



Arquivo José de Alvarenga

A HISTÓRIA DA (QUASE) ESQUECIDA ESQUADRILHA BOEING DA AVIAÇÃO NAVAL

A ESQUADRILHA DE ACROBACIAS AÉREAS MILITAR PIONEIRA DO BRASIL

Rômulo Palma da Silva*

FAZENDO O MUNDO GIRAR E DESENHANDO NOS CÉUS – O PRINCÍPIO DE TUDO

A famosa *Patrouille de France* (Patrulha da França) foi o primeiro esquadrão de demonstrações (ou de acrobacias) aéreas do mundo, criada em 1931 por instrutores da Escola de Aviação Francesa de Salon de Provence pertencente ao *Armée de l'Air*⁽¹⁾.

Compondo com a *Patrouille de France* a lista dos três esquadrões acrobáticos mais antigos temos os *Blue Angels* (Anjos Azuis) da Marinha dos Estados Unidos da América – EUA (*US Navy*), formados em 1946, e o EDA – Esquadrão de Demonstrações Aéreas da Força Aérea Brasileira (FAB) – criado em 14 de maio de 1952, data da primeira demonstração aérea oficial da Esquadilha da Fumaça.

Outras equipes de destaque são os *Thunderbirds* (Pássaros do Trovão) da Força Aérea dos EUA (*USAF*), fundado em 1953, seguidos pelas *Frecce Tricolori* (Flechas Tricolores) da AMI – *Aeronautica Militare Italiana*, de 1961, e os *Red Arrows* (Flechas Vermelhas) da RAF⁽²⁾, formados na Inglaterra em 1965.

Como se pode observar, a nossa Esquadilha da Fumaça (EDA) - reconhecida mundialmente -

está entre os três times de demonstrações aéreas mais antigos, motivo de orgulho para o Brasil na história da Aviação, sendo que mais de cinquenta países possuem ou já possuíram unidades de demonstrações aéreas acrobáticas militares. Mas a Fumaça não teve a primazia de ser a equipe de acrobacias aéreas militar, brasileira, mais antiga...

ANTES DA ESQUADRILHA DA FUMAÇA: A ESQUADRILHA BOEING DA AVIAÇÃO NAVAL

Devido à necessidade de se renovar urgentemente os meios aéreos disponíveis, dados o baixo grau de disponibilidade das aeronaves e o envelhecimento da frota tanto da Aviação Naval (da Marinha do Brasil) quanto da Aviação Militar (do Exército Brasileiro), somado à eclosão da Revolução Constitucionalista de 1932 (9 de julho 1932 – 2 de outubro de 1932), o governo brasileiro fez uma encomenda de urgência à empresa dos EUA, *Boeing Aircraft Company*, de quatorze aviões de Caça Modelo 256 (Boeing F4B-4) em sua versão de exportação. Essas aeronaves, em diferentes versões, eram utilizadas pela Marinha dos EUA, pelo Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA (*USMSC*),

pelo seu Corpo Aéreo do Exército (USAAF) bem como foram operadas por Brasil, Espanha, Tailândia, Filipinas e China, fossem nas variantes 256 ou 267, respectivamente C1B ou P-12, dependendo das características incorporadas.

As aeronaves eram caças biplanos, monomotores (*Pratt Whitney* com potência de 550 HP), com asas de madeira e fuselagem de metal, medindo 6,10m de comprimento, 9,14m de envergadura e 2,84m de altura, possuindo velocidade máxima de 281Km/h, alcance de 530Km de voo (e até 1.100Km com o uso de tanque extra, externo), armadas com duas metralhadoras *Colt Browning* de 30 polegadas e com cabides subalares para até duas bombas de 52,6Kg.

No Brasil, as quatorze aeronaves encomendadas (seis para a Aviação Naval e oito para a Aviação Militar) só chegariam, encaixotadas e desmontadas, entre 14 de setembro e 8 de outubro de 1932 – e mesmo assim, retiradas de um lote da linha de produção final da *US Navy*, devido à urgência – mas tarde demais para participarem do conflito regional em São Paulo.

As seis aeronaves distribuídas à Aviação Naval da Marinha do Brasil iriam substituir principalmente as aeronaves *Chance Vought 02U-2A Cor-*

sair, que chegaram a ser empregadas em combate, em missões de patrulha e bombardeio, pelas forças governistas contra os opositores constitucionistas durante a Revolução de 1932. Dentre seus pilotos, os Aviadores Navais – conhecidos como Corsários⁽³⁾ – Capitão de Corveta Djalma Fontes Cordovil Petit, Capitão-Tenente Lauro Oriano Menescal e Capitão-Tenente José Kahl Filho.

