

# SINOPSE DA AVIAÇÃO NAVAL\*

JOSÉ VICENTE DE ALVARENGA FILHO\*\*  
Capitão de Mar e Guerra

---

## SUMÁRIO

A Aviação Naval no início dos anos 60  
O Decreto  
As consequências  
Os anos 70  
Os anos 80  
A revogação nos anos 90  
Conclusão

No dia 26 de janeiro de 2015 completaram-se 50 anos do Decreto nº 55.627/65, do então Presidente Castello Branco, que, dentre outras providências, determinou que a Marinha do Brasil (MB)

transferisse para a Força Aérea Brasileira (FAB) as suas aeronaves de asa fixa, mantendo, entretanto, a operação das de asa rotativa. Tal evento marcou o início da 3ª Fase da Aviação Naval<sup>1</sup>.

---

\* Título apresentado pelo autor: Cinquenta anos do decreto do Presidente Castello Branco.

\*\* Aviador Naval do Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais (Caavo) 93, foi o primeiro piloto a voar os AF-1 da MB na 4ª Fase da Aviação Naval. Atualmente é capitão dos Portos do Rio Grande do Sul.

1 A história da Aviação Naval se divide em quatro fases:

1ª Fase – da Criação da Escola de Aviação Naval, em 1916, até a extinção da Aviação Naval e criação da FAB, em 1941 (LINHARES, 2001);

2ª Fase – da recriação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), em 1952, até o Decreto de 1965;

3ª Fase – o período entre os decretos de 1965 e 1998; e

4ª Fase – o período atual, desde o decreto de 1998.

Além deste artigo que ora escrevo, não tomei conhecimento de qualquer referência a essa data. Mas por quê? Lembro-me que, quando fui aluno do Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais (Caavo), em 1993, o instrutor de História da Aviação Naval se referia a este episódio com grande pesar, pois havíamos perdido os aviões T-28 e P-3 Pilatus.

Será que este decreto foi ruim para a Aviação Naval e para a MB? Cinquenta anos depois, e já na 4ª Fase da Aviação Naval, vale a pena lembrar o que aconteceu naquela época.

## A AVIAÇÃO NAVAL NO INÍCIO DOS ANOS 60

A Aviação Naval avançava a passos largos na sua segunda e mais curta fase. O Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas*

*Gerais* havia sido incorporado em 1960. A Força Aeronaval (ForAerNav) (1961), o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Naval (EsqdHU-1) (1961) e o 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (EsqdHI-1) (1962) foram criados no início da década. O então Centro de Instrução de Adestramento Aeronaval (CIAAN)<sup>2</sup> foi transferido para São Pedro da Aldeia em 1961. Em 1963 foram adquiridos seis aviões T-28 para operar a partir do *Minas*, compondo o 1º Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque (EsqdMAvSat) e seis aviões Pilatus para o 1º Esquadrão de Aviões de Instrução (EsqdAvI) (QUEIROZ, 1991).

Esses avanços da Aviação Naval incomodavam os militares da FAB, recém-criada em 1941, os quais defendiam a teoria do poder aéreo unificado, contrária à existência de aviação na Marinha. Havia,



Aviões T-28 no convés do NAeL *Minas Gerais* nos anos 60

<sup>2</sup> Hoje denominado Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira.

então, um conflito entre Marinha e FAB sobre a aviação embarcada.

Os principais pontos de atrito consistiam em:

– NAeL *Minas Gerais* – O navio-aeródromo por si só já era motivo de várias discussões, entre elas sobre quem deveria operar as aeronaves embarcadas e de qual Força deveria ser seu comandante;

– Apoio de Controle Aéreo e Informações Aeronáuticas – As aeronaves da Marinha não podiam preencher planos de voo, não recebiam informações de tráfego aéreo e tampouco de meteorologia, pois a FAB naquela época não reconhecia a existência da Aviação Naval; e

– Complexo da Aviação Naval na

Avenida Brasil – A construção do Aeroporto Internacional no Galeão, aliada ao aumento do tráfego aéreo na Guanabara, era o argumento da FAB para inviabilizar a operação de aeronaves na Avenida Brasil.

O momento político no início dos anos 60 também era muito conturbado. O governo enfrentava vários problemas, entre os quais o da aviação embarcada, que não era dos mais graves e, conseqüentemente, sua solução não era uma prioridade no momento.

