

# OS OVNI DA MARINHA DO BRASIL\*

**JOSÉ PAULO MACHADO CHAGAS\*\***  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)

**FERNANDO ANTONIO BORGES FORTES DE ATHAYDE BOHRER\*\*\***  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Quadro Reinante em 1964 e os Primórdios do Caavo, no CIAAN  
A missão recebida pelo HU-1  
O Reide dos S-55 do Rio de Janeiro a Salvador  
Missões em proveito do Comando do 2º Distrito Naval  
Palavras finais  
Anexos

## INTRODUÇÃO

Neste ano de 2016 a Aviação Naval comemora seu centenário de criação. A Marinha do Brasil (MB) foi a pioneira da aviação militar no País, sendo a Escola de

Aviação Naval criada em 23 de agosto de 1916, a primeira escola de aviação militar do Brasil. Nessa data, a MB comemora a criação da Aviação Naval brasileira.

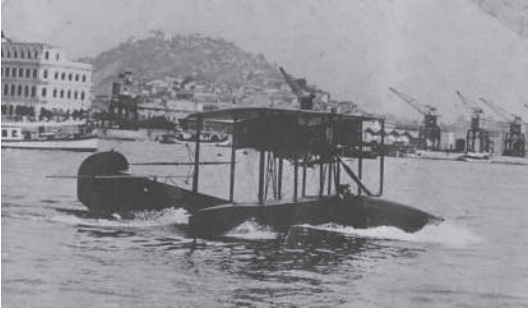
As primeiras aeronaves da Aviação Naval foram três Curtiss F1, adquiridos

---

\* Título apresentado pelos autores: Há mais de 50 anos – quando nossos helicópteros eram considerados objetos voadores não identificados (Ovni).

\*\* É Aviador Naval (AvN). Foi chefe do Departamento de Aviação e o primeiro AvN a comandar o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, sendo seu 14º comandante.

\*\*\* Especializado em Eletrônica, serviu no NAeL *Minas Gerais*, onde foi encarregado das Divisões V-1 (Convoo), V-7 (Aviônica) e Encarregado do Grupo de Manutenção de Aeronaves. Comandou o Aviso de Instrução Guarda-Marinha *Jansen*, a Corveta *Jaceguai* e o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*.



Aerobote Curtiss F1, primeira aeronave da Aviação Naval

nos Estados Unidos da América (EUA) pelo então ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, no governo do Presidente Wenceslau Braz.

As atividades da Escola de Aviação Naval começaram tão logo Orthon William Hoover, mecânico da Curtiss, concluiu a montagem do primeiro aerobote (como eram chamadas estas aeronaves à época), Inicialmente na Carreira Tamandaré, no antigo Arsenal da Marinha (local do antigo refeitório do 1º Distrito Naval), e, depois de concluídas as instalações definitivas, na Ilha das Enxadas.

A instrução aérea começou tão logo os três aerobotes (C1, C2 e C3) ficaram prontos, testados e em condições plenas de voo. Os primeiros pilotos navais formados foram os Primeiros-Tenentes Antônio Augusto Schorcht, Raul Ferreira Vianna



Primeiro brevê da Aviação Naval (ver anexo B)

Bandeira e Virginius Brito De Lamare e o Segundo-Tenente Victor de Carvalho e Silva, todos declarados “pilotos aviadores navais” em dezembro de 1916.

As atividades aéreas começaram aos poucos a deixar o espaço aéreo da Baía de Guanabara. Em 12 de outubro de 1916, o Curtiss F1 C2, com o Capitão de Corveta (CC) Protógenes Pereira Guimarães (primeiro comandante da Escola de Aviação Naval e, hoje, Patrono da Aviação Naval) e Orthon Hoover, piloto-mecânico da Curtiss, realizou o que hoje é considerado o primeiro reide da Aviação Naval. Voaram da Ilha das Enxadas até a Escola Naval, à época localizada na Enseada Baptista das Neves, em Angra dos Reis (onde hoje está localizado o Colégio Naval).



Percurso do 1º Reide da Aviação Naval – Ilha das Enxadas à Enseada Baptista das Neves, Angra dos Reis

A partir daí, outros reides foram realizados, ganhando a Aviação Naval os céus do Brasil, de norte a sul. Aonde chegavam, suas aeronaves e suas tripulações tinham todo o apoio logístico.

