

AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

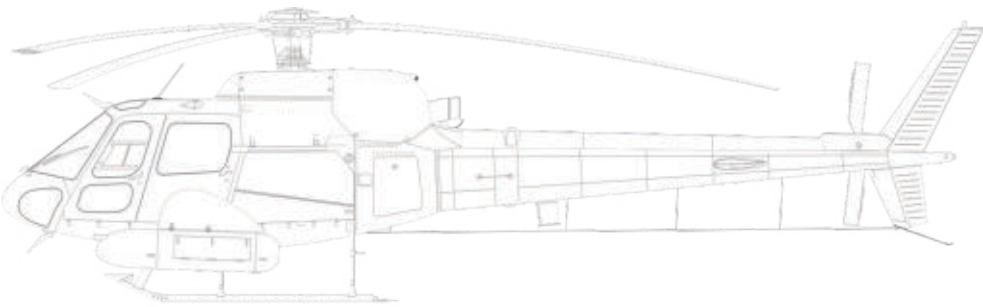
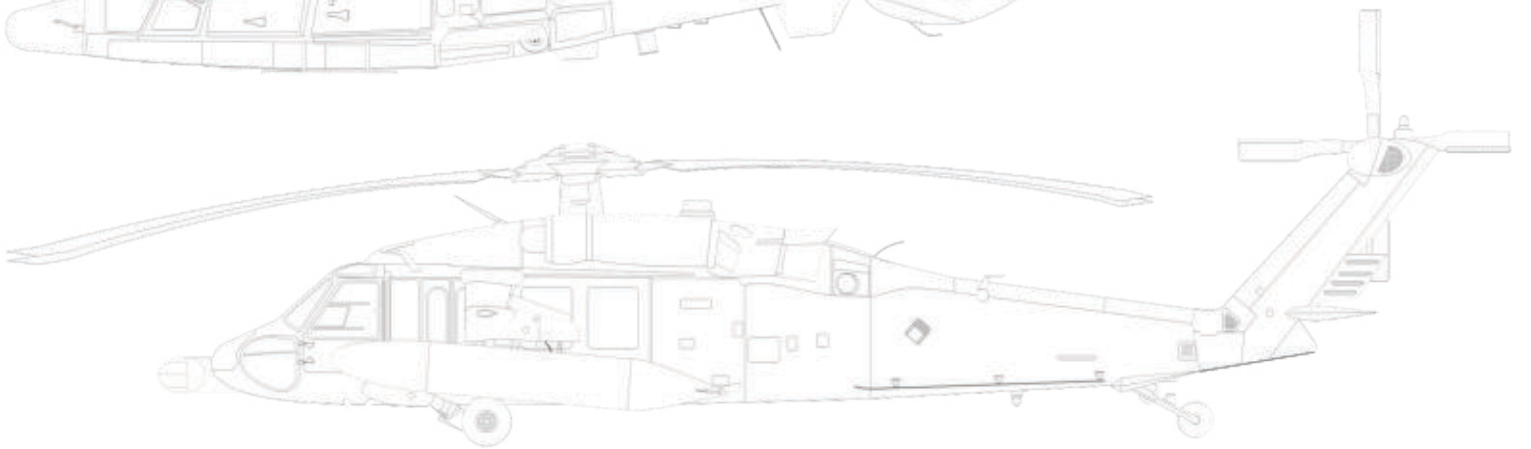
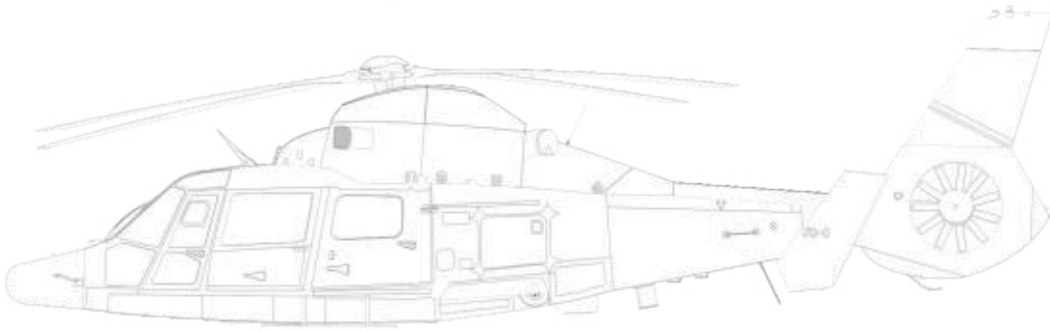
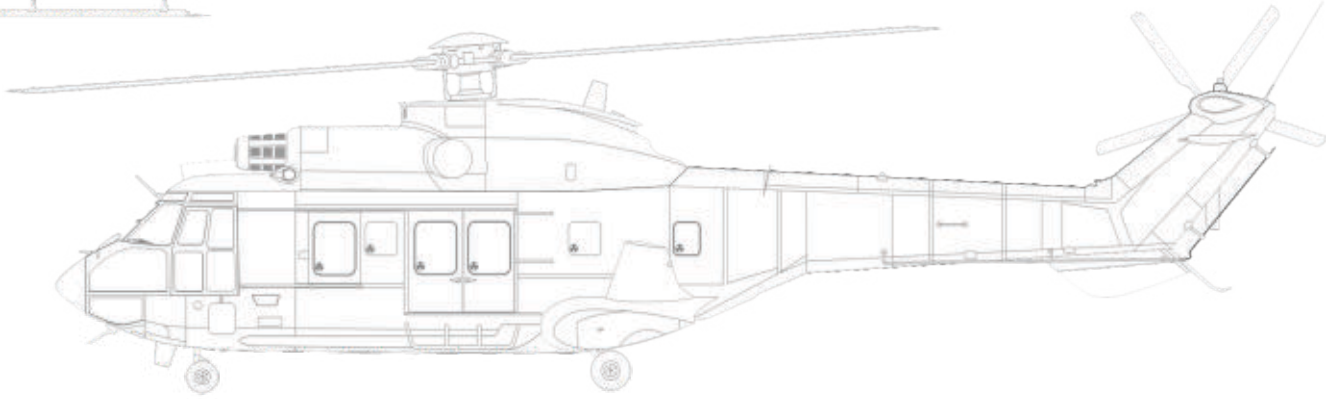
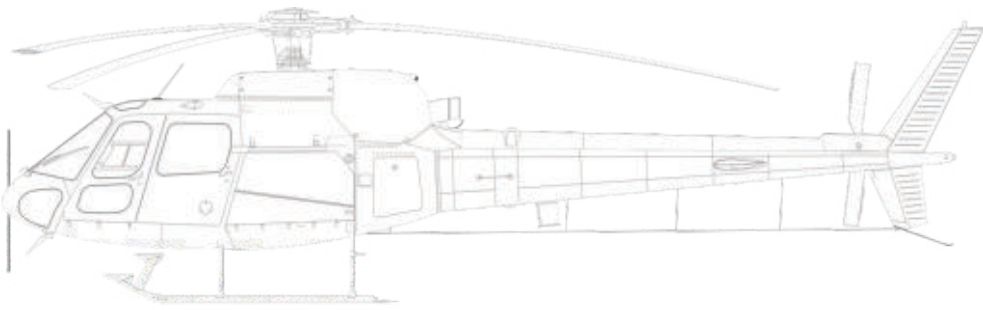


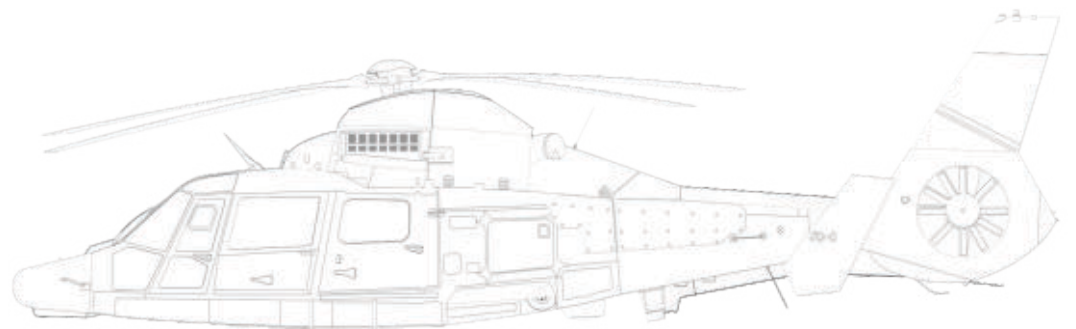
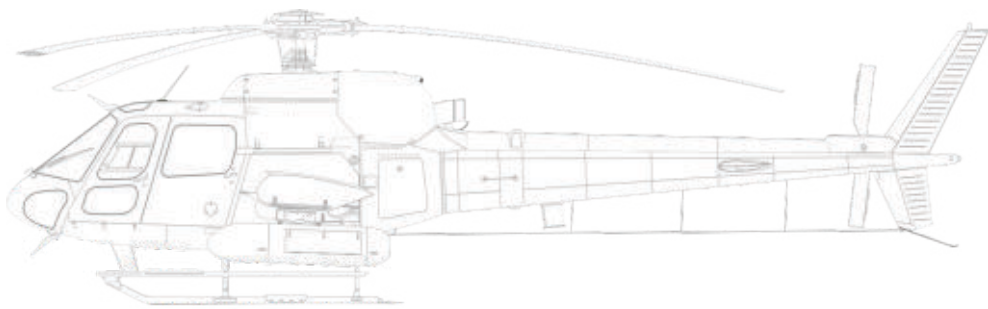
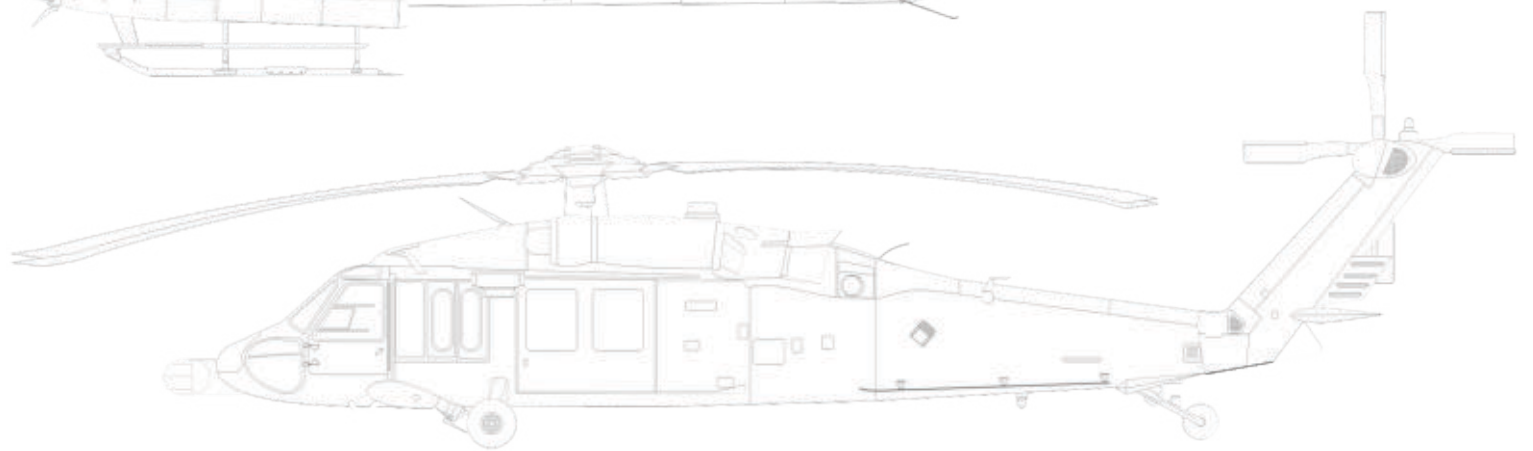
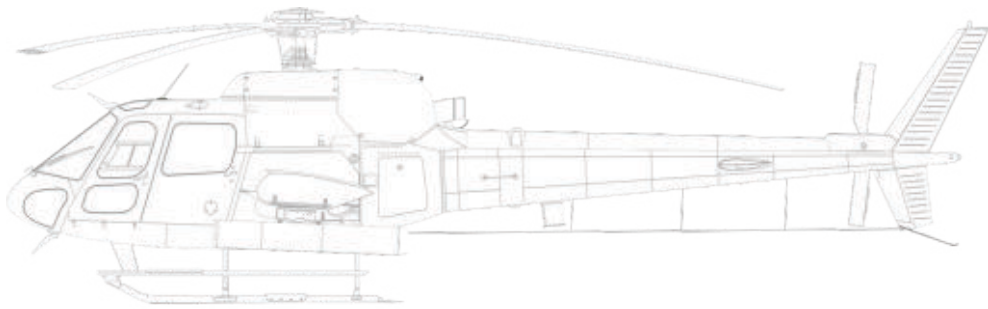
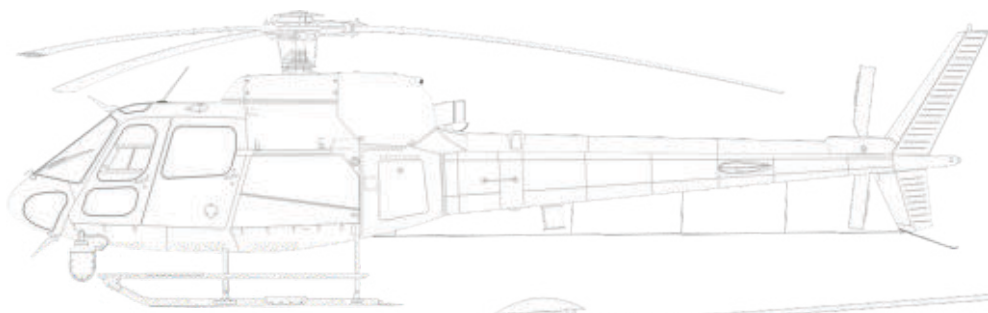
1986

35 ANOS



2021





AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

35 ANOS

1986-2021



EXPEDIENTE

Produção

Comando de Aviação do Exército

Direção Geral

General de Brigada Ricardo José Nigri

Coordenador Chefe

Coronel José Antonio Szadjian Júnior

Projeto, Edição, Redação e Direção de Arte

Espaço Cultural da Aviação do Exército

Pesquisa Histórica

Coronel R1 Antônio Geraldo Rodrigues
Subtenente Fábio César Santos de Assunção
1º Sargento Antônio Carlos Nascimento Barbosa

Capa

1º Tenente Vanessa Lúcia dos Santos

Editoração e Diagramação

Soldado Newton Nunes Coutinho

Revisão de Língua Portuguesa

Historiador Militar Coronel-Aviador Refm
Aparecido Camazano Alamino
1º Tenente Luisa Canella Cardoso
1º Sargento Leandro Henrique Oliveira Moreira

Revisão Histórica

Coronel Refm Jomar Nascimento Telles
Historiador Militar Coronel-Aviador Refm
Aparecido Camazano Alamino
Tenente-Coronel R1 Luís Azambuja Contreiras Rodrigues
Historiador Militar 3º Sargento R1 Jairo de Paula Batista
Professor Doutor Bruno de Melo Oliveira
Professor Mestre Julio Cesar Fidelis Soares

Revisão Geral

Coronel R1 Paulo Maurício de Moraes Magalhães

Fotografias

Acervo das Organizações Militares da Aviação do Exército
Acervo do Espaço Cultural da Aviação do Exército
Acervo do Museu Aeroespacial
Coronel Aldair Matos Pinheiro Filho
Capitão-Tenente Jonathas Tomaz Reina
Historiador Militar Coronel-Aviador Refm
Aparecido Camazano Alamino
3º Sargento Igor Ratto Henriques Alvarez Garcia
Fotógrafo Cees Jan Van Der Ende
Jornalista Guilherme Wiltgen
Jornalista João Paulo Zeitoun Moralez
Jornalista Luiz Padilha

Ilustrações

Historiador Militar Coronel-Aviador Refm
Aparecido Camazano Alamino
Major Custódio Luiz de Paula Filho
Professor Doutor Rudnei Dias da Cunha
Historiador Paulo Fernando Kasseb
Sra Helen Andrea de Souza Aguiar

Imagens

Artista Plástico 1º Tenente R1 Valdemar Francischetti

Apoio Cultural

SAFRAN
SAAB
Power Pack / Sikorsky
Airbus / Helibras

Impressão

Resolução Gráfica



PATROCINADORES

AIRBUS | HELIBRAS



SAFRAN



SAAB



POWERPACK



ÍNDICE

MENSAGEM DO COMANDANTE DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.....	05
OS PIONEIROS E A AVIAÇÃO MILITAR	07
AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	27
COMANDO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.....	73
DIRETORIA DE MATERIAL DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	83
CENTRO DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	91
1º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	109
2º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	119
3º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	129
4º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	139
BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO	149
BASE DE AVIAÇÃO DE TAUBATÉ	159
COMPANHIA DE COMUNICAÇÕES DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.....	173
CULTO, CULTURA E LAZER.....	179



MENSAGEM DO COMANDANTE DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

Caros amigos,

Este ano, a Aviação do Exército celebra 35 anos de sua recriação, de 1986 a 2021. Neste intervalo de tempo, muitas mudanças e transformações fortaleceram aquilo que é o mais importante para uma aviação militar - operacionalidade, ou seja, cumprir sua missão precípua, que é proporcionar aeromobilidade orgânica para a Força Terrestre.

A AvEx consolidou-se como elemento de manobra imprescindível em todas as operações do Exército Brasileiro, agregando poder de combate e potencializando capacidades operativas. Foram incontáveis missões em todo território nacional.

As Asas da Força Terrestre se fizeram presentes do Chuí ao Oiapoque, em toda a Amazônia, no semiárido nordestino, no pantanal, não havendo região que não tenha sentido o vento dos nossos rotores.

Esse livro é um tributo aos 35 anos de história da Aviação e reverenciamos também o bem mais precioso que temos - os recursos humanos. Homens e mulheres que se entregaram na ventura de dominar a terceira dimensão do campo de batalha.

Dos pioneiros de ontem aos soldados boina azuis de hoje, os mesmos ideais e a mesma paixão pela Aviação - Voar, Fazer Voar e Combater !!!

Que venham mais 35 anos com novos desafios !!

Boa Leitura !!

AVIAÇÃO !

**General de Brigada Ricardo José Nigri
Comandante de Aviação do Exército**







OS PIONEIROS E A AVIAÇÃO MILITAR





Capitão Ricardo Kirk
PATRONO DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

Francis Jeff 2019

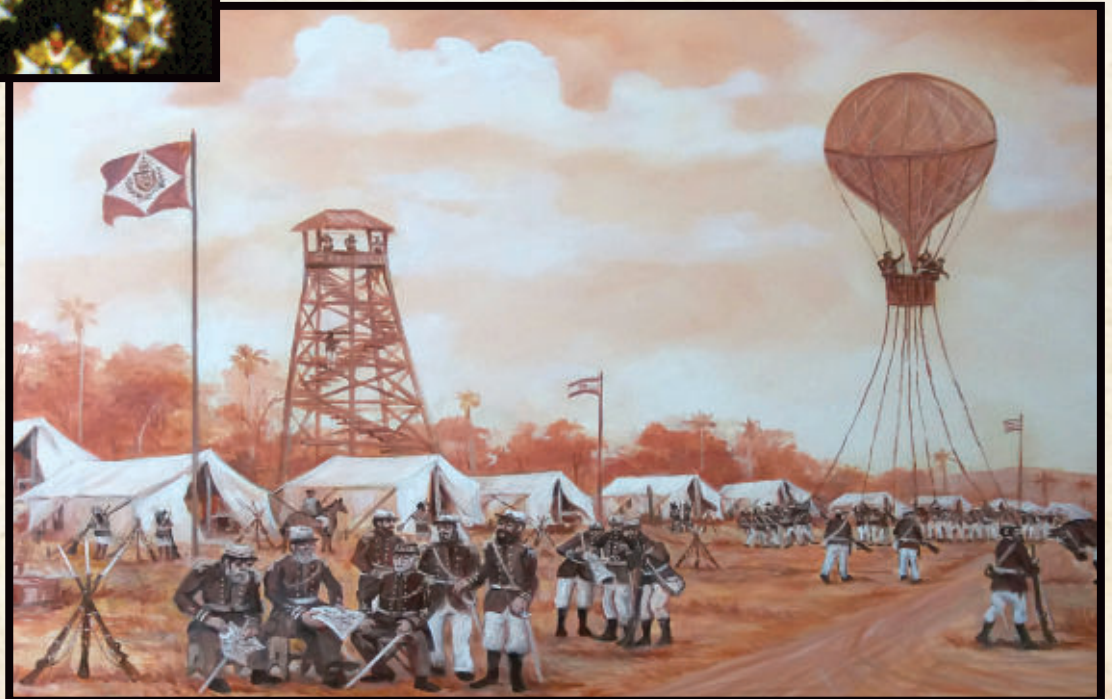
PIONEIRISMO DE CAXIAS: O USO DE BALÕES NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA (1864-1870)



Nos campos de Batalha da Guerra da Tríplice Aliança, no ano de 1867, por iniciativa do então Marquês de Caxias, o Brasil empregou pela primeira vez na América Latina balões cativos de observação. A experiência já havia sido utilizada com êxito em batalhas anteriores, como a Guerra de Secessão, nos Estados Unidos.

Nas cercanias de Humaitá e Curupaiti, o terreno era plano e ausente de pontos elevados que servissem de observatório natural. Assim, o balão seria um valioso trunfo na busca de informações sobre o inimigo. Depois de duas ascensões sem a presença de militares a bordo, no dia 12 de julho de 1867, o Capitão Francisco Cesar da Silva Amaral sobe a uma altura de 330 metros e faz a primeira ascensão de um militar brasileiro na História.

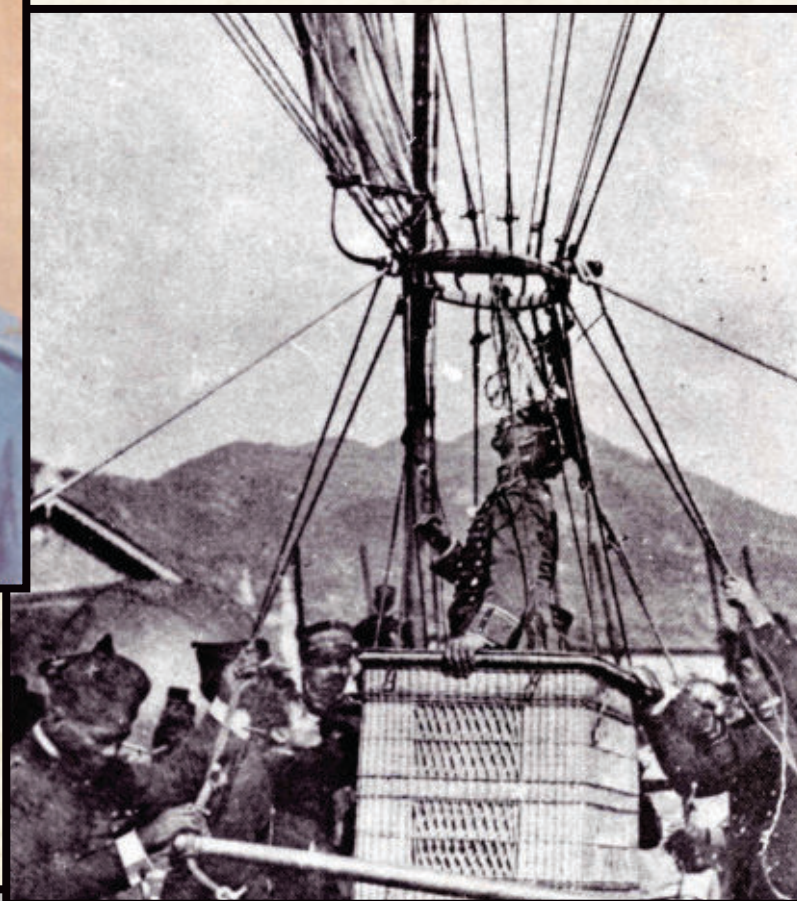
Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias nasceu em 25 de agosto de 1803, na Vila de Porto Estrela, (atual Duque de Caxias, no Rio de Janeiro-RJ). Por seus atributos destacados de chefe militar, o Exército o consagrou Patrono e, por sua atuação sempre humanista, passou à história com o título de “O Pacificador”. Morreu em Desengano, hoje Barão de Juparanã, Valença-RJ, em 07 de maio de 1880.



TENENTE JUVENTINO FERNANDES DA FONSECA O PRIMEIRO AERONAUTA MILITAR BRASILEIRO



No ano de 1907, após constatada a importância da aerostação para as operações militares, o Brasil envia o Tenente Juventino Fernandes da Fonseca à Europa com a missão de aprofundar os estudos em balonística, bem como de adquirir balões e outros materiais para a criação de um núcleo de aerostação para o Exército.



Foram adquiridos quatro balões franceses e, em 20 de maio de 1908, no Realengo, RJ - com a presença do Ministro da Guerra, Marechal Hermes da Fonseca - foi realizada a primeira demonstração de um desses balões em céus brasileiros, tendo a bordo o Tenente Juventino.



O evento foi marcado pela tragédia, pois uma válvula de controle de ar provocou a queda do balão, ocasionando um acidente aéreo fatal. Foi instaurada uma comissão para averiguar as causas do acidente, marcando, assim, a primeira comissão de análise do primeiro acidente aeronáutico no Brasil.

Ao lado, o Tenente Juventino conserta uma falha no encordoamento momentos antes de inflar seu balão de 250 metros cúbicos.

CAPITÃO RICARDO KIRK PIONEIRO E PATRONO DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



O Tenente Ricardo Kirk nasceu na cidade de Campos (RJ), em 23 de março de 1874. Ingressou na Escola Militar em 1891, sendo promovido a Alferes em 1893 e a Primeiro-Tenente em março de 1898.

Com o alvorecer da aviação, alguns jovens passaram a se entusiasmar pelo fascínio ainda desconhecido e inseguro que os céus colocavam diante dos homens. Dentre estes, o Tenente do Exército Brasileiro Ricardo João Kirk escreveria a sua própria história.

Ricardo Kirk teve a sua primeira experiência aeronáutica em 1910, ao voar em um balão. Já entusiasta da Aviação, em 1912, trava contato com demonstrações de aviões na capital federal, com a presença do ás da aviação francesa Roland Garros. Logo

depois, passa a ter aulas de pilotagem com o italiano Ernesto Darioli e passa a integrar o Aeroclub Brasileiro. Em meados de 1912, observando a importância de trazer a aviação para o âmbito militar, o Tenente Kirk, com autorização do Ministro da Guerra, vai à França para realizar o curso completo de pilotagem. O embarque ocorre em 27 de julho e, finalmente, em 22 de outubro de 1912, o Tenente Kirk torna-se o primeiro aviador do Exército Brasileiro ao conquistar o brevê internacional n° 1089, pela École d'Aviation d'Etampes, França.

O PRIMEIRO EMPREGO MILITAR DA AVIAÇÃO NA AMÉRICA DO SUL

Em 1914, na divisa do Paraná com Santa Catarina, ocorria uma revolta popular que ficou conhecida como Guerra do Contestado. O General Setembrino de Carvalho, responsável por debelar o conflito, solicitou apoio aéreo para observar a posição dos amotinados.



Militares do Exército Brasileiro e da Polícia Militar do Paraná posam em frente a um Morane-Saulnier Parasol, no Campo de Aviação de União da Vitória-PR, a primeira Base Aérea em um Teatro de Guerra na América do Sul. Ao centro, com capacete de voo, está o Tenente Kirk; à sua direita, o General Setembrino de Carvalho e de preto o aviador civil Ernesto Darioli.

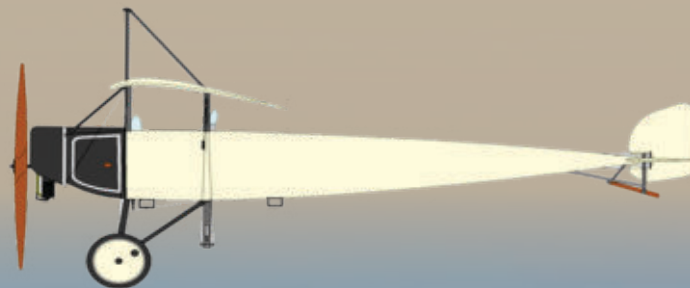


Em 19 de janeiro de 1915, o então Tenente Ricardo Kirk realizou o primeiro voo de reconhecimento aéreo em operação militar no Brasil.

Em 1º de março do mesmo ano, durante o cumprimento de mais uma missão de reconhecimento sob mau tempo e intenso frio, falece o Tenente Kirk ao cair com sua aeronave Morane-Saulnier entre a margem esquerda do rio Jangada e a estrada União-Palmas, na divisa entre os estados do Paraná e Santa Catarina.



Morane-Saulnier G



Morane-Saulnier L "Parasol"

Por decreto de 4 de março de 1915, foi promovido, “por ato de bravura” ao posto de Capitão. Ricardo Kirk foi o primeiro oficial aviador do Exército, o primeiro a pilotar um avião em operação militar nas Américas e o primeiro piloto da aviação militar brasileira a morrer durante missão de combate – um tríptico marco histórico.

Em 12 de dezembro de 1995, a Aviação do Exército - com o consentimento da família Kirk e como justa homenagem àquele pioneiro - houve por bem promover o reencontro do Capitão Ricardo João Kirk com suas origens e ligar o passado ao presente, trazendo-o para repousar no memorial que lhe foi erigido na “Alameda dos Pioneiros”, no Comando de Aviação do Exército, em Taubaté-SP, recentemente nomeado de “Forte Ricardo Kirk”.



AVIAÇÃO MILITAR

ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR (EAvm - 1919)



Os oito hangares geminados da Escola Brasileira de Aviação (EBA) foram reformulados para a utilização da Escola de Aviação Militar, em 1919.

Missão Militar Francesa de Aviação (MMFA) – “Pequena Missão”

Em 1918, ao final da Primeira Guerra Mundial, o governo brasileiro providenciou tratativas para organizar a Escola de Aviação Militar (EAvm). A boa relação diplomática com a França e sua saída vitoriosa na Primeira Grande Guerra resultaram no contrato da Missão Militar Francesa de Aviação – “A Pequena Missão”.



Criação do Serviço de Aviação Militar e da Escola de Aviação Militar

O Serviço de Aviação Militar e a Escola de Aviação Militar (EAvm) foram criados pelo Decreto nº 13.451, de 29 de janeiro de 1919. A inauguração da Escola (EAvm) ocorreu em 10 de julho do mesmo ano. A estrutura dos hangares da extinta Escola Brasileira de Aviação (EBA), no Campo dos Afonsos-RJ, foi utilizada pela EAvm. O Tenente-Coronel Estanislau Vieira Pamplona foi o seu primeiro comandante.



Ao centro, o chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, Coronel Etienne Magnin e o primeiro comandante da Escola de Aviação Militar, Tenente-Coronel Estanislau Vieira Pamplona – 10 de julho de 1919

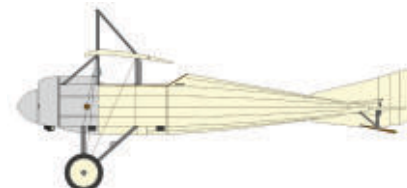
AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



VILLELA ALAGOAS
(1919)



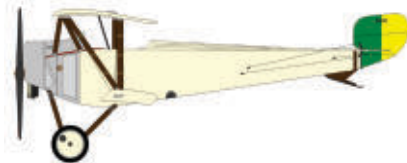
MORANE-SAULNIER TIPO P (MS.21)
(1919 - 1920)



NIEUPORT 24BIS E1
(1919 - 1924)



NIEUPORT 82 E2
(1919 - 1924)



NIEUPORT 83 E2
(1919 - 1924)

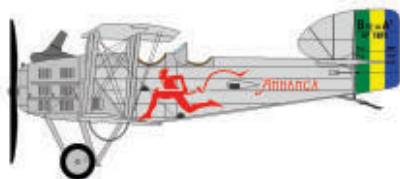


SOPWITH 1A2
(1919 - 1926)

AVIAÇÃO MILITAR



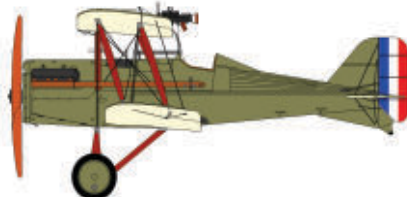
AERONAVES
1919 - 1941



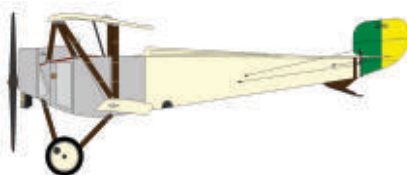
BREGUET 14 A2 E B2
(1920 - 1928)



SPAD 7C1
(1920 - 1928)



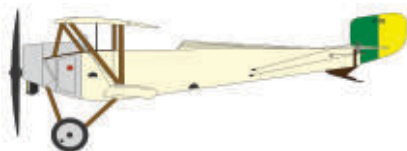
ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE.5ª
(1920)



NIEUPOINT 21 E1 (Bebê)
(1921 - 1924)



NIEUPOINT 80 E2
(1921 - 1924)



NIEUPOINT 81 D2
(1921 - 1924)



Acima e abaixo: hangares e aeronaves durante a inauguração da Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos -RJ – 10 de julho de 1919



Escola de Aviação Militar, Campo dos Afonsos, com destaque para os aviões Nieuport 83 E2 e o hangar francês de lona da Aviação Militar – 1921

AERONAVES DA AVIAÇÃO MILITAR

NIEUPOINT 82 E2 (28 metros) "Grossie Julie"

Primeiro modelo utilizado para a instrução primária.

Nos primeiros anos, foram adquiridos alguns modelos de aeronaves para instrução primária. Eram exemplares do fabricante Nieuport na versão 8 (82 E2, 83 E2, 80 E2 e 81 D2), com motores Le Rhone 9C de 80 HP, todos *biplace* em *tandem*, com alterações nas dimensões das asas. Foram adquiridos modelos biplano *monoplace* do mesmo fabricante para instrução avançada: Nieuport 24 Bis e Nieuport 21 E1 (Bebê).



NIEUPOINT 21 E1 (Bebê)
Aeronave utilizada para instrução avançada

O Breguet XIV era um biplano em *tandem*, com um motor de 12 cilindros em V e refrigerado a água. Com um motor Renault 112FE de 300 hp, alcançava a velocidade de 190 Km/h, com um alcance de 700 Km e um teto de 6.100 metros. Era armado com uma metralhadora Vickers .303 fixa à direita da fuselagem dianteira e duas Lewis, do mesmo calibre, no anel da nacele traseira.



BREGUET XIV

Na aviação militar, o primeiro avião dedicado exclusivamente à missão de caça foi o biplano francês SPAD 7C1, consagrado pelo seu uso na Primeira Guerra Mundial. O Exército Brasileiro recebeu vinte modelos em 1920, permanecendo em uso até 1928.

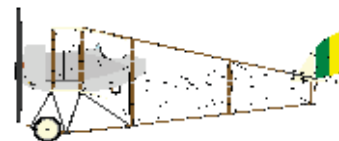


SPAD VII

AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



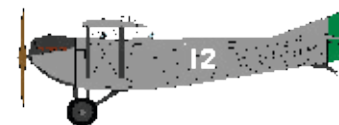
CAUDRON G.4
(1921 - 1922)



SPAD HEBERMONT 54
(1924 - 1929)



BREGUET 19A2 E 19B2
(1928 - 1930)



CAUDRON C.59
(1928 - 1933)



MORANE SAULNIER MS.35 Ep2
(1928 - 1930)



POTEZ 25 A2
(1928 - 1932)

AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



SCHRECK FBA.17 HMT2
(1929 - 1937)



MORANE SAULNIER
MS.130 ET2 (1929 - 1939)



POTEZ 33
(1929 - 1936)



WIBAULT WIB 73 C1
(1929 - 1933)



CAUDRON C.140
(1929 - 1933)



MORANE SAULNIER
MS.147 EP2 (1930 - 1933)



Em 22 de janeiro de 1920, graduou-se a primeira turma de pilotos aviadores militares, composta de doze oficiais.

