



Cinquenta Anos do Decreto do Presidente Castello Branco

POR CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA JOSÉ VICENTE DE ALVARENGA

“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.”

No dia 26 de janeiro de 2015, o Decreto nº 55.627/65, do então Presidente Castello Branco completou 50 anos. Dentre outras providências, o decreto determinou que a Marinha do Brasil transferisse para a Força Aérea Brasileira 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.

Além desse artigo que ora escrevo, não tomei conhecimento de qualquer referência a essa data. Mas por quê? Quando fui aluno do CAAVO, em 1993, lembro-me de que 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 2ª e mais curta fase. O NAeL Minas Gerais havia sido incorporado em 1960. A ForAerNav (1961), o HU-1 (1961) e o HI-1 (1962) foram criados no início da década. O CIAAN 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 (EsqdAv1) (QUEIROZ, 1991).

Esses avanços da Aviação Naval incomodavam os militares da FAB, recém criada em 1941, que defendiam a teoria do poder aéreo unificado, contrária à existência de aviação na Marinha. Havia, 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 Av. Brasil - A construção do Aeroporto Internacional no Galeão, aliada ao fato do aumento do tráfego aéreo na Guanabara, eram os argumentos da FAB para inviabilizar a operação de aeronaves na Av. 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 NHi Argus na Lagoa dos Patos, no regresso, pousou em Tramandaí para reabastecimento, 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 helicóptero informou que possuía ordens de decolar, o pessoal da FAB abriu fogo sobre a aeronave, avariando seu rotor de cauda e 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.

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 Bosísio:

“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 ocorreram e, pouco a pouco, a Aviação Naval foi sobrepujando as limitações impostas.



T-28 Trojan



P-3 Pilatus



Os anos 70

O primeiro grande beneficiado do Decreto de 1965 foi o NAeL 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 estavam 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



NAeL Minas Gerais com aerovaves T-28 Trojan em seu convoo



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 Flotilha 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.

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.



Helicóptero Lynx



Helicóptero Bell Jet Ranger 206B



Helicóptero SH-34J



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 Etendard, 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 (AROU) 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 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.

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 incorporado, 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...

O autor, CMG José Vicente de ALVARENGA Filho, é Aviador Naval do CAAVO/93 e foi o primeiro piloto a voar os AF-1 da MB na 4ª Fase da Aviação Naval. Atualmente é o Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul.