponto, os jatos da Royal Navy se apresentaram e foram mandados para o tráfego Delta, uma órbita de espe-

ra a baixa altura. Os aviões de patrulha Gannet também já estavam a caminho. O navio guinou soberbamente buscando o vento, enquanto no convés de vôo se verificou uma febril atividade. O fonoclama anunciou: “Convés de vôo, atenção para o recolhimento de quatro aviões”. Os jatos se aproximaram e, com perfeição, foram recolhidos e conduzidos para a proa. Seguiram-se a eles os dois Gannetts. Os aviões foram reabastecidos e à tarde fizeram inúmeros pousos, catapultagens e decolagens livres para treino das várias equipes do navio, que agilmente se deslocavam, exibindo suas toucas e camisetas coloridas de acordo com as funções.

Providenciada a aquisição do NAe e a preparação dos pilotos, faltava ainda a edificação de uma base aérea.

A Base Aérea Naval

Procedeu-se, então, à aquisição de uma grande área no município de São Pedro d’Aldeia, na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro e, sem perda de tempo, foi iniciada a construção de uma base aérea.

O terreno foi conseguido por meio de algumas desapropriações e, devido ao denso capinzal lá existente, o local passou a ser chamado de “Macega”, assim como “macegueiros” os habitantes naturais da região. Pouco a pouco as edificações foram ganhando corpo, graças à devoção de um grupo de oficiais que trabalhavam na sua implantação. Nos dias de chuva, as vias existentes entre os prédios ficavam lamacentas, e das águas empoçadas surgiam nuvens de mosquitos e toda a sorte de insetos, tornando um inferno a vida dos pioneiros. Todavia, era um alento verificar que as obras corriam em ritmo acelerado. Entrementes, para atender às aeronaves já existentes e com vistas para o futuro, vinham sendo formados subespecialistas em

Aviação desde 1958, procedentes das especialidades de Manobra, Motores, Soldador, Eletricidade, Máquinas e Eletrônica. Ainda em 1961, os aviadores navais formados em Pensacola regressaram ao Brasil e foram distribuídos para a Diretoria de Aeronáutica, o NAeL *Minas Gerais* e São Pedro d’Aldeia, que estava parcialmente construída, já dispoñdo da pista e de um hangar, além de instalações para o pessoal.

Enquanto se discutia nos altos escalões a posse dos aviões, para manutenção do treinamento encetado em Pensacola e para dar continuidade na formação de pilotos em asa fixa, foram comprados seis aviões de instrução básica de procedência suíça, os Pilatus A-3, e, para treinamento avançado, 16 aviões T-28 Trojan, adquiridos na França e que seriam recebidos após uma revisão nos EUA para se capacitarem a operar em NAe.



Avião T-28 – Pouso a bordo do NAeL Minas Gerais (década de 1960)

Um acidente aéreo envolvendo um cadete do ar, que colidiu com um avião comercial em procedimento para pouso no Galeão, fez com que o Ministério da Aeronáutica proibisse voos de treinamento no Aeroclube e nas imediações, medida que interferia nas atividades de instrução na

Avenida Brasil, o que antecipou a mudança do CIAAN para São Pedro d’Aldeia.

Em 1963, o Navio-Transporte *Soares Dutra* trouxe dos EUA os seis primeiros T-28 desmontados e encaixotados, que foram transferidos para bordo do NAe *Minas Gerais* pelos guindastes do Arsenal de Marinha. Alguns dos oficiais formados em Pensacola foram concentrados no *Mi-*

nas Gerais onde seriam responsáveis pela montagem dos T-28. Concluída a montagem, o navio se fez ao mar acompanhado de um contratorpedeiro classe “A”, que atuaria no posto de Guarda de Aeronaves para resgate de tripulantes em caso de queda de algum avião.

Os “Cardeais”

Enquanto a Marinha testava a bordo os seus T-28, os primeiros S2-A (aqui denominados P-16) Tracker da FAB chegaram ao Brasil, fazendo uma última escala em Vitória, onde

Em 1963, o Navio-Transporte *Soares Dutra* trouxe dos EUA os seis primeiros T-28 desmontados e encaixotados, que foram transferidos para bordo do NAe *Minas Gerais* pelos guindastes do Arsenal de Marinha

os pilotos, famintos e exaustos pela longa jornada, foram jantar numa churrasceria tarde da noite. Aquele evento ficou lembrado como a “Ceia dos Cardeais”. O código fonía que passaram a adotar Cardeal deve-se à cor do macacão, cenoura, acompanhado do boné vermelho. O comandante do avião de apoio que fora buscá-los na América, ao vê-los aproximarem-se para embarque, exclamou: “Parecem uns cardeais”!

