

História da Força Aérea Brasileira



A criação da Força Aérea Real (Reino Unido) em 1918, da Força Aérea Italiana (*Regia Aeronáutica*) e da Força Aérea da França durante a década de 1920, levou a ideia de unir o poder aéreo brasileiro sob a mesma organização. Juntamente com esses eventos, os estrategistas brasileiros também foram influenciados pelas teorias de Giulio Douhet, Billy Mitchell e Hugh Montague Trenchard.

O primeiro manifesto público para criar um serviço aéreo militar integrado surgiu em 1928,⁵ quando um major do exército chamado Lysias Rodrigues escreveu um artigo chamado *Uma necessidade premente: o Ministério do Ar*. Dois anos mais tarde, a Missão Militar Francesa, trabalhando para o Exército Brasileiro, deu os primeiros passos para organizar um braço aéreo nacional. A ideia recebe maior apoio quando um grupo de aviadores brasileiros vieram da Itália em 1934 e explicaram as vantagens de se ter uma aviação militar unificada. Além disso, a Revolução Espanhola e os primeiros movimentos da Segunda Guerra Mundial no final dos anos 1930 mostraram a importância do poder aéreo para as estratégias militares.

Um dos principais defensores do plano para criar uma força aérea independente foi o então presidente Getúlio Vargas. Ele organizou um grupo de estudos no início de 1940 e toda a estrutura do Ministério da Aeronáutica foi criada no final desse ano. Esta nova agência governamental era a responsável por todos os aspectos da aviação civil e militar, incluindo regulação, infraestrutura e organização.

Formalmente, o Ministério da Aeronáutica foi fundado em 20 de janeiro de 1941 e o seu ramo militar foi chamado "Forças Aéreas Nacionais", alteradas para "Força Aérea Brasileira" (FAB) em 22 maio daquele ano. Os ramos aéreos do Exército ("Aviação Militar") e da Marinha ("Aviação Naval") foram extintos e todo o pessoal, aeronaves, instalações e outros equipamentos relacionados foram transferidos para a FAB.⁶

A FAB NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL - A AVIAÇÃO DE PATRULHA

Com a entrada do Brasil na guerra, foi necessário reorganizar as forças armadas com grande urgência. Havia carência de tudo. Armas, veículos, equipamento moderno e até mesmo uma doutrina adequada à realidade de uma guerra moderna.

Até aquele momento, a aviação militar no país estava dividida entre o corpo de aviação da marinha e o corpo de aviação do exército. Em 1941, o Presidente Vargas assinou o decreto que criava a Força Aérea Brasileira e que ordenava que todas as aeronaves pertencentes às duas armas deveriam ser transferidas imediatamente para a nova força.

A nova força já nasceu com uma árdua missão de patrulhar a costa do país. Missão para a qual na maioria das vezes só dispunha de biplanos Waco. Aos poucos a FAB começou a receber aeronaves mais modernas das que tinha a disposição. A começar pelos AT-6 que seriam fundamentais para o adestramento de novos pilotos e também para missões de patrulha armada da costa. Ao mesmo tempo, algumas aeronaves oriundas da PANAM e da Panair do Brasil foram requisitadas para a aviação de transporte, se somando a outras vindas dos Estados Unidos como os Lockheed Lodestar e Electra. O Brasil também recebeu alguns B-25 Mitchell novos e seminovos que logo se engajaram na patrulha da costa.

O primeiro combate de um Mitchell brasileiro ocorreu em 22 de maio de 1942, quando a aeronave comandada pelos Capitães Parreiras Horta e Oswaldo Pamplona com base em Fortaleza sobrevoava a área onde alguns dias antes o navio mercante Comandante Lira havia sido torpedeado quando estabeleceram contato visual com um U-BOAT na superfície. Quando o submarino avistou a aeronave brasileira, esta foi recebida com fogo de metralhadoras pesadas. Devido a isso, o bombardeiro brasileiro desferiu um ataque com suas cargas de profundidade. Estas explodiram próxima a embarcação inimiga sem causar-lhe danos, vindo a submergir em seguida. Foi a primeira de muitas escaramuças entre os submarinos nazistas e a FAB.