A 1ª DC (Divisão de Combate) seria criada no dia 10 de novembro de 1932, subordinada organizacionalmente à Defesa Aérea do Litoral, tendo recebido as seis aeronaves Boeing Model 256 F4B-4 agora redesignadas na Aviação Naval C1B, seguidas de seus códigos de matrícula (“C” indicando aeronave de Caça, “B” para o nome do fabricante e o “1” para indicar que era o primeiro modelo de caça da Boeing na Marinha). As aeronaves ainda teriam as matrículas de C1B-33 a C1B-38 e também aplicadas em suas fuselagens os códigos 1-C-1 a 1-C-6 que identificavam a quais seções da 1ª DC pertenciam e quem eram os líderes de seção.

As seis aeronaves da Marinha seriam recebidas no Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro (CAvN-RJ), após viagem em navio mercante e transporte terrestre.

Em fins de dezembro de 1932, a Aviação Naval decidiu organizar uma unidade de demonstração aérea, a Esquadrilha Boeing (que mais tarde também seria apelidada pela imprensa e pela população de Esquadrilha “Petit”) equipadas com três das aeronaves Boeing 256 F4B-4.

Conforme relatos dos diversos periódicos de época (tais como o *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro e o *Correio de São Paulo*, dentre outros), a Esquadrilha Boeing da Marinha realizava apresentações arrojadas e manobras acrobáticas precisas, atraindo a atenção do grande público, civis e militares, causando admiração e deslumbramento entre a população.

Logo a Esquadrilha começou a ser convidada para participar de grandes eventos nacionais e internacionais. Podemos destacar a participação na inauguração do Aeroporto Internacional de Mon-

Aeronave Boeing modelo 256 F4B-4. Na Aviação Naval da Marinha do Brasil, modelo C1B matrícula 1-C-3, líder de seção. À direita, modelo pertencente ao acervo do Clube Naval, localizado na vitrine de Aviação Naval, no 3º andar da Sede Social.



Imagem: Livro *Brazilians at War*, de Santiago Rivas



Esquadilha Boeing na inauguração do Aeroporto de Montevideu (2JAN1933)

Imagem: Livro *Aviação Naval*, de Jackson Flores Jr.

tevidéu em 2 de janeiro de 1933 (com demonstração prévia na cidade de Pelotas, RS, no voo de deslocamento do Rio de Janeiro para aquela localidade), também tendo acompanhado a comitiva do Presidente Getúlio Vargas em viagem às capitais do Norte e do Nordeste do Brasil nos meses de agosto a outubro, também em 1933.

Ainda como destaque, no voo de regresso da turnê do Presidente Getúlio Vargas ao Rio de Janeiro, no dia 5 de outubro de 1933, a Esquadilha Boeing escoltou o famoso dirigível alemão *Graf Zepellin*, a partir de Macaé.

Segundo o livro *100 Anos da Aviação Naval*, publicado pela FGV-RJ em conjunto com a Marinha do Brasil em 2016: “Nos anos de 1933 e 1934, a Esquadilha de Demonstração realizou exhibições na maior parte dos estados do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte do País, divulgando a Aviação Naval e sempre levantando grande entusiasmo popular”.



Dirigível Zepellin chegando ao Rio de Janeiro (1933)

Imagem: Arquivo da FAB / Foto de Jorge Kfuri

BOTAS VELHAS E PEIXES PODRES: OS JOCOSOS DESAFIOS ENTRE A AVIAÇÃO NAVAL E A AVIAÇÃO MILITAR

A Aviação Militar (a quinta Arma da Escola Militar do Realengo) do Exército Brasileiro acabou criando sua própria Esquadilha de Demonstrações Aéreas, utilizando suas aeronaves Boeing Model 267, designadas no Exército de P-12.

Como as aeronaves de ambas as Aviações também eram utilizadas para a prática operacional do adestramento em combate aéreo, logo surgiu uma saudável e irreverente rivalidade entre os colegas – adversários que desembocavam em improvisadas e divertidas sessões de combates aéreos entre seus aviadores e suas aviações.

Os Boeing P-12 da Aviação Militar decolavam do lendário Campo dos Afonsos (berço das Aviações do Brasil) e sobrevoavam o pátio do Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro, bombardeando-o com bem embalados peixes podres. Desafio prontamente aceito! Em seguida, eram os Aviadores Navais com seus Boeings C1B a atacarem os Afonsos, atingindo-o no Pátio da Bandeira com botas velhas.