Atividades no novo CIAAN

O Presidente Castelo Branco definiu por decreto as normas para o emprego de meios aéreos nas operações aeronavais, pelas quais a Marinha passava a ficar limitada a possuir apenas helicópteros

A turma a aperfeiçoar-se em 1965 acabou composta por 13 oficiais alunos. A parte teórica foi ministrada no CIAAN, que ainda ocupava instalações provisórias. Em que pese o mau aspecto do prédio, a preparação dos oficiais para a fase de voo contou com excelentes instrutores, e em cerca de seis meses

estariam todos voando os Pilatus. Porém, quando o *pre-flight* estava prestes a ser concluído, por decisão presidencial, todos os aviões da Marinha foram transferidos para a FAB.

O Presidente Castelo Branco, após ter visitado as unidades da FAB e da Marinha afetadas à pendente questão da Aviação Embarcada definiu, por meio do Decreto 55.627, as “Normas para o emprego de meios aéreos nas operações aeronavais”, pelas quais a Marinha passava a ficar limitada a possuir apenas helicópteros para emprego geral e para ações antissubmarino.

Determinava-se também a passagem dos helicópteros SH-34 J, que constituíam o 2º Esquadrão do 1º



P-16/1 GAE (NAe Minas Gerais) – desde 1965, por duas décadas

Grupo de Aviação Embarcada, para a Força Aeronaval. Os aviões recebidos da Marinha passavam a integrar a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação, que passaria a ficar baseada em São Pedro d'Aldeia.

A maior parte dos pilotos de avião, tanto os formados em Pensacola como no Brasil, mostrava interesse em serem qualificados em helicópteros.

A fase de ajustamento

Todos sentiram um desapontamento maior ou menor com a solução política dada ao impasse que conseguiu desagradar a ambas as Forças, mas que paradoxalmente teve seu lado positivo. À FAB foi assegurada a operação dos aviões do NAeL *Minas Gerais*, mas, por outro lado, a Aviação Naval foi oficialmente reconhecida.

A transferência dos helicópteros SH-34 J da FAB para a Marinha ensejou a criação de uma unidade aérea que recebeu o nome de Primeiro Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (Esqd HS-1), para o qual foram designados alguns dos mais experientes pilotos de helicópteros da Marinha. Esse tipo de helicóptero tratava-se de uma excelente aeronave que foi largamente empregada na Argélia e no Vietnã. Pesada, com espaço para 15 soldados equipados para o combate, teve a sua época de glória principalmente quando empregada pelo Exército dos EUA. Na versão naval para uso antissubmarino, apresentava algumas limitações, por isso não tardou a ser substituído, nos EUA, por modelos maiores e mais sofisticados, quando passou para os esquadrões da reserva e para a instrução avançada em Ellyson Field, (Pensacola, Flórida).

O Esqd HS-1 nasceu sob clima de grande entusiasmo, que tornar-se-ia maior com o passar dos anos. Enquanto o 1º Esquadrão de Helicópteros de Uso Geral (Esqd HU-1) servia como meio de apoiar atividades a

cargo dos navios e da tropa, o HS-1 tinha uma atividade fim definida: a guerra antissubmarino (guerra A/S).

Nos primeiros anos após a decisão do Presidente Castelo Branco, contente ou não, tanto o pessoal da Marinha como o da FAB procurava dar o máximo para a consecução do que mandava o Decreto. A Operação Unitas, realizada anualmente com os americanos, venezuelanos, argentinos, uruguaios etc., atuava como um catalisador para o perfeito enquadramento porque, acima dos interesses individuais, todos irmanavam-se na ideia de impressionar bem as outras Marinhas.

Nos períodos de reparo do NAeL, os controladores aéreos praticavam no Centro de Controle do Galeão e as equipes de convoo faziam estágios na Base Aérea de Santa Cruz, onde recebiam total apoio de seu comandante. Subordinada à Força Aeronaval estavam a Base de São Pedro d'Aldeia, o CIAAN, o Navio-Aeródromo Ligeiro, o Esquadrão de Instrução (HI-1), o Esquadrão Antissubmarino (HS-1) e o Esquadrão de Emprego Geral (HU-1). O HU-1, depois de um período de grandes dificuldades, voltava a brilhar, contando para isso com vários helicópteros de procedência inglesa Wasp e Whirlwind, ambos propulsionados a turbina.