Entre 8 de março e 19 de agosto de 1942, os ataques de submarinos alemães e italianos afundaram mais de 20 navios de nossa marinha mercante. É importante ressaltar aqui que o governo brasileiro até essa data havia anunciado neutralidade, apesar de ter cortado relações diplomáticas com as nações do eixo assim como todas as nações do continente em 14 de janeiro durante a Terceira Reunião de Consulta dos Chanceleres das Repúblicas Americanas no Rio de Janeiro.

Durante esse período, os constantes afundamentos de navios de nossa marinha mercante e a crescente perda de vidas civis revoltaram a população brasileira que tomou as ruas para exigir que o governo tomasse uma atitude enérgica contra a agressão do eixo em águas nacionais. A pressão popular junto com a constante pressão dos americanos fez efeito e em 22 de agosto de 1942, o Brasil declarava guerra às nações do eixo.

Nesse meio tempo, a FAB já estava operando aeronaves muito mais modernas das que tinha quando fora criada. Algumas desta passariam a fazer parte da cultura aeronáutica nacional nos anos futuros. Uma destas aeronaves era o PBY-5 Catalina. Um hidroavião que apesar de ter um projeto ainda dos anos 30, era um dos melhores tipos já construídos para esse tipo de missão.

Os Catalinas da FAB foram distribuídos ao longo da costa de forma que pudessem cobrir a maior área de oceano possível com eficiência. Sendo suas principais bases Belém, Recife e Rio de Janeiro. Mas mesmo assim, os ataques em nossa costa prosseguiram apesar de que com menos intensidade devido à presença das patrulhas aéreas tanto da FAB como de aeronaves americanas estacionadas no Brasil. Foi justamente com um Catalina que a FAB conquistou nossa primeira vitória na guerra, e é sobre esta vitória que falaremos agora.

Era mais ou menos 8 da manhã de 31 de julho de 1943 quando o PBY-5 batizado de “Arará” decolou da base naval do Rio de Janeiro para mais um dia de patrulha. No ar já havia outras aeronaves do esquadrão americano VP-74 que estava patrulhando a costa carioca naquele dia. Uma vez no ar, o “Arará” traçou rota para a região de Cabo Frio de onde iniciaria a patrulha.

Após 10 minutos de voo, chegava uma mensagem cifrada do Rio de Janeiro que dizia haver atividade submarina inimiga na área de patrulha. O Catalina era pilotado pelo então Aspirante Aviador Alberto Martins Torres e como copiloto José Carlos de Miranda Corrêa.

Antes das nove horas, o “Arará” fez contato visual com o U-199 que navegava na superfície a toda velocidade no rumo leste para o oeste. Torres deu ordens para Corrêa assumir os comandos para o lançamento das bombas e aos demais tripulantes para tomar posição nas metralhadoras de forma que na passagem criassem o maior efeito moral possível ao inimigo e deu início a um mergulho raso para o ataque.

A trezentos metros do alvo o U-199. Algo que ajudou muito no ataque foi o fato de terem o sol logo atrás da aeronave o que com certeza ofuscou a visão da artilharia do submarino que até aquele momento se mantinha silenciosa.

O U-199 então efetuou uma curva fechada para boreste, o que o deixou em linha perfeita com a aproximação do Catalina. Foi quando a arma principal do submarino abriu fogo fazendo com que Torres realiza-se algumas manobras evasivas, mas sem sair da rota de ataque. A 100 metros do alvo as armas do Catalina abriram fogo e Corrêa lançou algumas das cargas contra o U-199 que caíram logo à frente da proa da embarcação que detonaram assim que esta passou sobre elas.

Torres deu a volta para uma nova investida contra o alvo que havia sido duramente atingido pelo primeiro ataque e cuja tripulação começou a abandonar, pois o U-199 já começava a afundar.

O “Arará” desferiu seu último ataque contra a presa moribunda que foi a pique enquanto via os poucos sobreviventes já estavam nadando no mar revolto. Torres então sobrevoou os naufragos e efetuou o lançamentos de 3 botes salva-vidas quando um PBM do VP-74 que se unira a caçada naquele momento efetuou o lançamento de mais dois. Ao todo, doze tripulantes do U-199 sobreviveram ao ataque. Entre eles o capitão do U-199 que foram capturados e posteriormente enviados para Recife onde ficariam presos até o final da guerra.