O ápice do conflito ocorreu em dezembro de 1964, quando um helicóptero do HU-1 que havia apoiado um levantamento hidrográfico a cargo do Navio Hidrográfico *Argus* na Lagoa do Patos, no regresso, pousou para reabastecimento em Tramandaí, onde a Força Aeronaval possuía um depósito de combustível. Quando estava prestes a decolar, surgiu um destacamento da FAB armado, comandado por um oficial, informando que tinha ordens de impedir a decolagem. Como a tripulação do heli-

cóptero informou que possuía ordens de decolar, o pessoal da FAB abriu fogo sobre a aeronave, avariando seu rotor de cauda, tornando, assim, impossível a decolagem (FONSECA, 1999).

O ministro da Marinha determinou a abertura de um Inquérito Policial Militar (IPM) para apurar a ocorrência, e, posteriormente, o presidente da República, General Castello Branco, designou um general para outro IPM, cujas conclusões tiveram como consequência a edição do Decreto nº 55.627, assinado no ano seguinte.

Como normalmente acontece em famílias, quando ocorre uma briga entre irmãos, os pais normalmente decidem por soluções que não agradam a nenhum dos filhos. Nesse caso não foi diferente, e a solução final dada para o problema não agradou nem a Marinha nem a FAB, como podemos verificar no texto do decreto, a seguir integralmente reproduzido.

## **O pessoal da FAB abriu fogo sobre a aeronave da MB, avariando seu rotor de cauda, tornando, assim, impossível a decolagem**

### **O DECRETO**

“Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965,

Estabelece normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 87, item I da Constituição e,

Considerando a legislação em vigor (Decreto-lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, Decreto-lei nº 9.889, de 16 de setembro de 1946, e a Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952);

Considerando as bases doutrinárias anteriormente estabelecidas pelo Estado-Maior das Forças Armadas e aprovadas pelo Governo;

Considerando os estudos práticos, aplicáveis ao Brasil, que se realizam em outros países e referentes a meios aéreos para operações navais, particularmente as de defesa antissubmarino;

Considerando os recursos ora existentes na Marinha no Brasil e na Força Aérea Brasileira, não só no que se refere ao pessoal formado e treinado, como também ao material de guerra e treinamento e às instalações especializadas;

Considerando a situação financeira do País, que impossibilita aquisição de material bélico em grande escala e formação especializada do pessoal militar com meios novos, decreta:

Art. 1º O atual 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º Gp Av. Emb.), da Força Aérea Brasileira, criado pelo Decreto nº 40.859, de 6 de fevereiro de 1957, será reorganizado e destinar-se-á, essencialmente, à defesa antissubmarino, operando de navio de superfície e também de bases em terra.

Art. 2º A Marinha do Brasil disporá de helicópteros antissubmarino, operando-os de navio, em conjugação ou não com unidades antissubmarino da Força Aérea Brasileira e, bem assim, de helicópteros de emprego geral para ligação e observação, serviços de hidrografia, transporte eventual e guarda de aeronaves, todos orgânicos da Marinha do Brasil e por ela operados e guarnecidos.

*Parágrafo único.* Os helicópteros antissubmarino atualmente existentes no 1º Grupo de Aviação Embarcada, com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, serão transferidos para a Marinha do Brasil, tão logo tenha sido concluída a formação do pessoal especializado necessário e formalizada essa transferência através das autoridades da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos.

Art. 3º Nas Forças Armadas, a posse e a operação de aviões serão restritas, exclusivamente, à Força Aérea Brasileira.

*Parágrafo único.* Os atuais aviões da Marinha do Brasil, com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, serão transferidos para a Força Aérea Brasileira.

Art. 4º As instalações da Marinha em São Pedro d'Aldeia, que continuarão sob sua responsabilidade, destinar-se-ão ao pleno funcionamento do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), criado pelo Decreto nº 37.398, de 27 de maio de 1955, e ao estacionamento terrestre, treinamento e apoio das unidades e elementos de helicópteros da Marinha do Brasil, que não manterá outras instalações para esse fim.

§ 1º A 2ª Esquadilha de Ligação e Observação (2ª ELO), da Força Aérea Brasileira, criada pelo Decreto nº 39.495, de 3 de julho de 1956, será os aviões recebidos da Marinha do Brasil e, com sede em São Pedro d'Aldeia, terá como missão principal cooperar com o CIAAN da Marinha do Brasil, para o cumprimento da finalidade desse Centro, na especialização do pessoal de ambas as Forças, em funções relacionadas com as operações aeronavais.