Estes convites ao combate resultavam em aguerridos *dogfights*⁽⁴⁾ sobre os aeródromos do adversário, porém breves, pois ao terminar o combustível era necessário regressar às bases.

COMANDANTE DJALMA PETIT: AVIADOR NAVAL – UM PRÍNCIPE DOS CÉUS⁽⁵⁾

O Capitão de Corveta Djalma Fontes Cordovil Petit (filho do Almirante Cordovil Petit) nasceu em 12 de maio de 1899 no Rio de Janeiro, então



Voo em formação dos pioneiros da Aviação Militar em 1º de setembro de 1934 (Aeronaves De Havilland DH60 Moth). No dorso, Tenente João Adil Oliveira; na ala direita, Capitão Nero Moura; e, na ala esquerda, Capitão Casimiro Montenegro Filho ⁽⁶⁾

Imagem: Wikimedia Commons

Distrito Federal, e sentou praça como Aspirante a Guarda-Marinha na Escola Naval em 8 de maio de 1914, formando-se 2º Tenente em 6 de novembro de 1918. Em 8 de março de 1932 foi promovido a Capitão de Corveta por merecimento e a Capitão de Fragata *post-mortem*. Deixou esposa, D. Clélia Aché Petit e filhos pequenos: Alfredo e Germana.

O Comandante Djalma Petit fazia parte da primeira Turma de Aviadores Navais diplomados no Brasil, seguindo depois para a França onde se aperfeiçoou na Escola de San Rafael do *Armée de l'Air* e na Itália, servindo durante dez meses na 1ª Guerra Mundial (1914 a 1918), voando no famoso Esquadrão *Cicognes* (Cegonhas), francês – onde voaram pilotos como Georges Guynemer (às francês com 53 vitórias) e Roland Garros⁽⁷⁾ dentre outros – patrulhando o Canal da Mancha, sendo condecorado com a Cruz de Campanha, a Medalha da Vitória e a Coroa da Itália com a medalha de bronze por serviços distintos.

Era considerado um exímio piloto, aviador naval, entre os melhores da Marinha, caçador e



Tenente Djalma Fontes Cordovil Petit

Foto: DPHDM - Arquivo da Marinha

instrutor. Um líder nato, calmo e sereno. Bom colega, reservado e apaixonado pela Aviação.

Participou da chamada Revolta Protógenes Guimarães⁽⁸⁾. Foi também Diretor e Instrutor de Voo do Aero clube do Rio Grande do Norte.

Liderou a Esquadilha Corsários durante a Revolução Constitucionalista de 1932 envolvendo-se em combates e bombardeios a posições dos revoltosos; como Imediato do Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro liderou depois a Esquadilha Boeing, de 1932 a 1934, quando veio a falecer em 22 de abril de 1934⁽⁹⁾ durante uma demonstração aérea ao término de um *looping* durante o

1º Congresso Brasileiro de Aeronáutica no

Campo de Marte em São Paulo, SP. Segundo diversos relatos e testemunhos

de época, em periódicos tais como

O Correio de São Paulo e *O Correio da Manhã* – RJ dentre outros,

o Comandante Djalma

Petit teria optado por colidir

com o solo a tentar a saída

do *looping* rente ao solo em

voo horizontal em direção à

multidão a menos de duzentos

metros à sua frente, tendo

evitado uma tragédia.

A perda do Comandante

Djalma Petit causou grande

emoção e pesar nacionais; seu

ataúde foi carregado pelos

cabosbaixos Ministro da Marinha,

Almirante Protógenes Guimaraes,

Ministro da Agricultura, Juarez Távora, Diretor

da Aviação Naval, Almirante Adalberto Nunes

e pelo Capitão-Tenente Ernani do Amaral Peixoto.

FUTUROS OFICIAIS AVIADORES DA FAB: OS ALAS DO COMANDANTE PETIT

Com a dissolução da Esquadilha Boeing em 1934, após o fatídico acidente de 22 de abril, em que perderiam seu líder no Campo de Marte, os Capitães-Tenentes José Kahl Filho e Lauro Oriano Menescal foram enviados ao exterior para realizar curso de Estado-Maior.

Mais tarde, a partir da criação da Força Aérea Brasileira em 1941, por opção, ambos passariam a



O líder da Esquadrilha Boeing, Comte Djalma Petit (ao centro) e seus alas, CT José Kahl Filho (à esquerda) e CT Lauro Oriano Menescal (à direita), durante a visita de Getúlio Vargas a Fortaleza em agosto de 1933. Ao fundo, Boeing C1B da Aviação Naval.