Mais tarde, tanto Torres como Corrêa se integrariam como voluntários no 1º Grupo de Caça da FAB que integrou a FEB na Itália. Na Itália, Torres se tornaria o piloto de caça brasileiro com o maior número de missões de combate da FAB. 99 missões.

Quanto ao “Arará”, a aeronave serviu na FAB até os anos 50 quando foi desmobilizada e transformada em sucata. Um triste fim para a aeronave que sob o comando de bravos pilotos brasileiros conquistou nossa primeira vitória na segunda guerra mundial e que faz parte da história da aviação nacional.

Ao longo da costa brasileira, houveram durante todo o conflito outras escaramuças entre a FAB e os U-Boat onde as B-25 e até mesmo T-6s e P-40s tiveram grande participação na defesa de nossa nação.

Já a história da participação da FAB na Itália é um capítulo emocionante que terei o maior prazer em contar em breve.

Pós-Segunda Guerra e Guerra Fria

Após a Grande Guerra, a FAB começou a voar com o caça a jato britânico Gloster Meteor. Os jatos foram comprados dos britânicos por 15.000 toneladas de algodão bruto, como o Brasil não tinha reservas em moeda estrangeira de sobra. O jato foi operado pela FAB até meados dos anos 1960, quando foi substituído pelo F-80C e TF-33A, que mais tarde foram substituídos pelos jatos MB-326, Mirage III e Northrop F-5.

Durante a Guerra Fria, a República brasileira estava alinhada com os Estados Unidos e a OTAN. Isto significava que os F-5 podiam ser comprados mais baratos dos Estados Unidos, que chamavam este jato o "*Freedom Fighter*". Muitos outros países, como México, também se beneficiaram desta política.

A Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica, Aeronáutica brasileira Co.) tem suas origens como uma empresa diretamente gerida e promovida pela FAB. Trabalhando com empresas italianas, desenvolveu o avião de ataque AMX nova (conhecida localmente como A-1) que constitui a espinha dorsal da força de ataque da FAB. O bem-sucedido Tucano T-27 e o avião de ataque nova luz "A-29", também são amplamente utilizados pelas aeronaves da Embraer pela FAB (*Colaboração: André Viana é comunicólogo e jornalista.*

Estudioso de história e plastimodelista residente em Belém-PA)

A Aviação de Transporte

Em 1944, a FAB recebeu aviões *Douglas C-47*, os quais foram utilizados em missões de transporte de carga e pessoal; com o término da 2ª Guerra Mundial, esses aviões passaram a operar as linhas do CAN, a partir de 1946. Até a sua desativação em 1983, a FAB utilizou 82 exemplares do tipo.

Dois aviões *Curtiss C-46 Commando* (foto à direita) foram recebidos pela FAB em 1948, tendo recebido os números de série 2057 e 2058.

No ano de 1950, entraram em serviço na FAB aviões quadrimotores do tipo *Boeing B-17G Flying Fortress*, os quais foram utilizados em missões de *busca e salvamento – SAR e reconhecimento aerofotográfico*. Os *B-17* receberam os números de série 5405 a 5411.

Em 24 de janeiro de 1951 foi criado o *Centro de Treinamento de Quadrimotores*, sediado na *Base Aérea do Galeão*, a fim de proceder-se ao adestramento das equipagens. Em junho do mesmo ano o *Centro* foi transferido para a *Base Aérea de Recife*, passando os *B-17* a realizar missões de busca e salvamento e fotografia aérea.

Em 15 de outubro de 1953 o *Centro* foi extinto e ativado o *1º/6º Grupo de Aviação* e em 1954, mais sete *B-17* foram recebidos, elevando a doze o número de *B-17* em uso. No dia 20 de novembro de 1957, o *6º Grupo de Aviação* foi ativado, com dois esquadrões componentes, ficando o *1º* responsável pelas missões de busca e salvamento e o *2º* pelas de reconhecimento fotográfico e meteorológico.

Sendo as aeronaves da FAB com maior raio de ação, na época, os *B-17* realizaram o suporte às atividades do *IIIº/2º Regimento de Infantaria - "Batalhão Suez"* - então integrante da *Força de Emergência das Nações Unidas*, na fronteira entre Egito e Israel. No período compreendido entre março de 1957 e maio de 1960, foram realizadas 24 viagens àquela região do globo, com os *B-17* do *6º GAV* operando a linha mensal do *Correio Aéreo Nacional*.

Doze aeronaves *Fairchild C-82A Packet* foram recebidas pela FAB em 1955 para apoiar as atividades de lançamento de paraquedistas do Exército, tendo sido operados até 1967 pelos *2º/2º Grupo de Transporte* e pelo *1º/1º Grupo de Transporte de Tropas*, sediados na *Base Aérea dos Afonsos*. Os *C-82* receberam os números de série 2200 a 2211.



C-10 Catalina (MAP).

Em 1958, aviões *Consolidated PBY-5 Catalina* foram enviados aos EUA para serem modificados para missões de transporte, sendo re-denominados como *C-10*; essas aeronaves realizaram serviços do mais alto valor, ao longo das linhas do CAN na Amazônia, até serem desativados em 1982.

Também em 1958 a FAB recebeu quatorze *Grumman SA-16 Albatross* para emprego em missões SAR. Todos os *Albatroz* foram operados exclusivamente pelo *2º/10º GAV*, sediado na *BASP*. Os *SA-16* receberam os números de série de 6528 a 6541 e foram desativados em 1980. Em seus 22 anos de serviço, completaram 50.000h de voo, realizando 1.600 missões SAR e transportando mais de 1.500 pacientes.

Aviões *Douglas C-54G* foram incorporados ao acervo da FAB em 1960, e foram utilizados em missões de transporte e nas linhas do CAN, tendo substituído os *B-17* na linha até o Egito, a partir de 1960.

A partir de 1962 passaram a ser utilizados aviões *Fairchild C-119G*, em missões de lançamento de paraquedistas pelo *2º/1º GTT*, tendo recebido os números de série 2300 a 2311; esses aviões foram utilizados até 1975.

A FAB recebeu doze *Hawker-Siddeley 748* (designados C-91 na FAB) em 1963 e, em 1965, começaram a chegar os primeiros *Lockheed C-130 Hércules*. Ao todo, dezesseis exemplares foram adquiridos, sendo 11 da versão C-130E, 3 da versão C-130H e 2 da versão KC-130H de reabastecimento em voo (REVO), estes últimos tendo sido recebidos em 1976. Os C-130 equiparam o 1º/6º GAV, que os utilizou em missões SAR; hoje são utilizados pelos 1º/1º GT e 1º GTT. Logo após terem entrado em serviço, um C-130E da FAB realizou a primeira circunavegação do globo terrestre por uma aeronave brasileira. Os C-130 são aeronaves extremamente versáteis, sendo também utilizados pela FAB para operações em apoio às missões científicas brasileiras na Antártida.



C-130 SAR do 1º/6º GAV (MAP)



C-130E (MAP)

No ano de 1968 foram colocados em serviço cinco *Douglas DC-6B* (denominados C-118, números de série 2412 a 2416). Nesse ano, foi entregue o primeiro de 24 de *Havilland Canada DHC-5A Buffalo* (denominado C-115); dezenove desses encontram-se em uso atualmente, operados pelos 1º GTT e 1º/9º GAV.

Além disso, inúmeros tipos de aviões são utilizados para transporte VIP, como o VU-93 (BAe 125), VC-96 (Boeing 737-200), VC-97 (EMB 120 Brasília) e VU-9 (EMB 121 Xingu).

Uma versão especializada do VU-93 é utilizada para a calibragem de radares em aeroportos civis e militares. Em 1986 entrou em operação o primeiro de oito aviões *Cessna 208 Caravan I*, designados C-98, os quais são operados pelo 1º Esquadrão de Transporte Aéreo e pelo 7º ETA.

O 2º/2º GT da FAB opera aviões tanque KC-137 (versão do Boeing 707), permitindo missões de reabastecimento em vôo, tão necessárias em um país com as dimensões do Brasil. Seus principais usuários são os F-5E do 1º GAVCA e os A-1 do 1º/16º GAV, os quais são equipados com sondas de reabastecimento.

Aviões C-95 (EMB 110 Bandeirante) são utilizados ainda em missões de transporte logístico, SAR e reconhecimento fotográfico.



VU-9 Xingu (MAP)



SC-95B-0 Bandeirante (M.Aer.)