Importante mencionar a tentativa de realizar o percurso Rio-Buenos Aires pelo Tenente De Lamare, em 1920, em uma aeronave de construção italiana Macchi 9, encerrado, no entanto, prematuramente na cidade do Rio Grande (RS), devido a um acidente com a aeronave ao ser içada ao cais para manutenção.

E assim nossa Aviação foi se desenvolvendo e expandindo até a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, com a fusão da Aviação Naval e da Militar.

Em 1952, com a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, a MB voltaria a pensar novamente em ativar sua Aviação. A partir daí, anos difíceis vieram, e com a MB sentindo a necessidade de uma aviação orgânica para realizar suas tarefas do Poder Naval e seus compromissos técnicos, como as atividades da Hidrografia e Navegação.

Nossa narrativa a seguir relaciona-se a essa época, ao ano de 1964, quando retomávamos às Operações Aéreas com nossas aeronaves, sem o reconhecimento e o apoio, no entanto, da infraestrutura Aeronáutica do País. Passemos a ela.

## QUADRO REINANTE EM 1964 E OS PRIMÓRDIOS DO CAAVO, NO CIAAN

Para melhor ilustração da narrativa, a seguir apresentamos um quadro representa-



Helicóptero Bell J (H-13J) do Grupo de Transporte Especial da FAB, que apoiava o Presidente da República

tivo da época, para conhecimento dos mais jovens e como recordação aos mais antigos que vivenciaram aquele momento.

Era Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco e seu ajudante de ordens o CC Júlio Sérgio Vidal Pessoa, aviador naval. A Presidência da República tinha à época um helicóptero Bell J (H-13J) que, além do piloto, transportava três passageiros somente. Era transportado por aeronave C-130 da Força Aérea Brasileira (FAB) até o local de apoio ao Presidente da República.

A Aviação Naval, no ano de 1964, estava baseada nas instalações do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), na Avenida Brasil (onde hoje é a Casa do Marinheiro), com sua Unidade Aérea, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1), criado em 5 de maio de 1962, com três aeronaves Westland Whirlwind, S-55, inglesas, que vieram com o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais* (A-11), em 1961 (N-7008, 7009 e 7010), os WS-55 (N-7011 e N-7012) e dois helicópteros Widgeon (N-7001 e N-7002).



Heliponto do Ciaan, na Avenida Brasil, com os helicópteros do Esqd HU-1

O CC Pessoa fez parte da segunda turma regular de oficiais aviadores navais formados pelo Curso de Aperfeiçoamento

de Aviação para Oficiais (Caavo) do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval<sup>1</sup>, em 1958, na Avenida Brasil.

O primeiro curso regular de Aviação Naval, realizado no Ciaan, teve os seguintes oficiais matriculados:

CC Mauricio Peixoto Meira;  
 CT (FN) José Martins Alves;  
 CT (FN) Elson Lino da Costa;  
 CT Francisco Lafaiette;  
 CT Cláudio Correa Lamego;  
 CT Júlio Sérgio Vidal Pessoa;  
 1ºTen Jerônimo Xerez Sobral;  
 1ºTen Anísio Augusto Gantois Chaves;  
 1ºTen José Paulo Machado Chagas;  
 1ºTen Leonido Carvalho Pinto;  
 1ºTen Norton Cunha Mello;  
 1ºTen Antônio Cesar de Andrade;  
 1ºTen Daniel Macedo Acylino de Lima;  
 1ºTen Paulo de Paula Mesiano; e  
 1ºTen Antônio Ozório Marques Maciel de Castro.

Dos oficiais citados, dois fizeram o curso em aeronave de asa fixa na Marinha dos Estados Unidos da América (US Navy), na cidade de Pensacola: o CT Pessoa e o

1ºTen Leonido. Três deles, o CC Meira, o CT Lafaiette e o 1ºTen Cesar de Andrade, não concluíram o curso.

## A MISSÃO RECEBIDA PELO HU-1

Em agosto de 1964, o Esquadrão HU-1 recebeu a missão de deslocar duas aeronaves S-55 Whirlwind de sua Base na Avenida Brasil, Rio de Janeiro, para Salvador, Bahia, a fim de ficarem à disposição da comitiva do Presidente da República, caso este desejasse utilizá-los em seus deslocamentos em terras baianas.

O Presidente e sua comitiva ficaram hospedados na Base Naval de Aratu. Na cidade, ele estava recepcionando o representante do Presidente dos EUA, o comandante de Operações Navais da US Navy, e era lógico que os deslocamentos das comitivas que se fizessem necessários tornar-se-iam eficazes feitos por helicópteros.