Imagem: Livro *100 anos da Aviação Naval*, produzido pela FGV-Rio em parceria com a MB

integrar os quadros de Oficiais Aviadores da FAB, como majores aviadores. Os dois teriam participação expressiva no patrulhamento do litoral do Brasil e do Atlântico Sul durante a 2ª Guerra Mundial (1939-1945), com carreiras destacadas e vitoriosas nos anos vindouros, sendo promovidos a Oficiais-Generais da FAB, com José Kahl Filho atingindo o posto de Major-Brigadeiro do Ar e Lauro Oriano Menescal, o de Marechal do Ar.

LEMBRAI-VOS DA MARINHA DO BRASIL!

Com a criação do Ministério da Aeronáutica⁽¹⁰⁾ e seu braço armado – a Força Aérea Brasileira –, em 20 de janeiro de 1941, durante a 2ª Guerra Mundial, por decreto-lei do Presidente Getúlio Vargas, as Aviações Naval e Militar, bem como suas Reservas foram extintas, tendo seus efetivos de pessoal (aqueles que assim o desejassem), os meios materiais aéreos e de apoio, bases, máquinas, créditos etc., sido transferidos para o novo Ministério, assim como o pessoal e meios do Ministério de Viações e Obras Públicas, sob a direção do Ministro e advogado Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

Em 1971, com a transferência definitiva da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro/RJ para a Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga/SP, a Marinha do Brasil doou para a nova sede um mastro similar àquele existente no lendário Campo dos Afonsos/RJ. Em 1974, o mastro foi realocado no Pátio do Corpo de Cadetes da Aeronáutica (CCAer), após uma solenidade de hasteamento da Bandeira Nacional para consagração do novo local, realizada pela

equipe de serviço de Cadete-de-Dia. Desde então, a cerimônia da passagem de serviço de Cadete-de-Dia e do hasteamento do Pavilhão Nacional permanecem no Pátio da Bandeira, tradição realizada pelos Cadetes da Aeronáutica, diariamente.

Mantendo as tradições e também baseado na AFA, assim como um dia também já o fora na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, está o EDA – ou Esquadrilha da Fumaça – para despertar, motivar e fomentar novas paixões, vocações e carreiras nos Cadetes da Aeronáutica, futuros Oficiais Aviadores. Perpetua-se, assim, o legado da Esquadrilha



Acima, Pátio da Bandeira do Corpo de Cadetes da Aeronáutica na AFA - Academia da Força Aérea em Pirassununga, SP. Em destaque, o Brasão da Marinha do Brasil, com os dizeres "Lembrai-vos da Marinha".

Imagem do Pátio: Flickr FAB | Foto de Sgt Johnson Barros
Imagem do Brasão: Seção de Comunicação Social da AFA | Foto de Cabo Lucas Mariscal Mega

Boeing da Aviação Naval da Marinha do Brasil, bem como o semblante sorridente e confiante do Comandante Djalma Petit captado nas fotos, ecoando pela eternidade!

Naquele mastro da bandeira, doado pela Marinha do Brasil e que permanece no pátio do Corpo de Cadetes da Aeronáutica na Academia da Força Aérea, ladeado por quatro imponentes águias

de tamanhos levemente diferentes, simbolizando os quatro árduos anos do período de formação e permanência naquela instituição, pode-se observar o brasão da Marinha, em bronze, com os seguintes dizeres: “LEMBRAI-VOS DA MARI-NHA”, ao que o Comandante Djalma Petit, levemente sorrindo, dos céus, acrescentaria o comando de “FUMAÇA...JÁ!”⁽¹¹⁾ ■