Operação a qualquer tempo

Embora fossem excelentes helicópteros, com destacada atuação no Vietnã, os SH-34J apresentavam uma série de limitações quanto ao emprego antissubmarino: monomotor, pouca potência para operar em dia de calmaria totalmente abastecido e carregado e sistema automático de controle de voo não plenamente confiável para operações noturnas. Nos EUA já haviam sido substituídos pelos Sikorsky S-61 Seaking, cuja designação naval era SH-3. Em 1969,



Helicóptero Westland Wasp, a turbina, Esqd. HU-1, a partir de 1965



Helicóptero WASP 7041

a Diretoria de Aeronáutica da Marinha providenciou a aquisição de seis unidades do modelo SH-3D, propulsionados por duas turbinas de 1250HP, com sistema automático de dobragem de pás, sonar onidirecional, com cabines para quatro armas submarinas (torpedos acústicos AS ou bombas de profundidade) e um AFCS completo, capaz de realizar automaticamente a aproximação e o voo librado com segurança e precisão.

A partir de 1970 iniciou-se, portanto,

uma nova era na Aviação Naval. Os helicópteros SH-3D passaram a permitir a ação AS em qualquer condição de tempo, diurna e noturna, e poderiam atuar como helicópteros de resgate nos lançamentos e recolhimentos noturnos dos P-16 o código de fonia “Paulo” para diferenciar de “Pedro” do Esqd HU-1, utilizado de dia. Num resgate noturno, o SH-3D, além de utilizar o Sistema Automático de Controle de Voo, para estabelecer o voo librado, possuía o recurso de transferir o controle do helicóptero para o tripulante situado na cabine de ré, junto à porta, com melhores condições de avistar os sobreviventes.

A chegada dos SH-3D coincidiu com um período de reparos do NAE *Minas Gerais*, quando foram feitas

algumas melhorias para uma operação noturna mais eficaz e segura. Até então era aquele Esquadrão HU-1 o que mais se desdobrava com uma grande carga de solicitações pela Esquadra, pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, pela Flotilha da Amazônia e pelos Fuzileiros, não podendo simplesmente abrir mão dos três tipos existentes, em particular dos Wasp, que, projetados para pousar em navios com condições desfavoráveis de mar, estavam

proporcionando aos contratorpedeiros o recurso de lançar torpedos A/S no limite de alcance do sonar do navio com a necessária precisão.

Em 1973, para substituir os Hughes do Esquadrão de Instrução e os Hiller do Esqd HU-1, a Diretoria de Aeronáutica foi favorável à aquisição de helicópteros Bell Jet Ranger. Este helicóptero, embora sofisticado para a instrução primária, permitia ao Esqd HI-1 proporcionar uma formação mais aprimorada dos aviadores, nela incluindo-se algumas práticas de voo noturno, voo por instrumentos e radionavegação. Passaria a operar aquele que era considerado “o bom senso” em helicópteros, parodiando a propaganda de uma conhecida marca de carro popular – o Jet Ranger já era o helicóptero produzido em maior escala no mundo todo. Montado sobre esquis, não possuía a mesma capacidade para pouso a bordo dos Wasp, assegurada por rodas, amortecedores, e passo negativo no rotor principal, especialmente projetados. Por esta razão, os Wasp seriam mantidos ainda por longo tempo no Esqd HU-1 e seriam os primeiros helicópteros brasileiros a sobrevoar a Antártica.

Recentes conflitos no Oriente Médio e no Oceano Índico haviam demonstrado a importância do emprego da aviação embarcada nas ações de superfície, nas chamadas guerras limitadas, em que se necessita obter o controle de uma determinada área marítima. Dentro deste conceito se encaixa o emprego de helicópteros armados com

mísseis ar-superfície, baseados em navios dos tipos fragatas, contratorpedeiros e corvetas. Assim, para integrar o sistema de armas das fragatas classe *Niterói*, em construção na Inglaterra, foram encomendados os helicópteros AS-11 Lynx, já adotados por algumas Marinhas. O Lynx, desenvolvido conjuntamente pela Aeroespaciale e pela Westland, era uma evolução dos Wasp. Dotado de duas turbinas, com capacidade para voo a qualquer tempo, sistema de trem de pouso associado a um arpão e capacitado a lançamento tanto de mísseis ar-superfície como torpedos A/S, destinava-se tanto à guerra antissubmarino como ao emprego em operações aéreas de esclarecimento, constituindo-se na melhor arma contra as lanchas de patrulha rápidas.