PRIMEIRAS TURMAS DA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR



A segunda turma de pilotos era composta de sargentos, cabos e soldados. Houve apenas um oficial da primeira turma - 1920

A ESCOLA NOS PRIMEIROS ANOS



Bonde de tração animal ligando
Marechal Hermes a Campo dos Afonsos.



Trem no transporte de material para a
construção do Campo de Aviação.



Instalações gerais da EAvM - 1920.

AVIAÇÃO MILITAR NO RIO GRANDE DO SUL

Passagem de uma aeronave Breguet 14 em torno da torre da igreja episcopal, a 20 metros de altura, sobre a multidão – 07 de setembro de 1922

No dia 14 de maio de 1921, a Missão Militar Francesa visita a cidade de Santa Maria-RS para verificar um local onde pudessem ser instaladas estruturas de Aviação Militar.

Em 12 de agosto, é designado o Capitão de Engenharia Graciliano Negreiros como chefe das obras do Parque da Aviação Militar em Santa Maria.

Dois meses depois, em 14 de outubro, iniciam-se as obras do Parque.

A chegada dos militares e aviões destinados ao Parque de Santa Maria ocorre em 07 de janeiro de 1922.

Em 20 de janeiro, um importante marco histórico acontece: trata-se do primeiro voo de aeronave militar nos céus de Santa Maria, com um caça SPAD VII pilotado pelo 2º Tenente Aviador Ivan Carpenter Ferreira.

Finalmente, em 02 de Abril de 1922, é inaugurado o Parque de Aviação Militar no Rio Grande do Sul.

Em 05 de junho do mesmo ano, é criado o Grupo de Esquadrilhas de Aviação, subordinado à 3ª Região Militar (para fins de disciplina, administração e instrução tática) e ao Estado-Maior do Exército (quanto à instrução, técnica e inspeção geral). Além do Comando desse Grupo, as seguintes estruturas tiveram sede em Santa Maria: a 1ª Esquadrilha de Bombardeiros, com quatro aeronaves BRÉGUET 14 A2; a 1ª Esquadrilha de Caça, com nove aeronaves SPAD VII; e a 3ª Companhia Provisória de Parque de Aviação. A 3ª Esquadrilha de Observação, com seis aeronaves BRÉGUET 14 A2, teve Alegrete-RS como base.

3º Regimento de Aviação - Rio Grande do Sul

Semana da Pátria: revoada dos aviões do 3º Regimento de Aviação de Santa Maria – 1936

Com a Revolução de 1932, cresce de importância a atuação da Aviação Militar, conscientizando o Governo Federal da necessidade de valer-se do meio aéreo para a manutenção da integridade territorial. Além disso, no Correio Aéreo Militar, a ideia era criar diversas rotas com destino a lugares isolados do Brasil. Em 1933, por meio de Decretos, foram criados diversos Regimentos de Aviação, dentre os quais, o 3º Regimento de Aviação em Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



MORANE SAULNIER
MS.149 EP2 (1930 – 1932)



POTEZ 25 T.O.E.
(1930 – 1937)



BREGUET 19A GR
(1930 – 1938)



AMIOT 122 Bp3
(1931 – 1936)



CURTISS MODEL 51 FLEDGLING
(1930 – 1941)



FARMAN F.74
(1931 – 1938)

CAMPO DOS AFONSOS ONTEM E HOJE



Foto aérea do Campo dos Afonsos - 1936

1

HANGARES REFORMADOS PARA A EAvm - 1919



Hangares da antiga Escola Brasileira de Aviação (EBA), inaugurados em fevereiro de 1914 e que também foram utilizados no início das operações da Escola de Aviação Militar, a contar de 1919.

2

VISTAS DOS HANGARES DE CONCRETO ARMADO



Os três primeiros hangares de concreto armado, construídos ao lado das antigas instalações da Escola Brasileira de Aviação (EBA), serviram para atender às necessidades iniciais de instrução de pilotos e manutenção de aeronaves logo após o começo de atuação da Missão Militar Francesa de Aviação na Escola de Aviação Militar. Assim sendo, os hangares Tenente Gil, Santos Dumont e Sargento Menezes são, atualmente, os mais antigos vestígios dos primórdios da aviação na guarnição dos Afonsos, seguido do Prédio E-12, que serviu originalmente de almoxarifado para acomodar material aeronáutico advindo da França com a Missão Militar Francesa de Aviação, em 1919.



Atual Prédio do Comando da UNIFA

O antigo prédio da Companhia de Aviação – inaugurado em 1922 e derrubado após ser duramente alvejado durante o levante de 1935 – foi substituído pelo que atualmente é o Prédio do Comando da Universidade da Força Aérea, a partir de 1937-38. Após a conclusão das obras, a edificação abrigou a Escola de Aviação do Exército, renomeada logo em seguida como Escola de Aeronáutica do Exército e, a partir de 1941, Escola de Aeronáutica, expressando assim uma linha de continuidade de instrução desde 1919 que perdurou até 1971, quando da transferência total dela para a cidade de Pirassununga-SP, agora identificada como Academia da Força Aérea (AFA).

4

CONSTRUÇÃO DO PRÉDIO DO COMANDO DA EAvM – DÉCADA DE 1920



Antigo prédio do Comando da EAvM - atualmente cassino dos Oficiais da UNIFA

Prédio do Comando: o atual prédio do Cassino dos Oficiais, no Campo dos Afonsos, foi construído na transição da década de 1920 para 1930. Como parte da política de expansão da organização militar, a construção abrigou o prédio do Comando da Escola de Aviação Militar.

5

CONSTRUÇÃO DOS HANGARES DA EAvM, DECRETO DE 1930

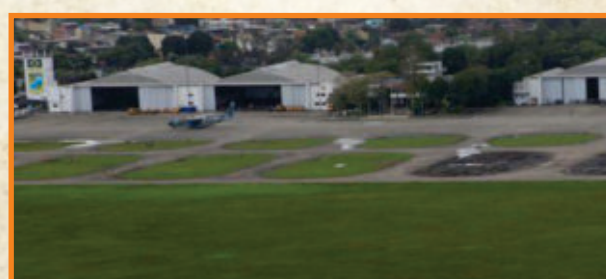


Hangares hoje no Campo dos Afonsos

Os dois edifícios em destaque, juntamente com o grande hangar Lucena, integram o conjunto arquitetônico do Parque Central de Aviação, organização militar responsável pela manutenção das aeronaves da Escola de Aviação Militar e do 1º. Regimento de Aviação. Tendo iniciado suas atividades em 1933, o parque também foi cenário para a construção do protótipo do aeroplano Muniz M-7. Em 1940, passou a se chamar Parque Central de Aeronáutica. Em 1941, com o advento do Ministério da Aeronáutica, foi denominado Parque de Aeronáutica dos Afonsos.

6

1º REGIMENTO DE AVIAÇÃO – BASE AÉREA DO CAMPO DOS AFONSOS



Hangares do 1º Regimento de Aviação - 1934, vista aérea do 1º RAv - Década de 1930 e atuais instalações da Base Aérea dos Afonsos

1º Regimento: o espaço que abriga atualmente a Base Aérea dos Afonsos foi originalmente ocupado pelo 1º Grupo Misto de Aviação, que teve como primeiro comandante o então Major Eduardo Gomes. Em 1932, muda de denominação, passando a se chamar 1º. Regimento de Aviação. Em 1941, passou a se chamar Base Aérea dos Afonsos.

AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



LIORÉ ET OLIVIER LEO 25 BN4
(1931 - 1935)



NIEUPORT DELAGE NID.72 C1
(1931 - 1937)



MUNIZ M.5
(1931 - 1934)



FLEET 7
(1932 - 1941)



De HAVILLAND DH.60T MOTH
TRAINER (1932 - 1939)



WACO CSO
(1932 - 1941)



Primeira Turma de Oficiais Aviadores da Arma de Aviação. A partir da direita: Araripe, Prata, Montenegro, Orsini, Lemos Cunha, Virmond e Márcio. Ao fundo, uma aeronave Breguet 19.

Arma de Aviação: a 5ª Arma do Exército

No início de 1927, a Aviação Militar entrou em nova fase de reorganização e desenvolvimento. A Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927, criou a Arma de Aviação do Exército, a 5ª Arma, e outras medidas importantes, tais como: a criação da Diretoria de Aviação Militar, a fixação de efetivos para o quadro de oficiais da Arma de Aviação e a transferência para a Arma de Aviação dos capitães e 1º tenentes das outras armas (com menos de trinta anos) aprovados no curso preparatório para a E Av M.

REVOLUÇÕES



REVOLUÇÃO DE 1924 - Foram destacadas da Escola de Aviação Militar a Esquadrilha de Aperfeiçoamento e a 1ª Companhia do Parque de Aviação, que seguiram para a cidade de Mogi das Cruzes-SP, batalhando de 19 a 28 de julho. A Revolução empregou seis Breguet 14A2/B2 em missões de bombardeio contra os revoltosos. Além dos Breguet, também foram utilizados dois Nieuport 24bis E1 e dois SPAD Hebermont.

REVOLUÇÃO DE 1930 - Em outubro de 1930, houve o levante nos estados do Rio Grande do Sul, em Minas Gerais e no norte do País. A Aviação Militar deslocou-se para Belo Horizonte com diversas aeronaves e assim consolidando o movimento. Como consequência da Revolução, foi criado pela Aviação Militar, em novembro de 1930, no Campo de Marte, na cidade de São Paulo-SP, o Destacamento de Aviação de São Paulo.



REVOLUÇÃO DE 1932

A aviação teve um papel de destaque na Revolução de 1932. Iniciada em 9 de julho, contou com ataque aéreo noturno, combates aéreos, bombardeios, lançamentos de panfletos de propaganda por aviões e emprego de fogo antiaéreo. O impacto moral sob o inimigo foi gigantesco. O

soldado, em seu abrigo, já não se sentia mais seguro.

O estopim da revolta foi a morte de quatro jovens no centro da cidade de São Paulo (Martins, Miragaia, Drausio e Camargo, o M.M.D.C.), assassinados a tiros, durante uma manifestação ocorrida na noite de 23 de maio de 1932. O M.M.D.C. passou a ser o acrônimo pelo qual se tornou representado os nomes dos mártires do Movimento Constitucionalista de 1932.

A propaganda ocupou um lugar fundamental na Revolução de 32. Tanto Legalistas quanto Constitucionalistas empregaram aviões em missões de propaganda. Os "vermelhinhos" foram muito utilizados nessas missões, deixando cair panfletos sobre cidades inimigas e em locais de concentração de tropas rebeldes.

Os Waco CSO, da aviação legalista, eram todos de cor vermelha e logo se tornaram conhecidos e temidos pelas tropas paulistas. Por causa de sua cor, foram apelidados de "vermelhinhos". Este exemplar em exposição no Museu Aeroespacial representa o WACO CSO, muito empregado nas missões de ataque ao solo e, eventualmente, como caça.

A Revolução de 32 permitiu aos pilotos e observadores, a aplicação prática dos ensinamentos doutrinários, conferindo-lhes experiência em combate, independente do lado que escolheram.

A Aviação Legalista mobilizou o Grupo Misto de Aviação dos Afonsos, com doze aviões Potez 25 TOE para observação e bombardeio. Na revolução de 1932, essa aeronave voou tanto do lado legalista quanto do constitucionalista.

Em abril de 1931, a Aviação Militar recebeu 4 caças para grande altitude Nieuport Delage NiD 72C1, com uso no Grupo Misto de Aviação, no Campo dos Afonsos. Chamado "Legér", era mais leve, possuía asas revestidas de metal e hélice metálica de raiz larga.

Em 1931, foram adquiridos quatro aparelhos desse exemplar. Avião de bombardeio e reconhecimento com considerável alcance, foi empregado em ataque ao Campo de Marte; era o avião mais pesado da Aviação Militar.

AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



CURTISS O-1E FALCON
(1932 - 1941)



VOUGHT V-65B CORSAIR
"CORSARIO" (1932 - 1941)



WACO RNF
(1932 - 1939)



BOEING 256
(1932 - 1941)



BOEING 267
(1932 - 1941)



FLEET 11
(1932 - 1941)

AMIOT 122 Bp3



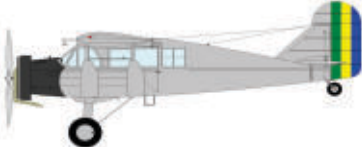
NIEUPOURT DELAGE 72(NiD-72)



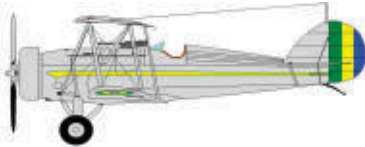
AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



BELLANCA CH-300 SPECIAL
PACEMAKER (1933 – 1941)



WACO CTO
(1933 – 1941)



WACO CJC
(1934 – 1941)



CURTISS WRIGHT CW-16
(1935 – 1940)



WACO CPF-5
(1935 – 1941)



WACO UMF-3
(1935 – 1941)

22

CORREIO AÉREO MILITAR CAM



CURTISS FLEDGLING K-263

A criação do Correio Aéreo Militar (CAM) trouxe uma nova e ampla visão para o seio da aviação militar, fruto da integração à própria segurança nacional. O pensamento que passou a se estabelecer, voltado para o desbravamento do nosso imenso território, mostra uma guinada na concepção de uma aviação meramente tática, para uma aviação de postura mais estratégica e independente.



existentes à época, dois promissores oficiais do Exército (hoje, nomes respeitados e vinculados à nossa Força Aérea), os Tenentes Montenegro e Lavenère, realizaram o primeiro voo da história do CAM.

O WACO CJC (ou “WACO CABINE”, como era conhecido entre os pilotos) foi o precursor de várias rotas do Correio Aéreo Militar. Sua desativação ocorreu em 1958. Este exemplar, em exposição no Museu Aeroespacial, recebeu o nome “Therezina”, em homenagem a uma das rotas do CAM.

Alguns fatos, no entanto, precedem o caminho que culmina com o CAM. O primeiro deles era o entendimento de que o Exército, em tempos de paz, deveria se dedicar a atividades que corroborassem com a nação e aliviassem os gastos públicos. Dessa forma, um serviço de correio aéreo, ainda inexistente em solo pátrio, poderia interligar as diversas regiões do país. Para tanto, o primeiro passo era tornar os pilotos e toda a tripulação aptos a realizarem voos longos, algo que ainda não era uma realidade entre eles.

Em 21 de maio de 1931, com a criação do Grupo Misto de Aviação (primeira Unidade Aérea operacional do Exército), o chamado “cilindro francês” (a área que limitava nossos pilotos a um raio de 10 quilômetros em volta do Campo dos Afonsos-RJ) começava a ruir.

Em 12 de junho de 1931, rompendo com os limites

WACO CJC (CABINE)



Final de 1932 - com o Destacamento de Aviação de Campo Grande, é inaugurada a linha para Mato Grosso e, no mesmo ano, é inaugurada a linha para Curitiba.

Fevereiro de 1933 - linha do Rio São Francisco. Em dezembro de 1933, esta linha foi prolongada até Teresina-PI.

Junho de 1934 - linha Uruguaiana-Porto Alegre. Posteriormente foi ampliada para o interior do Rio Grande do Sul, partindo de Porto Alegre e com etapas em Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Alegrete, Uruguaiana, São Luís Gonzaga, Santo Ângelo, Cruz Alta e Passo Fundo.

Agosto de 1934 - linha da Fronteira do Mato Grosso. Abrangia dois circuitos (Norte e Sul) que, somados, atingiam mais de 2.700 Km. Circuito Norte: Campo Grande, Coxim, Lageado, Cuiabá, Rosário Oeste, Cáceres, Vila Bela, Corumbá e Campo Grande; Circuito Sul: Campo Grande, Porto Murtinho, Nioac, Bela Vista, Ponta Porã, Campanário, Dourados e Campo Grande.



AVIAÇÃO MILITAR



AERONAVES
1919 - 1941



AVRO 626
(1937 - 1941)



BOEING STEARMAN A-76C3 E B-76C3 (1937 - 1941)



LOCKHEED 12A ELECTRA JUNIOR
(1937 - 1941)



MUNIZ M.7
(1937 - 1941)



SAVOIA MARCHETTI S.79T
(1938 - 1941)



WACO EGC-7
(1938 - 1941)

DESDOBRAMENTO DA AVIAÇÃO MILITAR (1933/1940)

A partir de 1933, a Aviação Militar começou a enfrentar a etapa seguinte do seu crescimento, que era o seu desdobramento pelo Território Nacional. Assim, foram organizadas três Zonas Militares Aéreas, com sete Regimentos de Aviação (R.Av.): 1ª Zona Militar Aérea (1º R.Av. - Rio de Janeiro, 6º R.Av. - Recife e 7º R.Av. - Belém), 2ª Zona Militar Aérea (2º R.Av. - São Paulo e 4º R.Av. - Belo Horizonte) e 3ª Zona Militar Aérea (3º R.Av. - Porto Alegre e 5º R.Av. - Curitiba).

Estandartes do 1º Regimento de Aviação - Rio de Janeiro / RJ

1º Regimento

1º Grupo / 1º Regimento

1ª Esquadrilha / 1º Grupo /
1º Regimento



AVIAÇÃO MILITAR



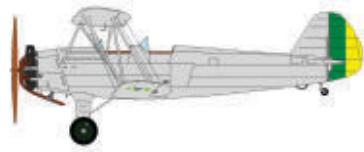
AERONAVES
1919 - 1941



VULTEE V11-GB2
(1939 - 1941)



MUNIZ M.9
(1939 - 1941)



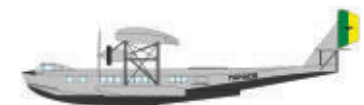
FOCKE WULF FW 44J
(1939 - 1941)



BELLANCA 31-50 SKYROCKET
(1940 - 1941)



STEARMAN A-75L3 KAIDET (1940 - 1941)



CONSOLIDATED COMMODORE
(1940 - 1941)



NORTH AMERICAN NA-72
(1940 - 1941)

HINO DOS AVIADORES BRASILEIROS

Letra: Capitão Aviador Armando Serra de Menezes
Música: Tenente Músico João Nascimento



Vamos filhos ativos dos ares
Nosso voo ousado alçar
Sobre campos, cidades e mares,
Vamos nuvens e céus enfrentar.

Mas se explode o corisco no espaço
Ou a metralha, na guerra rugir,
Cavaleiros do século do aço
Não nos faz o perigo fugir.

D'astro-rei desafiamos nos cimos
Bandeirantes audazes do azul
Às estrelas de noite, subimos
Para orar ao Cruzeiro do Sul.

Não importa a tocaia da morte
Pois que a Pátria, dos céus no altar,
Sempre erguemos de ânimo forte,
O holocausto da vida, a voar.

Contato! Companheiros!
Ao vento, sobranceiros,
Lancemos o roncar
Da hélice a girar.

Contato! Companheiros!
Ao vento, sobranceiros,
Lancemos o roncar
Da hélice a girar.

Autor da letra do Hino dos Aviadores, o Capitão Armando Serra de Menezes foi aviador integrante da 4ª turma da Arma de Aviação do Exército Brasileiro, formada na Escola de Aviação Militar, em 1930. O Tenente João Nascimento ingressou no Exército em 1919, tendo sido transferido para a E Av M em 1935, ano em que compôs a música do Hino dos Aviadores.

COCARES DAS AERONAVES DA AVIAÇÃO MILITAR



A nacionalidade das aeronaves das aviações do Exército e da Marinha era identificada por um cocar Azul - Amarelo - Verde. Em 1934, o cocar das aeronaves do Exército foi alterado para uma reprodução simplificada da estrela das armas nacionais (estrela gironada de verde e amarelo, subposta a um círculo azul, com uma coroa branca). Em 1941, dá-se a unificação das aviações do Exército e da Marinha, dando origem à Força Aérea Brasileira.



UNIFORMES DA AVIAÇÃO MILITAR

A partir da esquerda: uniforme caqui, da Aviação Militar; uniforme Verde Oliva, Aviação Militar (1927) e manequim com uniforme militar da década de 30, em exposição no Espaço Cultural da Aviação do Exército.

ESTANDARTE DA AVIAÇÃO MILITAR

O Decreto nº 20.987, de 21 de janeiro de 1932, criou o Estandarte da Aviação Militar, cuja descrição é a seguinte: estandarte de cor azul celeste, tendo ao centro uma águia de asas abertas com penas bordadas a fio de ouro vindos da França, encimando o escudo das Armas da República.



RAID DO AVIÃO AMIOT 122 Bp3 “DUQUE DE CAXIAS”.

O voo mais notável da Aviação Militar, no período inicial da Arma de Aviação, foi o *raid* às capitais da América Latina, realizado no avião AMIOT K 622, denominado “Duque de Caxias”.



AMIOT 122 Bp3



VOO TRANSATLÂNTICO (ITÁLIA - BRASIL) DOS AVIÕES SAVOIA MARCHETTI SM-79T JANEIRO DE 1938.

Após o *raid* transatlântico, os três trimotores SM-79 com prefixos italianos I-BRUN, I-BISE e I-MONI ficaram no Brasil, passando à Aviação Militar e recebendo as matrículas brasileiras K-420, K-421 e K-422.



SAVOIA MARCHETTI SM-79T



RAID FORTALEZA - PORTO ALEGRE - RECORDE EM VOO SEM ESCALAS.

No dia 08 de novembro de 1939, um dos aviões VULTEE V11 GB adquiridos para a Aviação Militar, o de matrícula 119, realizou um notável voo sem escalas.

VULTEE V-11 GB2



Percorreu 3.240 quilômetros, em linha reta, de Fortaleza-CE a Porto Alegre-RS, voando sobre um Brasil que, à época, era desprovido de auxílios à navegação aérea. O avião voou durante 11 horas e 45 minutos.



Tripulação: major Clóvis Monteiro Travassos (piloto), primeiro-tenente Oswaldo Carneiro Lima (navegador) e 2º sargento Alfredo Amaral Barcelos (mecânico).

AVIÕES NORTH AMERICAN NA-72 TRAZIDOS EM VOO PARA O BRASIL NO ANO DE 1940

Ainda no primeiro semestre de 1940, foram adquiridos trinta aviões de instrução avançada *North American NA-72*, inaugurando um novo sistema. Esses aviões foram trazidos para o Brasil, em voo, pilotados por oficiais brasileiros, em cinco esquadrilhas separadas.

O voo destas esquadrilhas, que se estendeu por mais de 15.000 quilômetros sob as mais variadas condições climáticas - incluindo as intempéries típicas da cordilheira andina - constituiu uma magnífica demonstração do valor profissional das tripulações.



NORTH AMERICAN NA-72

AVIAÇÃO MILITAR - FASE FINAL

UNIDADES DA AVIAÇÃO MILITAR NO ANO DE 1941

FROTA DA AVIAÇÃO MILITAR NO ANO DE 1941		
TIPO	QUANT	MATRÍCULAS
Avro 626	16	643, 952 a 966
Bellanca Pacemaker	12	K 321 a K 329, 1-215, SGE-1 e SGE-2
Bellanca Skyrocket	02	SGE-3 e SGE-4
Boeing 256	05	5-200 a 5-202, 5-204 e 5-205
Boeing 267	07	5-208 a 5-211, 5-213 a 5-215
Consolidated	02	BELÉM e MANAOS
Curtiss O-1E Falcon	06	3-111 a 3-113, 3-115 a 3-117
Curtiss Fledgling	01	3-T01
Fleet 7	01	410
Fleet 11	08	429 a 432, 434 a 437
Focke Wulf Fw 44J	02	FMA-57 e 58
Lockheed 12A	04	DAe-01 a DAe-04
Muniz M.7	07	01, 02, 05 a 07, 09, 11 e 12
Muniz M.9	16	K 101 a K 112, K 114, K 116 a K 118
North American NA-72	29	01 a 30 - um acidentado no México
Savoia Marchetti S-79T	03	K 420 a K 422
Stearman A76C3 e B76C3	27	K 201 a K 224, K 226, 4-101 e 4-102
Stearman A75L3	20	K 121 a K 140
Vought V-65B Corsário	29	1-201 a 1-205, 1-208, 1-209, 1-212 a 1-216, 2-101 a 2-105, 3-101, 3-102, 3-104 a 3-109, 5-102, 5-108, 5-110, 5-112
Vultee V-11GB2	24	105 a 114 e 116 a 129
Waco CSO	30	C1, C4, C6, C7, C9, C10, C11, C12, C15, C20 a C31, C33, C34, C37 a C41
Waco CTO	05	K260, K261, 5-T-03, 5-T-01 e mais um.
Waco CPF-5	27	C75, C77 a C85, C87 a C94, C96 a C101 e mais 3
Waco CJC	23	C50 a C56, C59 a C74
Waco EGC-7	29	5245 a 5248 e 5250 a 5274
Waco UMF	01	C102
Total	336	



FORÇAS AÉREAS NACIONAIS: A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA (1941)

Entre os anos de 1934 e 1935, surgiu no Brasil uma Campanha pelo Ministério do Ar, inspirada em alguns países da Europa que já haviam priorizado a terceira dimensão como vetor de combate.

Em 20 de janeiro de 1941, é criado o Ministério da Aeronáutica, ao qual caberia exclusividade na operação de aeronaves militares. O Ministério da Aeronáutica nasceu com a junção da Aviação Militar, da Aviação Naval e

do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) do então Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP), cujo braço armado foi chamado inicialmente de "Forças Aéreas Nacionais". Em 23 de janeiro de 1941, toma posse o primeiro Ministro da Aeronáutica, o Dr Joaquim Pedro Salgado Filho. Em 22 de maio de 1941, as Forças Aéreas Nacionais passam a denominar-se Força Aérea Brasileira (FAB).





AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





AVIAÇÃO DO EXÉRCITO - 35 ANOS

“O RENASCIMENTO DAS ASAS DA FORÇA TERRESTRE”



Buscando a modernização e a adequação da Força, na década de 1980, o Estado-Maior do Exército (EME) iniciou estudos doutrinários do emprego de aeronaves de asas rotativas. Em 1984, a Seção de Evolução da Doutrina da 3ª Subchefia, criada por influência da Guerra das Malvinas, concluiu que a supremacia tecnológica do Exército inglês se deu, dentre outras coisas, pelo uso da aviação pelo Exército. Neste contexto, e em consequência de ensinamentos colhidos pela apresentação da palestra sobre a Aviação do Exército efetuada pelo Exército dos Estados Unidos durante a 1ª Reunião de Intercâmbio Doutrinário entre aquele Exército e o Exército Brasileiro, o Cel Murilo, Chefe da Subseção de Evolução e Doutrina, orientou o seu Adjunto, Ten Cel Telles, no sentido de elaborar uma Memória sobre a importância de Meios Aéreos próprios para a Força Terrestre.

Portaria nº 060-8 ME, de 25 de setembro de 1985

O Chefe do Estado-Maior do Exército, de acordo com o nº 38 da Art 12-Capítulo V das Instruções Gerais para a Correspondência no Ministério do Exército (IGCEM).

RESOLVE

1. Constituir a Comissão para estudar a Implantação da Aviação do Exército com os seguintes oficiais:

- a. Presidente da Comissão
- Gen Div ÂNGELO BARATTA FILHO..... 3ºSCH
- b. Vice-Presidente da Comissão
- Cel Cav QEMA JOÃO LUIZ SARAIVA DE CASTRO... 3ºSCH
- c. Demais Integrantes
- TC Inf QEMA JOMAR NASCIMENTO TELLES..... 3ºSCH
- TC QEM CDEM DARIO FRANCISCO LORIATO..... 3ºSCH
- TC Cav QEMA PAULO SERGIO DA SILVA MAIA... 3ºSCH
- Maj QMB QEMA WANDERLEY DE CASTRO..... 3ºSCH
- Cel Inf QEMA JOSÉ GUSTAVO PETITO..... 1ºSCH
- Cel Cav QEMA PEDRO ARNÓBIO DE MEDEIROS... 2ºSCH
- Cel Inf QEMA JOSÉ AURÉLIO VALPORTO DE SÁ... 4ºSCH
- Cel Art QEMA MARCELLO RUFINO DOS SANTOS... 5ºSCH
- TC Cav QEMA EDSON MACHADO..... 6ºSCH

Ao final deste estudo, o parecer conclusivo foi pela necessidade da existência de uma Unidade de Aviação pertencente ao Exército e destinada a apoiar as suas ações, propondo, para tal, que fosse nomeada uma comissão para estudar a implantação da Aviação do Exército e sugerindo, inclusive, os principais aspectos a serem abordados durante seus trabalhos. O parecer foi aprovado pelo Gen Haltenburg, 3º SCH/EME, que levou a Memória e uma minuta da portaria mencionada naquele estudo ao Chefe do Estado-Maior do Exército, General de Exército Jorge Sá Freire de Pinho. Após despacho desse assunto com o Ministro do Exército, Gen Leônidas, foi publicada a Port/EME que nomeou a Comissão proposta. Esta Memória 005/85 é datada em 13 fevereiro de 1985 e constitui-se no documento que deu início a tantas outras providências que resultaram no Decreto Presidencial, assinado em 03 de setembro de 1986, de Criação da Aviação do Exército, da Diretoria de Material de Aviação do Exército e do 1º Batalhão de Aviação do Exército – evento histórico que concretiza o renascimento da Aviação do Exército.

Portaria nº 078-8 ME, de 09 de dezembro de 1985

O Chefe do Estado-Maior do Exército, no uso das atribuições que lhe confere o Art 2º de Regulamento do Estado-Maior do Exército, aprovado pela Dec 88780, de 30 Set 83 e de acordo com o Despacho de Sr Ministro do Exército, de 28 Nov 85, resolveu:

1. Organizar, no âmbito do Estado-Maior do Exército, em caráter temporário, a Comissão abaixo mencionada para implantar a Aviação do Exército.



Cel Cav QEMA JOÃO LUIZ SARAIVA DE CASTRO



Cel Art QEMA MARCELLO RUFINO DOS SANTOS



TC Inf QEMA JOMAR NASCIMENTO TELLES



TC Cav QEMA PAULO SERGIO DA SILVA MAIA



Maj MB QEMA WANDERLEY DE CASTRO

2. Designar seu chefe como gerente de respectivos projetos.

3. Determinar que a referida Comissão passe a integrar a 3ª Subchefia da EME.



AVIAÇÃO DO EXÉRCITO - 35 ANOS



O General Leônidas Pires Gonçalves foi um expoente militar decisivo para o retorno da Aviação do Exército.

No dia 25 de agosto de 1986, Dia do Soldado, o então Ministro do Exército, Gen Leônidas, submeteu à Presidência da República o projeto de criação da Aviação do Exército. Em 3 de setembro de 1986, o então Chefe de Estado, José Sarney, assinou o Decreto nº 93.206 que criou a Aviação do Exército. Na mesma data, foram assinados os Decretos nº 93.207 e nº 93.208 que criaram, respectivamente, a Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAvEx) e o 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx).

Com a criação da Aviação do Exército, várias ações foram desencadeadas para sua efetiva implantação. Em 25 de agosto de 1987, a Aviação do Exército lançou um edital para receber propostas de empresas interessadas em fornecer os helicópteros. A vencedora foi a Aerospatiale, que dispunha de subsidiária no Brasil, a Helibras, fator que auxiliaria a manutenção e assistência pós-venda. Em 24 de junho de 1988, foi assinado o contrato de compra de dezesseis HB 350 L1 Esquilo e trinta e seis AS 365 K Pantera.





AS PRIMEIRAS TURMAS



PILOTOS

Turma de Piloto da Prática Escola de Pilotos de Helicópteros – Aed Jacarepaguá - 25 Jun 1987 e de Piloto Operacional na Força Aérea Brasileira – 1º/11º Grupo de Aviação, sediado na Base Aérea de Santos (BAST).

Cel Inf Jomar Nascimento TELLES

TC Cav ROBERTO Sarmento de Figueiredo Lopes

Turma de Piloto de Aeronaves / FAB – AFA e Base Aérea de Santos – 23 Fev 1987

Turma de Piloto de Aeronave / Marinha do Brasil – CIAAN e HI-1 – 22 Mai 1987

Cap Inf Antonio MARCOS Moreira dos Santos
1º Ten Inf José Washington BISPO Tavares
1º Ten Inf Luiz Antonio CAUDURO Sosa
1º Ten Art MARCÍLIO Pereira de Oliveira
1º Ten Cav Luis Azambuja CONTREIRAS Rodrigues
1º Ten Inf YGOR Moreira de Lima
1º Ten Art Moisés Cavalcanti de ALBUQUERQUE Filho
1º Ten Cav FRANKLIN Campos de Oliveira
1º Ten Art Alvimar ALVAIR da Silva Costa
1º Ten Cav Douglas BÁSSOLI
1º Ten Com MAURO Raimundo MARQUES da Silva
1º Ten Cav José Carlos Braga de AVELLAR

Cap Inf Paulo Roberto Tasquino de MORAES
1º Ten Inf Atílio Paulo FERRARO
1º Ten Inf Paulo John GARCEZ Moreira
1º Ten Art LAERTE de Souza Santos
1º Ten Cav Carlos ESTEVE Bella
1º Ten Art Luiz Arnaldo Barros Pereira SIMÕES
1º Ten Art João Luis Ribeiro FRANCO
1º Ten Art RICARDO do Amaral Baptista
1º Ten Inf Marcos Antônio HORTA Ferreira
1º Ten Cav HELTON Silveira Pereira
1º Ten Eng Claudio Augusto FENLEY
1º Ten Eng Fernando Luiz PERINI
1º Ten Cav José PRETO Cardoso Neto

Turma de Piloto Básico de Médico de Aviação / Marinha do Brasil – CIAAN e HI-1 – 4 Ago 1987
Cap Med Carlos WALDECK do Amaral Pimenta

GERENTES

Turma de Gerente da Força Aérea Brasileira – Base Aérea de Santos – 19 Dez 1986

Maj QEM Edmilson José Amarante BOTELHO – Gerente de Manutenção de Aeronaves
Maj MB Roberto RIOS – Gerente de Manutenção de Aeronaves
Maj MB Sérgio Cerredelo ROXO – Gerente de Suprimento de Aeronaves
Cap QEM Francisco Carlos SARDO – Gerente de Manutenção de Aviônicos

Turma de Gerente da Marinha do Brasil – BAeNSPA – 19 Dez 1986

1º Ten Com Jorge Luiz BARRETO da Silva – Gerente de Manutenção de Aviônicos
1º Ten MB Jorge Luis Mondo TRAMONTIN – Gerente de Manutenção de Aeronaves
1º Ten MB Máximo Seigo SUZUKI – Gerente de Manutenção de Aeronaves
2º Ten MB Carlos Lúcio WALDINO dos Santos – Gerente de Suprimento de Aeronaves

Curso de Medicina de Aviação na Força Aérea Brasileira – Centro de Medicina Aeroespacial - CEMAL

1º Ten Med HÉLIO de Carvalho Baptista – Medicina Aeroespacial
1º Ten Med Carlos WALDECK do Amaral Pimenta – Medicina Aeroespacial



MECÂNICOS



Curso na Força Aérea Brasileira – Escola de Especialistas de Aeronautica

Básico de Aviação (BAV)

2º Sgt Mnt Vtr Auto Vitor BORCK
3º Sgt Mnt Vtr Auto ALLAN Oliveira da Silva
3º Sgt Mnt Vtr Auto LEANDRO Lourenço
3º Sgt Mnt Vtr Auto LIBÓRIO Paulo Diedrich
3º Sgt Mnt Vtr Auto Daniel Pedro COMASSETTO
3º Sgt Mnt Vtr Auto Vianeí MARCON Bronzatti
3º Sgt Mec Auto Rogério AGUIRRE
3º Sgt Mnt Vtr Auto CLAUDIR Luiz Manfrin
3º Sgt Mnt Vtr Auto Lucio Camargo ARGUELHO
3º Sgt Mnt Vtr Auto Fernando Setembrino F. dos SANTOS
3º Sgt Mnt Vtr Auto Luiz Roberto PACZEK

Básico de Mecânico de Armamento (BAR)

2º Sgt Mnt Vtr Auto WORNEY José Gomes de Oliviera
3º Sgt Mec Armt PAULO RICARDO Alves
3º Sgt Mec Armt Paulo Cesar Acebedo STRAPAZZON
3º Sgt Mec Armt Sebastião Francisco FIGUEIREDO

Curso na Marinha do Brasil – Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia – 06 Dez 1986

Mecânico de Manutenção de Motores

2º Sgt Mnt Vtr Auto Cláudio ROBERTO Lima
2º Sgt Mnt Vtr Auto Cláudio SERAFINI Pereira
2º Sgt Mnt Vtr Auto RUI Barbosa
3º Sgt Mnt Vtr Auto Robson Costa do AMARAL
3º Sgt Mnt Vtr Auto Adilson Bezerra de ANDRADE
3º Sgt Mnt Vtr Auto Marluis AUGUSTO Martins da Silva
3º Sgt Mnt Vtr Auto José EDVAR da Silva
3º Sgt Mnt Vtr Auto LEONIR Alberto Alves de Paula
3º Sgt Mnt Vtr Auto LUIZ CARLOS Rodrigues
3º Sgt Mnt Vtr Auto José Carlos MASSACANI
3º Sgt Mnt Vtr Auto José Maria Severo PAINES
3º Sgt Mnt Vtr Auto José PAULO Gomes
3º Sgt Mnt Vtr Auto Alaor Luiz Neves SAMPAIO
3º Sgt Mnt Vtr Auto Sérgio Luiz Augusto do VALE
3º Sgt Mnt Vtr Auto Luiz Mário DE BRITO
3º Sgt Mnt Vtr Auto Raimundo Melo ARAÚJO
3º Sgt Mnt Vtr Auto José AUGUSTO de Oliveira

Mecânico de Manutenção de Aviônicos

2º Sgt Mnt Com Francisco Fábio HAMANN
2º Sgt Mnt Com JOCEL Manoel de Oliveira
3º Sgt Mnt Com Antônio CELSO da Silva
3º Sgt Mnt Com Ivan CLEY de Moraes
3º Sgt Mnt Com ELY Alves Barbosa
3º Sgt Mnt Com Jorge Luiz FERRÃO
3º Sgt Mnt Com Mauro OLPÍDIO Fortes Viera
3º Sgt Mnt Com Domingos Sávio BARROSO

Mecânico de Estrutura de Aeronaves

2º Sgt Mec Op José Adir GODOIS de Matos
3º Sgt Mec Op Oscar Elias de BARROS Neto
3º Sgt Mec Op BENTO Pedreira
3º Sgt Mec Op GILB de Oliveira Souza
3º Sgt Mec Op ORMINDO Luiz de Oliveira Rangel

AVIAÇÃO APOIO

Básico de Meteorologia (BMT)

3º Sgt Art Domingos CARUSO Neto
3º Sgt Art Cláudio DEPIERI
3º Sgt Art ALFREDO Aparecido da Silva
3º Sgt Art HEITOR Donizete Moro
3º Sgt Art SÉRVULO Andrade de Souza

Básico de Controle de Tráfego Aéreo (BCT)

3º Sgt Com ALEX Ribeiro Carneiro
3º Sgt Com Marcos Antonio Cruz GUIMARÃES
3º Sgt Com ABIRATAN Lopes de Souza
3º Sgt Com CLÉLIO Correa de Paula
3º Sgt Com Gilson Nunes FONSECA



Nos anos de 1986 e 1987, eram formados os primeiros pilotos e especialistas em Aviação do Exército Brasileiro com apoio da Marinha do Brasil e da Força Aérea Brasileira.