73 anos do Ministério da Aeronáutica

Para que uma história não seja jamais esquecida, ela deve ser contada, seus heróis devem ser exaltados e (re)lembrados e essa história de hoje, amigos leitores, vale muito a pena ser contada. Nesse post vamos relatar histórias que marcaram os 73 anos do Ministério da Aeronáutica.

Mas por que Ministério da Aeronáutica?

O Ministério, hoje denominado Comando da Aeronáutica, foi criado em 20 de janeiro de 1941 durante o governo de **Getúlio Vargas**. Seu primeiro ministro foi **Joaquim Pedro Salgado Filho**. O contexto político era mais que propício – urgia pela criação de um órgão que unificasse e fortalecesse a aviação civil e militar no país. O próprio presidente Getúlio deixou claro o propósito da nova Força: *“A eficiência e o aparelhamento da aviação brasileira são decisivos para o progresso e segurança nacionais.”*



Salgado Filho em discurso no Campo dos Afonsos em 1944.

Uma curiosidade é que, ao contrário do que acontece hoje, a carreira de aviador naquela época ainda não despertava o interesse da juventude. Por isso, o grande desafio do então ministro era formar mais pilotos, viabilizar aeronaves de treinamento, isso sem contar a especialização de mecânicos, estruturação das pistas e porque não dizer, do próprio poder aéreo brasileiro. Tudo isso num contexto de guerra que, acreditem, serviria para impulsionar a organização e a expansão da nossa Força Aérea.

Bom, o Primeiro Ministro da Aeronáutica cumpriu bem sua missão. Ao final de seu mandato, Salgado Filho contabilizou 1.500 aviões militares em condições de uso, cerca de 3 mil pilotos treinados e 15 bases instaladas. A aviação brasileira nunca mais seria a mesma.

Lembrar o Ministério da Aeronáutica é falar da própria Força Aérea Brasileira. Portanto, esse post vai focar nos fatos mais marcantes desses 73 anos.

Grande marcos do Ministério da Aeronáutica

CAN - As Aviações da Marinha e do Exército levavam correspondências e transportavam passageiros nas rotas do Correio Aéreo Militar. Em 1946, o Ministério da Aeronáutica absorveu as aviações das outras Forças Armadas e criou o Correio Aéreo Nacional. Nesta época, o CAN já totalizava 3.630km de extensão e 14,1 mil pessoas transportadas.

Fundação do CTA em São José dos Campos - O meio militar foi o berço para a criação de um importante pólo de desenvolvimento nacional na década de 50. Assim, em 1946 foi criado o Centro Técnico de Aeronáutica com seus dois institutos científicos: o **ITA**, escola de ensino superior concebida aos moldes do renomado *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), e o **IPD**, voltado para pesquisa e desenvolvimento nas áreas de aviação militar.

O fundador e idealizador desse ousado projeto foi o Coronel Aviador Casimiro Montenegro Filho, que seria mais tarde Ministro da Aeronáutica. Partindo do ponto de que “se o Brasil quisesse fabricar aviões deveria, antes, fabricar engenheiros e técnicos”, Casimiro Montenegro foi um pioneiro. O fruto do seu trabalho e de civis e militares tornou o ITA um dos mais renomados instituto de ensino superior do país.

Curiosidade: Casimiro Montenegro também era professor do ITA e deu aulas àquele que seria o fundador da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), o engenheiro aeronáutico Ozires Silva.



Túnel de vento no CTA: aqui são realizados testes de aerodinâmica

Fumaça

Os **Fumaceiros**, como são chamados os integrantes do Esquadrão de Demonstração Aérea, são os embaixadores da aviação militar brasileira. O primeiro show foi realizado em 14 de maio de 1952 na antiga Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos e, desde então, a Fumaça tem sido a mais pura expressão da valorização da Força Aérea Brasileira e da perícia de talentosos pilotos.

Curiosidade: Em março de 1999, um feito do EDA foi registrado no *Guinness*, o livro dos records: “Em 23 de outubro de 1996, dez aeronaves T-27 Tucano, que equipam o Esquadrão de Demonstração Aérea da Força Aérea Brasileira, voaram em formação, todos de dorso, durante 30 (trinta) segundos, percorrendo uma distância de 3000 (três mil) metros”. Essa marca foi quebrada em 2002 e 2006.





