

AVIAÇÃO NAVAL – Primeiros voos

MARCO AURÉLIO CORREA PACHECO*
Aeronauta

SUMÁRIO

Início da aviação
Curso para piloto naval em 1931
Base de Ladário
Os voos ontem
Hoje
Um mato-grossense na Aviação Naval

INÍCIO DA AVIAÇÃO

À Marinha coube a primazia de criar e organizar o primeiro núcleo militar de aviação. Em 23 de agosto de 1916, durante a Primeira Guerra Mundial, foi criada a Escola de Aviação Naval, que iniciou suas atividades no antigo Arsenal de Marinha na Praça Mauá, no Rio de Janeiro.

Já em maio de 1916, o Almirante Alexandrino, então ministro da Marinha,

iniciara, nos Estados Unidos, as negociações para a aquisição dos primeiros aviões militares brasileiros. Foram adquiridos três hidroplanos Curtiss modelo F, com mais de três motores sobressalentes. Acompanhou o equipamento aéreo o representante da fábrica, Orthon Hoover, que passou a acumular as funções de instrutor de voo e mecânico.

Sobre a Baía da Guanabara, o primeiro grupo de oficiais da Marinha designados para receber instrução de voo e o mecânico

* Historiador com vários livros editados. Colaborador do Museu de Transporte Aéreo Marília, em São Carlos-SP. Amigo da Marinha. Recebeu a Condecoração Mérito Santos Dumont. Guia de Turismo.

Hoover ultrapassaram, com sucesso, a ariscada aprendizagem inicial e organizaram rapidamente o primeiro núcleo militar de aviação no Brasil.

Em 2 de abril de 1917, a Escola de Aviação Naval, já funcionando normalmente, recebeu a visita do Presidente Venceslau Brás, na companhia de Alberto Santos Dumont. Ocorreram dois acontecimentos pioneiros: pela primeira vez um presidente da República voou num avião militar brasileiro e também, pela primeira vez, Santos Dumont voou num avião pilotado por outro brasileiro.

Ainda em 1917, a sede da Escola de Aviação Naval foi transferida para a Ilha das Enxadas, na Baía da Guanabara. Nesse ano diplomaram-se como pilotos-aviadores navais cinco oficiais e um suboficial. Juntamente com essa turma, diplomaram-se quatro oficiais do Exército, já que esta Força ainda não dispunha de sua própria escola.

Em princípios de 1918, o material de voo estava bastante desgastado. Foram adquiridos nos Estados Unidos os aviões Curtiss Flying Boats (aerobotes), semelhantes aos

três Curtiss iniciais, e os Curtiss HS-2, hidroaviões bem maiores, de emprego tático.

Subordinada ao chefe do Estado-Maior da Armada, a Escola de Aviação Naval tinha por fim preparar aviadores para o

desempenho de serviços que iam desde a defesa dos portos e a vigilância do litoral até a conservação e o reparo do material de aviação, passando por reconhecimentos tático-estratégicos, caça aos aparelhos inimigos, observação de tiro de artilharia e outros.

Terminada a Primeira Guerra Mundial, a Aviação Naval entrou numa fase de consolidação e expansão. Tornara-se mais fácil adquirir aviões e peças sobressalentes.

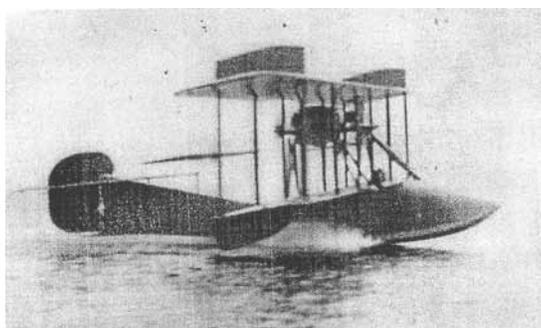
A semente plantada em 1916 germinara e transformara-se numa corporação experiente. Até 1921, foram formados 38 aviadores navais.

Em novembro de 1923, foi criada a Defesa Aérea do Litoral, à qual ficariam subordinados a Escola de Aviação Naval e os Centros de Aviação Naval, previstos para Santos e Florianópolis. Logo em seguida, sob a orientação da Missão Naval Norte-

Americana, a Defesa Aérea do Litoral foi extinta, surgindo a Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Em 1924, esta foi extinta, voltando a Escola de Aviação Naval a subordinar-se ao Estado-Maior da Armada. Por essa época, a Escola estava de

mudança para a Ponta do Galeão, onde foram construídos amplos hangares, alguns voltados para o mar e dotados de rampas para o içamento dos hidroaviões. Em 1926, foi restabelecida a Diretoria de Aeronáutica.

**Em 2 de abril de 1917,
a Escola de Aviação
Naval recebeu a visita do
Presidente Venceslau Brás,
na companhia de Alberto
Santos Dumont**



Um dos quatro Curtiss F (Model 1916) operados pela Marinha do Brasil. Com motor Curtiss OXX-3 de 100 hp, chegava a 111 km/h

Em 1931, a Aviação Naval recebeu novo impulso com a sua reorganização, sob a forma de Corpo de Aviação da Marinha, com um quadro permanente de oficiais aviadores navais. A estes passariam a pertencer os aviadores navais que se achassem em efetivo serviço de aviação e os que viessem a ser formados.