Primeira turma de pilotos do Exército formados na Força Aérea Brasileira – 1986



Primeira turma de pilotos do Exército formados na Marinha do Brasil – 1986



Primeira turma de Gerentes de Manutenção – 1986



Primeira turma de Sargentos Especialistas – 1987



Primeira turma de Meteorologistas da Aviação do Exército – 1987



Primeira turma de Mecânicos de Armamento na Escola de Especialistas de Aeronáutica – 1986



Primeiro Curso THM (Training Handbook for Mechanics) Esquilo para Gerentes de Manutenção – HELIBRAS – 1988.



Primeiro Curso de Inspetor de Aeronaves realizado no Comando de Aviação do Exército – 1994
Foi ministrado pela Eurocopter nas instalações do Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército e do Centro de Instrução de Aviação do Exército.



Primeira turma de Transporte Aéreo e Suprimento de Aviação do Exército (TASA) – 1992



Primeira turma de militares da Aviação especializados em Busca e Salvamento (SAR) – FAB – 1990



Primeira turma do Curso de Bombeiro, Resgate e Prevenção de Acidentes (BRP) formada pelo Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx) – 1992



Sargento Fábio, primeiro militar formado Bombeiro de Aviação, lavando o “Faísca”, primeiro Carro de Combate a Incêndio da Aviação do Exército – 1989



Primeira turma do Curso de Piloto de Combate, realizado pelo Núcleo do Centro de Instrução de Aviação do Exército – 1991



Placa de conclusão do Curso de Piloto de Combate – 1º e 2º semestres de 1991



Capitão José Aparecido Magane, primeiro Piloto de Combate da Aviação, formado pela ALAT-França – fevereiro e junho de 1990



Formatura de conclusão do primeiro Curso de Pilotos de Aeronaves – CIAvEx – 1992

FORTE RICARDO KIRK AS PRIMEIRAS CONSTRUÇÕES



Construções e plantações – 1950

“[...] a lei municipal nº 12, de 31.8.48, autorizou a Prefeitura de Taubaté a adquirir uma gléba (205 hectares) da Fazenda Cembranelli, a ser doada ao Ministério da Agricultura para a instalação do Pôsto Agropecuário; foram os Póstos Agropecuários criados para auxiliar diretamente os lavradores e criadores, colocando ao seu alcance os meios de aumentar, melhorar e defender a sua produção [...]”.



Casa do administrador do Posto Agropecuário, – 1951.
Atualmente, residência do Comandante de Aviação do Exército.



Cineasta Amácio Mazzaropi filmando nas instalações onde hoje é o Espaço Cultural da Aviação do Exército – 1964

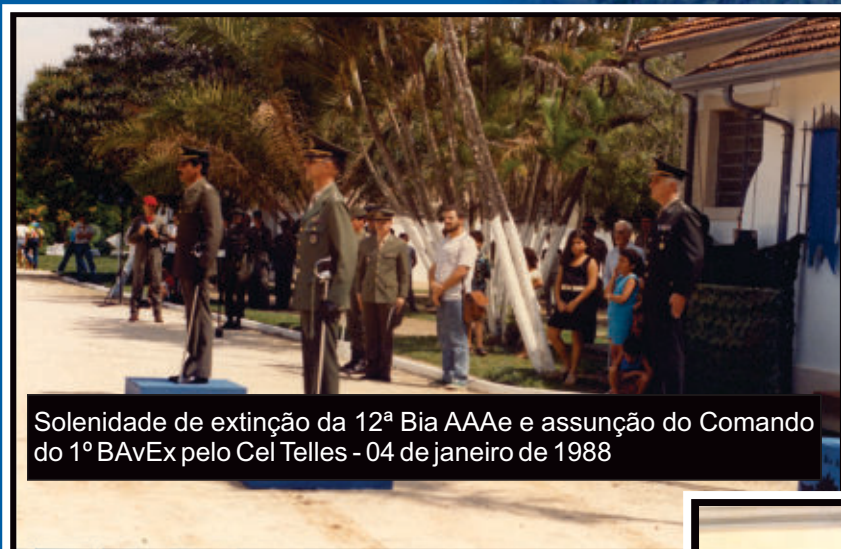
São algumas das construções dessa época: o Banco do Brasil, o casarão do Espaço Cultural da Aviação do Exército e a residência do Comandante de Aviação do Exército. Em 1964, o cineasta e ator, Amácio Mazzaropi, rodou cenas do seu filme “Meu Japão Brasileiro” utilizando parte dessa estrutura. O Posto Agropecuário foi extinto por volta de 1975 e o local foi repassado ao Ministério do Exército que, por meio do Comando em Caçapava-SP, enviou o Ten Hélio Machado de Lima e sua família (esposa Martha Hutler de Lima e filhos Hércio e Regina) para cuidar da nova aquisição. Esta família permaneceu no local até que a sede da 12ª Bateria de Artilharia Antiaérea fosse transferida da cidade de Barueri-SP para Taubaté-SP.

Primeira foto aérea da região do Forte Ricardo Kirk – 1959

UMA ARTILHARIA ANTIAÉREA ANTES, UMA AVIAÇÃO DEPOIS



A história do Exército no Vale do Itaim remonta ao final de 1977. Em novembro daquele ano, foi assinado o Decreto nº 80.820, que transferia a 12ª Bateria de Artilharia Antiaérea (12ª Bia AAe) de Barueri-SP para Taubaté-SP, ocupando as instalações do extinto Posto Agropecuário.



Solenidade de extinção da 12ª Bia AAe e assunção do Comando do 1º BAvEx pelo Cel Telles - 04 de janeiro de 1988

Para assumir o comando da Bateria foi designado o Capitão Jeferson Jesus Cavalcanti Daniel Mendes.

Uma década depois, por ocasião da extinção da Bateria de Artilharia Antiaérea e retomada do vetor aéreo no seio da Força Terrestre, em janeiro de 1987, o Coronel de Infantaria Jomar Nascimento Telles é designado Comandante da primeira Unidade de Aviação do Exército e Gerente do Programa de Implantação, passando a exercer essas funções imediatamente.

Assume, então, o comando em 04 de janeiro de 1988, tornando-se o Comandante Pioneiro da Aviação do Exército.

A cidade de Taubaté-SP foi oficializada como sede dessa nova Organização Militar por meio da Portaria Ministerial nº 31, de 04 de julho de 1987, consequentemente extinguindo a Bateria de Artilharia Antiaérea.



Solenidade de extinção da 12ª Bia AAe e início das atividades administrativas no 1º BAvEx - 04 de janeiro de 1988



Oficiais e Praças do 1º BAvEx em frente ao prédio do Comando, onde hoje se encontram as agências do Banco do Brasil e do Santander.

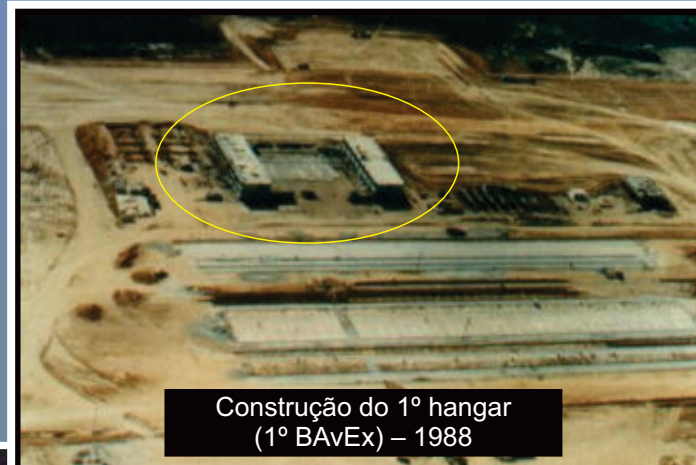
Entrada para a 12ª Bia AAe – 1985.
Hoje, entrada da Vila Militar I.



FORTE RICARDO KIRK INSTALAÇÕES - SETOR NORTE



Início das obras do Forte Ricardo Kirk – 1988



Construção do 1º hangar
(1º BAvEx) – 1988

Os estudos para escolha da base que abrigaria os hangares e demais instalações necessárias para as operações dos helicópteros sugeriam sua instalação no Rio Grande do Sul. Entretanto, a área onde se encontrava a 12ª Bia AAAe, na cidade de Taubaté-SP, era próxima a uma região altamente industrializada.



Construção do 2º hangar
(B Mnt Sup Av Ex) – 1989

Estrategicamente localizada no Vale do Paraíba, próximo a São José dos Campos, São Paulo e Rio de Janeiro, com fácil acesso às rodovias e também próximo à Embraer e à Helibras. Os trabalhos para a construção dos primeiros hangares iniciaram-se logo após o Cel Telles ter assumido o comando do 1º BAvEx.



Construção dos pavilhões da BAvT – 1988/1989



Construção do 3º hangar (2º BAvEx) e
ampliação do pátio de aeronaves – 1991/1992

FORTE RICARDO KIRK INSTALAÇÕES - SETOR SUL



Esquadilha de Helicópteros de Instrução



Divisão de Simulação do CIAvEx



Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército



Curso de Formação e Graduação de Sargentos

PRIMEIRA AERONAVE DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



PRIMEIRO VOO DE HELICÓPTERO DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

Em 20 de março de 1989, na Helibras, Itajubá-MG, foi realizado o primeiro voo sobre solo brasileiro de um helicóptero da Aviação do Exército, do modelo HB 350 L1 Esquilo, pertencente ao 1º BAvEx. Fizeram parte da tripulação: Cap Esteve, Comandante Andreoli e Inspetor de Manutenção Senhor Crós.

Da esquerda: Ten Freire, Cap Bispo, Cap Esteve, Engenheiro Elzo Freitas, Comandante Andreoli e Inspetor de Manutenção, Senhor Crós.

RECEBIMENTO OFICIAL DA PRIMEIRA AERONAVE HB 350 L1 ESQUILO “BARRIGA BRANCA”

No dia 21 de abril de 1989, foi realizada a cerimônia de recebimento do primeiro helicóptero da Aviação do Exército. Tratava-se da aeronave Esquilo EB-1001 que, embora já estivesse com as cores camufladas da Força Terrestre, trazia no dorso a cor branca que lhe valeu o apelido de “Barriga Branca”. Era a primeira aeronave entregue das cinquenta e duas adquiridas para compor o acervo da Aviação do Exército, sendo dezesseis HB 350 L1 Esquilo e trinta e seis SA 365 K Pantera.



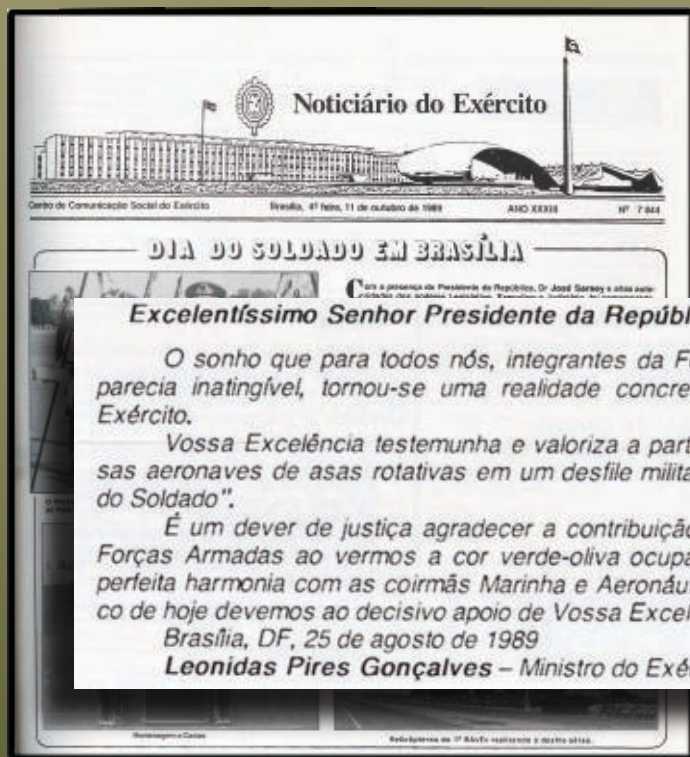
Compuseram a tripulação do histórico levantar-voo da primeira aeronave da renascida Aviação do Exército, os capitães Carlos Esteve Bella e José Washington Bispo Tavares; os mecânicos sargentos Paulo Cesar Acebedo Strapazon e Alan Oliveira da Silva; o controlador de tráfego aéreo, Sargento Marcos Antônio Cruz Guimarães e, o bombeiro de Aviação, Sargento Fábio Augusto Alves Moreira.

OS ROTORES DA AVIAÇÃO DESFILAM PELA PRIMEIRA VEZ



No dia 25 de agosto de 1989, em Brasília-DF, sete aeronaves da Aviação do Exército, recebidas naquele ano, realizaram o primeiro desfile aéreo da Força Terrestre.

Esse 1º Desfile Aéreo da Aviação do Exército, voando em formação com todos os helicópteros recebidos até então, constituiu-se em um feito memorável para a época e, também, numa demonstração inequívoca de que o Exército agora voava com as suas próprias asas.



Durante a solenidade alusiva ao Dia do Soldado, foram lidas duas mensagens de agradecimento relativas ao renascimento da Aviação do Exército: uma delas do Comandante do 1º BAvEx, Cel Telles, ao Ministro do Exército, Gen Leônidas, e outra deste Chefe Militar ao Presidente da República.



Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Dr José Sarney

O sonho que para todos nós, integrantes da Força Terrestre Brasileira, parecia inatingível, tornou-se uma realidade concreta: temos a Aviação do Exército.

Vossa Excelência testemunha e valoriza a participação pioneira de nossas aeronaves de asas rotativas em um desfile militar – justamente o do "Dia do Soldado".

É um dever de justiça agradecer a contribuição do Chefe Supremo das Forças Armadas ao vermos a cor verde-oliva ocupando o espaço aéreo em perfeita harmonia com as coirmãs Marinha e Aeronáutica, pois o evento histórico de hoje devemos ao decisivo apoio de Vossa Excelência.

Brasília, DF, 25 de agosto de 1989
Leonidas Pires Gonçalves – Ministro do Exército.

SR MINISTRO:

'SOMOS A REALIDADE DAQUILO QUE UM DIA FOI SONHO, MAS QUE A VOSSA E A NOSSA DETERMINAÇÃO OUSARAM REALIZAR.'

FOI ASSIM QUE V.EXª REGISTROU, HISTORICAMENTE, AS EMOÇÕES DO PRIMEIRO VÔO EM HELICÓPTERO DO EXÉRCITO BRASILEIRO.

NÓS, PIONEIROS DO 1º BAVEX, NOS PERFILAMOS EM FORMAÇÃO - RECONHECIMENTO MAIOR AO COMANDANTE DA FORÇA TERRESTRE!

BRASÍLIA, 25 DE AGOSTO DE 1989.

JOMAR NASCIMENTO TELLES
 CEL CMT/1º BAVEX



Primeiro curso de instrutor do Pantera. Militares do Exército Brasileiro: Cap Esteve e Cap Bispo – Grenoble, França – janeiro de 1990



Hangar de entrega de aeronaves Aerospatale – Marignane, França – 1989



Reunião da COMFIREM: contrato de recebimento das aeronaves da Aviação do Exército. Em sentido horário: piloto da Aerospatale, Sgt Vitor Borck, Sgt Luiz Carlos, Cap Laerte, Cel Av Albernaz (FAB) e Cel Silva Maia – França – 1989



Voo de recebimento da aeronave Pantera EB 2001, Aerospatale – Marignane, França – 1990

1º GRUPO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



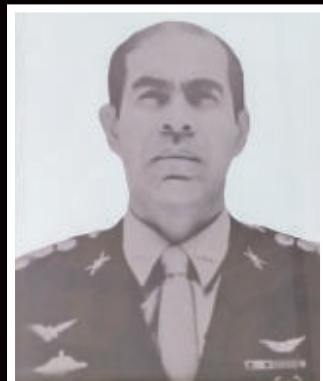
Em agosto de 1993, o 1º Batalhão de Helicópteros foi dividido em 1º, 2º e 3º Esquadrões de Aviação. Para coordenar essas três novas Unidades Aéreas, foi criado o 1º Grupo de Aviação (1º GAvEx), cuja missão era proporcionar aeromobilidade à Força Terrestre no Teatro de Operações, realizando ações de combate, de apoio ao combate e de apoio logístico. O 1º GAvEx era constituído de uma Esquadrilha de Comando e Serviço (ECSv) e três Esquadrões de Aviação do Exército. Essa estrutura durou até setembro de 1997, quando foi extinta.



GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel Inf Luis Carlos de VASCONCELOS
10 FEV 94 - 30 JUN 94



Cel Inf JEANNOT Jansen da Silva Filho
30 JUN 94 - 30 JAN 96



Cel Art Elton GEYER Rodrigues
30 JAN 96 - 21 NOV 97

EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO (1986-2021)



No dia 03 de setembro de 1986, recria-se a Aviação do Exército por meio do Decreto nº 93.206. Nesta mesma data, são publicados os Decretos nº 93.207 e nº 93.208; aquele criando a Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAvEx), órgão de apoio com sede em Brasília-DF, subordinada ao Departamento de Material Bélico; e este criando o 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx), como a primeira unidade operacional da Aviação do Exército.

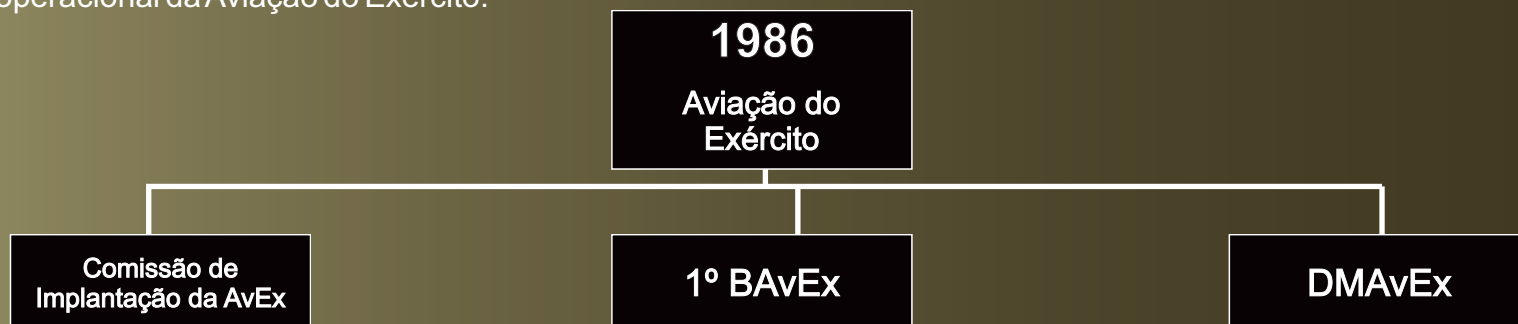


Figura 1: organograma da Aviação do Exército em 1986.

A Portaria Ministerial nº 047-RES, de 21 de outubro de 1986, estabelecia que o 1º BAvEx deveria iniciar suas atividades a partir de 1º de janeiro de 1988. Esse intervalo de tempo entre a criação e o início das atividades foi necessário para a aquisição de aeronaves, construção do Hangar, Torre e demais instalações vitais às operações do 1º BAvEx. Transcorrido esse tempo, no dia 04 de janeiro de 1988, o 1º BAvEx começa suas operações dividindo espaço com o 2º Batalhão Ferroviário e com a empresa Odebrecht, que ainda construíam as instalações necessárias.

A Portaria Ministerial nº 048-RES, de 21 de outubro de 1986, organiza e determina o funcionamento da DMAvEx a partir de 1º de novembro do mesmo ano. Essa rapidez entre a organização e o início de suas atividades decorria principalmente da premência em capacitar seus quadros e desenvolver a concorrência internacional para aquisição dos helicópteros, equipamentos, suprimentos e outros meios materiais para a composição do 1º BAvEx.

Ainda em 1986, a Portaria nº 101-4ª Sch/EME, de 21 de outubro, aprovou o Quadro de Organização do Batalhão de Aviação do Exército com a seguinte constituição: Companhia de Comando e Serviço, Companhia de Fuzileiros Aeromóvel, Companhia de Manutenção e Suprimento, Companhia de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque e Companhia de Helicópteros de Manobra.

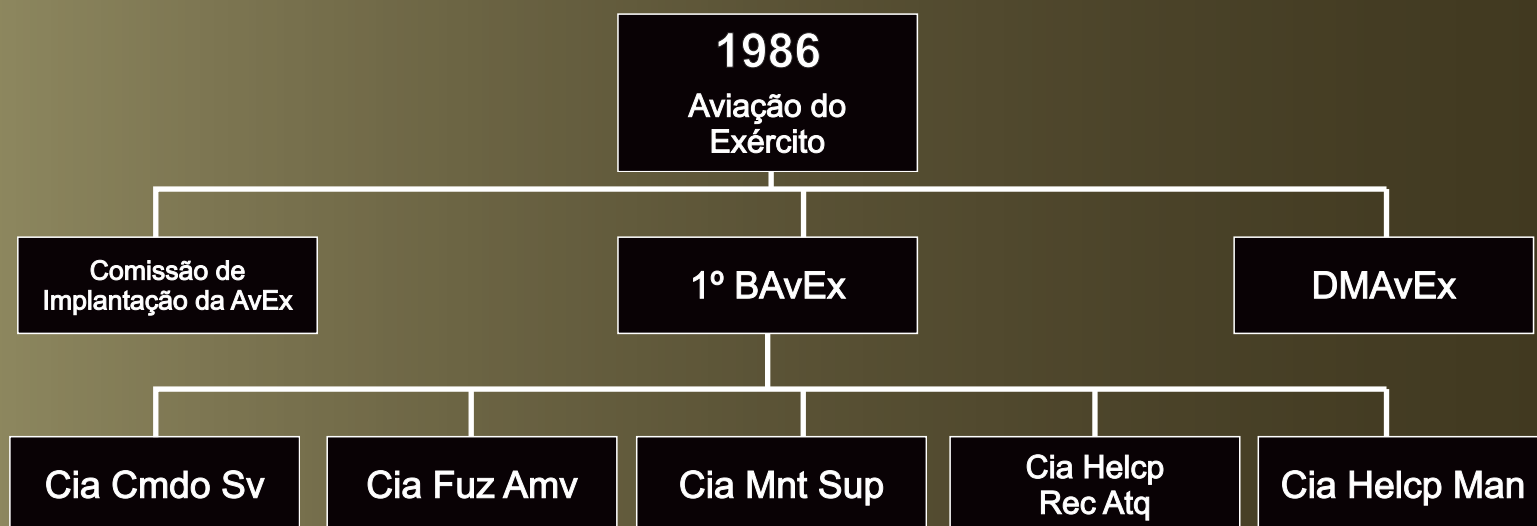


Figura 2: organograma da Aviação do Exército em 1986 com as Subunidades do 1º BAvEx.

Este Quadro de Organização apresentava, além dos embriões das futuras organizações militares da Aviação do Exército, uma Companhia de Fuzileiros Aeromóvel. Entretanto – conforme relatos do Comandante Pioneiro, Cel Telles, e informações disponíveis na Revista Verde-Oliva de agosto de 1989 – a Companhia de Fuzileiros Aeromóvel não existiu na prática; em seu lugar, foi criada a Companhia de Segurança, voltada para a defesa e manutenção da segurança das instalações.

Segundo o Cel Wanderley (2008), a Comissão de Implantação da Aviação do Exército continuou existindo até 1987, quando evoluiu para Seção de Aviação do Exército. Segundo o Cel Silva Maia (2014), a criação da Seção de Aviação atendeu a uma proposta da 3ª Subchefia do EME, local onde funcionava a Comissão de Implantação. Esta criação foi fundamental para o estudo, planejamento, coordenação e controle, no âmbito do assessoramento das diretrizes ministeriais, relativas à Aviação do Exército.

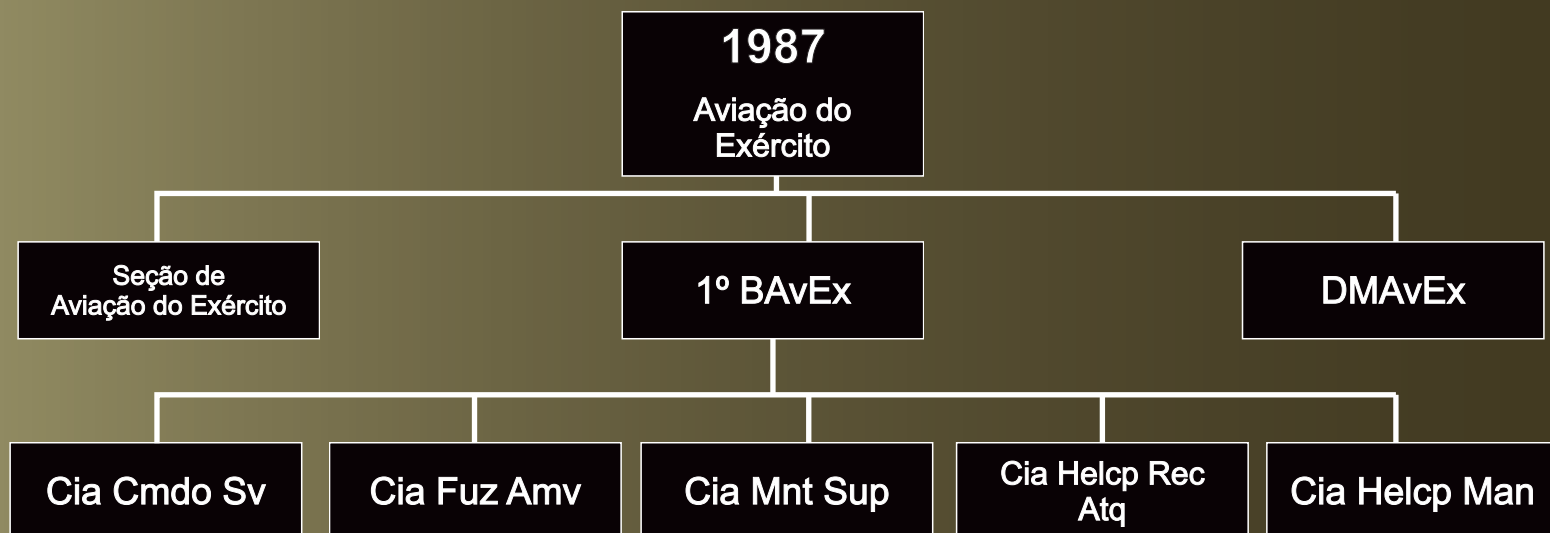


Figura 3: organograma da Aviação do Exército em 1987.

Com a finalidade de adequar sua organização, a Aviação do Exército realizou sua primeira reestruturação. Em 24 de novembro de 1989, publica-se o Decreto nº 98.445, extinguindo a DMAvEx e a Seção de Aviação do Exército, conseqüentemente dando origem à Brigada de Aviação do Exército, com sede em Brasília-DF.

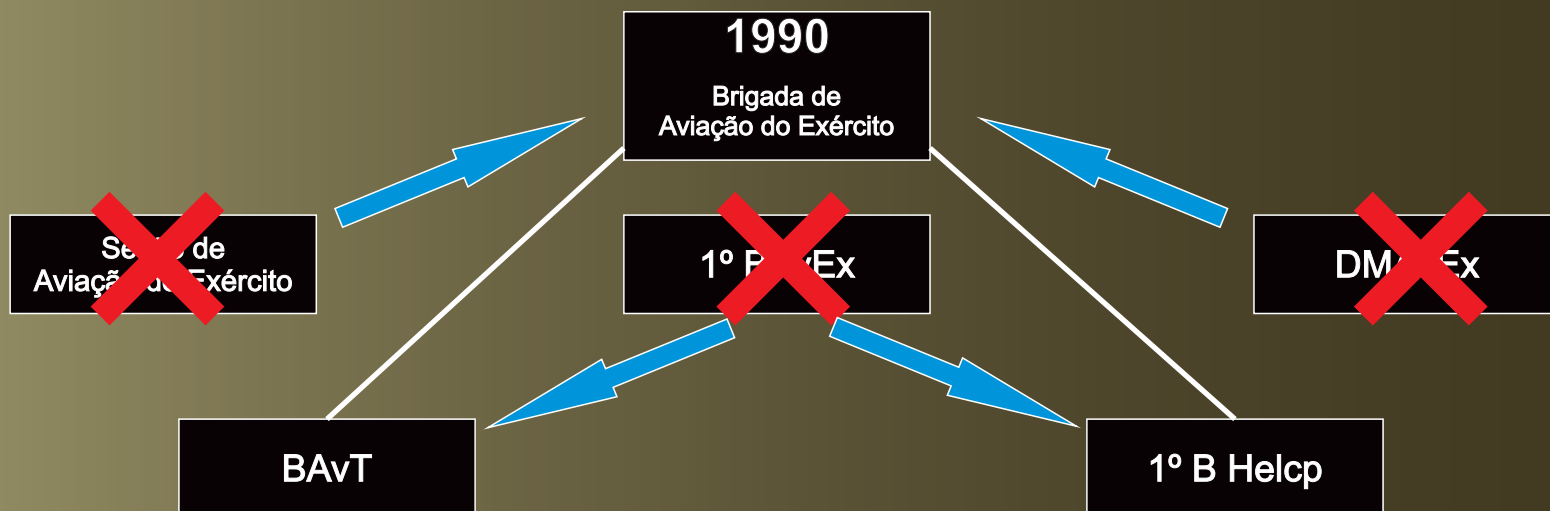


Figura 4: organograma da Aviação do Exército em 1990.

Em 28 de novembro de 1989, a Portaria Ministerial nº 57 cria o 1º Batalhão de Helicópteros (1º B Helcp) e a Base de Aviação de Taubaté (BAvT), ambas unidades subordinadas à Brigada de Aviação do Exército, as quais começam a funcionar a partir de 1º de janeiro de 1990.



Figura 5: organograma da Aviação do Exército em 1990.

No final de 1990, transfere-se a sede do Comando da Brigada de Aviação do Exército de Brasília-DF para Taubaté-SP (Decreto nº 99.660, de 31 de outubro de 1990). A partir daí, empreende-se uma readequação da estrutura organizacional vigente, tendo como primeiro passo a extinção da recém-criada BAvT, dando lugar à Companhia de Comando da Brigada de Aviação do Exército (Port Min nº 19-RES, de 28 de novembro de 1990). A denominação “BAvT” seria mantida para todo o complexo aeromilitar do Exército localizado em Taubaté-SP.



Na mesma Portaria Ministerial, reorganiza-se a estrutura do 1º B Helcp, o qual passa a operar com a seguinte composição: uma Companhia de Comando e Serviço, uma Companhia de Manutenção e Suprimento, uma Companhia de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque e duas Companhias de Helicópteros de Manobra.

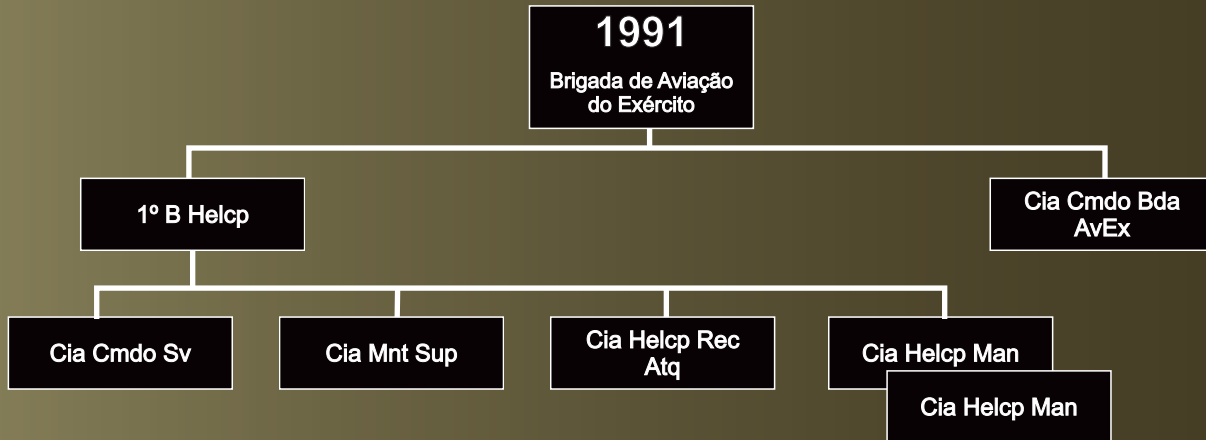


Figura 6: organograma da Aviação do Exército em 1991.