§ 2º O aeródromo de São Pedro d'Aldeia deverá ser aberto, como alternativa, ao tráfego aéreo da área do Rio de Janeiro.

Art. 5º A Marinha do Brasil, com cooperação da Força Aérea Brasileira, formará os seus próprios pilotos de helicópteros, aos quais concederá o certificado de habilitação.

*Parágrafo único.* O pessoal aeronavegante, habilitado pela Marinha do Brasil, obedecerá às normas legais, inclusive de tráfego aéreo, fixadas pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 6º O material aéreo da Marinha do Brasil será registrado e ficará sujeito às normas legais fixadas pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 7º Os helicópteros da Marinha do Brasil, em seus deslocamentos, utilizarão a rede nacional de aeródromos e contarão

com o apoio das facilidades da Força Aérea Brasileira.

Art. 8º Os Ministérios da Marinha e da Aeronáutica, mediante entendimento, estabelecerão as medidas comuns ou de coordenação, necessárias à execução deste Decreto, com a colaboração do Estado-Maior das Forças Armadas no que se referir a organização e doutrina.

Art. 9º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de janeiro de 1965; 144º da Independência e 77ª da República.

H. Castello Branco  
Paulo Bosisio  
Eduardo Gomes”

## AS CONSEQUÊNCIAS

Ao tomar conhecimento da decisão do Presidente Castello Branco, o então ministro da Marinha, Vice-Almirante Ernesto de Mello Baptista, sabedor do retrocesso que tal decisão significava, apresentou, em 14 de janeiro de 1965, sua carta de exoneração do cargo, portanto antes da assinatura do decreto. Segue trecho do discurso de transmissão do cargo de ministro da Marinha para o Almirante Paulo Bosisio:

“O núcleo essencial da Esquadra brasileira – o Navio-Aeródromo *Minas Gerais* e seus aviões, com sua escolta – acha-se em operações de adestramento (oficiais e guarnição) e de instrução (aspirantes da Escola Naval); seus aviões lá estão, em exercício, voando sobre os mares do Nordeste.

A ordem de desembarcar os aviões da Marinha e entregá-los será dada por outro

almirante ou por outro ministro que não eu (QUEIROZ, 1991).”

A parte do decreto mais desfavorável para a MB foi aquela que estabeleceu que, nas Forças Armadas, a posse e operação de aviões era de exclusividade da FAB (Artigo 3º), e que aqueles que ela já possuía deveriam ser transferidos.

Em que pese a MB ter conseguido manter a operação de helicópteros (Artigo 2º), isto não parecia ser uma grande vantagem, pois, naquela época, as aeronaves de asa rotativa ainda estavam em desenvolvimento, possuíam muitas limitações e seu futuro não se vislumbrava muito promissor.

Outro aspecto desfavorável à MB foi a limitação de ter somente uma base aérea naval, a de São Pedro da Aldeia, conforme previsto no fim do Artigo 4º, pois, para operar num

litoral tão extenso como o do Brasil, a Aviação Naval necessitava de outras bases.

Por outro lado, foi muito bom para a MB o reconhecimento da existência da Aviação Naval, e também da

sua base. Ficou estabelecido ainda que a MB formaria seus próprios pilotos e a eles concederia o respectivo certificado de habilitação (Artigo 5º).

Uma grande dificuldade até então foi eliminada quando o Artigo 7º estabeleceu que as aeronaves da MB utilizariam a rede nacional de aeródromos e poderiam contar com as facilidades de apoio da FAB (OLIVEIRA, 2006).

Realmente, para quem viveu o fim dos anos 60, o decreto pareceu muito desfavorável para a MB; entretanto, com o passar do tempo, uma série de eventos ocorreu e, pouco a pouco, a Aviação Naval foi superando as limitações impostas.

**O programa das fragatas classe *Niterói*, nos anos 70, revolucionou tanto a MB quanto a Aviação Naval**

## OS ANOS 70

O primeiro grande beneficiado do Decreto de 1965 foi o NAEI *Minas Gerais*. Desde sua chegada ao Brasil ele não recebia os aviões da FAB por problemas políticos, e os T-28 da MB operaram muito pouco no seu convoo. Depois de 1965, foram várias operações, e o pessoal do 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE) da FAB se integrou perfeitamente à praça-d'armas e frequentemente estava a bordo com seus P-16.