Como já citado no início da narrativa, existia, no entanto, um grande problema na época: as aeronaves da Marinha não eram reconhecidas pelas autoridades aeronáu-



Base da Aviação Naval, na Avenida Brasil, com a ANV S-55 Westland.

Esquerda: Anísio, Louzada, Leo, Amaral, Hercel e José Paulo, em pé, e equipe de manutenção agachada.

Direita: J.J.de Souza e fiel da aeronave

<sup>1</sup> N.R.: Hoje Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira.

ticas e, assim, eram consideradas como “Objetos Voadores Não Identificados” (Ovni). A Marinha, portanto, não sabia como Castelo Branco reagiria diante da “atenciosa cortesia” que a Aviação Naval lhe ofereceria.

Nós contávamos, todavia, com dois fatores que talvez pudessem nos ajudar. O primeiro era que a Presidência não dispunha de helicóptero com capacidade para transporte de toda a comitiva (a FAB só possuía helicóptero Bell H-13J) e, segundo, que seu ajudante de ordens era um oficial aviador naval com grande intimidade com o Presidente, por ser seu sobrinho. Enfim, uma tentativa a mais para demonstrar que a Aviação Naval estava apta e em condições de operar as próprias aeronaves em qualquer tipo de missão, inclusive a de apoio à comitiva presidencial.

Diante de sua integridade, imparcialidade e seu senso de justiça, o Presidente Castelo Branco não tomou conhecimento de nossa presença, ainda que as tripulações dos helicópteros estivessem sempre nas formaturas para as honras militares por onde ele transitasse.

## O REIDE DOS S-55 DO RIO DE JANEIRO A SALVADOR

Depois das divagações acima, voltemos ao relato da nossa missão. O comandante do Esquadrão HU-1, Capitão de Fragata (CF) José Maria do Amaral Oliveira, assim como todos os aviadores navais, também pensava em sensibilizar o Presidente da República, a quem caberia a decisão final sobre a Marinha voltar ou não a operar suas aeronaves. Para isso, determinou ao chefe do Departamento

de Operações (Cheop), CC Hercel, que planejasse o deslocamento de duas aeronaves S-55, de modo que permanecessem em Salvador durante toda a estada do Presidente da República e de sua comitiva.

O estudo logístico da operação era complicado, pois implicava o deslocamento de viaturas para transporte de combustível em tambores de 200 litros, bombas manuais, filtros de camurça, latas de lubrificantes, extintores e os sobressalentes passíveis de serem utilizados em função do número de horas que os helicópteros iriam voar. Todo esse aparato devia-se ao fato da MB não dispor de aeronave com capacidade de transportá-lo e da impossibilidade de ser usado o apoio aeronáutico nos aeroportos e campos de pouso existentes na derrota a ser feita, em virtude da Força Aérea Brasileira (FAB) não reconhecer e não permitir seu uso oficial por aeronaves da MB.

Ficou estabelecida, inicialmente, a seguinte derrota (ver anexo A)<sup>2</sup>:

- a) Rio de Janeiro a São Pedro da Aldeia (futura sede da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia - BAeNSPA);
- b) São Pedro da Aldeia a Vila Velha (ES), na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo (Eames), em Vila Velha;
- c) Eames a Conceição da Barra, norte do Estado do Espírito Santo (um campo de futebol na cidade);
- d) Conceição da Barra a Ilhéus (BA)<sup>3</sup>; e
- e) de Ilhéus voamos para a Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia (Eamba, hoje extinta), onde pousamos e ficamos alojados.

2 O extrato da Carta Náutica utilizada nesta narrativa foi elaborado especialmente pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) por especial deferência de seu Diretor, CMG Carlos Augusto Chaves Leal Silva.

3 Fato interessante e auspicioso aconteceu em Ilhéus. O delegado da Agência da Capitania dos Portos da Bahia em Ilhéus (um tenente) era amigo do supervisor do aeroporto da cidade (tenente da FAB), e, em face dessa amizade cultuada por nosso delegado, pudemos pousar, ter a guarda das aeronaves e fazer o reabastecimento dos helicópteros no Aeroporto de Ilhéus.