Em 1991, após uma fase inicial de aquisição de experiência, a Aviação do Exército passou por um processo de expansão, sendo criado o Núcleo do Centro de Instrução de Aviação do Exército (NuCIAvEx) como uma seção do Estado-Maior da Brigada.

A Portaria Ministerial nº 022-RES, assinada em 26 de setembro de 1991, criou o Centro de Instrução de Aviação do Exército, o qual iniciou suas atividades em 1º de janeiro de 1992. De acordo com a Portaria nº 082-1ª SCH/EME-RES, de 28 de outubro de 1991, experimentalmente, o CIAvEx era constituído pela Divisão de Ensino, Divisão Administrativa, Divisão de Cursos, Divisão de Recursos, Companhia de Comando e Serviço e Companhia Auxiliar de Instrução Aérea.



Figura 7: organograma do CIAvEx em 1991.

Com a finalidade de proporcionar apoio logístico a todos os elementos orgânicos da Brigada de Aviação do Exército, foi criado o Batalhão Logístico de Aviação do Exército (B Log Av Ex) no dia 26 de setembro de 1991 (Portaria Ministerial nº 023-RES), iniciando suas atividades em 1º de janeiro de 1992. O B Log Av Ex era experimentalmente constituído pela Companhia de Comando e Serviço, Companhia de Intendência de Aviação, 1ª e 2ª Companhia de Material Bélico e Companhia de Saúde de Aviação (Portaria nº 086-1ª SCH/EME-RES, de 27 de novembro de 1991).

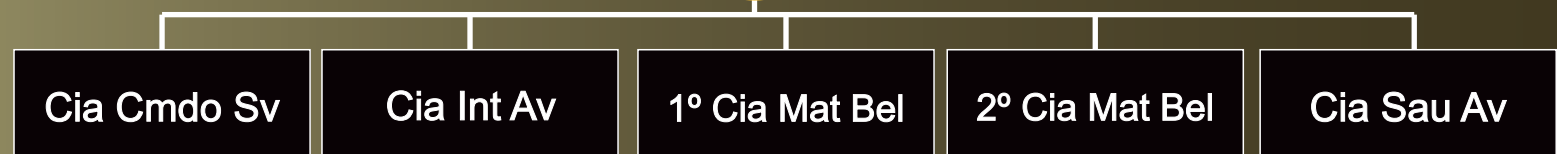


Figura 8: organograma do B Log Av Ex.

Em 07 de outubro de 1991, a Portaria Ministerial nº 027-RES criou, a contar de 1º de janeiro de 1992, a Companhia de Precursores da Aviação do Exército (Cia Prec Av Ex). Esta companhia tinha a missão de proporcionar, nas operações aeromóveis, auxílios à navegação (eletrônico e visual); controlar o tráfego aéreo de helicópteros nas operações aeromóveis; fornecer assessoria para as Unidades a serem transportadas durante o planejamento das operações aeromóveis; auxiliar as Unidades a serem transportadas nas operações aeromóveis e no preparo do pessoal e da carga durante o embarque e carregamento.



A Cia Prec Av Ex era experimentalmente constituída por uma Seção de Comando, um Pelotão de Precursores, um Pelotão de Controle de Voo e Meteorologia e um Pelotão de Salvamento e Resgate que, na prática, realizava também a atividade de Bombeiro de Aviação. (Portaria nº 087-1ª SCH/EME-RES, de 27 de novembro de 1991).

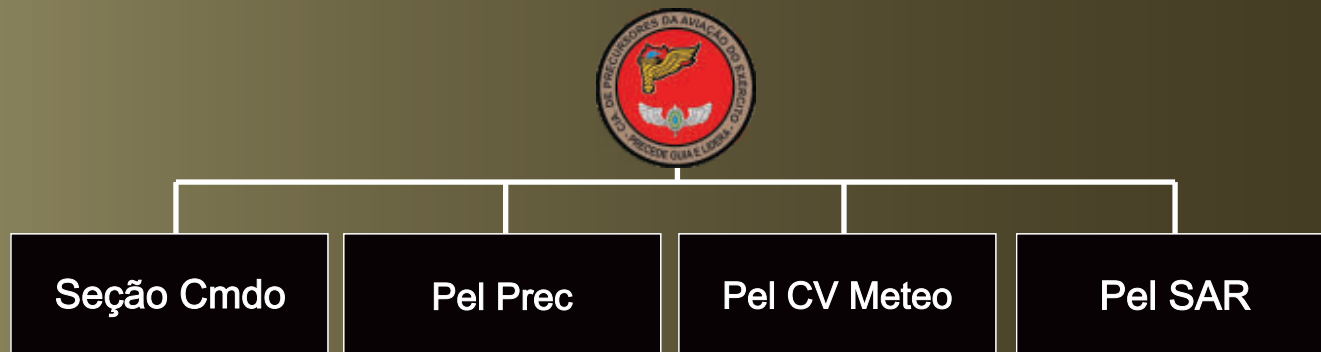


Figura 9: organograma a Cia Prec Av Ex.

A Portaria nº 017-EME-RES, de 13 de maio 1992, criou o destacamento do 1º Batalhão de Helicópteros em Manaus-AM (Dst 1º B Helcp).



Figura 10: organograma da Aviação do Exército em 1992.

A 1ª Companhia de Helicópteros de Manobra do 2º Batalhão de Helicópteros foi criada através da Portaria Ministerial nº 006-RES, de 02 de fevereiro de 1993, a partir de 1º de março de 1993.

A Portaria Ministerial nº 007-RES, de 02 de fevereiro de 1993, reorganizou a Brigada de Aviação do Exército, a contar de 1º de março de 1993, atribuindo-lhe a seguinte constituição: Comando, Companhia de Comando da Brigada de Aviação do Exército, Centro de Instrução de Aviação do Exército, 1º Batalhão de Helicópteros, Batalhão Logístico, Companhia de Precursores da Aviação do Exército e 1ª Companhia de Helicópteros de Manobra do 2º Batalhão de Helicópteros.

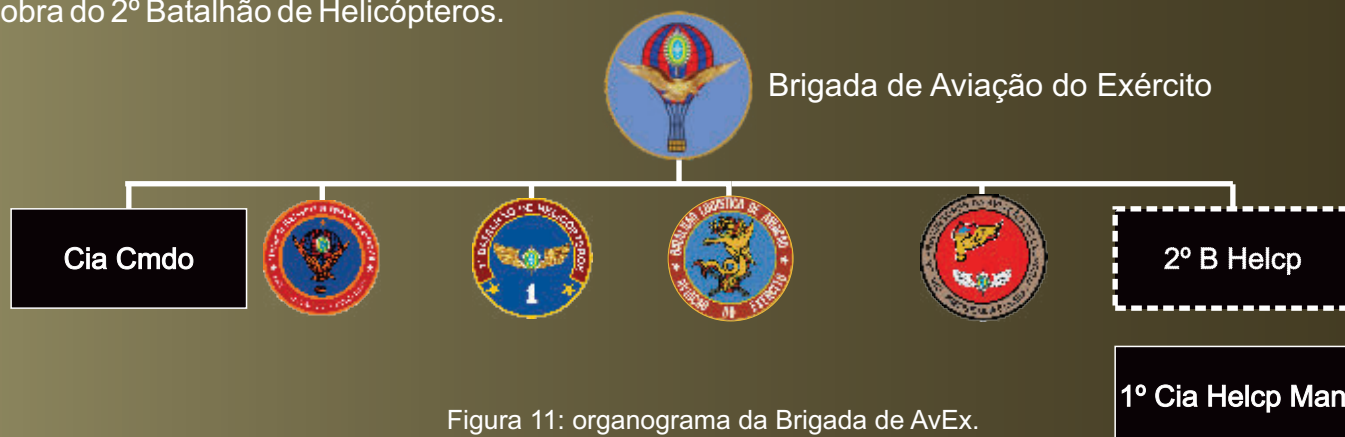


Figura 11: organograma da Brigada de AvEx.

Em agosto de 1993, a já consolidada Aviação do Exército, buscando uma melhor gestão de seu pessoal e material, extingue a Cia Cmdo Bda Av Ex e cria novamente a BAvT, a contar de 25 de agosto de 1993 (Portarias Ministeriais nº 056-RES e nº 057-RES, de 17 de agosto de 1993, respectivamente). Conforme Decreto publicado no DOU nº 136, de 20 de julho de 1993, a DMAvEx é criada e a Brigada de AvEx transformada em Comando de Aviação do Exército.



Ainda em 17 de agosto de 1993, diversas Portarias Ministeriais, determinaram: a transformação do B Log Av Ex em Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército a partir de 25 de agosto de 1993 (Port Min nº 054-RES); a extinção do 1º Batalhão de Helicópteros a partir de 25 de agosto de 1993 (Port Min nº 054-RES); a criação do 1º Grupo de Aviação do Exército, subordinado ao CAVEx (Port Min nº 059-RES); a constituição dos recém-criados 1º Esquadrão de Aviação do Exército (Port Min nº 063-RES), 2º Esquadrão de Aviação do Exército (Port Min nº 060-RES) e 3º Esquadrão de Aviação do Exército (Port Min nº 060-RES); a extinção da Cia Prec Av Ex e da Cia Cmdo Bda a partir de 25 de agosto de 1993 (Port Min nº 055-RES e 056-RES, respectivamente); e, a mudança de denominação da 1ª Cia Helcp Man/2º B Helcp para 1º Esquadrão de Aviação do Exército do 2º Grupo de Aviação do Exército (Port Min nº 065-RES) – segundo esta última Portaria, o Grupo (1º Esqd AvEx/2º G AvEx) ainda seria criado.



Figura 12: organograma da Aviação do Exército em 1993.

A estrutura de Grupo, criada por iniciativa do Gen Ambrósio quando da sua designação como Comandante da Aviação do Exército, era inspirada na organização dos Grupos da Força Aérea Brasileira e durou até setembro de 1997, quando o 1º Grupo de Aviação do Exército foi extinto (Portaria nº 674, de 1º de setembro de 1997). O 2º Grupo de Aviação do Exército nunca foi criado na prática. A Portaria nº 675, de 1º de setembro de 1997 alterou a subordinação dos 1º, 2º e 3º Esquadrões de Aviação do Exército do 1º GAvEx para o Comando de Aviação do Exército (Cmdo AvEx) e a Portaria nº 676, de 1º de setembro de 1997, alterou o nome do 1º Esqd AvEx/2º G AvEx para 4º Esquadrão de Aviação do Exército, subordinado ao Comando Militar da Amazônia e vinculado ao Cmdo AvEx para fins de atividades técnicas de aviação.



Figura 13: organograma da Aviação do Exército em 1997.

A partir de 1º de janeiro de 2005, através das Portarias nº 896, 897, 898 e 903, de 20 de dezembro de 2004, os Esquadrões de Aviação do Exército passaram a ser chamados de Batalhões de Aviação do Exército (BAvEx).



Figura 14: organograma da Aviação do Exército em 2005.

Em 2008, a sede do 3º BAvEx foi transferida de Taubaté-SP para Campo Grande-MS, subordinando-se ao Comando Militar do Oeste (Portaria nº 268, de 25 abril 2008).

Em 11 abril de 2014, foi criada a Companhia de Comunicações de Aviação do Exército, a mais recente organização militar do complexo. Desde então, a Aviação do Exército mantém inalterada sua estrutura organizacional.

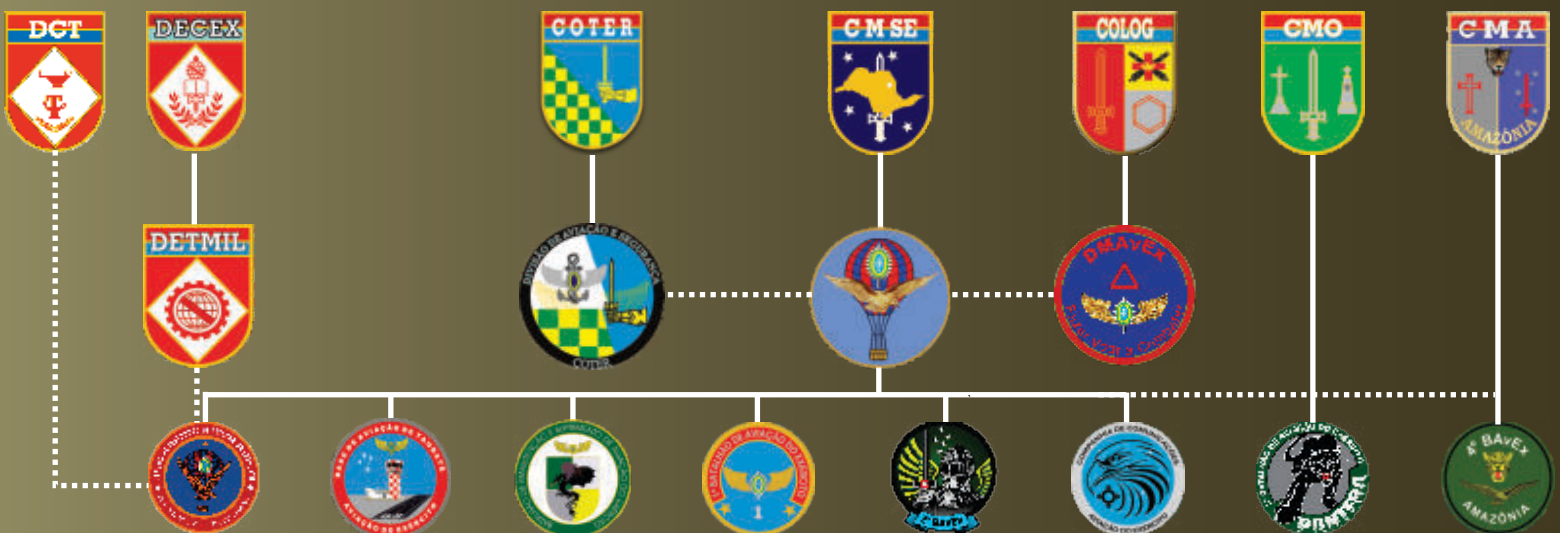


Figura 15: organograma da Aviação do Exército em 2021.

OPERAÇÃO AMAZÔNIA (1990) PATRULHA AJURICABA “A AVIAÇÃO DO EXÉRCITO OPERACIONAL”

“Novos ruídos ressoam nos céus da Amazônia. Não são os trovões crepitantes das chuvas tropicais, nem os esturros da onça pintada, nem os gritos do Guariba, ou o tropel dos queixadas, mas os rugidos dos rotores dos helicópteros do Exército Brasileiro.”

(Ordem do dia do Comando Militar da Amazônia, 18 de outubro de 1990.)



Preparativos para a Patrulha Ajuricaba. Da esquerda: 3º Sgt Fileto, 2º Sgt Luiz Carlos, Ten Carius, Cap Tramontim com uniforme de instrução, Cap Albuquerque, Sr Patrick (civil especialista em aviônicos do fabricante das aeronaves), Ten Valdino (Gerente de Manutenção da missão) e Cap Esteve.



A missão Ajuricaba, ou Operação Amazônia como foi registrada nos documentos, teve início no dia 11 de outubro de 1990 e durou aproximadamente vinte dias. O nome da missão foi tirado dos livros de história: Ajuricaba foi um grande líder indígena dos manaós, etnia que habitava a calha do Rio Negro, na região amazônica.

★ MINISTÉRIO DO EXÉRCITO ★ COMANDO MILITAR DA AMAZÔNIA 23ª BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA HOMENAGEM À BDA AV EX

Em 14 Out 90, nesta área, posaram pela primeira vez em uma Guarnição Militar da Amazônia, cinco helicópteros da Bda Av Ex, constituindo a Patrulha Ajuricaba, sob o comando do Gen Bda Durval A.M.P de Andrade Nery.

A recepção foi realizada pelo Gen Bda Tirteu Frota – Cmt da 23ª Bda Inf SI e TC Inf Jarbas Bueno da Costa – Cmt 52º BIS.

A Patrulha Ajuricaba estava integrada pelos Seguintes Militares:

Ten Cel MB QEMA Wanderley de Castro
Ten Cel Inf QEMA Jeannot J. da Silva Filho
Ten Cel Cav QEMA Luiz Claudio Del Rio C do Nascimento
Ten Cel Cav QEMA Roberto S de Figueiredo Lopes
Maj Int Edmundo C. D'Acampora Capela
Maj Cav Iberê Gomes de Freitas
Cap Med Carlos Waldeck do Amaral Pimenta
Cap Inf Paulo John Garcez Moreira
Cap Art Laerte de Souza Santos
Cap Cav Carlos Esteves Bella
Cap Art Luiz Arnaldo Barros P. Simões
Cap Cav Luiz Azambuja Contreiras Rodrigues
Cap Inf Washington Bispo Tavares
Cap Eng Benedito Monteiro Chaves Neto
Cap Eng Claudio Augusto Fenley
Cap Art Moisés Cavalcante de A. Filho
Cap Cav Douglas Bassoli
Cap Cav Franklin Campos de Oliveira
1º Ten Inf Achilles Furlan Neto
1º Ten MB Carlos Lúcio Waldino dos Santos
1º Ten Inf Rolemberg Ferreira da Cunha
2º Sgt Luiz Carlos Rodrigues
2º Sgt MB Paulo Cezar Acebo Strapazzon
3º Sgt MB Dalton da Costa Leite Filho
3º Sgt Denner Frederico M. de Oliveira
3º Sgt MB Fileto José Barroso de Melo
3º Sgt MB Moises Rabelo de Santana
3º Sgt MB Vilmar Ferreira Garcia

★ SELVA! ★



Clareira do avião, Manaus-AM.
Da esquerda: Cap Laerte, TC Wanderley e Cap Fenley.



Da esquerda: Cap Bassoli, Cap Fenley, TC Wanderley, Gen Bda Nery, TC Jeannot e Cap Franklin.

Contava com seis aeronaves no total, sendo três Esquilo e três Pantera, guarnecidas por trinta e um militares da Aviação. Percorreram nove mil quilômetros e pousaram em vinte e seis cidades das regiões Sudeste, Centro-oeste e Norte.



OPERAÇÃO AJURICABA

Voa Exército Brasileiro.
Busca o espaço na vontade de aço da
tua gente forte, de traço guerreiro.
Ousadia de quem, do pampa ao agreste,
transforma ideia em realidade.

SELVA!

Publicado BI Esp nº 03, 18/10/90.



Primeiro abastecimento em campanha, Manicoré-AM, 1990. Em primeiro plano, de pé, TC Roberto. Agachados: TC Wanderley e 2º Sgt Luiz Carlos, inspetor da missão.



Diante de uma aeronave Pantera, os sargentos Frederico e Dalton posam para a foto acompanhados de uma onça.



O resultado dessa experiência foi um marco na história da AvEx, pois por meio dela foi possível coletar ensinamentos de como operar em longas distâncias e em diferentes ambientes, ensinamentos que somente uma grande operação poderia propiciar.



Da esquerda para a direita: Cap Simões, Oficial do 51º BIS, TC Wanderley, Cap Laerte, Cap Med Waldeck, 2º Sgt Dalton e Cap Contreiras.

OPERAÇÃO TRAÍRA (1991) PATRULHA CRUZEIRO “BATISMO DE FOGO DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO”

No dia 26 de fevereiro de 1991, uma patrulha de guerrilheiros das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) atacou um destacamento do 3º Pelotão Especial de Fronteira, na região da Serra do Traíra, fronteira do Brasil com a Colômbia, resultando em três soldados mortos e nove feridos, além do roubo de equipamentos e armamentos.



Diante do contexto, no dia 08 de março de 1991, através da “Patrulha Cruzeiro”, iniciava-se a primeira missão real de combate da Aviação do Exército. Quatro aeronaves (duas HA-1 Esquilo e duas HM-1 Pantera) e vinte e um militares sob o comando do então Ten Cel Jeannot deslocaram-se para a região da Serra do Traíra-AM. A Força Aérea Brasileira deslocou para a região dezesseis aeronaves e

a Marinha Brasileira deslocou uma aeronave e um navio patrulha fluvial.

Foram realizadas diversas operações de infiltração e exfiltração de tropas do 1º Batalhão Especial de Fronteira (BEF), transporte constante de vacinas antirrábicas para os militares do destacamento vítimas dos morcegos hematófagos e diversos suprimentos necessários à missão.

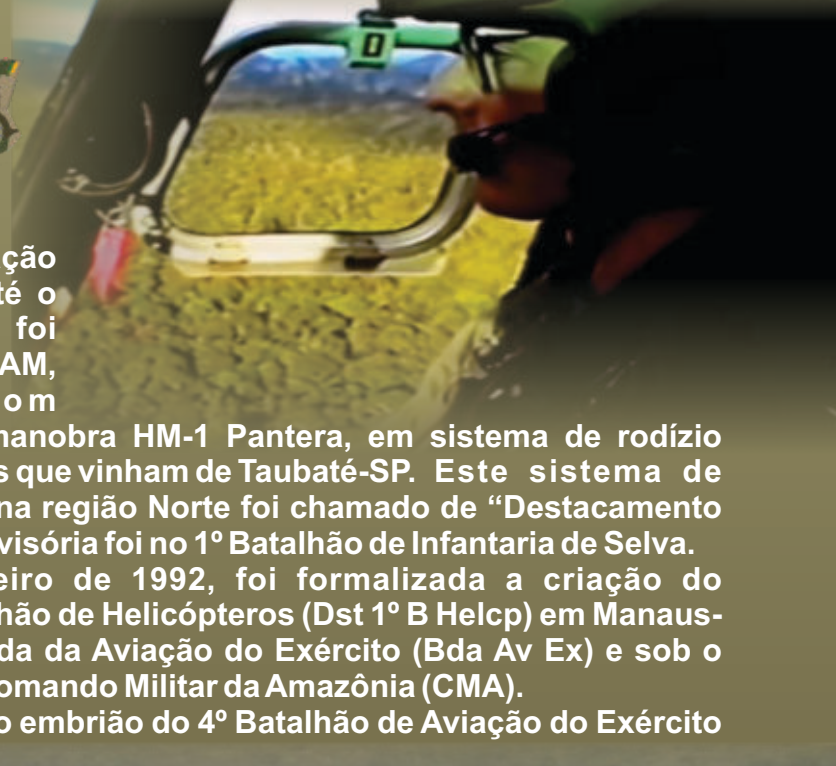
A Aviação do Exército mostrou a importância de seu emprego na região amazônica. Por meio fluvial, a tropa normalmente levava de dois a três dias para percorrer o trajeto da Villa Bittencourt ao destacamento do Traíra, pois tinha que transpor duas pequenas cachoeiras, cuja ultrapassagem



exigia que os barcos, com as respectivas cargas, fossem retirados da água e transportados a braço através da floresta. O helicóptero cumpria a mesma missão em menos de trinta minutos de voo.

Após a conquista dos objetivos da missão, a recuperação do armamento subtraído e, sobretudo, a pronta resposta à afronta guerrilheira, a Missão Traíra recebeu ordem de desmonte.





O destacamento da Aviação permaneceu na região até o início de 1992, quando foi transferido para Manaus-AM, lá permanecendo com algumas aeronaves de manobra HM-1 Pantera, em sistema de rodízio mensal para as tripulações que vinham de Taubaté-SP. Este sistema de permanência da Aviação na região Norte foi chamado de “Destacamento Amazônia” e sua base provisória foi no 1º Batalhão de Infantaria de Selva. A contar de 1º de janeiro de 1992, foi formalizada a criação do Destacamento do 1º Batalhão de Helicópteros (Dst 1º B Helcp) em Manaus-AM, subordinado à Brigada da Aviação do Exército (Bda Av Ex) e sob o controle operacional do Comando Militar da Amazônia (CMA). Este Destacamento seria o embrião do 4º Batalhão de Aviação do Exército (4º BAVEx).

A aeromobilidade proporcionada pelos aparelhos de asas rotativas do Exército na operação Traíra e nas execuções de diversas missões e apoio logístico, permitiu elevado ganho operacional nesse Teatro de Operações.

Ao final da missão houve inegável ganho de credibilidade, passando-se a incluir o vetor aéreo na doutrina de combate da Força Terrestre.

A “Patrulha Cruzeiro”, designação da Bda AvEx ao deslocamento de pessoal e helicópteros para a região do conflito do Traíra, foi a primeira missão real de combate da Aviação do Exército.

Consubstanciando o ineditismo de sua



VILA BITTENCOURT



operacionalidade e empregando originalidade ante ações conjuntas e combinadas, sobretudo em apoio às Forças Especiais e à Infantaria de Selva, as Asas da Força Terrestre iniciaram um processo gradativo de imprescindibilidade desse novo vetor de combate no Exército Brasileiro.

MOMEP

“MISSÃO DE OBSERVADORES MILITARES EQUADOR-PERU”

Os problemas fronteiriços entre Equador e Peru remontam ao início do século XIX, quando esses países sul-americanos deixaram de ser colônias espanholas e seus limites territoriais não foram claramente definidos. Ao longo do tempo diversas divergências ocorreram, entre elas destaca-se a ocorrida em 1941, quando o Peru invadiu o Equador e ocupou extensas faixas territoriais deste país. Em 1942, para pôr fim à questão fronteiriça, foi assinado um acordo entre os dois países (Protocolo do Rio de Janeiro), intermediado por Brasil, Argentina, Chile e Estados Unidos, países estes chamados de garantes do tratado.

Contudo, imprecisões derivadas da interpretação do Protocolo do Rio de Janeiro mantiveram animosidades entre Equador e Peru. Em 1960, o Equador se pronunciou pela nulidade do acordo. Em 1981 ocorreu uma breve guerra entre os dois países e, em 1995, novos enfrentamentos ocorreram na Cordilheira do Condor e Vale do Cenepa, região fronteiriça.



Esses novos enfrentamentos levaram os países garantes do Protocolo do Rio de Janeiro à criação, em 10 de março 1995, da Missão Militar de Observadores Equador-Peru (MOMEP).

O primeiro efetivo da Missão chegou à região de conflito em 12 de março de 1995. Estabeleceu-se uma base de operações na cidade de Patuca, no Equador, e um escritório em Bagua, no Peru.





O apoio inicial às operações foi prestado pelos EUA, com o envio de quatro helicópteros Black Hawk, e pelo Brasil, com uma aeronave C-98 Caravan.

Em julho de 1997, o Senado norte-americano aprovou a venda de quatro aeronaves Black Hawk para o Brasil. Concomitantemente, pilotos e mecânicos da Aviação do Exército foram enviados para as instalações da Sikorsky nos EUA para receberem instruções de operação e manutenção da nova aeronave. Entre as instruções, estava o emprego dos óculos de visão noturna (OVN).

Em novembro de 1997, o Grupo de Apoio passou a ser multinacional, liderado pelo Brasil, que se encarregou das operações, da logística e do apoio de aviação. Para isso, foram empregados os quatro helicópteros UH 60 Black Hawk recém-adquiridos pelo Exército Brasileiro.



Em linhas gerais, a MOMEP cumpriu as seguintes missões: supervisionou o cessar-fogo, separou e desmobilizou as forças em confronto e criou uma área desmilitarizada.

Na segunda fase da missão, passaram a ser realizadas missões aéreas e locais, efetivando a contagem periódica de efetivos e armamentos. A missão realizou 395 patrulhas aéreas sobre a área desmilitarizada e mais 248 verificações aéreas na chamada Zona Alfa. Os quatro helicópteros UH 60 Black Hawk voaram 3.858 horas.



Com o término da MOMEP, a Aviação do Exército incorporou as quatro aeronaves Black Hawk à frota do 4º BAvEx, tornando-se pioneira quanto ao emprego da tecnologia OVN.



GRANDES OPERAÇÕES



Inserida no contexto da Força de Ação Rápida Estratégica (FAR) do Exército Brasileiro, a Aviação do Exército é uma unidade de elite capaz de ser acionada e empregada com mobilidade em um curto espaço de tempo e em qualquer ponto do país, prevenindo ou reagindo caso o Brasil sofra uma agressão. Mas, se por um lado a Aviação do Exército é uma ferramenta indispensável para resguardar a soberania e garantir a defesa da Pátria e das fronteiras nacionais, por outro, com o passar dos anos, os seus rotores assumiram outros papéis, como a prevenção e o combate ao terrorismo, a segurança de cidades que estejam recebendo eventos de grande magnitude ou

reunindo autoridades e dignitários de vários países e ajudando a restabelecer a ordem e a lei em cidades que estejam passando por um momento de crise na segurança pública.

O primeiro evento de grande magnitude em que a Aviação do Exército participou foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, também conhecido como Eco-92, no Rio de Janeiro-RJ. Com a participação de múltiplas agências e órgãos municipais, estaduais e federal, foi uma oportunidade para a Aviação do Exército entender o funcionamento de um evento desse tipo, apesar de ainda existir uma metodologia de ação conjunta e combinada entre esses órgãos.



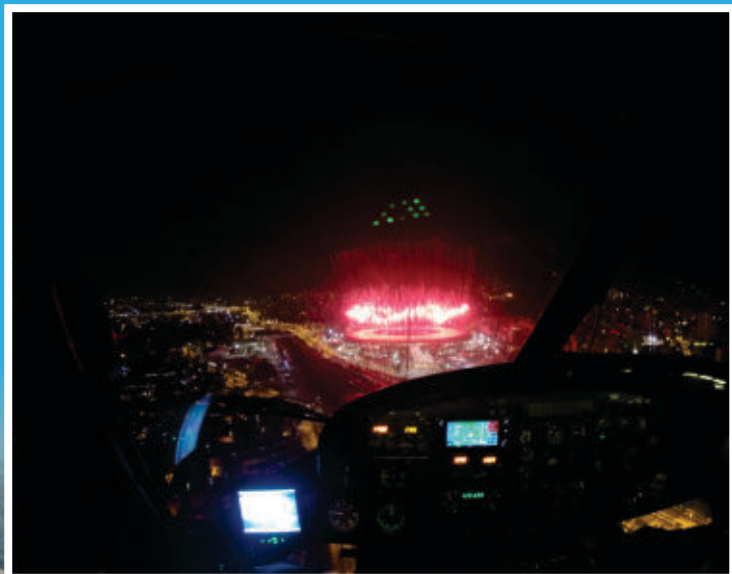
Com o passar dos anos, houve uma preocupação em ampliar os conhecimentos e trabalhar de maneira integrada em um mesmo conceito de operação, em um mesmo cenário, com representantes de cada agência e órgãos reunidos no mesmo local para que decisões pudessem ser tomadas quase que de maneira imediata conforme os problemas ou demandas ocorressem.



Em 2011, nos Jogos Mundiais Militares, a Aviação estreou no modelo de operação envolvendo eventos de envergadura internacional, seguido pela RIO+20, em 2012. Na Copa das Confederações (2013), o Exército foi responsável pela segurança de cinco das seis cidades-sede e a Aviação, tendo treinado com as unidades da Força de Ação Rápida Estratégica, atuou para prevenir e coibir atos de terrorismo ou ações extremistas em qualquer localidade do território nacional. Houve ainda, no mesmo ano, a visita do Papa Francisco na Jornada Mundial da Juventude, seguido pela Copa do Mundo de futebol em 2014, na qual o Exército foi o responsável pela segurança de nove das doze cidades-sede.

A Aviação do Exército também atuou de maneira singular nos Jogos Olímpicos em 2016, com vinte e oito aeronaves no Rio de Janeiro-RJ.

Em cada ocasião, os conhecimentos foram aperfeiçoados e o relacionamento com as demais agências e órgãos públicos melhorado. Através dos seus rotores, a Aviação do Exército fazia a vigilância de instalações estratégicas, como estações de energia, centros de tratamento de água e esgoto, rede de distribuição de água, sistemas de transporte e de comunicação, por exemplo.



Além disso, sensores embarcados nos helicópteros faziam o reconhecimento de regiões e transmitiam imagens em tempo real de um determinado local para as autoridades tomadoras de decisão em centros de comando e controle, proporcionando uma visão completa e complexa de um ambiente. Felizmente, graças a essa atuação em cada um dos eventos, o Brasil não registrou qualquer incidente de terrorismo.

Em 2018, a Aviação do Exército atuou durante a Intervenção Federal no Rio de Janeiro, voando em missões de inteligência, vigilância, reconhecimento e transporte de cargas, tropas e pessoal, utilizando helicópteros de pequeno, médio e grande porte. Sua participação foi preponderante para restabelecer a ordem no Rio de Janeiro, a qual passava por grave crise na segurança pública.



NOSSO PODER DE COMBATE

HA-1 HB 350 L1 Esquilo

Motores: 1x Turbomeca Arriel 1D1
Potência: 531 kW (MTO)
Peso Básico: 1.400 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 2.200 Kg
Combustível Máximo: 427 Kg (540 litros)

Autonomia: 3 horas e 20 minutos
Distância Máxima: 367 NM (680 km)
Velocidade de Cruzeiro: 110 kts (203 km/h)
Tipos de Voo Aprovados: voo visual
Tipo de Missão: instrução



HA-1 AS 550 A2 Fenrec

Motores: 1x Turbomeca Arriel 1D1
Potência: 531 kW (MTO)
Peso Básico: 1.450 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 2.250 Kg
Combustível Máximo: 427 Kg (540 litros)
Autonomia: 3 horas e 20 minutos
Distância Máxima: 367 NM (680 km)



Velocidade de Cruzeiro: 110 kts (203 km/h)
Tipos de Voo Aprovados: voo visual e óculos de visão noturna
Missões: instrução, reconhecimento e ataque, comando e controle, operações especiais



HA-1A AS 550 A2

Fennec AvEx



Motores: 1x Turbomeca Arriel 1D1
Potência: 531 kW (MTOPI)
Peso Básico: 1.550 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 2.250 kgf
Combustível Máximo: 427 Kg (540 litros)
Autonomia: 3 horas e 20 minutos
Distância Máxima: 367 NM (680 km)

Velocidade de Cruzeiro: 110 kts (203 km/h)
Tipos de Voo Aprovado: voo visual e óculos de visão noturna
Missões: instrução, reconhecimento e ataque, comando e controle, operações especiais



HA-1 e HA-1A



HM-1 AS 365 K Pantera



Motores: 2x Turbomeca Arriel 1M1
Potência: 558 kW cada (MTO)
Peso Básico: 2.600 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 4.250 Kg
Combustível Máximo: 856 Kg (1.084 litros)
Autonomia: 3 horas e 30 minutos
Distância Máxima: 420 NM (777 km)
Velocidade de Cruzeiro: 120 kts (222 km/h)

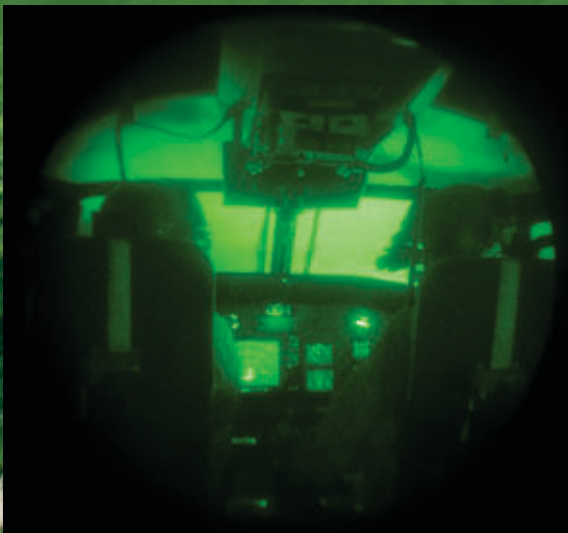
Capacidade do Gancho: 1.600 Kg
Capacidade do Guincho: 272 Kg
Macas: 4
Tripulação Padrão: 3 (2 pilotos e 1 mecânico de voo)
Tropa: 9
Tipos de Voo Aprovados: voo visual e por instrumentos
Missões: transporte e operações especiais



HM-1A AS 365 K2 Pantera K2

Motores: 2x Turbomeca Arriel 2C2CG
Potência: 697 kW cada (MTO)P
Peso Básico: 2.620 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 4.300 Kg
Combustível Máximo: 856 Kg (1.084 litros)
Autonomia: 3 horas e 20 minutos
Distância Máxima: 467 NM (864 km)
Velocidade de Cruzeiro: 140 kts (259 km/h)

Capacidade do Gancho: 1.600 Kg
Capacidade do Guincho: 272 Kg
Macas: 4
Tripulação Padrão: 3 (2 pilotos e 1 mecânico de voo)
Passageiros: 9
Tipos de Voo Aprovados: voo visual, por instrumentos e óculos de visão noturna
Missões: transporte e operações especiais



HM-1 e HM-1A



HM-1 AS 365 K Pantera

FS34082 FS33070 FS33303



HM-1 AS 365 K Pantera

FS33070 FS33303



HM-1 AS 365 K Pantera

FS34031



HM-1A AS 365 K2 Pantera K2

FS34031

HM-2 UH-60L Black Hawk

Motores: 2x T-700-GE-701C
Potência: 1.410 kW cada (MTO)P
Peso Básico: 5.850 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 9.980 Kg
Combustível Máximo:
-Tanques Principais: 1.088 Kg (1.377 litros)
-Tanques Externos: 1.360 Kg (1.722 litros)



Autonomia Máxima: 4 horas e 50 minutos
Distância Máxima: 628 NM (1.163 km)
Velocidade de Cruzeiro: 130 kts (240 km/h)
Capacidade do Gancho: 3.628 Kg
Capacidade do Guincho: 272 Kg



HM-2 UH-60L Black Hawk



Macas: 6

Tripulação Padrão: 2 pilotos e 2 mecânicos de voo

Passageiros: 12

Tipos de Voo Aprovados: visual, instrumentos e óculos de visão noturna

Missões: transporte e operações especiais

Armamento: duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm



FS34031



FS34084

HM-3 AS 532 UE Cougar

Motores: 2x Makila 1A1
Potência: 1.357 kW cada (MTOPI)
Peso Básico: 5.000 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 9.000 Kg
Combustível Máximo: 1.800 Kg (2.278 litros)



Autonomia: 3 horas e 50 minutos
Distância Máxima: 460 NM (852 km)
Velocidade de Cruzeiro: 120 kts (222 km/h)
Capacidade do Gancho: 3.000 Kg
Capacidade do Guincho: 272 Kg



HM-3 AS 532 UE Cougar

Tipos de Voo Aprovados: visual, instrumentos e óculos de visão noturna
Missões: transporte e operações especiais



Armamento: duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm
Macas: 8
Tripulação Padrão: 2 pilotos e 2 mecânicos de voo
Passageiros: 22



HM-4 H 225 M Jaguar



Motores: 2x Makila 2A1
Potência: 1.367 kW cada (MTOF)
Peso Básico: 6.600 Kg
Peso Máximo de Decolagem: 11.000 Kg
Combustível Máximo: 2.275 Kg (2.881 litros)



Autonomia: 3 horas e 50 minutos
Distância Máxima: 493 NM (913 km)
Velocidade de Cruzeiro: 130 kts (240 km/h)
Capacidade do Gancho 3.800 Kg
Capacidade do Guincho 272 Kg



HM-4 H 225 M Jaguar

Tripulação Padrão: 2 pilotos e 2 mecânicos de voo
Passageiros: 28
Macas: 11
Tipos de Voo Aprovados: visual, instrumentos e óculos de visão noturna



Missões: transporte e operações especiais
Armamento: duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm



ARMAMENTO AXIAL HA-1

HA-1 ESQUILO/FENNEC e HA-1A FENNEC AVEX



Metralhadora .50 axial



Lançador de foguetes de 70 mm



Armamento: duas metralhadoras axiais M3P de calibre .50 pol., com 250 tiros cada, utilizando munição traçante, comum e perfurante; dois lançadores de foguetes não guiados para até sete foguetes de 70 mm cada, com ogiva autoexplosiva, de exercício e anticarro; e uma metralhadora lateral MAG 58M de calibre 7,62 mm, com 250 tiros cada, utilizando munição traçante e comum.