Enquanto se substituíam os helicópteros de emprego geral e de instrução e se providenciava a incorporação dos Lynx, os SH-3 permaneciam no Esqd HS-1, de forma cada vez mais consolidada. Todos os seus pilotos operavam agora em operações noturnas A/S, em ação coordenada com os pilotos do 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE).



Helicóptero Super Lynx, ao pousar na fragata F-44 Independência

A formação de um piloto do Esqd HS-1 tinha início com a sua qualificação no SH-3D. Numa segunda etapa, o oficial cumpria um estágio de treinamento, após o qual passava a atuar como copiloto operativo. E numa última fase, que coincidia com o segundo ano servido no Esquadrão, o piloto alcançava o grau de comandante operativo. Os SH-3D já estavam havia cinco anos em serviço no Esqd HS-1, e seus pilotos tinham acumulado uma grande experiência.

ENFIM UM NOVO ENTENDIMENTO

Haviam-se passado quatro décadas desde as primeiras aquisições de material e da formação de pessoal para a Aviação Naval pela Marinha, em sua segunda fase. Por 20 anos os P-16 do 1º GAE participaram das mais importantes operações aeronavais. Em que pese o excelente nível profissional de suas equipagens e o desmedido esforço na sua manutenção, no final dos anos 80 já se reconhecia que eles pouco acrescentavam à atuação dos helicópteros SH-3 e Lynx nas ações antissubmarino.

Logo após a Guerra das Malvinas houve, por curto espaço de tempo, algum interesse em atender a necessidade da Marinha, todavia nada de concreto foi feito. A atenção da FAB se concentrava no aprimoramento dos Tucanos, dos AMX e de alguns aviões de transporte/patrolha, todos baseados em terra.

Nessa época, a Marinha, ainda limitada a helicópteros, incorporou vários navios com capacidade para operar helicópteros neles baseados, como as corvetas *Inhaúma* e navios de desembarque. As aeronaves já não estavam baseadas só em São Pedro d'Aldeia; já existiam novos esquadrões de emprego geral na Amazônia, no Mato Grosso e no Rio Grande do Sul. Foi quando o Exército ativou sua própria Aviação, para qual foi irrestrita a colaboração da

FAB e da Marinha. Teve um desenvolvimento rápido, estimulado principalmente pela necessidade de conferir maior mobilidade nas fronteiras, ameaçadas pelo narcotráfico, resguardando nossa soberania e combatendo o mal pela raiz.

Vivia o País um período de grande limitação orçamentária. Assim, diante da insistência da Marinha para que fosse dada uma nova configuração à aviação embarcada, alguns brigadeiros se manifestaram a favor

de que fosse permitida à Marinha a compra e a operação de aviões às suas próprias expensas.

Deste modo, com a revogação do Decreto 55.627, estabelecido em 1965 pelo Presidente Castelo Branco, em 1998 foi oferecido à Marinha um lote de 23 aviões Skyhawk (A-4) pelo Kuwait, que os havia adquirido dos EUA para formar pilotos de caça, capacitando-os a guarnecer, numa etapa posterior, aviões modernos e adequados aos conflitos no Oriente Médio.

Ao primeiro entendimento, que resultou na aquisição dos A-4, seguiram-se outros, cabendo destaque ao apoio prestado pela FAB na preparação dos primeiros pilotos destinados a voar aquelas aeronaves e, nos anos subsequentes, o envio dos candidatos a aviadores da Marinha para fazerem a iniciação ao voo na Academia da Força Aérea

Desfecho

Ao primeiro entendimento, que resultou na aquisição dos A-4, seguiram-se outros, cabendo destaque ao apoio prestado pela FAB na preparação dos primeiros pilotos destinados a voar aquelas aeronaves e, nos anos subsequentes, o envio dos candidatos a aviadores da Marinha para fazerem a iniciação ao voo na Academia da Força Aérea (Pirassununga – SP), em estágio em asa fixa, ao término do qual alguns são selecionados para lá prosseguirem em aeronaves mais sofisticadas, visando à sua futura apresentação ao VF-1, enquanto que os demais (a maior parte) retornam a São Pedro d’Aldeia para qualificação em asa rotativa.