A construção do Bandeirante e o início de uma forte indústria aeronáutica nacional ~ O Bandeirante, o primeiro avião de fabricação 100% nacional, foi concebido no seio do CTA e sua produção seriada e comercialização foram viabilizadas pela criação da EMBRAER. Os esforços que resultaram na criação de um excelente centro educacional e profissional se provaram certos: o CTA já dava os seus primeiros passos para consolidar a tecnologia aeronáutica no país.

A defesa aérea e a entrada da FAB na era dos caças supersônicos

Até a década de 60, os conceitos de defesa aérea eram baseados nos ensinamentos da Segunda Guerra. Em 1969 foi criado o Sistema Integrado de Controle do Espaço Aéreo, responsável pelos equipamentos de detecção, telecomunicações e atividades de defesa e controle do tráfego aéreo.

Os anos que se seguiram na década de 70 também seriam marcantes na história do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. Em 1970, a EMBRAER obteve licença da empresa italiana Aeronáutica Macchi para fabricar o AT-26 Xavante. O primeiro jato levantou voo em 1971, e desde então fez parte da Aviação de Caça brasileira. O EMB 326GB Xavante operou por 39 anos na formação de mais de 800 pilotos militares, tendo sido aposentado em 2010.



Os Mirage III, por sua vez, chegaram ao Brasil em 1972, formando a primeira unidade aérea de interceptação da FAB, hoje o 1º GDA.

Já em 1975, o primeiro lote de F-5 chegou ao Brasil. Os F-5E se tornariam famosos durante a Guerra das Malvinas, ao interceptar um bombardeiro inglês Vulcan que entrara no espaço aéreo brasileiro sem autorização.

Super Tucano T-27, AMX e o Programa Espacial

Foi na década de 1980 que o treinador da EMBRAER T-27 chegou para AFA. Você deve estar se perguntando quanto ao nome Tucano, não é? Ele foi escolhido por meio de um concurso na Academia, sabiam? Essa aeronave também foi adotada pela Fumaça para substituir o T-25, em 1983.



Mais curiosidades: O T-27 entrou para história em 1985, quando foi escolhido pela Real Força Aérea do Reino Unido como treinador básico.

Em 2013, os T-27 da Fumaça foram substituídos pelos modernos A-29, também da EMBRAER, mas continuam parte do treinamento avançado dos novos pilotos da Força Aérea.

Quanto ao AMX: criado para missões de ataque, esse caça se destaca pelo raio de alcance, robustez e confiabilidade nos sistemas eletrônicos. Também projetado pela EMBRAER, a

Força Aérea Brasileira recebeu seu primeiro A-1 em 1990. Hoje os A-1 estão baseados no 1º/16º GAV, Rio de Janeiro (RJ), no 1º/10º GAV e 3º/10º GAV, de Santa Maria (RS).

É bom lembrar que ele está em processo de modernização. Ao todo 43 caças serão modernizados. A primeira unidade foi entregue no ano passado pela EMBRAER.



A-1 modernizado: a primeira unidade foi entregue em setembro de 2013.

Programa Espacial Brasileiro: o Centro de Lançamento de Alcântara foi criado em meados dos anos 80 pelo Ministério da Aeronáutica para assumir a principal base da então Missão Espacial Completa Brasileira (MECB). O Brasil, que já vinha tocando o Programa Espacial Brasileiro por meio do Grupo de Organização da Comissão Nacional de Atividades Espaciais (GOCNAE) nos anos 60, iria deslanchar de vez com a criação do CLA. Na Operação Pioneira de 1989, os primeiros foguetes 15 SBAT-70 e 2 SBAT-152 chegariam ao espaço. Hoje, o Comando da Aeronáutica, em parceria com a Agência Espacial Brasileira e a indústria nacional, dão continuidade ao Programa Espacial Brasileiro.



Transição do Ministério para Comando da Aeronáutica

Durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, o Ministério da Aeronáutica foi transformado em Comando da Aeronáutica (COMAER), passando a ser subordinado ao Ministério da Defesa. Entretanto, comemoramos o “Aniversário do Ministério da Aeronáutica” ao invés de “Comando da Aeronáutica” por esse peso histórico que o nome tem. Talvez algum de vocês questione o dia da Força Aérea Brasileira, que é o dia 23 de outubro. Mas este, por sua vez, remete ao dia do avião, quando Santos Dumont realizou o voo com o saudoso 14-Bis, em 1906.