Abaixo: aeronave HA-1A Fennec AvEx com o novo lançador de foguetes SKYFIRE.



ARMAMENTO LATERAL



HM-1 PANTERA/HM-1A PANTERA K2

Duas metralhadoras laterais M3P de calibre .50 pol., com 250 tiros cada, utilizando munição traçante, comum e perfurante; duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm, com 250 tiros cada, utilizando munição traçante e comum.



HM-3 COUGAR

Duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm, com 250 tiros cada, utilizando munição traçante e comum.



HM-2 BLACK HAWK

Duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm, com 250 tiros cada, utilizando munição traçante e comum.

HM-4 JAGUAR

Duas metralhadoras laterais MAG 58M de calibre 7,62mm, com 250 tiros cada, utilizando munição traçante e comum.



SOA

SISTEMA OLHOS DA ÁGUIA



O Sistema de Aquisição e Transmissão de Imagens, empregado em aeronaves HA-1A FENNEC AvEx do Exército Brasileiro, consiste de uma câmera externa à aeronave para operação diurna e noturna, contendo sensores infravermelho de alta resolução e câmera de vídeo colorida.

O equipamento dispõe de sistema giroscópico de estabilização direcional e um controlador portátil interno para permitir a operação da câmera pelo operador do equipamento.



Acima: imagem do SOA utilizado nas aeronaves HA-1 Esquilo/Fenec antes da modernização.



SARP

SISTEMA DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA

Com a evolução dos sistemas das aeronaves, o Exército incluiu, como desejado em seu Plano Estratégico, mais um importante meio em seus Sistemas e Meios de Emprego Militar (SMEM): o SARP – Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada. À Aviação do Exército, coube a missão de receber o SARP Categoria 2.



Esse modelo pesa até 150 quilos e opera fora do alcance visual. Atualmente, cada aeronave deste sistema possui cerca de 7,7 metros de envergadura e 3 metros de comprimento, além do peso máximo de decolagem da respectiva categoria e autonomia de 10 horas de voo. Para controle e operação das aeronaves e sensores, o sistema conta com uma estação de controle que realiza a transmissão e recebimento no solo, em tempo real, das informações captadas em voo.



Por meio do devido processo de aquisição, a XMOBOTS AEROESPACIAL E DEFESA foi contratada para desenvolver esse sistema, batizado de Nauru 1000C, que se encontra próximo da fase de entrega. O SARP Cat 2, deve contar com aeronaves dotadas de sensores de vigilância, como radar e câmeras infravermelho de longo alcance e de motores VTOL, que permitem decolagem e pouso vertical sem a necessidade de pista, tornando sua operação possível em diversas regiões do Brasil.





COMANDO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





AVIAÇÃO BRASIL



ANTECEDENTES

O Comando de Aviação do Exército (CAvEx) foi criado em 1993, substituindo a Brigada de Aviação do Exército. Entre suas atribuições estão o planejamento, a coordenação e o controle das atividades relativas ao emprego da Aviação do Exército. Para isso emite diretrizes de preparo e emprego a serem seguidas pelas organizações militares subordinadas e define a manutenção, normas operacionais e questões relativas à segurança de voo para todas as unidades aéreas. É subordinado administrativamente ao Comando Militar do Sudeste (CMS) e operacionalmente ao Comando de Operações Terrestres (COTer).



Gen BULCÃO
Primeiro Comandante da Brigada de Aviação do Exército em Brasília-DF - 1989



Gen NERY
Primeiro Comandante da Brigada de Aviação do Exército em Taubaté-SP - 1990



Gen AMBRÓSIO
Primeiro Comandante do Comando de Aviação do Exército - 1993



CAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Gen Bda Luiz Oscar BULCÃO de Lima
31 MAR 88 - 20 ABR 90



Gen Bda Durval A. M. P. de Andrade NERY
20 ABR 90 - 23 ABR 93



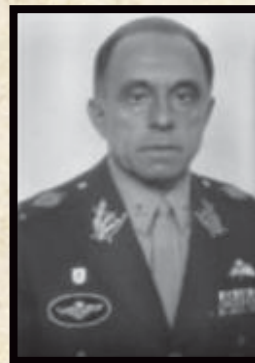
Gen Bda Sérgio Antônio da Rocha AMBRÓSIO
23 ABR 93 - 26 MAR 96



Gen Bda Newton BONUMÁ dos Santos
26 MAR 96 - 01 DEZ 97



Gen Bda Akira OBARA
01 DEZ 97 - 12 MAI 00



Gen Bda José ELITO Carvalho Siqueira
12 MAI 00 - 01 FEV 02



Gen Bda JEANNOT Jansen da Silva Filho
01 FEV 02 - 21 DEZ 04



Gen Bda Francisco Carlos MODESTO
21 DEZ 04 - 15 DEZ 06



Gen Bda Eduardo Cunha da CUNHA
15 DEZ 06 - 03 SET 08



Gen Bda Roberto S. PETERNELLI Júnior
03 SET 08 - 09 ABR 11



Gen Bda Eduardo DINIZ
09 ABR 11 - 02 FEV 13



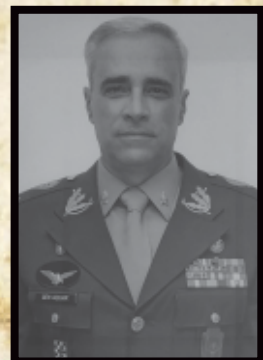
Gen Bda LAERTE de Souza Santos
02 FEV 13 - 12 ABR 14



Gen Bda Achilles FURLAN Neto
12 ABR 14 - 08 OUT 16



Gen Bda Luciano GUILHERME Cabral Pinheiro
08 OUT 16 - 13 ABR 18



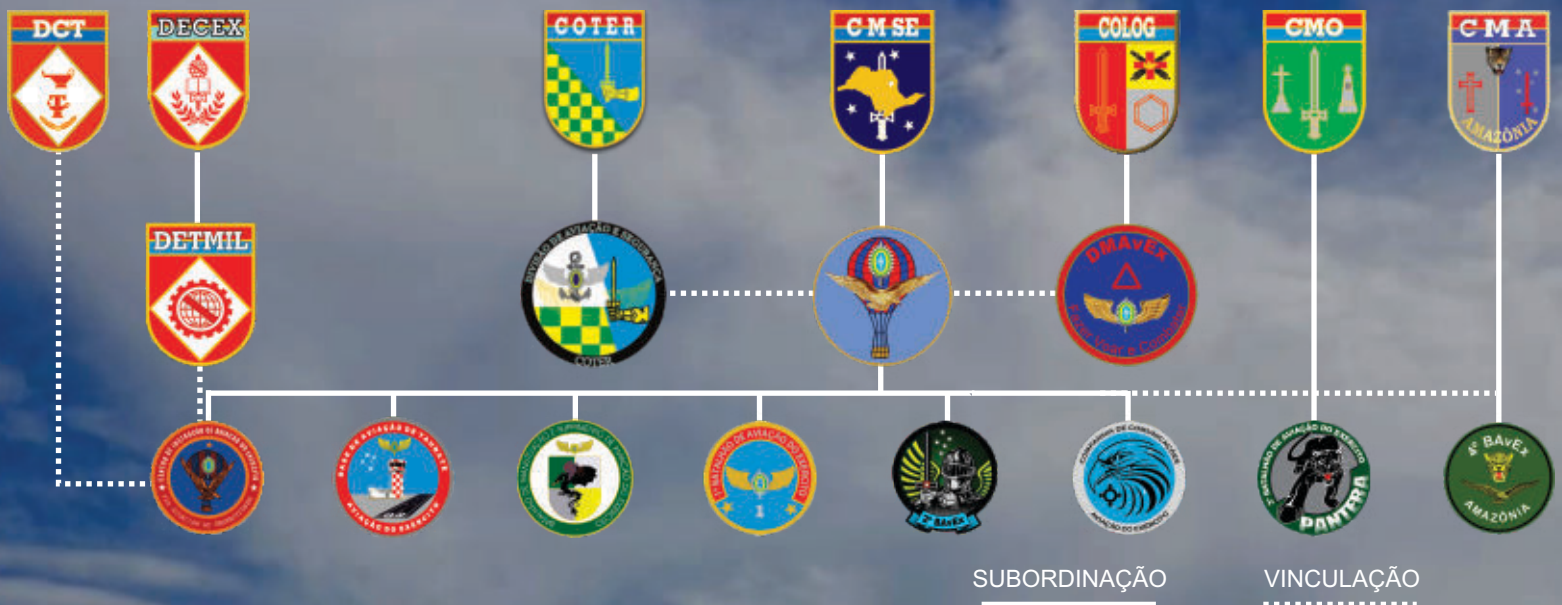
Gen Bda Carlos Waldyr AGUIAR
13 ABR 18 - 27 MAR 20

Brigada de Aviação do Exército (24 de novembro de 1989 a 19 de julho de 1993)
Comando de Aviação do Exército (a partir de 20 de julho de 1993)

COMANDO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



O CAVEx é um grande comando constituído desde o tempo de paz, incumbido da geração de capacidades e da padronização de procedimentos das tripulações das aeronaves e dos operadores de Sistema de Aeronave Remotamente Pilotado (SARP) do Exército, enquadrados nas categorias 3 e superiores. As Organizações Militares da Aviação do Exército, diretamente subordinadas aos Comandos Militares de Área, mantêm ligação técnica com o CAVEx para fins de padronização de procedimentos e outras atividades específicas. Nas operações em situação de paz, em função do volume dos meios empregados, o CAVEx é o grande comando que coordena o emprego desses meios no âmbito da Força Terrestre. Nas operações em situação de guerra, dependendo do volume de meios necessários da Aviação do Exército, poderá ser ativado o comando da Brigada de Aviação (Bda AvEx). Neste caso, o CAVEx permanece com suas atribuições de tempos de paz listadas anteriormente.



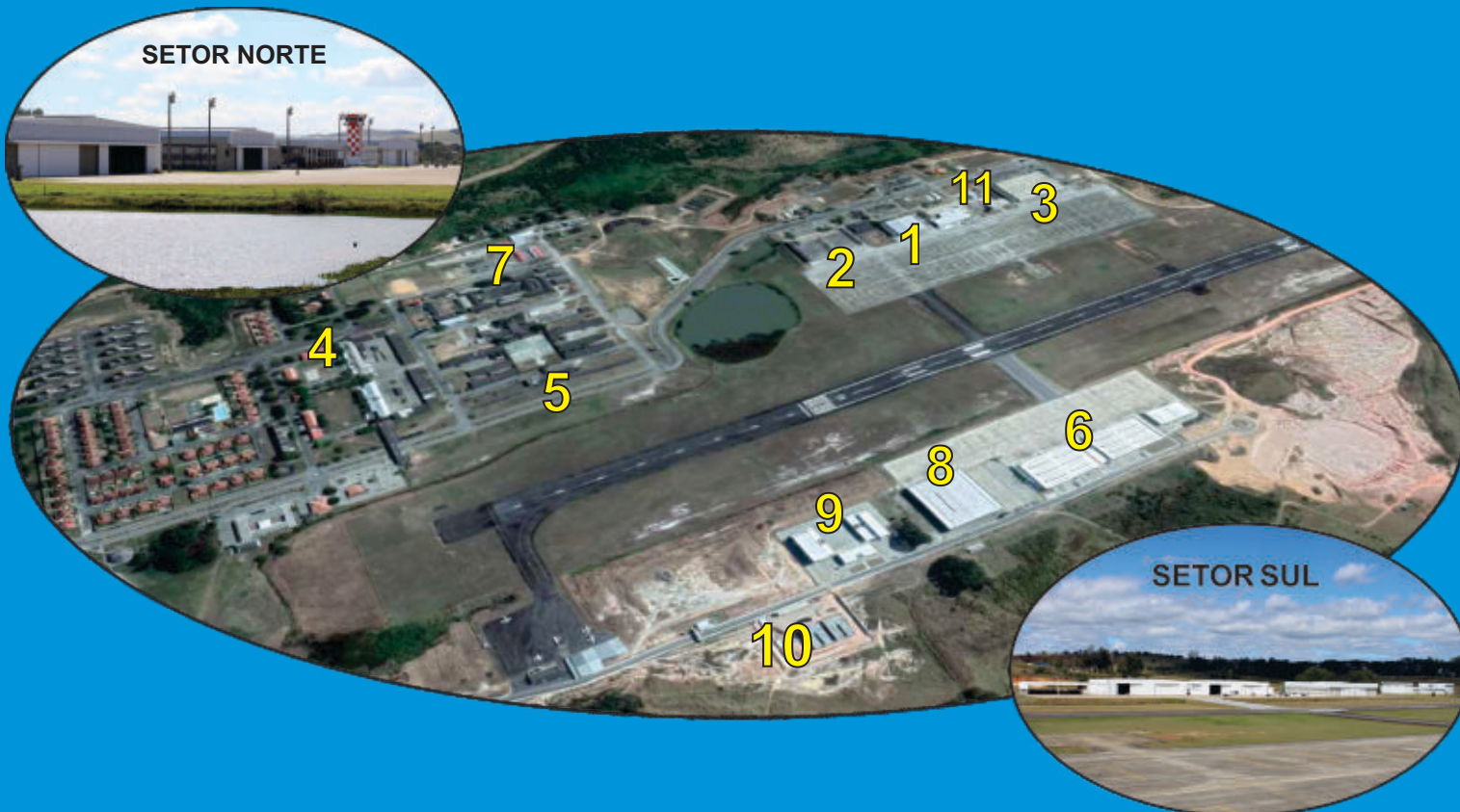
Em Taubaté-SP, estão enquadradas em sua estrutura organizacional e subordinadas operacionalmente as seguintes Unidades: 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx), 2º Batalhão de Aviação do Exército (2º BAvEx), Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx), Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex), Base de Aviação de Taubaté (BAvT) e Companhia de Comunicações de Aviação do Exército (Cia Com Av Ex). Além dessas, também enquadra o 3º Batalhão de Aviação do Exército (3º BAvEx) localizado em Campo Grande-MS, subordinado operacionalmente ao Comando Militar do Oeste (CMO), e o 4º Batalhão de Aviação do Exército (4º BAvEx) localizado em Manaus-AM, subordinado operacionalmente ao Comando Militar da Amazônia (CMA).



Gen Bda Ricardo José NIGRI
Atual Comandante



FORTE RICARDO KIRK



Acima, construção das instalações do 1º BAvEx – 1989.
Abaixo, instalações atuais.



Acima, início das obras do B Mnt Sup Av Ex – 1989.
Abaixo, instalações atuais.



Instalações e hangares que hoje pertencem ao 1º BAvEx. Em 2017, a parte que correspondia ao B Mnt Sup Av Ex passou para o 1º BAvEx.

Em 3 de setembro de 1986, através do Decreto nº 93.206, é criada a Aviação de asas rotativas da Força Terrestre. No mesmo ano, é criada a Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAvEx), com sede em Brasília-DF, e o 1º Batalhão de Aviação do Exército (Decretos nº 93.207 e nº 93.208, respectivamente). Em 24 de novembro de 1989, o Decreto nº 98.445 extinguiu a DMAvEx e criou a Brigada de Aviação do Exército (Bda AvEx). A Brigada manteve as atividades da DMAvEx, que era a de gerenciamento do material, dos equipamentos, compras e logísticas da AvEx, além de reunir as tarefas da 3ª subchefia do Estado-Maior do Exército. Em fevereiro de 1990, a Brigada de Aviação do Exército foi transferida para Taubaté-SP com o objetivo de melhor apoiar as atividades diárias da Aviação do Exército.



Acima, instalações do 2º BAvEx, – 1991
Abaixo, instalações atuais.



Divisão de Aeródromo da Base de Aviação de Taubaté – 22 de outubro de 1996



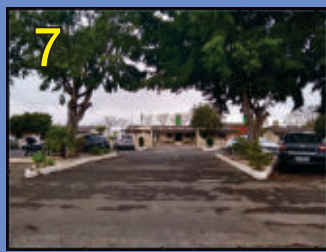
Criada a mais nova OM AvEx, a Cia Com AvEx – 11 de abril de 2014
Antes, no mesmo local, funcionava o cassino de oficiais.



Prédio do Comando de Aviação do Exército.



Hangares do B Mnt Sup Av Ex – 11 de março de 2016



Primeiras instalações do CIAvEx, Setor Norte.



Esquadrilha de Helicópteros de Instrução (EHI) – Setor Sul – 02 de outubro de 2015



Divisão de Simulação – 11 de março de 2016



Curso de Formação e Graduação de Sargentos – 29 de janeiro de 2019



CAvEx

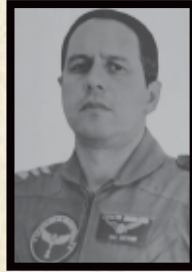
GALERIA DOS ANTIGOS CHEFES DO ESTADO-MAIOR



Cel Inf Roberto Tavares de ARAÚJO
20 ABR 90 - 1º JAN 91
14 JAN 92 - 09 MAR 93



Cel Cav ROBERTO S. de Figueiredo Lopes
15 MAR 91 - 31 DEZ 91
17 ABR 92 - 17 ABR 96



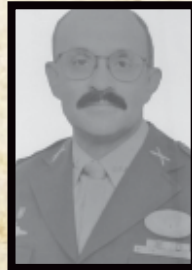
Cel Art Elton GEYER Rodrigues
30 JAN 96 - 21 NOV 97



Cel Cav Wladimir Martins PADILHA
1º JAN 91 - 14 MAR 91
18 ABR 96 - 07 JAN 98



Cel MB Armando Yoshikazu KIHARA
08 JAN 98 - 15 MAR 00



Cel MB WANDERLEY de Castro
10 JUL 00 - 30 ABR 01



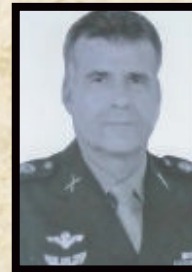
Cel Inf Roberto S. PTERNELLI Júnior
18 AGO 01 - 18 JAN 02



Cel Inf Paulo César PAUL CRUZ
18 JAN 02 - 07 JAN 03



Cel MB Antônio de PÁDUA B. da Silva
20 JAN 03 - 09 JAN 04



Cel MB GISLEI Moraes de Oliveira
07 JAN 04 - 17 FEV 05



Cel MB Hajime KİYOTA
23 JUN 05 - 31 AGO 06



Cel Cav Pedro Paulo de Mello BRAGA
23 JAN 06 - 2 JAN 08



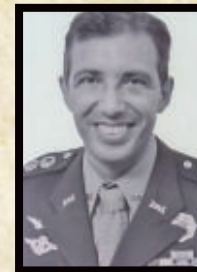
Cel Cav LUCIANO PINTO Martins
18 FEV 08 - 19 MAR 09



Ten Cel Inf Marcelo Melo DOLABELLA
26 FEV 10 - 26 SET 10



Cel Inf ROBERT Franco de Oliveira
20 MAR 09 - 25 FEV 10 / 27 SET 10 - 27 JAN 11
04 ABR 11 - 17 ABR 11



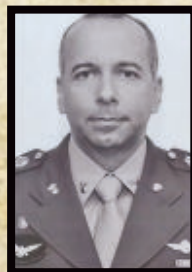
Cel Cav Fábio Benvenuti CASTRO
28 JAN 11 - 8 MAR 11



Cel Cav Lourenço WILLIAM da S. R. Pinto
9 MAR 11 - 31 MAR 16



Cel Inf Paulo MAURÍCIO de M. Magalhães
1º ABR 16 - 31 DEZ 16



Cel Art EVANDRO Luís Lopes Ferreira
3 MAR 17 - 19 NOV 19



Cel Cav Marcelo Ricardo CIOLETTE
19 NOV 19 - 05 FEV 21

Brigada de Aviação do Exército (24 de novembro de 1989 a 19 de julho de 1993)
Comando de Aviação do Exército (a partir de 20 de julho de 1993)

CAvEx



1ª Seção (Pessoal)

É responsável por assessorar o Comandante de Aviação do Exército no planejamento estratégico relativo à política de pessoal no que se refere à previsão, ao controle, à administração e à distribuição quali-quantitativa das Organizações Militares subordinadas e sediadas em Taubaté-SP, Campo Grande-MS e Manaus-AM.

2ª Seção (Inteligência)

É responsável pelo assessoramento de assuntos relativos à Inteligência e Contraineligência. Tem como missão apoiar o planejamento, a preparação, a execução e a avaliação das operações aéreas da Aviação do Exército. Também gerencia e coordena o Serviço de Polícia do Exército de toda área militar na guarnição de Taubaté-SP.

3ª Seção (Instrução e Operação)

Tem a incumbência de planejar, organizar e coordenar, mediante determinação do Comandante de Aviação do Exército e com base nas diretrizes do Escalão Superior, toda a instrução e operação do Forte Ricardo Kirk. É responsável, também, pelo emprego dos meios aéreos em atividades de preparo e emprego da Força Terrestre e apoio aos diversos órgãos externos ao Exército.

4ª Seção (Logística)

É responsável pelo planejamento, coordenação e fiscalização das tarefas logísticas, atuando tanto na logística militar terrestre quanto na logística específica de Aviação, mantendo estreita ligação com a Diretoria de Material de Aviação do Exército, Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército, Base de Aviação de Taubaté, bem como as Esquadrilhas de Manutenção e Suprimento e 4ª Seções das Unidades Aéreas.

5ª Seção (Comunicação Social)

Tem por finalidade assessorar o Comandante de Aviação do Exército nos assuntos relativos à Comunicação Social no âmbito da AvEx, bem como planejar, coordenar e conduzir as atividades de assessoria de imprensa, divulgação institucional e relações públicas no CAvEx (em tempos de paz e de crise).

6ª Seção (Planejamento e Doutrina)

É responsável pelo planejamento de longo prazo do adestramento e das operações no âmbito do CAvEx. Além disso, coordena e direciona toda a produção doutrinária da AvEx, procurando alinhar as constantes inovações na área de Aviação às necessidades operacionais do Exército. Adicionalmente, produz boa parte das normas internas de cunho operacional e administrativo, conforme as necessidades do CAvEx e de suas Unidades.



Cel Art José Antônio SAZDJIAN Júnior
Atual Chefe do Estado-Maior



CAvEx

Seção de Projetos Especiais

Tem como atribuições assessorar o Comandante de Aviação do Exército nos assuntos relacionados ao Programa Estratégico da Aviação do Exército, seus projetos e ações complementares, planejar, coordenar e supervisionar os assuntos e atividades relacionados ao Projeto Acolhimento e ao Projeto HXBR (Anv Jaguar), além das atividades relacionadas ao Grupo de Ensaios e Avaliações (GEA) do CAvEx.

Assessoria Jurídica

A Assessoria de Apoio para Assuntos Jurídicos tem a missão de assistir o Cmt AvEx e emitir pareceres e notas técnicas sobre qualquer matéria jurídica relacionada às atividades da AvEx e, ainda, prestar assessoramento jurídico às Organizações Militares da AvEx nos casos de defesa da União e correlatos.

Ajudância Geral

É a encarregada de pessoal, tendo como atribuição principal a confecção do Boletim Interno do Comando de Aviação do Exército. Além disso, controla o efetivo, promoções, avaliações e pagamento das remunerações, dentre outras.

Seção Administrativa

É a responsável pelo gerenciamento do patrimônio mobiliário do CAvEx, processos de aquisição de materiais/serviços, operação do sistema de compras de passagens aéreas e diárias, além da coordenação da utilização de viaturas administrativas para atender às demandas do Comando.

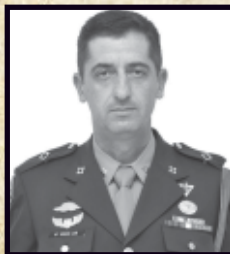
Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Tem por missão assessorar o Cmt AvEx nas questões relativas à investigação e prevenção de ocorrências aeronáuticas, em conformidade com as normas do SIPAER. Além disso, planejar, gerenciar, supervisionar e executar as atividades relacionadas à prevenção de ocorrências aeronáuticas no âmbito do CAvEx.

Divisão de Informática

A Divisão de Informática do Comando de Aviação do Exército possui uma estrutura diferenciada de suporte de tecnologia da informação (TI) interligando todo o Forte Ricardo Kirk com mais de 22 quilômetros de fibra ótica. Para o cumprimento de sua missão, está organizada em 5 seções: suporte ao usuários, logística de material de TI, segurança, redes e desenvolvimento de sistemas.

GALERIA DOS ANTIGOS
ADJUNTOS DE COMANDO



S Ten Com EDSON LUÍS Bizzi
28 NOV 16 - 24 JAN 20



S Ten Av Mnt Luiz MAURO de Oliveira
Atual Adjunto de Comando





DIRETORIA DE MATERIAL DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





FAZER VOAR E COMBATER

332A12-0050-04
27019

332A12-0050-
25689

332A
27019

Diretoria de Material de Aviação do Exército



Em 1986, a Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAvEx), herdeira das tradições da antiga Diretoria de Aviação (1927-1941) foi criada como órgão de apoio da Aviação do Exército, que retornava naquela data à 3ª dimensão de combate.

Esse retorno ocorreu dentro de um contexto de reestruturação vivido pelo Exército Brasileiro na década de 1980. Em 03 de setembro de 1986, a Aviação do Exército foi reativada e, concomitantemente, criada a DMAvEx como o órgão gestor da logística de aviação do Exército (Decreto nº 93.207).

Visando uma racionalidade administrativa, a Diretoria foi extinta em 24 de novembro de 1989 pelo Decreto nº 98.445. Entretanto, os crescentes problemas logísticos enfrentados naquela época tornaram necessária a recriação deste órgão de apoio setorial, o que foi feito por meio do Decreto não numerado de 19 de julho de 1993, seguido da Portaria nº 025-SEF, de 26 de novembro de 1993, que a vinculou novamente ao Departamento de Material Bélico (DMB), a contar de 25 de agosto daquele mesmo ano.

Fazer voar e combater, com a devida segurança é tarefa árdua e que requer, além dos conhecimentos específicos, experiência e comprometimento. A DMAvEx realiza o trabalho de mola propulsora da AvEx bem como o de orientadora no tocante às questões de operacionalidade e segurança, principalmente no que tange aos assuntos de manutenção.



DMAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS DIRETORES



Gen Bda Luiz Oscar BULÇÃO de Lima
09 ABR 87 - 20 DEZ 89



Gen Bda Adalberto IMBRÓSIO
26 AGO 93 - 04 FEV 97



Gen Bda José Benedito de BARROS MOREIRA
28 ABR 97 - 14 ABR 00



Gen Bda JEANNOT Jansen da Silva Filho
14 ABR 00 - 24 JAN 02



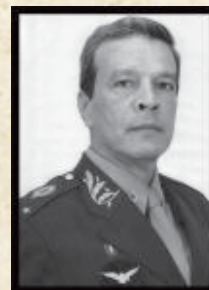
Gen Bda Elton GEYER Rodrigues
24 DEZ 02 - 28 MAR 03



Gen Bda DENIVART Alves da Cruz
14 ABR 03 - 09 DEZ 04



Gen Div JEANNOT Jansen da Silva Filho
09 DEZ 04 - 12 AGO 05



Gen Bda Eduardo CUNHA da Cunha
12 AGO 05 - 05 DEZ 06



Gen Bda GISLEI Moraes de Oliveira
05 DEZ 06 - 22 AGO 08



Gen Bda Antônio de PÁDUA Barbosa da Silva
22 AGO 08 - 08 ABR 11



Gen Bda LAERTE de Souza Santos
08 ABR 11 - 04 MAI 12



Gen Div Roberto Sebastião PETERNELLI Júnior
04 MAI 12 - 07 DEZ 12



Gen Div Roberto Eduardo DINIZ
07 DEZ 12 - 24 ABR 15



Gen Div Pedro Paulo de Mello BRAGA
24 ABR 15 - 08 MAI 17



Gen Div Douglas BASSOLI
06 MAI 17 - 01 MAR 19



Gen Div PAULO ROBERTO de Oliveira
01 MAR 19 - 04 MAI 20



Gen Bda DANILO Mota Alencar
04 MAI 20 - 13 MAI 21

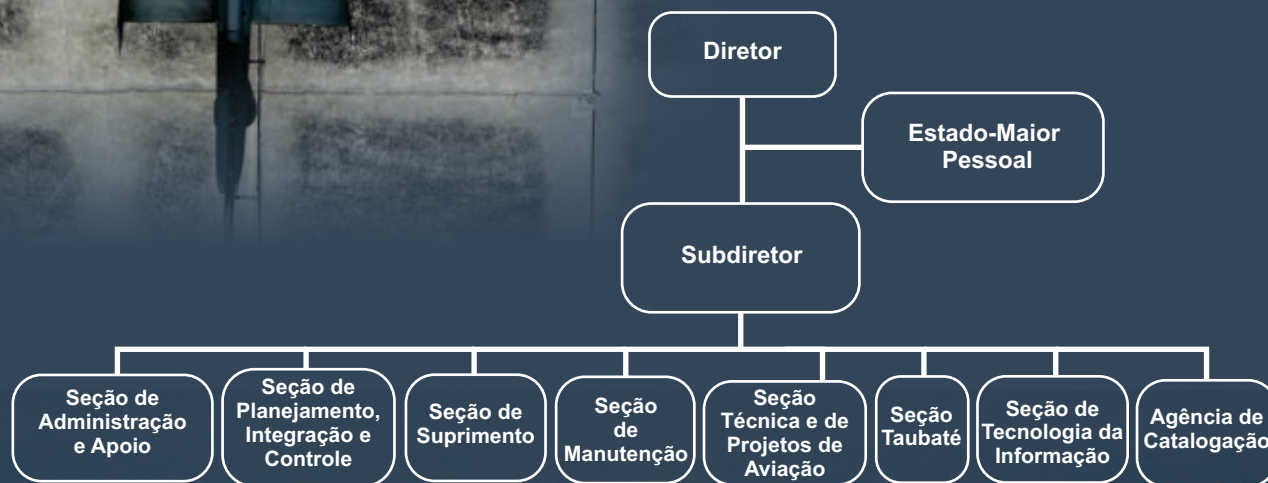
Diretoria de Material de Aviação do Exército - 1º Fase (07 de abril de 1987 a 24 de novembro de 1989)
Recriação da Diretoria de Material de Aviação do Exército (a partir de 26 de agosto de 1993)

Diretoria de Material de Aviação do Exército Brasília-DF



A DMAVEx é o órgão de apoio responsável pela gestão do material de aviação da Força Terrestre (FT) e está subordinada ao Comando Logístico do Exército. Possui sede em Brasília-DF, contando com uma seção na cidade de Taubaté-SP, nas instalações do Comando de Aviação do Exército.

Sua missão é superintender – por meio de uma gestão ágil, altamente especializada e eficaz – as funções logísticas de suprimento, manutenção e transporte de material de aviação e de qualquer outro relacionado à AvEx, visando garantir a operacionalidade deste segmento da FT e contribuindo para o seu emprego em benefício do Exército Brasileiro.



Gen Bda Anysio Luiz Crespo Alves NEGRÃO
Atual Diretor





DMAVEx Seção Taubaté



Entre as atividades de apoio desenvolvidas pela DMAVEx/Seção Taubaté, destacam-se a confecção, execução e fiscalização de contratos de manutenção de componentes, gerência de reparáveis, de fornecimento de peças e de combustível de aviação, coordenação das aeronaves em processo de modernização, gerenciamento de Equipamentos de Apoio ao Solo (EAS), de Equipamentos de Voo (EQV) e de material de Busca e Salvamento (SAR), além do gerenciamento de componentes do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas (SARP) e a certificação de empresas reparadoras.



DEPÓSITO ESPECIAL – TAUBATÉ-SP



O Depósito Especial (DE) da Aviação do Exército é a estrutura responsável pelas atividades de aquisição e armazenamento de material sob regime Especial Aduaneiro de Depósito Especial, provendo os insumos de manutenção aos helicópteros da linha francesa em operação no Exército Brasileiro.

O DE iniciou seus trabalhos em 24 de junho de 1988 com a celebração do contrato entre a Aviação do Exército e a então Aerospatiale, atualmente Airbus Helicópteros. Desde então, funciona como uma ponte entre o fabricante e a AvEx, sendo o principal fornecedor de material para as nossas aeronaves, portanto, a mais importante artéria de suprimento da Aviação do Exército.