Desde a incorporação dos A-4 à Aviação Naval, em que pese a dificuldade de mantê-los em condições para o cumprimento da missão do VF-1, vêm se registrando sucessivos eventos operativos, tanto partindo inicialmente do A-11, como em etapa posterior do NAe *São Paulo*, ou da BAeNS-PA e de bases da FAB, como a Operação Tropicallex, em 2002, com expressiva participação de navios, helicópteros e aviões de caça da FAB, com o emprego de PDATAR³. Nesse esforço de desenvolvimento, nossos pilotos de ataque familiarizaram-se com a manobra de reabastecimento em voo com a aeronave KC-130 da FAB.

Assim, em 2003, esse Esquadrão (Falcões) alcançou a marca de 2 mil horas de voo, e nossos pilotos de caça e o pessoal que faz a manutenção

dos falcões estiveram na Argentina e em bases que sediam a aviação de caça no Brasil, como Santa Cruz (RJ) e Santa Maria (RS).

Entretantes, pilotos destinados ao VF-1 foram sendo enviados, para aperfeiçoar seu desempenho obtido na FAB, para treinamento na US Navy, enquanto que a capacitação técnica do pessoal de manutenção foi melhorando gradativamente, ganhando a maturidade necessária para a manutenção de segundo escalão na BAeNSPA. Depois de tantos anos de espera, a sorte parecia favorecer a Marinha.

De fato, ainda no governo Fernando Henrique, a França, por razões de economia em seu orçamento militar, decidiu desincorporar o Navio-Aeródromo *Foch* e o ofereceu ao Brasil – tratava-se de um NAe superior ao *Minas* em vários aspectos, além de 20 anos mais novo e perfeitamente ajustado às nossas atuais necessidades. Transferido para o Brasil, recebeu o nome de Navio-Aeródromo *São Paulo*.

EPÍLOGO

23 de agosto de 2016

O País, neste ano de 2016, encontra-se abalado por muitas crises. Todavia, esfor-



Recepção do NAeL *Minas Gerais* ao NAe *São Paulo* – 2000

3 PDATAR – Posto Diretor Aerostático, em aviões P-95 (Bandeirante Patrulha) da Base Aérea de Salvador.

ça-se a MB em cumprir sua missão o melhor possível, em que pesem as restrições orçamentárias existentes.

Algumas metas foram alcançadas satisfatoriamente, como a incorporação de navios patrulha oceânicos, reaparelhamento de aeronaves para as unidades aéreas já existentes etc.: Esqd. HS-1 – helicóptero Seahawk, Esqd. HU-2 – helicóptero Super Cougar, Esqd. HA-1 – helicóptero Super Lynx, e Esqd. VF-1 – avião Skyhawk, modernizado pela Embraer. Compromissos internacionais têm sido cumpridos eficazmente e com invulgar desvelo. Na Aviação Naval, testemunha-se muito empenho das tripulações e um crescente entusiasmo profissional.

Quanto ao nosso atual navio-aeródromo, o *São Paulo*, ainda há muito o que fazer para a sua total operacionalidade. Nos primeiros anos após a promulgação do Decreto 55.627, eram comuns ocorrências como incêndios localizados, perda de energia e de propulsão no NAeL *Minas Gerais* (A-11). As dificuldades foram vencidas, e já em 1970 ele se fez ao mar para cumprir sua missão em operações aéreas continua-

das, dia e noite, sem que se repetissem, em quatro décadas, tais deficiências.

O *Minas Gerais* só foi desarmado porque incorporamos o *São Paulo*, navio muito mais moderno, sem as limitações originais daquele. Assim, tudo indica que, como o seu antecessor, voltará ao mar capacitado a desempenhar o papel a que se destina na MB.

Encerro este trabalho congratulando-me com aqueles que hoje conduzem a Aviação Naval, formulando votos de sucesso às suas atuais e futuras tripulações. “No ar, a mesma eficiência no mar”.



Helicóptero Seahawk, que substituiu os SH-3D do Esqd. HS-1

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Aviação Naval; Força Aérea brasileira; História da aviação;