GALERIA DE COMANDANTES:

De Jan. 1941 a Out. 1945



Doutor
JOAQUIM
PEDRO
SALGADO
FILHO

De Out. 1945 a Jan. 1951



Tenente-Brigadeiro
ARMANDO
FIGUEIRA
TROMPOWSKY
DE ALMEIDA

De Jan. 1951 a Ago. 1954



Brigadeiro
NERO MOURA

De Ago. 1954 a Ago. 1954



Brigadeiro
EPAMINONDAS
GOMES DOS
SANTOS

De Ago. 1954 a Nov. 1955



Tenente-Brigadeiro
EDUARDO
GOMES

De Nov. 1955 a Mar. 1956



Major-Brigadeiro
VASCO ALVES
SECCO

De Mar. 1956 a Jul. 1957



Brigadeiro
HENRIQUE
FLEIUSS

De Jul. 1957 a Jan. 1961



Major-Brigadeiro
FRANCISCO
DE ASSIS CORRÊA
DE MELLO

De Jan. 1961 a Set. 1961



Brigadeiro
GABRIEL GRÜN
MOSS

De Set. 1961 a Set. 1962



Major-Brigadeiro
CLÓVIS
MONTEIRO
TRAVASSOS

De Set. 1962 a Jun. 1963



Major-Brigadeiro
REYNALDO
JOAQUIM RIBEIRO DE
CARVALHO FILHO

De Jun. 1963 a Abr. 1964



Major-Brigadeiro
ANYSIO
BOTELHO

De Abr. 1964 a Abr. 1964



Tenente-Brigadeiro
FRANCISCO DE
ASSIS CORRÊA
DE MELLO

De Abr. 1964 a Dez. 1964



Major-Brigadeiro
NELSON FREIRE
LAVENÈRE
WANDERLEY

De Dez. 1964 a Jan. 1965



Major-Brigadeiro
MÁRCIO DE
SOUZA E MELLO

De Dez. 1964 a Jan. 1965



Major-Brigadeiro
MÂRCIO DE
SOUZA E MELLO

De Jan. 1965 a Mar. 1967



Marechal-do-Ar
EDUARDO
GOMES

De Mar. 1967 a Nov. 1971



Marechal-do-Ar
MÂRCIO DE
SOUZA E MELLO

De Nov. 1971 a Mar. 1979



Tenente-Brigadeiro
JOELMIR
CAMPOS
DE ARARIPE
MACÊDO

De Mar. 1979 a Mar. 1985



Tenente-Brigadeiro
DÉLIO JARDIM
DE MATTOS

De Mar. 1985 a Mar. 1990



Tenente-Brigadeiro
OCTÁVIO
JÚLIO MOREIRA
LIMA

De Mar. 1990 a Out. 1992



Tenente-Brigadeiro
SÓCRATES
DA COSTA
MONTEIRO

De Out. 1992 a Dez. 1994



Tenente-Brigadeiro
LÉLIO VIANA
LÔBO

De Jan. 1995 a Nov. 1995



Tenente-Brigadeiro
MAURO JOSÉ
MIRANDA
GANDRA

De Nov. 1995 a Jan. 1999



Tenente-Brigadeiro
LÉLIO VIANA
LÔBO

De Jan. 1999 a Jun. 1999
Comandante Aer.:
Jun. 1999 a Dez. 1999



Tenente-Brigadeiro
WALTER
WERNER
BRAÜER

Comandante Aer.:
Dez. 1999 a Jan. 2003



Tenente-Brigadeiro
CARLOS DE
ALMEIDA
BAPTISTA

Comandante Aer.:
Jan. 2003 a Fev. 2007



Tenente-Brigadeiro
LUIZ CARLOS
DA SILVA BUENO

Comandante Aer.:
Desde Fev 2007



Tenente-Brigadeiro
JUNITI SAITO

Você teve oportunidade de conhecer um pouco da história da Força Aérea Brasileira. Há muito a se saber ainda, mas você também, pode escrever a sua história na Aeronáutica, ingressando nesta Força que já deu a muitos a oportunidade de crescer e construir uma história de sucesso.

SENA PRÉ-MILITAR o caminho mais curto para ingresso na

Força Aérea Brasileira

www.cursosena.com.br