COMFIMA HELIBRAS – ITAJUBÁ-MG

A Comissão de Fiscalização de Material de Aviação-Brasil/Itajubá (COMFIMA-Br/Itj ou somente COMFIMA) é um órgão do Exército Brasileiro lotado junto à empresa Helicópteros do Brasil (Helibras S/A ou somente Helibras), que tem como função fiscalizar contratos diversos envolvendo inspeções, revisões, atualizações tecnológicas e suporte técnico às aeronaves da frota AvEx, da linha francesa da Airbus Helicopters.

A Comissão tem sua sede na cidade de Itajubá-MG desde 12 de outubro 1988. Inicialmente, tinha por finalidade receber as primeiras aeronaves do Exército Brasileiro, adquiridas na década de 1980. Hoje, porém, é um órgão perene, subordinado à DMAvEx. Esta última,

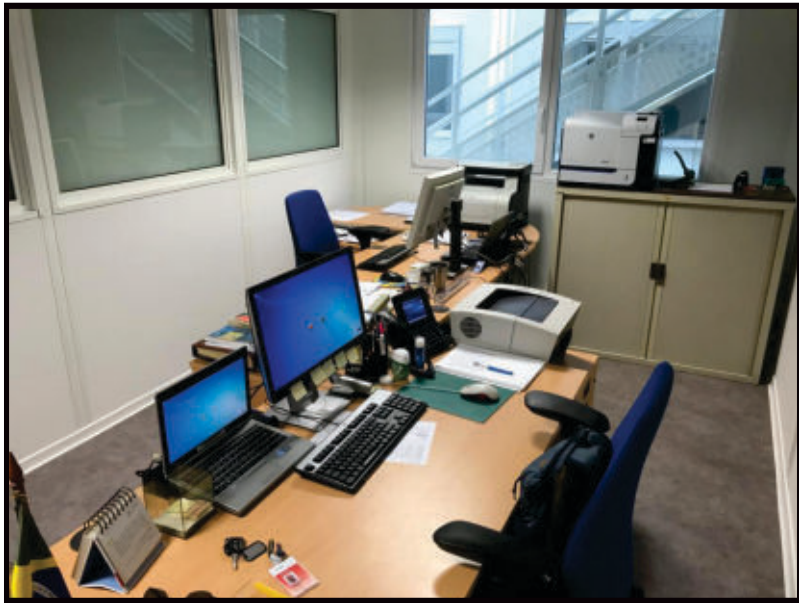
com sede em Brasília-DF, é responsável por gerir as Aeronaves do Exército Brasileiro que estão em serviço na Helibras, sob tutela da Comissão.





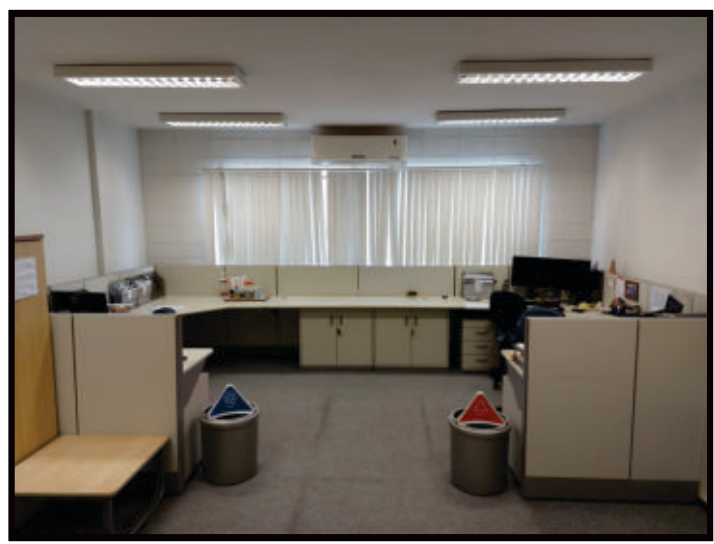
COMFIMA MARIGNANE-FRANÇA

A COMFIMA-Ex, com sede em Marignane, França, é chefiada por um oficial superior, tendo um graduado aperfeiçoado como auxiliar. Sua missão é o acompanhamento e fiscalização das atividades de manutenção e modernização das aeronaves da AvEx – bem como de componentes reparáveis – realizadas pela Airbus Helicopters ou por empresas subcontratadas pela fabricante, visando obter o melhor resultado daquelas atividades para a AvEx, sob os enfoques técnico e financeiro.



COMFIMA SAFRAN - XERÉM-RJ

A COMFIMA-BR é uma das Comissões de Fiscalização de Material de Aviação no Brasil, estabelecida na empresa SAFRAN HEB e localizada no Distrito de Xerém, em Duque de Caxias-RJ. É responsável pelo acompanhamento e fiscalização das atividades de prestação de serviços continuados de troca direta, assistência técnica, treinamento e de manutenção até o 4º nível, o qual compreende revisão geral, reparo, inspeção, teste e investigação em motores, módulos, acessórios, peças avulsas e ferramentas de fabricação Safran Helicopter Engines Brasil utilizados nos helicópteros da AvEx.





CENTRO DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





PELA AUDÁCIA

ANTECEDENTES

A história do Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx) remonta ao surgimento da Aviação Militar Brasileira. No início das atividades aéreas no Brasil, não havia uma instituição militar de formação de pilotos, observadores, mecânicos e especialistas em geral. Os primeiros aviadores, como o Tenente Juventino Fernandes da Fonseca e o Capitão Ricardo Kirk, realizaram suas especializações no exterior. O emprego de aeronaves em operações de combate durante a Primeira Guerra Mundial confirmou a aviação como fator determinante nos campos de batalha. Assim, antes de encerrado o conflito, o governo brasileiro já providenciava a organização da Escola de Aviação Militar, sob orientação técnica da Missão Militar Francesa e, em 29 de janeiro de 1919, no Campo dos Afonsos na cidade do Rio de Janeiro-RJ, ela era criada com a missão de formar e preparar especialistas em aviação.



A Escola de Aviação Militar ganhou enorme impulso com a criação da Arma de Aviação em janeiro de 1927, recebendo grande quantidade de aviões novos. Em janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica e, em março do mesmo ano, foi extinta a Escola de Aeronáutica do Exército (denominação dada à Escola de Aviação Militar a partir de dezembro de 1940).





CIAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel Cav LUIZ CLAUDIO
Del Rio Chagas do Nascimento
01 JAN 92 - 27 JAN 94



Cel Cav Pedro Paulo Molinaro ZACHARIAS
27 JAN 94 - 6 FEV 97



Cel Cav Eduardo CUNHA da Cunha
6 Fev 97 - 29 JAN 00



Ten Cel Art LAERTE de Souza Santos
29 JAN 00 - 18 JAN 03



Ten Cel Cav José Carlos B. de AVELLAR
17 JAN 03 - 16 DEZ 05



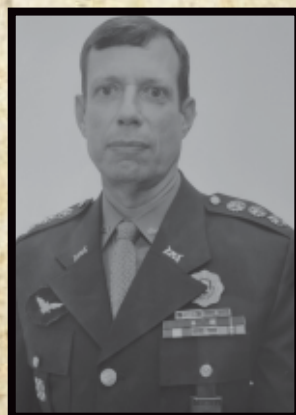
Ten Cel Inf Luiz Fernando Estorilho BAGANHA
16 DEZ 05 - 14 DEZ 07



Cel Cav Fábio Benvenuto CASTRO
14 DEZ 07 - 11 DEZ 10



Cel Cav ALCIDES Valeriano de Faria Junior
11 DEZ 10 - 25 JAN 13



Cel Cav Ricardo José NIGRI
25 JAN 13 - 30 JAN 15



Cel Inf Fernando Dias HERZER
30 JAN 15 - 26 JUL 16



Cel Com Carlos Waldyr AGUIAR
14 OUT 16 - 23 MAR 18

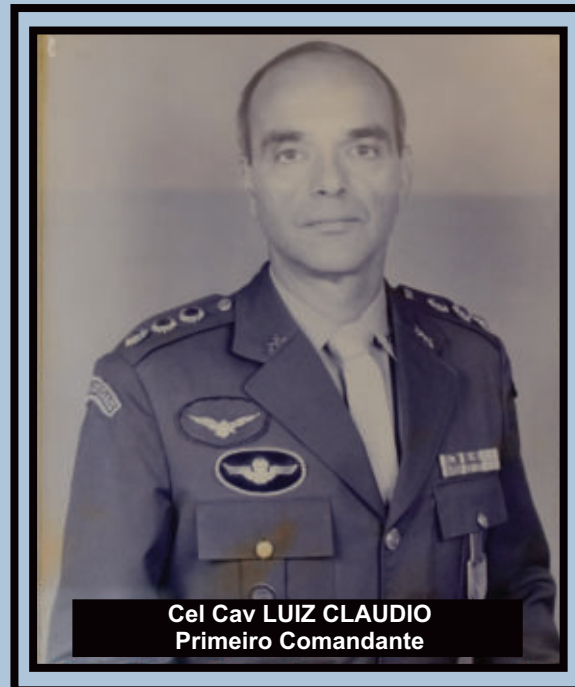


Cel Inf Evandro Luis AMORIM Rocha
23 MAR 18 - 20 NOV 20



CENTRO DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

O Núcleo do Centro de Instrução de Aviação do Exército (NuCIAvEx) iniciou suas atividades em janeiro de 1991, sob a coordenação do Cel Luiz Cláudio. Oficialmente, o CIAvEx foi criado em 26 de setembro de 1991 e ativado em 1º de janeiro de 1992, sendo o seu primeiro Comandante o Cel Luiz Cláudio. Com o intuito de formar adequadamente os futuros aeronavegantes, a Escola levantou as necessidades da Aviação antes de criar os seus cursos, buscando os conhecimentos imprescindíveis para organizar os currículos, bem como as técnicas individuais e coletivas que iriam permitir o emprego operacional de frações de helicópteros.



Cel Cav LUIZ CLAUDIO
Primeiro Comandante



O ano de 1994 foi marcante na história do Centro, oportunidade em que obteve-se o primeiro reconhecimento internacional da Escola, sob o Comando do Cel Zacharias. Ainda, em 1994, foi realizado o curso de instrutores de turbina Arriel, ministrado pela Turbomeca, ficando o CIAvEx homologado como Escola Turbomeca, a primeira do continente americano. O ano encerrou com a concessão da denominação histórica "ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR" e o respectivo estandarte histórico.

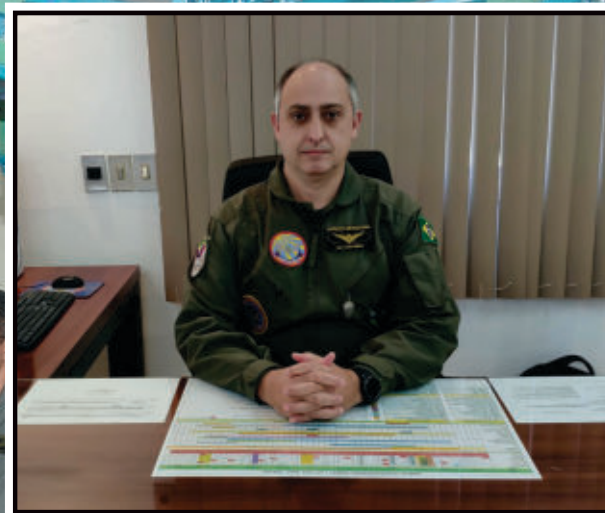


**GALERIA DOS ANTIGOS
ADJUNTOS DE COMANDO**

2º Ten MARCO AURÉLIO de Souza Bento
12 JUL 17 - 28 JAN 21



S Ten Av Mnt AQUINO Benites Neto
Atual Adjunto de Comando



Cel Art Emerson Alexandre JANUÁRIO
Atual Comandante



Em 1995, foi realizado o primeiro Curso de Piloto de Aeronaves (CPA) com todas as fases conduzidas no CIAvEx. Neste mesmo ano, como forma de retribuição às forças coirmãs por todo apoio e dedicação prestados ao Exército Brasileiro (EB) na fase inicial da implantação da AvEx, um oficial da Marinha e um oficial da Força Aérea frequentaram o Curso de Piloto de Combate (CPC). No mesmo período, foram armados dois Esquilos para permitir a formação de novos atiradores e apoiar os demais cursos.



Competia ao CIAvEx a complexa tarefa de preparar recursos humanos e qualificá-los para operar com equipamentos de tecnologia de ponta, pois como o Coronel Avellar bem definiu “O Aviador do Exército caracteriza-se pelo bom senso, pela segurança, pelo profundo conhecimento de sua profissão e pela convicção de que apenas a preservação de nossos profissionais e de nossas máquinas pode garantir o cumprimento de nossa missão”.

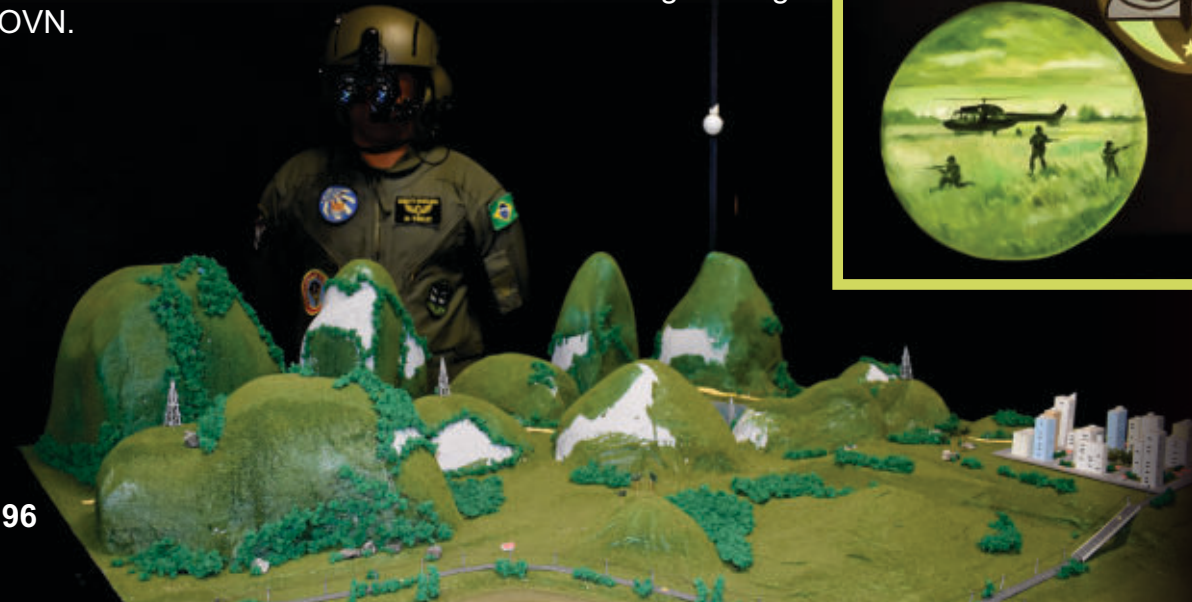


CIAVEX E A UNICA ESCOLA MILITAR NO MUNDO A TER A HOMOLOGAÇÃO EUROCOPTER



Com o intuito de proporcionar um ensino moderno, em 1995 foi lançado o projeto do Ensino Assistido por Computador. A partir de 1997, no comando do Coronel Cunha, foram criadas as condições para a informatização da unidade e os currículos e planos de disciplinas da Escola foram modernizados. Com isso, o CIAvEx dava início à sua vocação de escola de ponta, voltada para o futuro e cada dia mais empenhada em melhor formar e especializar os integrantes da Aviação. No ano de 2000, no comando do Cel Laerte, o CIAvEx recebeu outro reconhecimento internacional, sendo homologado escola Eurocopter.

Em 2007, após a compatibilização e homologação de alguns modelos de aeronaves, o Estágio de Voo com Óculos de Visão Noturna (OVN) foi criado para capacitar os tripulantes da Aviação do Exército no uso de visores noturnos. Desde então, a capacidade operativa noturna da AvEx vem evoluindo a passos largos, técnica e taticamente. Atualmente, os currículos do Curso de Piloto de Aeronaves (CPA) e do Curso de Formação e Graduação de Sargentos (CFGs) já contemplam as competências técnicas e habilidades desenvolvidos no antigo estágio OVN.

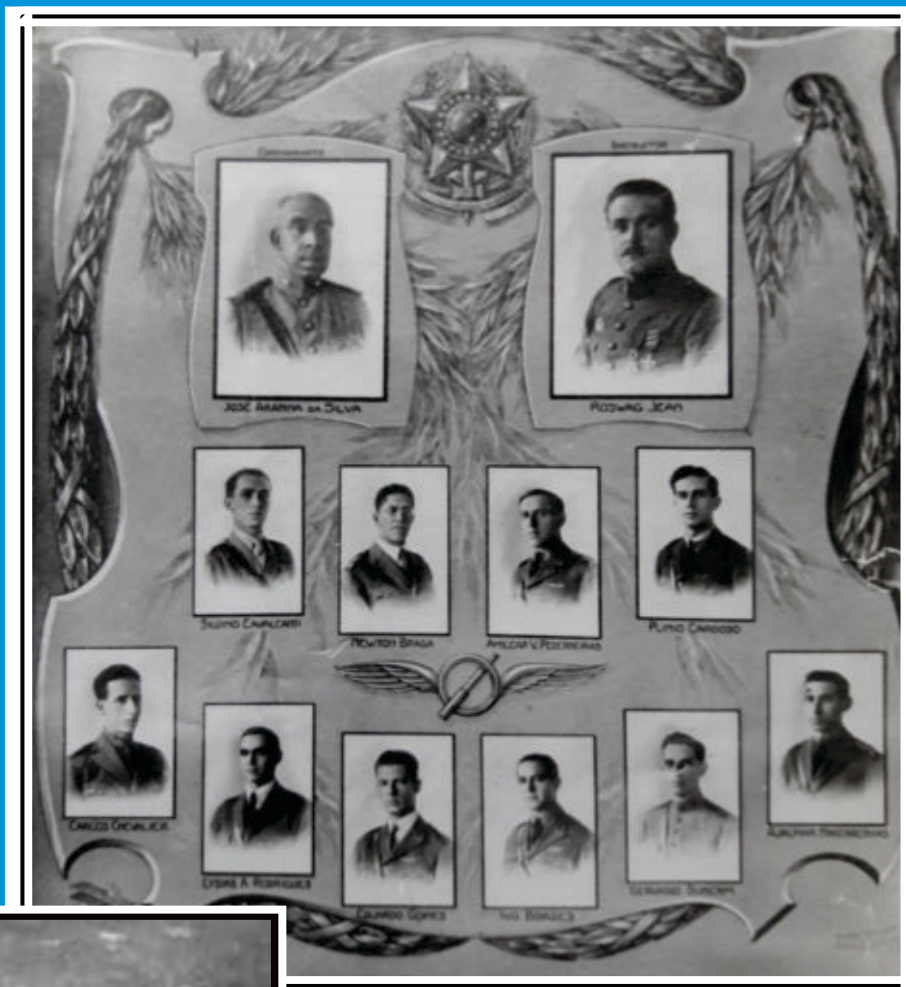


CURSO DE OBSERVADOR AÉREO

1ª Fase (Escola de Aviação Militar 1921-1940)



O Curso de Observador Aéreo (COAe) foi criado em 1921 na antiga Escola de Aviação Militar (EAvM), no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro-RJ. Naquele ano, formaram-se duas turmas de observadores aéreos, destacando-se o 1º Ten Eduardo Gomes como primeiro colocado da turma pioneira. Naquela época, os observadores aéreos e os pilotos de aeronaves eram os únicos especialistas de aviação no Exército oriundos exclusivamente da carreira de oficial. Com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira (FAB) em 1941, o COAe foi desativado juntamente com os demais cursos da EAvM.



1ª Turma de Observadores Aéreos - 1921
Campos dos Afonsos-RJ



Com a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, foi criada a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Esta unidade era composta por observadores aéreos do EB e demais especialistas da FAB (pilotos, mecânicos e elementos de apoio). Para a formação dos Observadores Aéreos, foi criado um curso expedito na nova Escola de Aeronáutica da FAB.



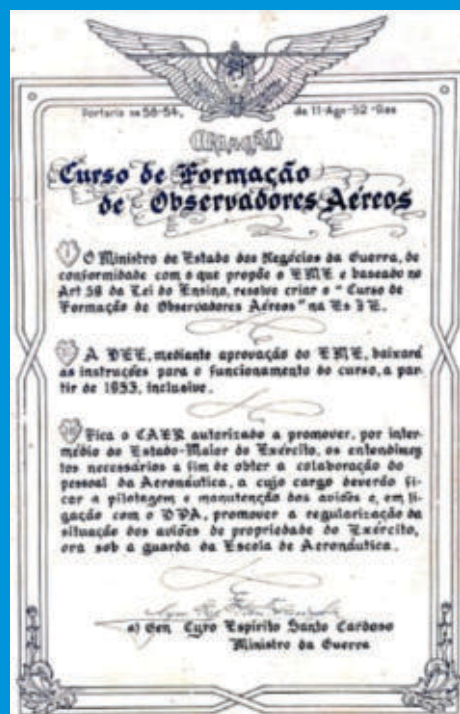
CURSO DE OBSERVADOR AÉREO

2ª Fase (Escola de Instrução Especializada 1952-2020)

Na década de 1950, o Exército verificou a necessidade de reativar o COAe, tendo em vista as experiências colhidas nos céus da Itália com o emprego bem-sucedido da 1ª ELO. Dessa forma, o Ministério da Guerra, por meio da Portaria reservada nº 56-54, de 11 de agosto de 1952, recriou o curso na Escola de Instrução Especializada (EsIE), sediada no bairro de Realengo, Rio de Janeiro-RJ. Assim, a equipe de instrução e as instalações do COAe foram preparadas entre 1952 e 1953, e a primeira turma foi formada em 1954.



Até a recriação da Aviação do Exército, em 1986, os observadores aéreos eram os únicos especialistas de aviação da FT. Durante essa fase, eram empregadas as aeronaves da FAB mais aptas para o reconhecimento aéreo a baixa altura, tendo como características motor de baixa ou média potência e asa alta, o que permitia melhor observação, destacando-se as aeronaves L-42 Regente, C-98 Caravan e T-25 Universal.



A partir da década de 1990, o emprego de aeronaves de asas rotativas aumentou gradualmente, tanto na FAB quanto no EB. Por meio de Pedidos de Colaboração de Instrução (PCI), desenvolvidos em organizações militares das três Forças, os alunos do COAe participavam das instruções de escape de aeronaves submersas, simulação de salto de emergência com paraquedas e reconhecimento tático.



Entre 1954 e 2012, ano do último curso na EsIE, foram formados 351 observadores aéreos, sendo 320 do Exército Brasileiro e 31 das outras Forças.

3ª Fase (Centro de Instrução de Aviação do Exército 2021)



Após um intervalo sem funcionamento do Curso de Observador Aéreo, entre 2013 e 2020, o Estado-Maior do Exército decidiu transferi-lo para o CIAvEx. Passadas sete décadas desde o encerramento da EAvM, quis o destino que o Curso retornasse à Aviação do Exército exatamente um século após sua primeira criação.

Novas expectativas acompanham essa terceira fase da história do curso, com reflexos importantes para a própria atividade de

Observação Aérea. A AvEx possui ampla experiência de utilização do moderno Sistema Olhos da Águia (SOA), cuja eficácia pode ser ampliada com a participação do Observador Aéreo, seja embarcado na aeronave a fim de operar o SOA, seja observando indiretamente por meio da estação de solo.

Assim, a tendência é de o curso evoluir juntamente com a Doutrina Militar Terrestre, vindo o Observador Aéreo a agregar as capacidades de coordenação de missões com o emprego de Sistemas de Aeronave Remotamente Pilotada (SARP) e ocupar seu papel dentro do sistema Aviação do Exército. O futuro já está acontecendo.

Olho Nele! Aviação!

INSTALAÇÕES



Atualmente, o CIAvEx ocupa instalações no Setor Sul e no Setor Norte do Forte Ricardo Kirk. No Setor Sul, encontram-se a Divisão de Simulação, o Curso de Formação e Graduação de Sargentos e a Esquadrilha de Helicópteros de Instrução. Já no Setor Norte encontram-se a Esquadrilha de Comando e Serviços, salas de aula e laboratórios. O Estado-Maior da Escola, com suas Divisões e Seções, está articulado nos dois setores.





DIVISÃO DE SIMULAÇÃO



As raízes da Divisão remetem à pioneira Seção de Ensino Assistido por Computador (SEAC). Criada em 1995, a SEAC tinha o principal objetivo de desenvolver programas informatizados que otimizassem as instruções técnicas das aeronaves para cursos do CIAvEx. Desde sua criação, a SEAC desenvolveu mais de 30 ferramentas de treinamento, as chamadas Computer Based Training (CBT), dentre as quais destacam-se: THM Esquilo Fennec, THM Pantera, Fuzil 7,62mm, Operações Aeromóveis etc. Desde 2016, quando foi incorporada à Divisão de Simulação, a SEAC busca desenvolver produtos utilizando as mais novas tecnologias de Realidade Aumentada e Realidade Virtual, com foco principal na portabilidade.

A Divisão de Simulação foi estruturada como tal em 2016, ocupando modernas instalações no Setor Sul. A Divisão está organizada em cinco seções: Seção Administrativa, Seção de Inovação Tecnológica, Seção de Ensino Assistido por Computador, Seção de Voo Virtual e Seção de Análise e Engenharia.





DIVISÃO DE SIMULAÇÃO



A Seção de Voo Virtual, ao ser criada no ano de 2002, contava apenas com o Treinador Sintético de Voo (TSV) que era empregado como ferramenta de treinamento para pilotos e utilizava o software Microsoft Flight Simulator.

Com o desenvolvimento de cinco Flight Training Device (FTD), em parceria com a empresa RSD em 2008, a simulação ganhou mais realismo, passando a possuir comandos idênticos aos da aeronave e visualização foto realística do terreno. Os FTD permitiram a realização de voos em formação e por instrumentos (IFR).



Neste mesmo ano, iniciou-se o desenvolvimento do Simulador de Helicópteros Esquilo/Fennec (SHEFE). Em 2018, os FTD foram modernizados pela empresa Spectra, a fim de se adequarem à nova realidade da frota da AvEx, permitindo, juntamente com o SHEFE, o emprego da simulação em diversos cursos e estágios ministrados pelo CIAvEx.





DIVISÃO DE SIMULAÇÃO



A Seção de Análise e Engenharia (SAE), criada no início de 2018, tem como principais objetivos o desenvolvimento de sistemas de simulação, o estudo de viabilidade e a condução de projetos de Pesquisa e Desenvolvimento na área de Tecnologia e Inovação.

Nesses três anos, diversas ferramentas foram desenvolvidas e adicionadas aos simuladores, aumentando suas capacidades de emprego. Prova disso é o mais absoluto sucesso atingido no projeto de desenvolvimento do simulador FTD da aeronave Pantera K2. Esta complexa atividade exigiu dedicação exclusiva da equipe na execução do planejamento, das aquisições, da prototipação, do desenvolvimento e da integração.

A Seção Administrativa e a Seção de Inovação Tecnológica, criadas recentemente, são de fundamental importância para apoiar as necessidades administrativas da Divisão, sendo os elos de difusão da inovação concebida no CIAvEx.

Ressalta-se que embora a Divisão de Simulação seja relativamente nova, a simulação já faz parte da história do CIAvEx. Desde seu início modesto, no distante 1995, até a atualidade, militares abnegados e inovadores têm dedicado enorme esforço no desenvolvimento tecnológico das ferramentas de simulação. A estes, rendemos todas as homenagens.





CURSO DE FORMAÇÃO E GRADUAÇÃO DE SARGENTOS



No ano de 1993, foram criados os Cursos de Formação de Sargentos de Aviação nas Qualificações Militares Singulares de Aviação Manutenção e Aviação Apoio. Nos anos seguintes, foram colhidos conhecimentos junto à Escola de Sargentos das Armas, para então, em 1995, ser realizada a qualificação da primeira turma no CIAvEx. Esta contava com 60 alunos, que concluíram o período básico de formação militar na Escola de Instrução Especializada, sendo a turma pioneira de Sargentos de Aviação.

Somente no ano de 1999, o Curso de Formação de Sargentos, compreendendo a Formação Básica Militar e a Qualificação, começou a ser inteiramente realizado no CIAvEx. Em 2006, a formação do Sargento sofreu nova mudança, quando o período básico de formação militar passou a ser realizado nas Unidades de Ensino Tecnológico do Exército (UETE). Após este período, os alunos realizavam a Qualificação de Aviação no Centro.



PRIMEIRAS INSTALAÇÕES

INSTALAÇÕES ATUAIS





CURSO DE FORMAÇÃO E GRADUAÇÃO DE SARGENTOS



A Esquadilha de Alunos, responsável por conduzir a formação dos Sargentos de Aviação, ocupava as instalações da Base de Aviação de Taubaté (BAvT) até o ano de 2002, quando passou a ocupar uma instalação dentro do CIAvEx. A partir de 2010, ao receber as atribuições de curso de formação, a Esquadilha de Alunos passou a denominar-se Curso de Formação de Sargentos (CFS).

Em 2019, ano do centenário da Escola de Aviação Militar, devido a inserção do sexo feminino na linha de ensino militar bélico, o CFS passou a ocupar um novo e moderno pavilhão no Setor Sul.

Face às exigências do combate moderno e à necessidade de desenvolver, no comandante de pequenas frações, competências como liderança e pensamento crítico, em 2020 o CFS foi transformado em Curso de Formação e Graduação de Sargentos (CFGS). Aos sargentos formados, a partir desse ano, é conferido diploma de nível superior (tecnólogo).





CURSO DE FORMAÇÃO E GRADUAÇÃO DE SARGENTOS



A formação dos sargentos tem acompanhado as evoluções tecnológicas, utilizando recursos digitais para o ensino e aperfeiçoamento de novas habilidades. Em 1997, a Seção de Ensino Assistido por Computador (SEAC) criou o software interativo da aeronave HA-1 Esquilo com todas as informações do manual de instrução, animações em 3D e vídeos demonstrativos. Tais recursos, além de facilitar e enriquecer a aprendizagem, são meios seguros e econômicos para formar os mecânicos de helicóptero da Aviação do Exército.



A Divisão de Simulação do CIAvEx contribui sobremaneira com a formação e preparação de seus alunos. Softwares e aplicativos interativos, com uso da realidade aumentada, são utilizados para o ensino do funcionamento e da operação das aeronaves da Aviação do Exército. Os simuladores de voo sintéticos, empregados em conjunto com óculos de realidade virtual, são capazes de reproduzir todas as condições de voo da aeronave. Já o simulador de voo da aeronave Esquilo/Fennec (SHEFE) pode reproduzir os movimentos reais da aeronave em voo, viabilizando o aprendizado de forma segura.





EHI

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS DE INSTRUÇÃO



A EHI foi batizada com o nome de Companhia de Helicópteros de Instrução (CHI), em 1992, pelo então Comandante do CIAvEx Cel Luiz Cláudio. O primeiro comandante dessa nova subunidade foi o Cap Edson Milanello. Nessa época, para atender às demandas de voo dos diversos cursos do CIAvEx, fazia-se o uso de aeronaves cedidas pelo 1º BAvEx.

Nos primeiros meses de 1993, a Esquadilha passa a dispor de um jovem quadro de especialistas e de aeronaves próprias (dezesesseis Esquilos HA-1, EB 1001 à EB 1016, e seis Panteras HM-1, EB 2005, 2006, 2007, 2011, 2012 e 2023), oriundas do 1º BAvEx. As modestas instalações da época limitavam-se à metade do hangar do 2º BAvEx e a uma sala no mesmo local.



Aeronave que operou na EHI no período de 1993 a 2019.



HA-1 Esquilo



Aeronave que operou na EHI durante vários anos.



HM-1 Pantera





EHI

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS DE INSTRUÇÃO



A EHI é a responsável pela operação e manutenção de 1º e 2º escalões das aeronaves do CIAvEx, reunindo os mecânicos de voo e fornecendo os equipamentos de voo necessários ao emprego dos helicópteros do Centro.

Dentre os diversos cursos e estágios realizados no CIAvEx, e apoiados pela EHI, podemos citar: o Curso de Pilotos de Aeronaves (CPA), o Curso de Piloto de Combate (CPC), o Curso de Pilotagem Tática, o Estágio de Operações Aeromóveis, o Estágio de Voo com Óculos de Visão Noturna (OVN/SVN) e os Cursos de Gerentes de Aviação.





EHI

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS DE INSTRUÇÃO



HA-1 Fenec AvEx

Desde 2015, a EHI ocupa o seu próprio hangar no Setor Sul do Forte Ricardo Kirk e opera as aeronaves HA-1 Fenec AvEx (versão modernizada das aeronaves Esquilo e Fenec), disponibilizando tecnologias modernas de comunicações e de apoio ao voo para emprego na formação dos recursos humanos da Aviação do Exército.





1º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





FALCÃO
ONDE TUDO COMEÇOU

ANTECEDENTES

O 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx) foi criado em 03 de setembro de 1986. Inicialmente, a Unidade ficou subordinada ao Estado-Maior do Exército, o que proporcionou agilidade na sua implantação. Em janeiro de 1988, estabeleceu-se em Taubaté-SP e iniciou suas operações aéreas em 21 de abril de 1989 com o recebimento de seu primeiro helicóptero – HB 350 L1 Esquilo EB 1001 – o qual continha a cor branca na sua parte inferior (dorso), rendendo-lhe o apelido de “Barriga Branca”.



Cel Telles - Comandante Pioneiro

Chegada da primeira aeronave da Aviação do Exército
HA-1 modelo HB 350 L1 Esquilo “Pioneiro 01” –
21 de abril de 1989





1º BAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



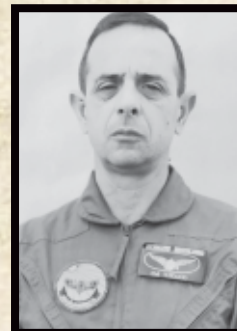
Cel Inf Jomar Nascimento TELLES
1º JAN 88 - 29 JAN 90



Cel Cav ROBERTO Sarmento de Figueiredo Lopes
30 JAN 90 - 15 MAR 91



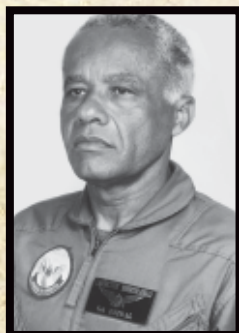
Cel Art Elton GEYER Rodrigues
16 MAR 91 - 28 JAN 93



Cel Art Carlos Alberto Guaycuru VIZACO
28 JAN 93 - 27 JAN 95



Ten Cel Inf Antônio MARCOS Moreira Santos
27 JAN 95 - 29 JAN 97



Cel Inf Osvaldo Santana ESTRAL
29 JAN 97 - 08 JAN 99



Cel Inf Roberto Sebastião PETERNELLI Junior
20 FEV 99 - 18 AGO 01



Ten Cel Art Eduardo DINIZ
18 AGO 01 - 23 JAN 04



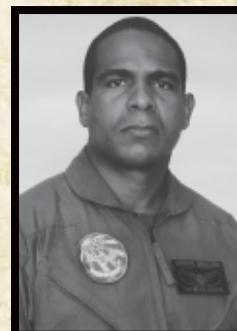
Ten Cel Cav Pedro Paulo De Mello BRAGA
23 JAN 04 - 20 JAN 06



Ten Cel Cav LUCIANO PINTO Martins
20 JAN 06 - 15 FEV 08



Cel Art Luciano GUILHERME Cabral Pinheiro
15 FEV 08 - 7 JAN 10



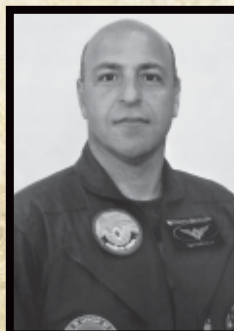
Cel Cav Antonio Paulo Da SILVA JÚNIOR
7 JAN 10 - 3 FEV 12



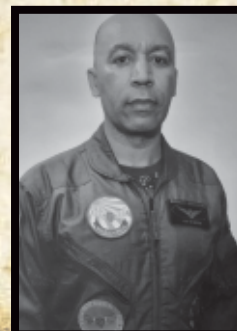
Cel Inf Marcelo Melo DOLABELLA
3 FEV 12 - 21 MAR 14



Cel Cav Marcelo Ricardo CIOLETTE
21 MAR 14 - 8 JAN 16



Cel Art José Antonio SAZDJIAN Júnior
8 JAN 16 - 8 DEZ 17



Cel Cav Paulo R. do BOMFIM e Araujo
8 DEZ 17 - 29 JAN 21

1º BAvEx (início da Aviação do Exército, de 04 de janeiro de 1988 a 31 de dezembro de 1989)
1º Btl Helcp (01 de janeiro de 1990 a 24 de agosto de 1993)
1º Esq Av Ex (25 de agosto de 1993 a 31 de dezembro de 2004)
1º BAvEx (a partir de 01 de janeiro de 2005)

1º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



Entre 1990 e 1993, o Batalhão sofreu transformações tanto em sua organização quanto de denominação, proporcionando condições para a criação das demais Organizações Militares da Aviação do Exército (OM AvEx). Após sucessivas reorganizações, no dia 01 de janeiro de 2005, os Esquadrões de Aviação passaram a ser denominados Batalhões de Aviação e, com isso, a OM voltou à sua denominação original: 1º Batalhão de Aviação do Exército.