Na realidade, houve uma alteração na derrota original, pois um dos helicópteros atrasou a decolagem no Rio de Janeiro, apresentando uma pequena avaria, e, com isso, não pernoitamos em São Pedro da Aldeia, voando direto para o Cabo de São Tomé, onde fomos recepcionados pelo sargento faroleiro, que se sentiu muito honrado com a nossa presença em seu farol, dando-nos alojamento e proporcionando segurança para nossas aeronaves.

Na noite do nosso pernoite na cidade de Ilhéus, fomos ciceroneados pelo delegado da Capitania dos Portos, que nos levou ao famoso Bar do Nacib (nome em homenagem ao famoso personagem de livro de Jorge Amado), apresentando-nos à mulher do proprietário do estabelecimento, a não menos célebre Gabriela (nome do romance citado e, ainda, tema de duas novelas da televisão brasileira).

Retornando aos preparativos, foram escalados pelo Cheop para a missão os seguintes oficiais: primeiros pilotos CC Hercel e CT J.J. de Souza<sup>4</sup> e segundos pilotos CC José Paulo e CT Maciel.

O chefe do Departamento de Manutenção, CC Anísio, designou as aeronaves N-7008 e N-7010, e o chefe do Departamento de Administração, CC José Paulo, providenciou viaturas, caminhão e caminhonete para o transporte do pessoal de apoio técnico (aí incluídos os militares responsáveis pelas comunicações e pela segurança do material) e do material necessário ao deslocamento. Havia mais de 50 anos, na MB e no País, que as comunicações eram um “senhor problema” e exigiam um especial planejamento.

Em Salvador, na Eamba, pousamos no campo de futebol, que tinha medidas limitadas para helicópteros do porte de um S-55, com motor a pistão. Nas faces

norte e sul do campo, ficavam os prédios da Escola e as ruas da cidade e, em suas faces leste e oeste, árvores e o Mercado Modelo. Isto implicava que se cumprisse um procedimento padrão nas decolagens, ou seja, estas tinham que ser com corrida em direção às árvores, independente do sentido do vento, com uma subida rápida e, em seguida, um mergulho na direção do mar para ganhar velocidade e sustentação (grandes emoções).

E, assim, passaram-se os dias, na expectativa de sermos requisitados para o transporte do Presidente da República, o que, para nossa grande frustração, não aconteceu, conforme já mencionado anteriormente.

Nesse íterim, recebemos uma mensagem do Comando do Esquadrão determinando que não deveríamos regressar à nossa base voando, uma vez que o NAE L *Minas Gerais* viria a Salvador. Nosso regresso, portanto, seria com as aeronaves embarcadas no A-11.

## MISSÕES EM PROVEITO DO COMANDO DO 2º DISTRITO NAVAL

Durante esses dias em que aguardávamos a chegada do NAE L *Minas Gerais*, o Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA) determinou que cumpríssemos algumas missões de caráter psicossocial, administrativo e de relações públicas, na área de jurisdição do Distrito.

No dia 17 de agosto, para o cumprimento de uma dessas missões, em proveito da Capitania dos Portos da Bahia, na cidade de Nazaré das Farinhas, foram designados os helicópteros N-7008 e N-7010. Embarcados como passageiros no N-7010 estavam o capitão dos Portos da Bahia e o presidente da Companhia Baiana de Navegação. Na

<sup>4</sup> Carinhosamente chamado no Esquadrão de “Mococa”, por ser filho da cidade paulista de Mococa.

aproximação final para o pouso, na praça principal da cidade, ocorreu sério acidente com a aeronave N-7008, sem vítimas, mas, infelizmente, com perda total do helicóptero.

Parece-nos pertinente fazer este registro para que os aviadores navais mais jovens possam avaliar e entender a razão de tais acidentes: os motores a pistão Pratt Whitney dos Westlands Whirlwind S-55<sup>5</sup> eram muito fracos para as nossas condições ambientais de temperatura alta e pouco vento. As arremetidas bruscas eram muito dificultadas, bem como termos que fazer decolagens corridas em pistas em terra.

Após alguns anos, a Aviação Naval decidiu modernizar os S-55, substituindo o motor a pistão por motores turbinados.