Após o recebimento dos SH-34J da FAB, foi criado o 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (HS-1), mas estas aeronaves eram muito limitadas e possuíam sonar fraco. A MB decidiu então, em 1970, adquirir seis helicópteros SH-3, equipados com dois motores a reação turboeixo, com capacidade de voo por instrumento, e dotados de radar e sonar. Era o estado da arte em helicóptero A/S na época.

O programa das fragatas classe *Niterói*, nos anos 70, revolucionou tanto a

MB quanto a Aviação Naval. O programa previu a aquisição de nove helicópteros Westland Linx para operar a partir desses navios. Era uma aeronave que possuía dois motores a reação turboeixo, com capacidade de voo por instrumento, com radar e também com míssil ar-superfície, o Sea Skua.

Em 1979 foi ativado o Destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas (DAE-Flotam) com três helicópteros Bell Jet Ranger II 206B na cidade de Manaus (AM). Tal ativação se justificava, uma vez que havia navios dotados de convoo na Flo-

tilha e necessidade de apoio de aeronaves, o que não poderia ser feito com as baseadas em São Pedro da Aldeia. Em que pese o DAE-Flotam ser um destacamento reduzido, ele já mostrava que a Aviação Naval não ficaria restrita a São Pedro da Aldeia.

O helicóptero apresentou uma evolução significativa durante os anos 70, aumentou suas capacidades e diminuiu suas limitações. A Aviação Naval avançava, mesmo somente com helicópteros.

Nessa ocasião, também a limitação de somente uma base, estabelecida no decreto, começava a ser driblada de fato. O DAE-Flotam era o embrião e materializava a necessidade da Aviação Naval estar permanentemente em outros pontos do Brasil além de São Pedro da Aldeia.

**A operação do helicóptero embarcado alcançou a sua plenitude nos anos 80, voando a qualquer tempo, seja a partir de porta-aviões, seja de conveses de navios-escolta**

## OS ANOS 80

Nesse período, o emprego militar do helicóptero se consolidou, a tecnologia embarcada possibilitou grandes avanços, a Aviação Naval incorporou muitas aeronaves e a MB passou a contar com muitos navios dotados

de convoo, que raramente se faziam ao mar sem helicópteros embarcados.

A operação do helicóptero embarcado alcançou a sua plenitude voando a qualquer tempo, seja a partir de porta-aviões, seja de conveses de navios-escolta. Os aviadores navais estavam totalmente integrados à Esquadra e aos demais navios da MB.

Houve ofertas para aquisição de aviões V/STOL e de treinamento, mas, além das dificuldades financeiras, outro problema sempre era o Decreto de 1965, o qual estabelecia, no seu Artigo 3º, que a operação de aviões era exclusiva da FAB.

## A REVOGAÇÃO NOS ANOS 90

O início da década de 90 deu amostras significativas, ano após ano, de que o Decreto de 1965 estava caducando.

As Operações Araex, realizadas pelo NAeL *Minas Gerais* a partir de 1993 com as aeronaves da Armada da República Argentina (ARA), culminaram com um pouso não programado de um avião Super Étendard, o 3-A-203. Tal fato serviu para mostrar que o *Minas* ainda tinha capacidade de operar, ainda que com limitações, aviões de caça. E isto foi observado pela alta administração naval. A Araex era mutuamente interessante. A MB mantinha seu navio-aeródromo operando com aviões de caça, e a ARA podia usar um convoo onde treinar seus pilotos.

Em face desse bom relacionamento entre as Marinhas, a ARA convidou dois oficiais da MB para realizarem o curso de aviador naval, em 1995, no avião T-34C

Turbo Mentor. Em contrapartida, a MB recebia dois oficiais da ARA para cursarem o Caavo nos IH-6B Bell Jet Ranger III. A Armada da República Oriental do Uruguai seguiu o exemplo do outro lado do Prata e também convidou um oficial da MB para o curso de aviador naval. A partir de então, em que pese a MB não possuir aviões, novamente tinha aviadores navais qualificados em asa fixa.

Enquanto o *Minas* se mostrava ativo nas Araex, o mesmo não ocorria com o P-16 da FAB. Uma tentativa frustrada de remotorização turboélice selou o destino dos Cardeais, indicativo dos P-16. Eles deixaram de operar no *Minas* em 1996, e como a FAB informou que não pretendia substituir seus aviões embarcados, estava aberta a porta para que a MB buscasse adquirir e operar aviões para o seu navio-aeródromo.