Em dezembro de 2015, o 1º BAvEx recebeu a denominação histórica de "Batalhão General Leônidas Pires Gonçalves", em homenagem ao antigo chefe militar que foi um dos maiores incentivadores do ressurgimento da Aviação do Exército. O Gen Leônidas foi ministro do Exército no período de 1985 a 1990, chefe do Estado-Maior do I Exército, Comandante Militar da Amazônia e Comandante do III Exército. Faleceu no dia 04 de junho de 2015, aos 94 anos de idade.



Gen Leônidas
Ministro do Exército - 1985 a 1990

ORGANIZAÇÃO

O 1º BAvEx é composto pela Esquadrilha de Comando e Apoio (EAp), Esquadrilha de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque (EHRA), Esquadrilha de Manutenção e Suprimento (EMS) e Esquadrilha de Helicópteros de Emprego Geral (EHEG).



EAp



EHRA



EMS



EHEG



S Ten Av Mnt Rogério Massami YAMAZAKI
Atual Adjunto de Comando



Ten Cel Inf Ricardo de AMORIM A. Pereira
Atual Comandante

GALERIA DOS ANTIGOS ADJUNTOS DE COMANDO



S Ten Av Mnt MÁRCIO Souza de O. SANTOS
28 NOV 16 - 31 DEZ 17



S Ten Av Mnt Fernando GEMELLI Silva Santos
01 JAN 18 - 06 FEV 20



INSTALAÇÕES



Construção do primeiro hangar - 1988



Foto aérea - 1989

Atualmente, o 1º BAvEx ocupa dois hangares no Setor Norte do Forte Ricardo Kirk e cumpre missões de combate, apoio ao combate e apoio logístico. Para tal, conta com modernos meios de emprego militar, que o permitem executar operações de ataque, reconhecimento, segurança, incursão, infiltração, exfiltração, entre outras, em proveito da Força Terrestre.





EHRA

Esquadrilha de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque



Subunidade de natureza ímpar na AvEx, sua essência e identidade é o voo de combate. É essencial e insubstituível, principalmente no que concerne ao poder de fogo da Aviação, no cumprimento de missões de reconhecimento, escolta, proteção e ataque leve, com aeronaves HA-1A Fenec. A Esquadrilha foi criada em 03 de setembro de 1986, junto com a AvEx e o 1º BAvEx e era composta inicialmente por desesseis aeronaves Esquilo. Seu batismo de fogo ocorreu em 1991 na Operação Traíra, região amazônica.

Atualmente, a Esquadrilha é composta por doze aeronaves HA-1A Fenec modernizadas, com capacidade de armamento axial de metralhadora M3P cal .50 e foguete 70mm Skyfire. Também possui o Sistema Olhos da Águia (SOA), que é empregado nas missões de reconhecimento e comando e controle.



HA-1A Fenec AvEx



Aeronave que operou na EHRA entre 1999 e 2015



HA-1 Fenec



EHEG

Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral



É uma subunidade que compõe o elemento de manobra do Batalhão e onde está concentrada a capacidade de transporte de tropa e logístico, cumprindo as missões de Emprego Geral com aeronaves HM-4 Jaguar.



Aeronave que operou na EHEG entre 1999 e 2012



HM-1 Pantera



HM-4 Jaguar

Em 07 de abril de 2011, foi recebida a primeira aeronave modelo HM-4 Jaguar, de matrícula "EB 5001".

A esquadilha opera hoje com oito aeronaves HM-4 Jaguar tripuladas por militares altamente capacitados para o pronto emprego neste moderno vetor aéreo.





EMS

Esquadrilha de Manutenção e Suprimento



Subunidade responsável pela manutenção diuturna da frota até o 2º escalão, bem como pela logística específica de aviação da Unidade, com pessoal altamente especializado e capacitado nas aeronaves HA-1 e HM-4.

ECAp

Esquadrilha de Comando e Apoio



Atua por meio de apoio ao Comando do Batalhão, com meios necessários à condução das operações, explorando e mantendo o sistema de comunicações da Unidade e participando de operações de busca e salvamento.



MISSÕES

O Batalhão Falcão mantém constante adestramento técnico e operacional. Para isso, realiza exercícios e manobras táticas a fim de capacitar pilotos, mecânicos e pessoal de apoio, tanto de dia quanto de noite, com óculos de visão noturna (OVN), em ambiente real ou simulado.





O 1º Batalhão de Aviação do Exército está engajado diuturnamente não apenas para garantir o cumprimento da lei e da ordem, mas também para preservar a soberania brasileira em todo o território nacional.





2º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





GUERREIRO

ANTECEDENTES

A origem do 2º Batalhão de Aviação do Exército (2º BAvEx) remonta ao término da Revolução de 1930, quando foi criado o Destacamento de Aviação de São Paulo, nas instalações do Campo de Marte-SP. Em 1933, a Aviação Militar foi reorganizada por meio de Decreto Presidencial, devido à necessidade de sua articulação em todo o território nacional.

O Destacamento, então, deu origem ao 2º Regimento de Aviação, tendo como primeiro Comandante o Capitão Casimiro Montenegro Filho. Essas informações históricas serão sempre lembradas pelo 2º Batalhão de Aviação do Exército, seu legítimo herdeiro.



Capitão Casimiro Montenegro Filho



Cel COSENDEY - Primeiro Comandante





2º BAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel Eng Genino Jorge COSENDEY
10 FEV 94 - 31 JAN 96



Ten Cel Inf Paulo Cesar PAUL CRUZ
01 MAR 96 - 25 JAN 00



Ten Cel Inf José Washington BISPO TAVARES
25 JAN 02- 18 JAN 03



Cel Inf Luiz Antonio CAUDURO Sosa
18 JAN 03 - 17 DEZ 04



Cel Cav José Aparecido MAGANE
14 DEZ 04 - 11 JAN 08



Cel Art PAULO RICARDO Pinto Da Silva
11 JAN 08 - 08 JAN 10



Ten Cel Cav Lindonei LUNARDI
08 JAN 10 - 20 JAN 12



Ten Cel Art Alexandre Lopes NOGUEIRA
20 JAN 12 - 10 JAN 14



Cel Cav Fabio Serpa De CARVALHO LIMA
11 JAN 14 - 15 JAN 16



Cel Art Luiz Marcelo CHAN F De Oliveira
15 JAN 16 - 15 JAN 18



Cel Inf Marcos Vinicius P Dutra PIFFER
11 JAN 18- 15 JAN 21

2º Esqd Av Ex (de 10 de fevereiro de 1994 a 09 de janeiro de 2005)
2º BAvEx (a partir de 10 de janeiro de 2005)

2º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



O anseio guardado no peito do soldado do Exército por reaver o seu braço alado e novamente poder rasgar os céus brasileiros fez com que a Aviação do Exército fosse recriada. Sua expansão permitiu que, exatamente sessenta anos após a criação do 2º Regimento de Aviação, em 17 de agosto de 1993, aquela brava Unidade ressurgisse nas asas do 2º Esquadrão de Aviação do Exército – o “Esquadrão Guerreiro” – hoje, 2º BAvEx. Constituído a partir de um núcleo, que foi a Companhia de Helicópteros de Manobra do extinto 1º Batalhão de Helicópteros, o Batalhão Guerreiro principia suas atividades em 10 de fevereiro de 1994. Ainda, seu aniversário é celebrado em 14 de março, em alusão ao dia em que cumpriu a sua primeira missão aérea operacional.



ORGANIZAÇÃO DO 2º BAvEx

O 2º BAvEx é composto por duas Esquadrilhas de Helicópteros de Emprego Geral (1ª e 2ª EHEG), uma Esquadrilha de Manutenção e Suprimento (EMS) e uma Esquadrilha de Comando e Apoio (ECAp).



1ª EHEG



2ª EHEG



EMS



ECAp

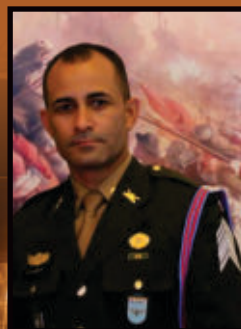
GALERIA DOS ANTIGOS ADJUNTOS DE COMANDO



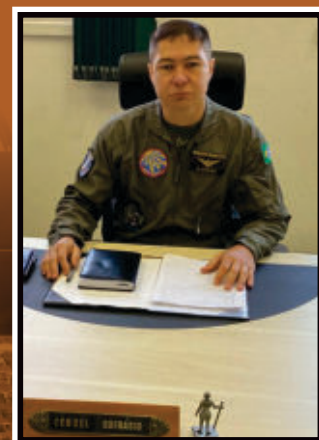
Sten Av Mnt Arnaldo NERY Lima
28 NOV 16 - 14 JAN 19



Sten Av Mnt Fabio Alexandre PACHECO
14 JAN 19 - 14 JAN 21



1º Sgt Inf GIVANILDO Tavares
Atual Adjunto de Comando



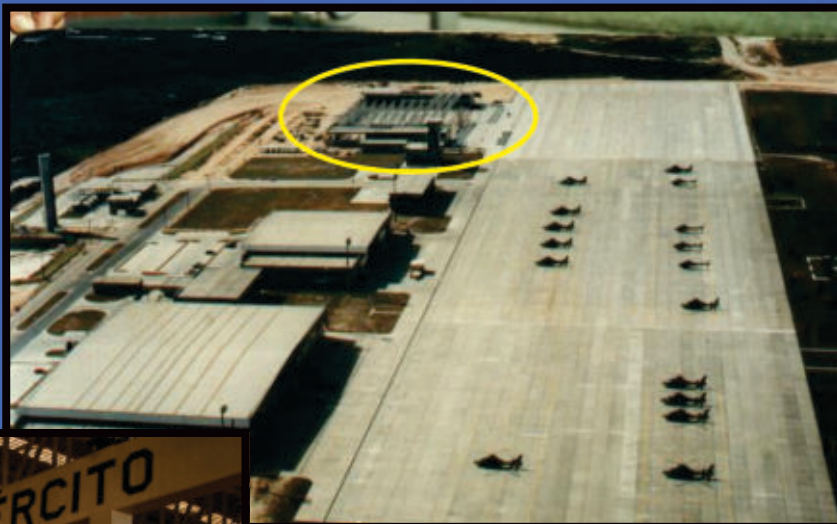
Ten Cel Art Anderson EUFRÁSIO de Oliveira
Atual Comandante





INSTALAÇÕES

O hangar da Unidade já foi ocupado, simultaneamente, pelo 2º BAvEx, 3º BAvEx e EHI (Esquadilha de Helicópteros de Instrução do CIAvEx). Após a transferência do 3º BAvEx para Campo Grande-MS e a mudança da EHI para o Setor Sul do aeródromo de Taubaté-SP, o 2º BAvEx amplia a capacidade de trabalho, com mais espaço para desenvolver suas atividades.



O aumento de sua área de hangar propiciou um espaço mais seguro e adequado às novas demandas da Unidade. Foi um passo importante para o Batalhão, vez que este passou a operar exclusivamente com aeronaves de manobra, o que requer um ambiente mais amplo às suas atividades, especialmente no tocante à manutenção.

A visão de futuro do Guerreiro é continuar a ser uma Unidade Aérea capacitada a atuar em todas as regiões do território nacional, procurando manter o constante aperfeiçoamento de seus militares e de sua operacionalidade. No que tange à segurança de voo, o Batalhão objetiva manter seu efetivo consciente de sua relevância buscando sempre o índice “zero” de acidentes e/ou incidentes na OM.





1ª EHEG

1ª Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral



Aeronave que operou na 1ª EHEG no período de 1994 a 2014.

As antigas aeronaves HM-1 Pantera K, que compunham a frota do 2º BAvEx desde sua criação, atravessaram um processo de modernização para o atual modelo K2 e, em meados de 2014, passaram a equipar a Unidade. Esta importante mudança aumentou sobremaneira a operacionalidade do Batalhão graças às diversas melhorias de desempenho, como, por exemplo, a capacidade de realizar voos com Óculos de Visão Noturna (OVN).



HM-1 Pantera

Missão

A missão da 1ª EHEG é apoiar o Comando da Aviação do Exército, bem como os Comandos Militares de Área do Exército Brasileiro, em todo o território nacional, com o pronto emprego das aeronaves HM-1A Pantera K2, realizando reconhecimentos, infiltrações, assaltos aeromóveis, evacuações, transportes, entre outros.



HM-1A Pantera K2





2ª EHEG

2ª Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral



A 2ª Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral do 2º Batalhão de Aviação do Exército tem por função empregar seus meios aéreos e prover mobilidade e pronta resposta no atendimento às necessidades operativas da Força Terrestre. A Esquadilha tem como principais características a mobilidade, modularidade, velocidade, alcance e surpresa.

Atualmente, opera a aeronave AS 532 UE, de indicativo militar HM-3 (COUGAR). Sua tripulação básica é composta por dois pilotos e dois mecânicos de voo, podendo transportar até vinte e dois militares armados e equipados. Essa aeronave pode cumprir missões em qualquer área do ambiente operacional do continente, em voos diurnos ou noturnos, inclusive com emprego de OVN. Pode, ainda, ser armada com duas metralhadoras laterais de calibre 7,62 mm (MAG).



HM-3 COUGAR





EMS

Esquadrilha de Manutenção e Suprimento



Tem por função de realizar a manutenção em 2º escalão das aeronaves HM-1A e HM-3. Controla o fluxo de suprimento aeronáutico do batalhão, além de instalar e operar postos de ressuprimento avançados por intermédio de suas equipes TASA.



ECAp

Esquadrilha de Comando e Apoio

Esta esquadrilha tem como objetivo principal apoiar as atividades aéreas do 2º BAvEx, realizando operações de apoio ao combate, como a instalação e operação do aeródromo de campanha, e ações de comando e controle por meio do sistema de comunicações da Unidade. A subunidade também cumpre missões de busca e salvamento e fornece apoio logístico não específico de aviação.



EHRA (2000 - 2014)

Esquadrilha de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque

Outrora conhecida como “Esquadrilha Carcará”, foi uma das peças de manobra do 2º BAvEx no período de 2000 a 2014, tendo por finalidade fornecer o apoio de fogo à Unidade, cumprindo missões de reconhecimento e vigilância com a utilização do Sistema Olhos da Águia. Em meados de 2014, porém, após nova redistribuição das aeronaves da AvEx, extingue-se a EHRA do Batalhão Guerreiro, sendo suas aeronaves HA-1 passadas ao 1º BAvEx.



HA-1 Fennec





MISSÕES

Desde sua criação, o 2º BAvEx participou de diversas missões nos mais variados ambientes operacionais e nos mais distantes rincões de nossa nação. Em meio ao seu *know-how* operativo, importa ressaltar algumas missões de maior vulto que marcaram sua história: Operação Rio+20 (2012), a visita do Papa Francisco durante a Jornada Mundial da Juventude (2013), a Copa das Confederações (2013), a Copa do Mundo de Futebol e a Operação “São Francisco”, de ocupação do Complexo da Maré (2014); os Jogos Olímpicos e Paralímpicos (2016), e a Intervenção Federal no Rio de Janeiro-RJ (2017 e 2018).



O 2º BAvEx também se destacou na participação em missões de ajuda humanitária dentro e fora do Brasil, como no apoio às vítimas das enchentes na cidade de Petrópolis-RJ (2011) e das cheias do Rio Madeira no Estado Plurinacional da Bolívia (2014), no combate às queimadas na Região Serrana do estado do Rio de Janeiro (2014), e nos acidentes com as barragens de rejeitos de minérios em Mariana-MG (2015) e Brumadinho-MG (2019).



De 2020 até meados de 2021, o 2º BAvEx teve grande participação na Operação Verde Brasil, na qual apoiou o combate a ilícitos ambientais na Região da Amazônia Legal. O Batalhão Guerreiro foi também convocado a voar em prol da proteção da nação, cumprindo papel fundamental na Operação COVID, a qual visava dirimir ao máximo os efeitos da pandemia provocada pelo novo coronavírus no território brasileiro.



3º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





PANTANAL

ASAS DA FRONTEIRA OESTE

ANTECEDENTES

A história do 3º Batalhão de Aviação do Exército (3º BAvEx) remonta ao surgimento da Aviação Militar Brasileira, com a inauguração oficial da Escola de Aviação Militar, em 10 de julho de 1919, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro-RJ, com a missão de preparar pilotos, observadores aéreos e mecânicos.

A Aviação Militar do Exército implementou diversas inovações que alavancaram o desenvolvimento da aviação militar no Brasil. Dentre as inovações, destaca-se a autorização para o estabelecimento do Núcleo do 3º Regimento de Aviação do Exército, em Santa Maria-RS, no ano de 1933, cujo primeiro comandante foi o 1º Tenente de Aviação Clóvis Monteiro Travassos. A recém-criada unidade possuía as seguintes aeronaves: dois Vought Corsair, um Waco CSO, um Waco CTO e seis aviões Curtiss Falcon.

Em 1937, o 3º Regimento de Aviação do Exército foi transferido para Canoas-RS, ocupando o local onde hoje se encontra a ALA 3, assim permanecendo até a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941. A Aviação Militar do Exército uniu-se à Aviação Naval, formando a Força Aérea Brasileira. Por conseguinte, todo o acervo de pessoal e material do 3º Regimento de Aviação do Exército foi incorporado à FAB em 22 de maio de 1941. Por fim, em 24 de março de 1947, o então Presidente da República – Gen Eurico Gaspar Dutra – extinguiu os Regimentos de Aviação por meio do Decreto Nr 22.802, dando fim à saga do 3º RAv.



Cel Inf JEANNOT
Primeiro Comandante





3º BAvEx GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel Inf QEMA JEANNOT Jansen da Silva Filho
10 fev 94 – 30 jun 94



Ten Cel Cav QEMA IBERÊ Gomes de Freitas
30 jun 94 – 06 fev 98



Ten Cel Art QEMA LAERTE de Souza Santos
06 fev 98 – 25 jan 00



Ten Cel Cav QEMA Douglas BASSOLI
25 jan 00 – 17 jan 03



**Ten Cel Art QEMA Moisés C. de
ALBUQUERQUE Filho**
17 jan 03 – 17 dez 04



Ten Cel Inf QEMA Edison Nadal PIMENTA
17 dez 04 – 26 jan 07



**Cel Art QEMA Eduardo Rodrigues
SCHNEIDER**
26 jan 07 – 23 jan 09



**Cel Cav Lourenço WILLIAM da Silva Ribeiro
Pinho**
23 jan 09 – 07 jan 2011



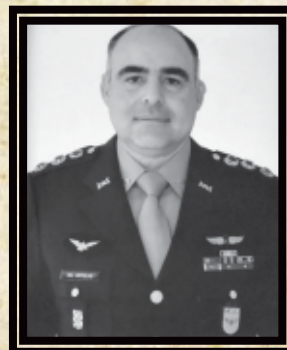
Ten Cel Art EVANDRO Luis Lopes Ferreira
07 jan 2011 – 10 jan 2013



Cel Cav Marcílio MUNIZ da Silva
10 jan 2013 – 06 fev 2015



Ten Cel Art Emerson Alexandre JANUÁRIO
06 fev 2015 – 27 jan 2017



Cel Cav Sergio dos Santos BOTELHO
27 jan 2017 – 22 nov 2018

**3º Esq Av Ex (10 de fevereiro de 1994 a 09 de janeiro de 2005)
3º BAvEx (a partir de 10 de janeiro de 2005)**

3º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



Após 46 anos, em 17 agosto de 1993, o 3º Batalhão de Aviação do Exército (3º BAvEx) foi recriado na cidade de Taubaté-SP, onde permaneceu até o ano de 2010. Inicialmente, foi incumbido da missão de voar e operar os helicópteros de manobra de modelo AS 365 K Panther – ou HM-1 Pantera – indicativo este que inspirou a designação da unidade como “Batalhão Pantera”. Anos depois, o 3º BAvEx passou a empregar também as aeronaves AS 550 A2 Fennec, com o indicativo “Helicóptero de Ataque 01” – ou HA-1 Fennec – tornando-se uma das Organizações Militares mais operacionais do Exército Brasileiro.

Em 25 de abril de 2008, por intermédio da Portaria nº 268 do Comandante do Exército, a sede do 3º BAvEx foi transferida para a cidade de Campo Grande-MS. A partir de então, passa a voar em prol do Comando Militar do Oeste (CMO). A transferência física do Batalhão Pantera começou em janeiro de 2009, com a ativação de um destacamento na capital sul-matogrossense – que se estabeleceu, inicialmente, no comando do CMO – operando com 6 aeronaves HA-1 Fennec e um efetivo de 90 militares especialistas.

Organização do 3º BAvEx

O 3º BAvEx é composto por uma Esquadrilha de Comando e Apoio (ECap), uma Esquadrilha de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque (EHRA), uma Esquadrilha de Manutenção e Suprimento (EMS), uma Esquadrilha de Helicópteros de Emprego Geral (EHEG) e uma Base Administrativa (BAdm).



ECAP



BASE



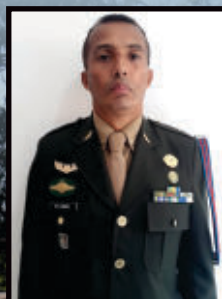
EMS



EHEG



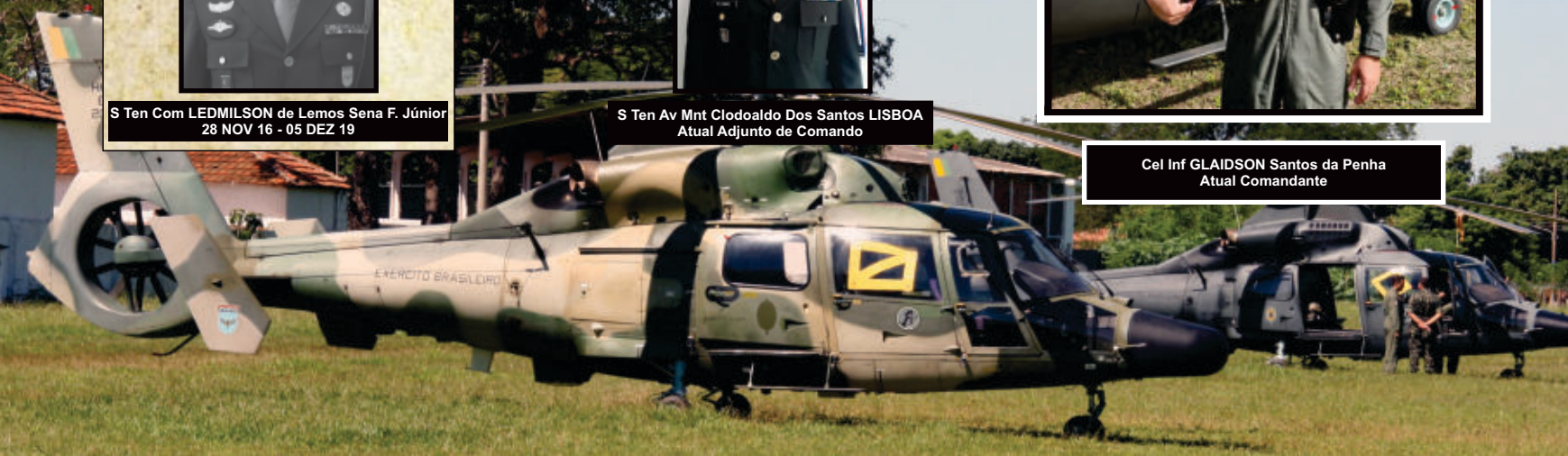
EHRA



S Ten Av Mnt Clodoaldo Dos Santos LISBOA
Atual Adjunto de Comando



Cel Inf GLAIDSON Santos da Penha
Atual Comandante





INSTALAÇÕES



Desde sua recriação, em 1993, até o início de 2010, o 3º BAvEx ocupou um hangar localizado no Setor Norte do Forte Ricardo Kirk. Com a transferência da Unidade para sua nova sede, passou a ocupar o local onde hoje se encontra, próximo ao aeroporto de Campo Grande-MS. A conclusão da transferência da OM para a nova sede ocorreu gradativamente. Terminado este processo, todo o efetivo de aproximadamente 380 militares e 14 helicópteros já estavam em condições de operar em prol do CMO.

Foi assim que, no ano de 2011, o 3º BAvEx habilita-se plenamente para o cumprimento de sua nova missão: proporcionar aeromobilidade ao Comando Militar do Oeste, cumprindo missões de combate, de apoio ao combate e de apoio logístico, dentro ou fora do país, cobrindo uma área de 1.260.482 km² e aproximadamente 2.400 km de fronteira. Desde que assumiu esta grandiosa tarefa até hoje, o Batalhão Pantera já utilizou mais de 14 mil horas de voo pelos céus da fronteira oeste brasileira.



17 de agosto de 1993 - Recriação da OM, dividindo hangar com o 2º BAvEx, em Taubaté-SP.

2008 - Portaria Nr 266 de 25 abril, do Cmt EB: transferência do 3º BAvEx para Campo Grande-MS.

Agosto 2008 - Chegada dos primeiros militares que iriam compor o Destacamento em CG (EHRA).





EHEG

Esquadrilha de Helicópteros de Emprego Geral



Elemento de manobra do Batalhão onde está concentrada a capacidade de transporte da Unidade. Cumpre missões de Emprego Geral com as aeronaves HM-1A Super Pantera e HM-3 Cougar.

25 de maio de 2019:
recebimento da 1ª aeronave HM-1A Pantera K2



HM-1A Pantera K2



Aeronave que operou na EHEG
no período de 1993 a 2020.



HM-1 Pantera



05 de fevereiro de 2020:
recebimento do HM-3 Cougar



HM-3 Cougar





EHRA

Esquadrilha de Helicópteros de Reconhecimento e Ataque



Elemento de manobra do Batalhão que concentra a quase totalidade da potência de fogo da Unidade, cumprindo missões de Reconhecimento e Ataque com as aeronaves HA-1 Fennec.



Aeronave que operou na EHRA no período de 2000 a 2020.



HA-1 Fennec

12 de setembro de 2018:
recebimento da 1ª aeronave HA-1A Fennec AvEx



HA-1A Fennec AvEx



Esquadrilha de Manutenção e Suprimento (EMS) - Responsável pela constante manutenção das aeronaves e pela logística específica de aviação da Unidade. Efetua a manutenção de 2º escalão dos 3 modelos de helicópteros empregados pelo Batalhão Pantera. Cumpre-lhe também mobilizar os diversos Pontos de Ressuprimento Avançado (PRA) distribuídos pelos Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) do CMO por meio do Pelotão de Transporte Aéreo e Suprimento Especial de Aviação (TASA). Para tanto, a EMS realiza anualmente o Estágio de Abastecedores no âmbito do CMO, capacitando os militares dos PEF a operarem os PRA.



Esquadrilha de Comando e Apoio (ECAp) - Responsável por apoiar o Comando do Batalhão com meios necessários à condução das operações. Gerencia o sistema de comunicações da Unidade, participando de operações de busca e salvamento e operando, quando necessário, o aeródromo de campanha. Incumbe-lhe também a formação dos soldados do efetivo variável da Unidade.



Base Administrativa (BAadm) - Subunidade responsável pelos processos administrativos do Batalhão, possuindo em seu efetivo militares capacitados para as mais diversas funções como pagamento de pessoal, licitação e contratos, almoxarifado, informática, saúde, entre outros.



MISSÕES



A primeira missão desempenhada por aeronaves do 3º BAvEx foi em apoio ao Estado do Paraná, no ano de 1994. Naquela oportunidade, a Unidade empregou um helicóptero HM-1 Pantera a fim de viabilizar a instalação de um reservatório elevado de 20 mil litros na Ilha de Superagui, município de Paranaguá-PR, liberando o abastecimento de água para a comunidade local.



Em 17 de fevereiro de 1995, o 3º BAvEx opera o equipamento *Bambi Bucket* para combater um incêndio no Parque Nacional de Monte Pascoal, sul da Bahia, inaugurando este tipo de missão no âmbito da Aviação do Exército.

Em 27 de abril de 1995, o Batalhão Pantera desdobra uma aeronave HM-1 para cumprir sua primeira operação de evacuação aeromédica: transportar a menina Maria Angélica Barbosa, que sofrera severas queimaduras de 2º e 3º graus, de Taubaté-SP a Jundiaí-SP a fim de receber tratamento médico específico.

Em 1999, o 3º BAvEx participou da Operação Cruzeiro do Sul, em Saicã -RS, onde realizou o transporte de tropas dos exércitos argentino, uruguaio e paraguaio.

No Ano 2000, a unidade realiza, de forma inédita, o transporte do então Presidente da República Sr. Fernando Henrique Cardoso, para as cidades de Ibiúna-SP e Guarulhos-SP. Ainda em 2000, executou pela primeira vez a Infiltração e a Exfiltração de tropas (cadetes) utilizando técnicas de voo noturno com um pelotão de aeronaves HM-1 em apoio à SIEsp/AMAN.

No ano de 2001, realizou a 1ª Campanha de Tiro com o emprego do HA-1, na Restinga de Marambaia-RJ.





MISSÕES

Outras operações no período 2000 a 2010: Operação Agulhas Negras (anualmente); Op Jambeiro (GLO, em 2003, com a 12ª Bda Inf L Amv); Vacinação Indígena no Acre (2005), com emprego de 250 HV e 3 HM-1; Segurança do Papa Bento XVI (2007) em Aparecida do Norte-SP, empregando uma aeronave HA-1; Segurança Jogos Pan-Americanos Rio de Janeiro (2007), em apoio à 1ª DE; Ajuda Humanitária nas enchentes em Blumenau-SC (2008), cumprindo missões de resgate e transporte de desabrigados; Operação Cadeado (2008), contra crimes transfronteiriços na região do CMO; Operação Guanabara (2008), em apoio às eleições no Rio de Janeiro-RJ; Operação Laguna (2009), em apoio ao CMO.

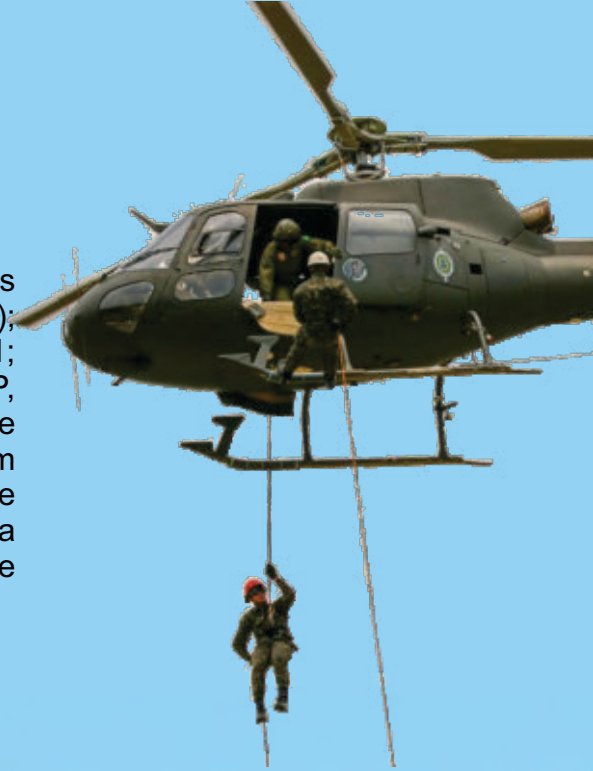


Principais missões de 2011 até os dias atuais: Operação Cadeado e FORPAN (2011), contra crimes transfronteiriços na região do CMO e adestramento em missões de combate; Segurança na ONU Rio +20 (2012), no Rio de Janeiro-RJ; Operações Ágata (2012-2021), contra crimes transfronteiriços na região do CMO; Operação Maraiwatsede (2012), em apoio à 13ª Bda Inf Mtz, com realização de reconhecimento e transporte de

tropa; Operação Hiléia Pátria (2013), contra ilícitos ambientais; Segurança da Posse Presidencial (2015), empregando o Sistema Olhos da Águia em Brasília-DF; Operação Kid Preto (2018), empregando aeronaves no adestramento do 1º BAC para missões de combate e apoio ao combate, na região de Cuiabá-MT; Operação Verde Brasil I e II (2020 e 2021), empregando aeronaves HA-1, HM-1 e HM-3 no combate a crimes ambientais na região da 13ª Bda Inf Mtz.

O Batalhão também contribuiu para a segurança de grandes eventos ocorridos no Brasil. Na Copa do Mundo FIFA 2014, atuou nas sedes de Cuiabá-MT, operando com dois HA-1 e dois HM-1; e na sede Brasília-DF, onde operou o HA-1 Fennec dotado do Sistema Olhos da Águia (SOA).

Nas Olimpíadas Rio 2016, o Batalhão Pantera ficou responsável pela segurança nas sedes Belo Horizonte-MG e Brasília-DF, onde foram realizadas as competições de futebol daquele evento, empregando tanto aeronaves HA-1 quanto HM-1.





4º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





"Árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados de conquistá-la e mantê-la." (General de Exército Rodrigo Octávio Jordão Ramos)



SELVA!

ANTECEDENTES

No dia 26 de fevereiro de 1991, quarenta guerrilheiros das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia realizaram uma incursão em território brasileiro atacando tropas do Exército que se encontravam em instalações semi-permanentes às margens do Rio Traíra, que demarca a fronteira entre o Brasil e a Colômbia. Em resposta a este ataque, foram mobilizados dois helicópteros HA-1 Esquilo e dois HM-1 Pantera para auxiliar a defesa dos militares brasileiros.

O Exército Brasileiro, vendo a necessidade de uma força de helicópteros como peça de manobra de combate, apoio ao combate e apoio administrativo ao Comando Militar da Amazônia, resolveu criar, no ano de 1993, uma Unidade de Aviação do Exército na região amazônica.



A partir de então, helicópteros da Aviação do Exército permaneceram na região amazônica – mediante rodízio de tripulações – ficando acolhidos nas instalações do 1º Batalhão de Infantaria de Selva por períodos de trinta dias, quando retornavam à sua sede, em Taubaté-SP.

O primeiro comandante, após a elevação do destacamento à categoria de Unidade Aérea, foi o então Tenente-Coronel de Infantaria Ricardo Felipe Albrecht Pavanello.

Em reconhecimento à sua inestimável contribuição para a formação do espírito da Unidade, o Exército Brasileiro concedeu ao 4º BAvEx a denominação histórica "Esquadrão Coronel Ricardo Pavanello".