Cidade de Nazaré das Farinhas – praça principal onde ocorreu o acidente, e a aeronave N-7008 logo após o *crashe*

## PALAVRAS FINAIS

Esta narrativa foi uma das muitas epopeias que a Aviação Naval teve que suplantar em uma fase difícil para seu reconhecimento como necessária ao cumprimento das Tarefas Básicas do Poder Naval e Tarefas Subsidiárias da Marinha. Foi denominado de Segunda Fase da Aviação Naval este período desde a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, até a assinatura do Decreto Presidencial nº 55.627 de 26 de janeiro de 1965, em que o Presidente da República, Castelo Branco, determinou que a MB teria o direito de possuir sua Aviação Naval com aeronaves de asas rotativas e uma Base Aérea Naval – a que foi criada em São Pedro da Aldeia.

A esses homens – aviadores navais, aeronavegantes e pessoal de Apoio de Terra – destemidos, idealistas, sem terem muitas vezes condições de avaliar de maneira judiciosa e realista o grau de periculosidade das operações àquela época, e que permitiram que a Aviação Naval chegasse ao seu Centenário neste ano de 2016, operando aeronaves modernas, de asas fixas e de asas rotativas, dedicamos estas palavras.



Presidente Castelo Branco sendo recebido no convés de voo do A-11

<sup>5</sup> Também chamadas, na Aviação Naval, de “Vacas”, tal a semelhança do nariz da aeronave com aquele animal.

ANEXO A



Extrato da Carta Náutica Nº 20 – Trecho do Rio de Janeiro a Salvador – Trajeto do Reide Rio de Janeiro a Salvador. Confecção pelo CHM



## ANEXO B

## AVIAÇÃO NAVAL

*Explicação do Selo Personalizado***Centenário do Primeiro Raide Aéreo da Aviação Naval: Ilha das Enxadas (Rio de Janeiro) à Enseada Baptista das Neves – Escola Naval (Angra dos Reis)**

O *Selo Personalizado* homenageia o Centenário do Primeiro Raide Aéreo da Aviação Naval, realizado em 12 de outubro de 1916, em uma aeronave (aerobote de instrução) “Curtiss F”, decolando das proximidades da Ilha das Enxadas, na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, até a Enseada Baptista das Neves, onde estava situada a Escola Naval, à época, em Angra dos Reis.

O aerobote *Curtiss F* foi pilotado pelo mecânico e instrutor de voo da Curtiss Orthon Willian Hoover, acompanhado pelo Comandante da Escola de Aviação Naval, Capitão de Fragata Protógenes Pereira Guimarães, primeira escola de aviação militar no Brasil, estabelecida em 23 de agosto de 1916.

O Aerobote de Instrução *Curtiss F* era um biplano, de fabricação norte-americana, da Fábrica Curtiss, utilizado largamente pela Marinha dos Estados Unidos da América. Guarnecido por dois tripulantes, com motor OX-2 de 90 HP, podia desenvolver a velocidade de 60 mph. Seu tempo de subida para atingir a altitude de 2.300 pés era de 10 minutos. Seu teto de serviço de

4.500 pés, com autonomia de cinco horas e trinta minutos.

Para perenizar esse Centenário Raide, tão importante para a Aviação Naval brasileira e para a Marinha do Brasil decidiu-se confeccionar um *Selo Personalizado* alusivo a este conspícuo evento.

A gravura que compõe a arte do “Selo Personalizado” representa o itinerário seguido pela aeronave “Curtiss F”, desenhado sobre um extrato da carta Náutica Rio de Janeiro a Angra dos Reis, elaborado pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). O Brasão da Marinha do Brasil está posicionado à esquerda e ao alto, representando a subordinação da Aviação Naval a essa invicta Força Armada do País. Ao centro e ao alto, a menção e o primeiro brevê usado pelos Aviadores da Aviação Naval, chancelando o importante episódio de sua aeronave. Na parte inferior à esquerda, os dizeres relativos ao evento – Centenário do Primeiro Raide Aéreo: Ilha das Enxadas (RJ) à Enseada Baptista das Neves (Angra dos Reis), 1916 - 2016. À direita, na parte inferior foto de época, pertencente ao Arquivo da Marinha, retratando o precursor aerobote “Curtiss F” nas águas da baía de Guanabara, próxima à Carreira Tamandaré, no antigo Arsenal de Marinha, próximo à Praça Mauá, berço inicial da Escola de Aviação Naval, antes de ser transferida para as instalações na Ilha das Enxadas. Finalmente ao longo da Rota, em linha contínua na cor preta, uma silhueta da referida aeronave, indicando os rumos navegados durante o voo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<FORÇAS ARMADAS>; Aviação militar; Aviação naval;