Em 1933, foram criados na Aviação Naval cinco setores aéreos: o Setor Norte, com sede em Belém; o Setor Nordeste, sediado em Natal; o Setor Centro, localizado no Rio de Janeiro; o Setor Sul, sediado em Florianópolis; e o Setor Sudeste, com sede na cidade de Ladário.

Para guarnecer esses setores aéreos, estavam previstas a 1ª Divisão de Observações, com sede no Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro, e as 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Divisões de Esclarecimentos e Bombardeio. Essa organização nunca chegou a ser posta em prática.

CURSO PARA PILOTO NAVAL EM 1931*

No quadro abaixo, apresentamos o programa do Curso para Piloto Naval em 1931:

DISCIPLINAS	NÚMERO DE AULAS
Teoria de voo	27
Artilharia	27
Motores	33
Navegação	24
Radiotelegrafia	17
Fotografia	10
Tática	5
Prática de telegrafia	40

* N.A.: *Correio da Manhã*, 19/2/1933.

A instrução de voo teve início em 13 de julho de 1932, em aviões Moths, encerrando-se em 15 de fevereiro do ano seguinte.

Em 18 de fevereiro de 1933, foram diplomados os alunos da turma de 1932, recebendo cada novo aviador o seu brevê nas mãos do Almirante Protógenes Guimarães. Os diplomas dos aviadores civis foram entregues pelo Capitão Mello e por outros aviadores do Exército presentes ao ato.

Receberam diplomas os seguintes aviadores (Curso Superior de Navegação Aérea):

– Aviadores navais: Capitão-Tenente Guilherme Fischer Presser; Primeiros-Tenentes Dario Cavalcanti Azambuja, Hélio Costa, Salvador Corrêa de Sá e Benevides; Segundos-Tenentes Honório Ferraz Loeler, Newton Rubens Scholl Serpa, Paulo Cesar Aranha Hoppe, Antonio Joaquim da Silva Gomes, Carlos Alberto Figueiras Souto, Franklin A. Rocha, Apulchro Aguiar Botto de Mello; e os civis Gilberto da Cunha Menezes, Jorge Marques de Azevedo e Mário Joppert Carneiro da Cunha.

– Pilotos aviadores: Suboficial Antônio José Branco; civis José Nunes Ferreira, Aldemar Moreira Pinto e Hermes da Gama Almeida.

BASE DE LADÁRIO

Os voos ontem

O Setor Sudoeste, na Base Fluvial de Ladário, teve atividade aérea no período provável entre 1933 e 1937. Os hidroaviões decolavam do Rio de Janeiro e amerissavam em Porto Alegre, em um dia de viagem. As rotas Porto Alegre-Montevideú-Buenos Aires, Buenos Aires-Assunção e Assunção-Ladário também eram feitas em um dia cada uma – esta última com um sobrevoo em Corumbá, onde eram saudados, das calçadas, pelos habitantes daquela cidade.

Falta-nos ainda pesquisar, enumerar e fotografar os hidroaviões e os anfíbios que serviram na Base Fluvial de Ladário. A pista, segundo testemunhas, era transversa ao muro da frente da Base, onde já operavam, por volta de 1937, os anfíbios, que eram rebocados à rampa, e aí faziam-se ao Rio Paraguai. Esses aviões anfíbios encurtaram para dois dias o tempo da viagem Rio-Ladário, via São Paulo-Campo Grande.

Em 20 de janeiro de 1941, com a fusão da Aviação da Marinha e do Exército e da estrutura do Ministério da Viação e Obras Públicas, foi criado o Ministério da Aeronáutica. Assim, todo o acervo de aeronaves, oficinas, técnicos e material de Aviação Naval foi desativado e transferido para o novo Ministério.

Hoje

Com a nova estruturação, passam a Marinha e o Exército a receber asas rotativas (helicópteros) e aviões leves de observação. Assim, chegam ao Complexo Naval de Ladário os modernos helicópteros, e as modernas instalações os acolhem.

Um mato-grossense na Aviação Naval

Apulchro Aguiar Botto de Mello, carinhosamente apelidado de Tutu, corumbaense, capitão-tenente aviador naval, hábil piloto, serviu na antiga Aviação Naval na função de tenente imediato na Base Fluvial de Ladário,

no período de 1933-1935. Portava Carta e Licença de Piloto no 47, do Departamento de Aviação Civil (DAC), expedida em 3/3/1934.



Capitão-Tenente Aviador Naval Apulchro Aguiar Botto de Mello, ao lado do Boeing de Caça – F4B-4 – 1933

Ingressou no Sindicato Condor em 21/3/1938. Voou 400 horas como copiloto.

Em 13 de janeiro de 1939, voando com o Comandante Lins, no trecho final da rota Belém-Rio, seu avião Junkers Trimotor JU-52, prefixo PP-CAY, chocou-se com a Serra do Sambé, em Rio Bonito (RJ), a cerca de 40 km do destino, tendo perecido todos os tripulantes e passageiros.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da aviação naval; História da Marinha do Brasil; Base naval;

BIBLIOGRAFIA

- AEROVISÃO. Publicação mensal editada pelo Centro de Relações Públicas da Aeronáutica. Dezembro/1976, p. 2.
- PACHECO, Marco Aurélio Correa. *Mato Grosso Voa... Memórias. 1927-1991*, 1ª edição, Cuiabá – MT, 1991.