NOTAS

- (1) *Armée de l’Air* – Exército do Ar ou Força Aérea Francesa – amplamente aceita como o serviço aéreo mais antigo do mundo, criado em 1909 e que participou dos primeiros combates aéreos na “Grande Guerra” (1914 – 1918).
- (2) *Royal Air Force* – Força Aérea Real do Reino Unido, a força aérea independente mais antiga do mundo (1º de abril de 1918).
- (3) Por pilotarem aeronaves *Chance Vought O2U-2A Corsairs* e devido aos seus casquetes, gorros de couro de voo, de proteção, com a insígnia da Jolly Rogers – a bandeira pirata, a caveira com ossos cruzados. Corsários de fato, não eram piratas, pois possuíam as cartas de curso ou cartas de marca (*letters of mark*), licenças de governos que lhes permitiam atuar a serviço de uma nação atacando navios de outra nação. Os corsários dos mares atuaram, principalmente, nos séculos 17 e 18.
- (4) Literalmente pode ser traduzido como briga de cachorros, mas no mundo da Aviação é a gíria para o combate aéreo entre os pilotos de aeronaves de caça. Principalmente o combate aproximado, usando acrobacias para enquadrar e/ou escapar ao inimigo e usando tiros das metralhadoras ou canhões.
- (5) Os Aviadores de então, por usarem longos capotes de couro, no estilo dos motociclistas, pareciam aos olhos do público, com príncipes com saias, apelido que foi logo utilizado pela mídia impressa da época.
- (6) João Adil de Oliveira foi precursor dos estudos ufológicos com foco em Defesa, tendo apresentado estudo ao Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Eduardo Gomes (mais tarde Marechal do Ar e Patrono da FAB), também foi um espírita da linha científica. Atingiu o posto de Major-Brigadeiro do Ar. Nero Moura, como Major, foi Comandante do 1º GAv Ca na Itália, durante a 2ª Guerra Mundial. Como Brigadeiro do Ar foi Ministro da Aeronáutica de Getúlio Vargas (1950-1954) e é o Patrono da Aviação de Caça da FAB. Casimiro Montenegro Filho era o Comandante do Campo de Marte durante o voo final do Comte Petit, pioneiro do Correio Aéreo Nacional. Idealizou o ITA e o CTA. Atingiu o posto de Marechal do Ar, patrono da Engenharia Aeronáutica da FAB.
- (7) Roland Garros, amigo de Santos Dumont, tentou criar o primeiro dispositivo de sincronização de tiros através das pás das hélices, ao montar a metralhadora em cima e na frente da aeronave e dispositivos defletores nas pás.
- (8) Organizada pelo então Capitão de Mar e Guerra reformado, Protógenes Guimarães e outros líderes, foi uma rebelião em apoio aos Movimentos Tenentistas de 1924.
- (9) Coincidentemente, onze anos depois, em 1945, a FAB atuando na Itália efetuará o seu maior número de sortidas

de missões de combate. O 22 de Abril tornar-se-ia o Dia da Aviação de Caça.

(10) Ministério da Aeronáutica ou MAer, de 1941 até 1999, e atual Comando da Aeronáutica ou COMAer desde fins de 1999 com a criação da estrutura do Ministério da Defesa.

(11) Comando dado via rádio, pelo piloto líder da apresentação - normalmente o Comandante do EDA - durante os treinamentos e demonstrações, para que os pilotos da unidade acionem de forma síncrona os equipamentos geradores de fumaça de suas aeronaves, liberando a fumaça que é vista pelo público nas apresentações.

BIBLIOGRAFIA

- FLORES JÚNIOR, Jackson – Aviação Naval Brasileira – 80 Anos – Action Editora. 1995.
- 100 anos da Aviação Naval no Brasil / FGV Projetos. – Rio de Janeiro: FGV Projetos, 2016. Publicado em parceria com a Marinha do Brasil, Comando da Força Aeronaval.
- DÁROZ, Carlos Roberto - O Brasil na Primeira Guerra Mundial - Editora Contexto, 2016.
- DÁROZ, Carlos Roberto - Um Céu Cinzento: A História Da Aviação na Revolução de 1932 – Editora BIBLIX – 2ª. Edição, 2017.
- DE SOUZA FILHO, Luiz Carlos Fernandes – Esquadrilha da Fumaça – 60 Anos de História: A História do Esquadrão de Demonstrações Aéreas da FAB. Publit Soluções Editoriais. 2012.
- História Geral da Aeronáutica Brasileira – Vols. 1, 2, 3 e 4 – Editora INCAER. 1991.
- <https://todosabordo.blogosfera.uol.com.br/2016/11/09/conheca-as-melhores-esquadrilhas-da-fumaca-do-mundo/> - acesso em 21 de jan. de 2025.
- <https://www.f5news.com.br/cotidiano/timoneiros-da-revolucao-getulio-vargas-em-sergipe-1933.html> – acesso em 20 de jan. de 2025.
- https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=089842_04&pagfis=21673
- Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 24 de abril de 1934 nº 12.087.p.01/03. Acesso 20 jan. 2025.
- ALMEIDA, Thiago Garcia de. Monografia Símbolos e Tradições Militares – Pirassununga / SP. AFA, 2011.

* Ex-Cadete Aviador da FAB, estudioso de História e um dos responsáveis pelo serviço gratuito de visita guiada na Sede Social do Clube Naval