Além disso, a 2ª ELO, Unidade Aérea da FAB que foi para São Pedro da Aldeia para receber os aviões da MB, em face do



Avião 2-A-203 Super Étendard da Armada Argentina no convés do NAeL Minas Gerais após enganche não intencional, nos anos 90

que ficou estabelecido pelo Artigo 4º do Decreto, foi transferida para a Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 1995.

Os Esquadrões HU-3 e HU-4 foram criados em Manaus (1994) e Ladário (1995), respectivamente, e a Aviação Naval começava a se consolidar fora de São Pedro da Aldeia.

Uma a uma, as limitações impostas à MB pelo Decreto de 1965 foram sendo contornadas, até que, em consequência de tratativas conduzidas pelo então ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, o Presidente Fernando Henrique Cardoso assinou o Decreto nº 2538, de 8 de abril de 1998, reproduzido a seguir:

“DECRETO Nº 2.538, DE 8 DE ABRIL DE 1998.

Dispõe sobre os meios aéreos da Marinha e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e de acordo com o disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 69, de 23 de julho de 1991,

DECRETA:

Art 1º A Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral, todos orgânicos e por ela operados, necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional.

Art 2º A Marinha e a Aeronáutica estabelecerão entendimentos para cooperação na formação dos pilotos da Marinha para operar os aviões e helicópteros mencionados no artigo anterior, cabendo à Marinha

conceder o certificado de habilitação para aqueles que formar.

Art 3º A Marinha obedecerá à legislação reguladora do tráfego aéreo e da segurança da navegação aérea, em vigor no País.

Art 4º A Marinha e a Aeronáutica adotarão as medidas necessárias para a execução deste Decreto.

Art 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art 6º Revoga-se o Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965.

Brasília, 8 de abril de 1998; 177ª da Independência e 110ª da República.

Fernando Henrique Cardoso  
Mauro Cesar Rodrigues Pereira  
Lelio Viana Lobo”

**Há necessidade de uma Aviação Naval completa, que, além de helicópteros e aviação de caça, tenha também aviões multimotores**

**CONCLUSÃO**

Como pudemos ver ao longo deste artigo, o Decreto de 1965, que parecia ser muito desfavorável à Marinha, foi, na realidade, o que tornou possível o renascimento da Aviação Naval, extinta em 1941. Com ele a MB

recuperou o direito de voar, ainda que só com helicópteros e limitados a uma base aérea naval. Mas também nossas aeronaves passaram a contar com o apoio de toda a infraestrutura aeronáutica da FAB pelo País, e a formação dos aviadores navais ficava a cargo da MB, sem interferência ou supervisão externa.

A MB foi, aos poucos, contornando as limitações impostas, atenta às oportunidades que surgiram. Às vezes é necessário dar um passo atrás para avançar dois. O Vice-Almirante Ernesto de Mello Batista teve

que pedir demissão do cargo de ministro da Marinha, pois não queria dar a ordem de desembarcar os aviões e entregá-los à FAB. Entretanto, seus argumentos e os da MB eram muito fortes e concretizaram a realidade que temos hoje.

Mas ainda há necessidade de uma Aviação Naval completa, que, além de

helicópteros e aviação de caça, tenha também aviões multimotores. Este tipo de aviação, quando incorporada, será de grande utilidade para a MB. E alguns aviões multimotores, muito importantes para a Marinha, pelas suas dimensões, somente podem operar a partir de bases em terra, mas isto já é assunto para o futuro...

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Aviação militar; Aviação naval; Constituição; Marinha; Força Aérea;

### REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto 55.627 de 26 de janeiro de 1965. Estabelece normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais. Brasília, 1965. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-55627-26-janeiro-1965-39578-2-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 7 set. 2015.
- \_\_\_\_\_. Decreto 2.538 de 8 de abril de 1998. Dispõe sobre os meios aéreos da Marinha e dá outras providências. Brasília, 1998. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2538.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2538.htm)>. Acesso em 7 set. 2015.
- FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. *De Taboas a Brasília: Memórias*. 1. ed. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1999, 412 p.
- LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. 2. ed. Rio de Janeiro: GAIA, 2001, 216 p.
- OLIVEIRA, José Maria Amaral de. “Os 90 anos da Aviação Naval”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 126, n. 10/12, p. 27-45, Out/Dez.2006.
- QUEIROZ, Francisco Gomes de. *75 Anos da Aviação Naval Brasileira 1916-1991*. 1. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1991, 447 p.