Cel Pavanello





4º BAvEx

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Ten Cel Inf Paulo Roberto Tasquino de MORAES
13 JAN 93 - 12 MAIO 93



Cap Inf Paulo Jonh GARCEZ Moreira
12 MAIO 93 - 15 DEZ 93



Cel Inf Ricardo Felipe Albrecht PAVANELLO
15 DEZ 93 - 15 DEZ 97



Cel Inf Ricardo Felipe Albrecht PAVANELLO
15 DEZ 97 - 28 JAN 00



Ten Cel Art Alexandre Cassel MARQUES
28 JAN 00 - 28 JAN 02



Cel Inf Paulo Jonh GARCEZ Moreira
28 JAN 02 - 18 JAN 05



Ten Cel Inf PAULO ROBERTO de Oliveira
18 JAN 05 - 25 JAN 07



Cel Inf Achilles FURLAN Neto
25 JAN 07 - 30 NOV 09



Cel Com Carlos Waldyr AGUIAR
30 NOV 09 - 18 JAN 13



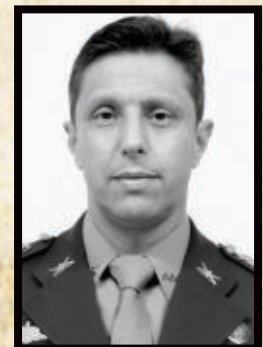
Cel Cav Anysio Luiz Crespo Alves NEGRÃO
18 JAN 13 - 28 JAN 15



Ten Cel Inf FÁBIO Leite COSTA
28 JAN 15 - 25 JAN 17



Cel Inf Marcelo AMBRÓSIO
25 JAN 17 - 24 JAN 19



Cel Inf Marco Aurélio de CASTRO
24 JAN 19 - 21 JAN 21

Dst do 1º B Helcp (13 de janeiro de 1993 a 28 de fevereiro de 1993)
1ª Cia Helcp Man do 2º B Helcp (1º de março de 1993 a 24 de agosto de 1993)
1º Esq Av Ex do 2º GAvEx (25 de agosto de 1993 a 31 de agosto de 1997)
4º Esq Av Ex (1º de setembro de 1997 a 31 de dezembro de 2004)
4º BAvEx (a partir de 1º de janeiro de 2005)



4º BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

Inicialmente, era composto por um grupo de militares transferidos da então Brigada de Aviação do Exército, sediada em Taubaté-SP, constituindo o que passou a ser chamado de Destacamento Amazônia. Naquele mesmo ano, recebeu a denominação de 1ª Companhia do 2º Batalhão de Helicópteros.

Em 17 de agosto de 1993, foi extinta a denominação anterior e criado o 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação do Exército, tendo sido ativada como Unidade Aérea – a primeira do Exército Brasileiro a operar na Amazônia – a partir de 15 de dezembro de 1993.

Desde sua criação, a unidade sofreu diversas ampliações nos quadros de pessoal, material e instalações, visando atender às crescentes necessidades operacionais do Comando Militar da Amazônia. Em 1º de setembro de 1997, a unidade passou a ser denominada como 4º Esquadrão de Aviação do Exército e, em 2005, como 4º Batalhão de Aviação do Exército, sempre mantendo seus elevados padrões de eficiência e operacionalidade.

Organização do 4º BAvEx

O 4º Batalhão de Aviação do Exército (4º BAvEx) é o braço alado do Exército Brasileiro na Amazônia. É responsável por proporcionar aeromobilidade ao Comando Militar da Amazônia (CMA) e ao Comando Militar do Norte (CMN), contribuindo para a defesa da soberania na região Amazônica, bem como para seu desenvolvimento e integração.

Para cumprimento de suas missões, a Unidade possui dupla subordinação: ao CMA, para fins operacionais, e ao Comando de Aviação do Exército (CAvEx), para fins técnicos.

Composição atual do 4º BAvEx: três Esquadrilhas de Helicópteros de Emprego Geral (1ª, 2ª e 3ª EHEG), Esquadrilha de Manutenção e Suprimentos (EMS), Esquadrilha de Comando e Apoio (ECAp) e Base de Administração e Apoio (BaAdmAp).



1ª EHEG



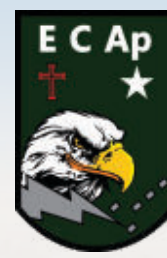
2ª EHEG



3ª EHEG



EMS

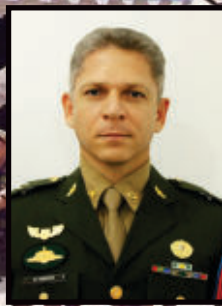


ECAp

GALERIA DOS ANTIGOS ADJUNTOS DE COMANDO



S Ten Av Ap Ronaldo Marcelo F. JUNIOR
28 ABR 17 - 27 NOV 19



S Ten Av Ap Ivanildo RIBEIRO Dos Santos
Atual Adjunto de Comando



Cel Inf André Luiz GRENTESKI
Atual Comandante



INSTALAÇÕES

As expectativas para a construção de uma sede própria começaram a se concretizar quando o Ministro da Aeronáutica, por intermédio do Aviso Ministerial Nr 006, autorizou o início das obras da Organização Militar (OM) em uma área sob jurisdição da Base Aérea de Manaus. Assim, em dezembro de 1994, a pedra fundamental das instalações permanentes do 1º/2º GAvEx foi lançada. Em 27 de outubro de 1999, após mais de cinco anos de intensos trabalhos, foi realizada a cerimônia de inauguração.

“As instalações que hoje são inauguradas constam de um pátio de estacionamento de aeronave, um hangar, um pavilhão das Esquadrilhas, um pavilhão de rancho e toda a infraestrutura necessária ao seu funcionamento, e servirão como ninho para as aeronaves do 4º Esqd AvEx.”

A constante evolução da Força Terrestre brasileira fez com que, no dia 1º de janeiro de 2005, a OM tivesse sua denominação alterada para 4º Batalhão de Aviação do Exército. Contudo, o ajuste semântico foi também acompanhado por estudos sobre a ampliação das capacidades operacionais da Aviação do Exército na Amazônia. Surgia no horizonte a necessidade de construção de um novo hangar, preparado para receber equipamentos de última geração e mais adequados às demandas operativas do novo século. As obras foram iniciadas em 2013, e o segundo hangar foi inaugurado em 28 de agosto de 2015. Com instalações mais modernas, amplas salas de instrução e estudos, alojamentos e áreas administrativas especificamente projetadas para atender às exigências da OM, a preparação dos recursos humanos recebeu um importante incremento qualitativo – o que refletiu de maneira positiva no aumento do poder de combate dos soldados na Amazônia.



“A ocupação do hangar deu nova dinâmica às operações conduzidas pelo Esquadrão na Amazônia, pois propiciou o espaço necessário para a adoção de novas e criativas soluções para os problemas enfrentados pelos tripulantes na manutenção e nas atividades aéreas.”

(Excerto da placa de inauguração do Hangar/4º Esqd AvEx)





1ª EHEG



1ª Esquadrilha de Helicópteros de Emprego Geral

A 1ª EHEG, dotada de helicópteros HM-1 Pantera K e HM-1A Pantera K2, tem como principal finalidade cumprir missões de combate, apoio ao combate, apoio logístico e administrativo em proveito das Unidades do Comando Militar da Amazônia e do Comando Militar do Norte, além de apoio às forças auxiliares e governamentais, contribuindo, dessa forma, para a defesa da soberania na região amazônica, bem como para seu desenvolvimento e integração.



HM-1 Pantera



HM-1A Pantera K2



Aeronave que operou na 1ª EHEG no período de 2003 a 2020.



HM-3 Cougar



2ª EHEG

2ª Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral



A 2ª EHEG possui basicamente as mesmas atribuições da 1ª EHEG, operando, no entanto, com helicópteros HM-2 Black Hawk.

**Aeronave que operou na 2ª EHEG
no período de 2001 a 2006.**



HA-1 Fenec



HM-2 Black Hawk



O 4º Esqd Av Ex recebeu o reforço de quatro HM-2 Black Hawk S70A36, oriundos da Missão de Observadores Militares Equador-Peru – 1999





3ª EHEG

3ª Esquadilha de Helicópteros de Emprego Geral



Atuando com aeronaves HM-4 Jaguar, esta subunidade segue a mesma finalidade operacional das duas outras esquadilhas de emprego geral citadas anteriormente.



HM-4 Jaguar



Esquadilha de Manutenção e Suprimento (EMS)



Subunidade com a missão de prever e prover a logística de manutenção e suprimento da frota HM-1 Pantera, HM-2 Black Hawk e HM-4 Jaguar nas atividades de 1ª nível (1º e 2º Escalão) e, especialmente, de 2º nível, com a inspeção de 500 horas da frota americana. Além disso, tem o apoio de oficinas de manutenção em 3º nível, semelhante ao que ocorre no Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército.

Esquadilha de Comando e Apoio (ECAp)



Composta por quatro pelotões: o Pelotão de Proteção de Voo (no qual estão incluídas as equipes SAR), o Pelotão de Transporte, o Pelotão de Comunicações e o Pelotão de Comando. Suas principais missões são: a instalação e operação do Posto de Comando e do Aeródromo de Campanha; participação em operações de busca e salvamento; instalação, exploração e manutenção do sistema de comunicações da Unidade.

Base de Administração e Apoio (Ba Adm Ap)

Subunidade que tem a missão de cumprir e fazer cumprir os princípios da Administração Pública Federal, visando a gestão patrimonial, orçamentária e financeira da unidade. É responsável por proceder o permanente planejamento e a fiscalização contábil e patrimonial da OM.

MISSÕES

O primeiro emprego operacional do então 1º/2º GAVEx foi na Operação SURUMU, a qual foi conduzida nas fronteiras do Brasil com a Venezuela, em 1993. O exercício envolveu também tropas de Infantaria de Selva, de Infantaria Paraquedista e das Forças Especiais. Em 1995, na Operação TARAUACÁ, a OM teve a oportunidade de, pela primeira vez, desdobrar seu Posto de Comando em campanha, com funcionamento pleno das seções de Estado-Maior. Ainda na década de 1990, participou de todas as grandes operações militares na Amazônia, tais como Amapá/96, Triunfo, Resistência/1997, Caçador/1998 e Querari/1999.

O início das operações aéreas da Aviação do Exército na Amazônia foi repleto de desafios. O primeiro deles foi desenvolver uma logística baseada no emprego de reservatórios flexíveis para combustível de aviação, viabilizando o indispensável apoio aéreo aos mais isolados Pelotões Especiais de Fronteira.





Com a virada do milênio, o 4º BAvEx teve as suas capacidades operativas ampliadas pela chegada de novas aeronaves, tornando-se ainda mais importante às operações militares na Amazônia. Dada a sua posição geográfica, a extensão de terra que cobre e a peculiaridade do terreno em que atua, esta Unidade de Aviação de Selva já atuou em patrulhamento aéreo conjunto com outros países e em ações de ajuda humanitária na Venezuela, Guiana Francesa, Suriname, Bolívia e Colômbia. Neste último, por exemplo, entre os anos de 2009 e 2012, coube aos rotores do 4º BAvEx a sensível tarefa de retirar os reféns mantidos pelas Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) de seus cativeiros nas selvas colombianas – a Operação Liberdade – uma das ações humanitárias mais complexas da história da OM.

Seja no apoio aéreo às operações de amplo espectro do Exército Brasileiro, seja voando



sobre um terreno reconhecidamente hostil, o 4º BAvEx segue cumprindo a sua árdua missão de desenvolver e defender a Amazônia. Uma OM diferenciada, que trabalha nas mais diversas ações logísticas (como no transporte de suprimentos, de cargas, de remédios e equipes médicas etc.), operacionais (como o transporte de feridos, resgate em operações de ajuda humanitária) ou cívico-sociais.



BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





GUARDIÃO DA AVIAÇÃO

ANTECEDENTES

O Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex), criado em setembro de 1986, tem sua história aliada à criação da Unidade pioneira da Av Ex: o 1º BAvEx, o qual dispunha de uma Companhia de Manutenção e Suprimento em sua estrutura. Esta companhia possuía capacidade de suporte logístico específico de aviação, adequada ao atendimento das demandas da recém-criada Aviação do Exército.



Em 26 de setembro de 1991, foi criado o Batalhão Logístico de Aviação do Exército – o Guardião da Aviação – por meio da Portaria Ministerial nº 023-Res, a contar de 1º de janeiro de 1992. Não obstante esta última data, o Batalhão comemora seu aniversário em 27 de março de 1992, dia em que o Tenente-Coronel de Material Bélico Wanderley de Castro assume como o primeiro comandante da OM.



A partir de 25 de agosto de 1993, em virtude da corrente reestruturação da AvEx, o B Log Av Ex modifica sua designação para o que hoje conhecemos como Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex), subordinado ao Comando de Aviação do Exército (CAvEx). A nova Unidade herdou a estrutura existente, adequando-a à sua realidade organizacional e funcional. A despeito dessas mudanças de denominações, sua missão-síntese manteve-se inalterada: garantir a operacionalidade da Aviação do Exército e, em última análise, do Exército Brasileiro, nos mais longínquos rincões do nosso País.





B Mnt Sup Av Ex

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel MB WANDERLEY de Castro
27 MAR 92 - 31 DEZ 93



Cel MB José CLAUDIO Silva
31 DEZ 93 - 05 JAN 96



Cel MB Armando Yoshikazu KIHARA
05 JAN 96 - 10 JAN 98



Cel MB Hajime KIYOTA
5 JAN 98 - 17 JAN 01



Cel MB Antonio De PÁDUA Barbosa Da Silva
17 JAN 01 - 18 JAN 03



Cel MB GISLEI Morais De Oliveira
18 JAN 03 - 17 DEZ 04



Ten Cel MB DÊNIS Taveira Martins
17 DEZ 04 - 20 JAN 07



Cel MB EDMIR Rodrigues
20 DEZ 07 - 17 JAN 09



Ten Cel MB Willian José PWA
17 JAN 09 - 15 JAN 11



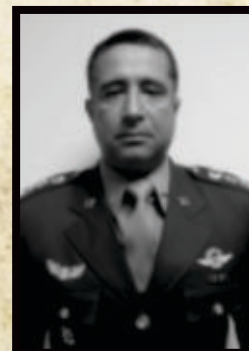
Cel MB José Antônio GONÇALVES Rosa
15 JAN 11 - 12 JAN 13



Cel MB JOÃO MÁRCIO Da Silva
12 JAN 13 - 16 JAN 15



Cel MB Francisco WELLINGTON De Souza
16 JAN 15 - 12 JAN 17



Cel Com Luiz Claudio De Oliveira FRANKLIN
12 JAN 17 - 22 JAN 19



Cel MB GLICIO Idney Alves Fonseca
22 JAN 17 - 18 DEZ 20

Batalhão Logístico de Aviação do Exército (01 de janeiro de 1992 a 24 de agosto de 1993)
Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (a partir de 25 de agosto de 1993)

B Mnt Sup Av Ex

BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



Ao B Mnt Sup Av Ex, pólo de modernidade do Exército Brasileiro, cabe a missão precípua de garantir a operacionalidade da AvEx. E, buscando manter-se à altura de tão elevada incumbência, foi em 2012 aprovado o projeto de ampliação de sua infraestrutura, empreendimento que ficou conhecido como o "Projeto 32", marcando, assim, o vintênio do Guardião da Aviação.

Após decorridos mais de vinte e cinco anos de operação no antigo hangar, no dia 11 de março 2015 foi inaugurado o novo hangar do B Mnt Sup Av Ex, no Setor Sul do Complexo de Aviação em Taubaté-SP. A duplicação da planta instalada (de 7 mil m2 para 14 mil m2), a concepção moderna de seu projeto de engenharia (estrutura metálica), a duplicação das áreas de estocagem, a possibilidade de obtenção de novas capacidades logísticas, entre outras, constituem as principais inovações e melhorias. Destaca-se ser este um projeto para o futuro, não apenas uma simples mudança de instalações.



Organização do B Mnt Sup Av Ex

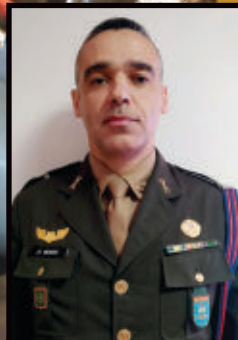
O Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex) é composto pela Companhia de Comando e Apoio (Cia C Ap), Companhia Leve de Manutenção de Aviação (Cia L Mnt Av), Companhia de Manutenção de Aviação (Cia Mnt Av) e Companhia de Suprimento e Transporte de Aviação (Cia Sup Trnp Av).



GALERIA DOS ANTIGOS ADJUNTOS DE COMANDO



S Ten Art Marcos Pereira FERNANDES
28 NOV 16 - 14 FEV 20



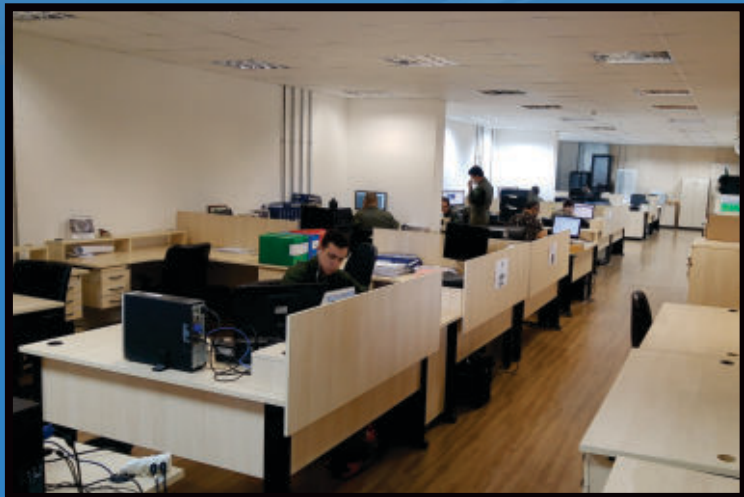
S Ten MB Mec Armt Wagner Pinto MENDES
Atual Adjunto de Comando



Ten Cel Com Anderson Silveira LAGO
Atual Comandante



Centro de Operações de Apoio Logístico (COAL)



Tem a missão de planejar, coordenar, controlar e supervisionar a execução das atividades logísticas de aviação da Bda Av Ex nas funções logísticas suprimento, manutenção, transporte e salvamento. Dentre essas atividades logísticas, estão as missões de levantamento das necessidades referentes ao apoio logístico, controle da disponibilidade da frota e do fluxo de suprimentos, preparação e difusão dos planos de manutenção (diagonal de manutenção) e coordenação da realização dos voos de recebimento das aeronaves após revisões gerais, grandes inspeções e reparos realizados na OM ou em outras instalações. Realiza também voos de desenvolvimento, modificação e homologação de aeronaves e seus sistemas, bem como demais voos técnicos nas aeronaves que se encontrem em manutenção no B Mnt Sup Av Ex.



Cia C Ap Companhia de Comando e Apoio

Fornecer os meios para manutenção das instalações da OM e suas operações, bem como provê segurança às comunicações do Batalhão e do Posto de Comando (PC).



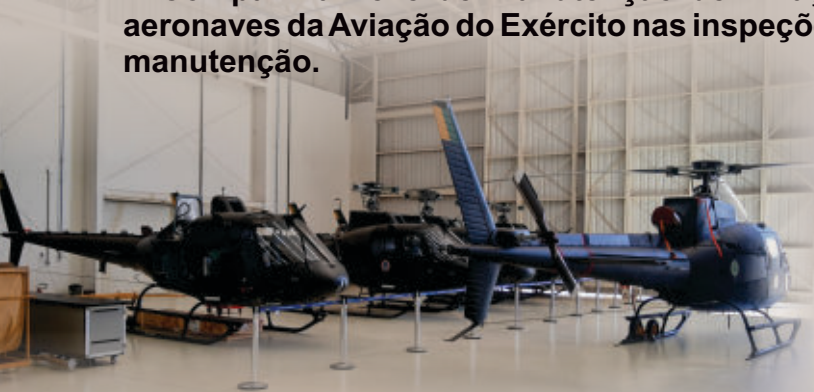


Cia L Mnt Av

Companhia Leve de Manutenção de Aviação



A Companhia Leve de Manutenção de Aviação é responsável pela realização da manutenção de aeronaves da Aviação do Exército nas inspeções "A/T". Atualmente, é composta por quatro pelotões de manutenção.



1º Pel L Mnt

1º Pelotão Leve de Manutenção (Fennec AvEx)

Realiza as inspeções A/T nas aeronaves AS 550 A2 bem como oferece apoio direto às Unidades Aéreas em serviços de maior complexidade. Dentre os trabalhos executados, destacam-se a desmontagem, a inspeção e a montagem de diversos componentes da aeronave – mecânicos ou elétricos – previstos para inspeção após dois anos ou 600 horas de utilização. Integra ainda as equipes de recebimento de aeronaves e de fiscalização de contratos nas empresas HBR e Helibras.

2º Pel L Mnt

2º Pelotão Leve de Manutenção (Pantera K2)

Tem a missão de realizar as inspeções horárias de 600 HV e calendarária de 24 meses nas aeronaves HM-1 Pantera (AS 365 K e AS 365 K2), a mais versátil e com a melhor relação entre custo da HV e capacidade de carga de toda a Aviação do Exército. Conseqüentemente, há uma alta demanda das unidades aéreas por este helicóptero, fazendo crescer de importância a eficiência do trabalho do 2º Pel L Mnt.



3º Pel L Mnt

3º Pelotão Leve de Manutenção (Cougar)

A aeronave AS532 Cougar é um helicóptero de grande porte, muito potente e versátil. Compõe a frota da Av Ex desde 2004, cumprindo eficientemente os mais variados tipos de missão. O 3º Pelotão da Cia L Mnt Av detém a capacidade de realizar duas inspeções Ai/Ti a cada dois anos ou 600 horas de voo, simultaneamente, além do primeiro nível das revisões dos motores Makila. Também apóia diretamente as linhas de manutenção das unidades operacionais da Aviação do Exército.

4º Pel L Mnt

4º Pelotão Leve de Manutenção (Jaguar)

O pelotão HM-4 Jaguar é composto por militares oriundos das diversas unidades aéreas da Aviação do Exército. Foi constituído a fim de atender a realização das inspeções A/T na mais moderna aeronave de nossa frota, o H225M. Iniciado em 2019, o pelotão é composto hoje por três equipes de manutenção, sendo duas no B Mnt Sup Av Ex e uma no Centro Integrado de Manutenção localizado no Parque de Material Aeronáutico de São Paulo (PAMA-SP), da Força Aérea Brasileira.



Seção de Ferramental

É composta por militares qualificados no controle e armazenamento das ferramentas utilizadas na manutenção de aeronaves. Surgiu com a necessidade de fornecer os equipamentos necessários às inspeções das aeronaves de toda frota da AvEx, além de prestar apoio à Marinha do Brasil, à Força Aérea Brasileira e às empresas parceiras. Ao longo dos anos, a Seção de Ferramental sofreu inúmeras mudanças estruturais e organizacionais até atingir o padrão de excelência visto atualmente, e tem como objetivo sempre evoluir, proporcionando meios para que a manutenção da frota AvEx seja cada vez mais ágil e eficiente no atendimento de todas as demandas da AvEx.



Cia Mnt Av

Companhia de Manutenção de Aviação



Oficina de Manutenção de Pás

É uma das duas únicas oficinas na América Latina habilitadas a realizar manutenções em pás de aeronaves da Airbus Helicopters até o segundo nível de reparo (sendo o terceiro realizado exclusivamente pelo fabricante).



Oficina de Manutenção de Motores

Realiza manutenção até 3º nível nos motores Safran Arriel; e até 2º nível nos motores Arriel 2, Makila 1 e 2.

Oficina de Manutenção de Estrutura e Pintura

Realiza manutenção, recuperação e pintura das carenagens e estruturas que compõem as aeronaves da frota AvEx.



Oficina de Óculos de Visão Noturna

Realiza a manutenção até 2º nível dos Óculos de Visão Noturna (OVN) e equipamentos a eles relacionados, viabilizando a segurança das tripulações da AvEx para voos noturnos sob condições de baixa luminosidade.

Oficina de Manutenção de Conjuntos Dinâmicos

Realiza a manutenção das Caixas de Transmissão Principal (CTP), Caixas de Transmissão Traseira (CTT) e de outros componentes dinâmicos das frotas HA-1, HM-1 e HM-3.





Cia Mnt Av

Companhia de Manutenção de Aviação



Oficinas de Manutenção de Elétrica e Aviônica Digital

Oficina Elétrica: é responsável pela manutenção em 3º nível dos equipamentos elétricos da frota Airbus Helicopters, como faróis, inversores e baterias de emergência; e de apoio ao voo, como capacetes de voo.

Oficina de Aviônica Digital: encontra-se em fase de modernização e adaptação à nova geração das frotas modernizadas do Fenec AvEx e Pantera K2.

Laboratório de Metrologia Física Dimensional

Realiza medições em inspeções específicas dos componentes das aeronaves da AvEx bem como calibrações dos ferramentais empregados nas atividades de manutenção como torquímetros, manômetros, tensiômetros, dinamômetros, paquímetros, relógios comparadores, entre outros.



Cia Sup Trnp Av

Companhia de Suprimento e Transporte de Aviação

Esta subunidade tem a missão de prover a Aviação do Exército (e elementos eventualmente em reforço) de suprimentos das classes II, III-A, V(M)-A e IX-A, além de realizar o transporte e a distribuição desses suprimentos.

Possui ainda, como incumbência, o controle dos suprimentos Classe V(M)-A.



É também responsável por preparar o transporte dos helicópteros da Aviação do Exército em aeronaves de grande porte ou em viaturas, além de preparar e operar o Terminal de Carga Aérea.



MISSÕES

O B Mnt Sup Av Ex possui a missão de prover o apoio logístico específico de aviação nas atividades de Manutenção, Suprimento, Transporte e Salvamento às Organizações Militares de Aviação do Exército (OM AvEx) sediadas nas cidades de Taubaté-SP, Campo Grande-MS e Manaus-AM, assim como em qualquer outro lugar onde ocorra o emprego dessas OM no Território Nacional. Para tanto, efetua tarefas relacionadas à manutenção, como revisão e reparo em componentes dos helicópteros; ao suprimento, gerenciando a cadeia de suprimento específico e fornecendo material de aviação para todas as OM AvEx; ao transporte, fazendo chegar os materiais no momento e local oportunos; e ao salvamento, realizando a evacuação de aeronaves em pane ou acidentadas.



Cumpra destacar que, desde a recriação da AvEx, o Guardião da Aviação vem desempenhando relevante papel na manutençãõ da operacionalidade, permitindo que esta esteja presente em todas as missões de guerra e de não guerra nas quais ocorreu a participaçãõ do "Braço Forte" ou da "Mão Amiga" do Exército Brasileiro. Os resultados alcançados foram, indubitavelmente, fruto da sinergia de esforços de todos os integrantes deste Batalhãõ e do apoio inestimável de pessoas e instituições parceiras. Guardiãõ da Aviaçãõ: por aqui passam as asas da Força Terrestre!





BASE DE AVIAÇÃO DE TAUBATÉ





PILAR DA



AVIAÇÃO

ANTECEDENTES



A Base de Aviação de Taubaté (BAvT) foi criada por meio da Portaria Ministerial nº 057, de 28 de novembro de 1989, constituindo-se, a partir de então, em uma Organização Militar ímpar do Exército Brasileiro, quer por suas peculiaridades estruturais, quer pela diversidade de suas missões. Sua criação está vinculada às necessidades surgidas após a implantação da estrutura inicial da Aviação do Exército. Na década de 1980, no processo de modernização da



Força Terrestre, o Estado-Maior do Exército realizou estudos doutrinários para emprego de aeronaves de asas rotativas, que culminaram com a criação da Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAVEx) e do 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx), em 1986. Em janeiro de 1988, a Aviação do Exército passou a tomar forma a partir da ativação do 1º BAvEx na cidade de Taubaté-SP.



Cel Telles
Comandante Pioneiro - 1ª fase



Cel Falca
Primeiro comandante após a recriação da BAvT





BAvT

GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Cel Inf Jomar Nascimento TELLES
30 JAN 90 - 10 DEZ 90



Cel Art Alberico FALCE Filho
10 FEV 94 - 31 JAN 97



Cel Eng WILLIAN Shakespeare De Oliveira
31 JAN 97 - 29 JAN 99



Cel Com EULER Basso Mattos
29 JAN 99 - 26 JAN 2001



Cel Cav Amílcar João KLEIN
26 JAN 2001 - 18 JAN 2003



Cel Inf José Washington BISPO Tavares
18 JAN 2003 - 18 JAN 2006



Cel Cav FRANKLIN Campos De Oliveira
18 JAN 2006 - 10 JAN 2009



Ten Cel Art José Gerino Bezerra CORDEIRO
10 JAN 2009 - 14 JAN 2011



Ten Cel Com Guilherme H GONTIJO Moreira
14 JAN 2011 - 15 JAN 2013



Cel Mat Bel Paulo De Sousa BORGES
15 JAN 2013 - 16 JAN 2015



Ten Cel Com Bernardino SANT'ANA JÚNIOR
19 FEV 2016 - 31 OUT 2017



Cel Int Luciano BADARÓ Baptista
12 JAN 2018 - 19 JAN 2021

Base de Aviação de Taubaté (01 de janeiro de 1990 a 28 de novembro de 1990)
Recriação da Base de Aviação de Taubaté (a partir de 25 de agosto de 1993)

BASE DE AVIAÇÃO DE TAUBATÉ



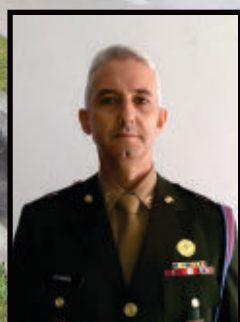
Dado o crescimento das necessidades de suporte administrativo e logístico em Taubaté-SP, o Exército Brasileiro decidiu criar a Base de Aviação de Taubaté (BAvT) em 1989, a fim de proporcionar melhores condições para a completa implantação do complexo de Aviação.

Entre as suas incumbências, destacam-se os processos de pagamento, a alimentação da tropa, a gestão dos recursos orçamentários, financeiros e patrimoniais, a aquisição de bens e serviços, a prestação de serviços médico-odontológicos, a manutenção de bens imóveis, a segurança do quartelamento e das vilas militares, a manutenção de viaturas, o tratamento de efluentes e a operação do aeródromo de Taubaté-SP.

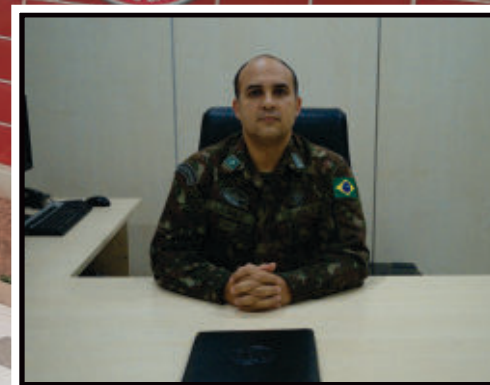


O Comandante da Base de Aviação de Taubaté é o Ordenador de Despesas das Organizações Militares da Aviação do Exército sediadas em Taubaté-SP, e muito vasta é a gama de suas atribuições. Porém, a motivação constante para vencer o desafio de gerenciar as idiossincrasias dessa OM única no Exército Brasileiro, aliado à inegável qualidade do seu efetivo, permitem à BAvT ter por

identidade um sobranceiro espírito de cumprimento de missão, que prima pela logística e administração eficientes, oferecendo o alicerce firme para que as unidades aéreas da Aviação do Exército mantenham elevados os seus níveis operacionais e de segurança nas atividades aéreas.



S Ten Art Antônio GABRIEL Júnior
Atual Adjunto de Comando



Ten Cel Com Vinícius LACERDA Vasquez
Atual Comandante



CeMAvEx

CENTRO DE MEDICINA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



RECEPÇÃO

O Centro de Medicina de Aviação do Exército (CeMAvEx), da Base de Aviação de Taubaté (BAvT), é a única UG/FUSEx que possui posto médico de guarnição tipo II na região do Vale do Paraíba-SP. É composto por um Posto Médico e pela Seção de Perícias Médicas, complementada pelo Fundo de Saúde do Exército, o qual efetiva contratos e credenciamentos com organizações civis e profissionais autônomos da área de saúde.



CARDIOLOGIA



ENFERMARIA





CeMAvEx

CENTRO DE MEDICINA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



VACINAÇÃO



ODONTOLOGIA



POSTO COVID

O CeMAvEx é responsável por prover assistência médico-hospitalar a militares e seus dependentes, seja em tempo de paz ou de guerra. Além disso, possui também encargos na seleção dos candidatos que pretendem compor a Aviação do Exército.

Em suas instalações, possui um Laboratório de Análise Clínicas, um Centro de Especialidades Odontológicas, uma Clínica Médica com diversas especialidades, Farmácia, Depósito, Laboratório de Imagens, Fisioterapia, Psicologia, Enfermaria com Pronto atendimento, entre outros.





PREFEITURA MILITAR



ÁREA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A Prefeitura Militar controla e realiza a manutenção das vilas militares (que contam hoje com 360 casas e apartamentos), planeja e presta assessoramento às obras e à manutenção de todos os bens imóveis do Forte Ricardo Kirk, opera a Estação de Tratamento de Efluentes, além de conservar gramados e jardins do complexo de Aviação do Exército.



ESTANDE DE TIRO



GARAGEM DE TRATORES





PREFEITURA MILITAR



OBRAS E SERVIÇOS





Cia Sv Companhia de Serviço



A Companhia de Serviço da Base de Aviação de Taubaté é responsável por distribuir e controlar administrativa e disciplinarmente as praças componentes das mais diversas seções da BAVT. Por intermédio de seu Pelotão de Manutenção e Transporte (Pel Mnt Trnp), cumpre missões de transporte de pessoal e de material com meios terrestres, apoiando todas as OM AvEx, além de gerenciar a manutenção preventiva e corretiva de todas as viaturas da BAVT.



Em datas específicas, durante o transcorrer do ano, a Cia Sv participa de diversas missões de grande vulto do Comando de Aviação do Exército (CAvEx), como a realização da seleção complementar dos conscritos, a mobilização do Batalhão Ricardo Kirk e a realização do período de qualificação de soldados. Além dessas atribuições, também auxilia na operação do posto de lavagem de viaturas e administra o Posto Central de Abastecimento da AvEx.





Cia C

Companhia de Comando



A Companhia de Comando da Base de Aviação de Taubaté é a maior subunidade, em efetivo, da Aviação do Exército e possui características peculiares. Entre os seus pelotões e seções, destacam-se o Pelotão de Polícia do Exército, responsável, entre outras atividades, pelo controle de acesso e cadastramento de visitantes e patrulhamentos no Forte Ricardo Kirk; e a Banda de Música, que atua nas solenidades militares de todas as OMAvEx e OM da 12ª Bda Inf L, além de participarem de atividades de cunho sociocultural. Por fim, a Cia C também é responsável por fornecer o efetivo de praças de diversas seções do Forte, destacando-se o Comando de Aviação do Exército e o Hotel de Trânsito de Taubaté.





Sv Aprv

Serviço de Aprovisionamento



O Sv Aprv é responsável por prover a alimentação de toda a tropa do Forte Ricardo Kirk, preparando e servindo diariamente cerca de 3.500 refeições. Apoia, ainda, todas as OM AvEx em eventos como festividades, aniversários, coquetéis, recepções a visitantes e autoridades, passagens de comando, acampamentos e missões externas terrestres e aéreas. No ano de 2020, terminou a reforma e ampliação de suas instalações, aprimorando sua capacidade operacional e adequando-se às novas demandas da Aviação do Exército. Conta hoje com aproximadamente 3.000 m² de área construída, a qual se divide em cinco refeitórios, quatro áreas de produção, área administrativa, área de recepção de material, quatro câmaras frigoríficas, dois depósitos de gêneros secos, dois depósitos de lixo frigorífico e dois depósitos de lixo seco.





Div Adrm

Divisão de Aeródromo



A Divisão de Aeródromo opera o Aeródromo de Taubaté e apresenta a seguinte constituição: Torre de Controle de Taubaté (TWR), Seção de Combate a Incêndio (SCI), Serviço de Meteorologia (MET) e Seção de Informações Aeronáuticas (AIS).



TORRE DE CONTROLE DE TAUBATÉ

Entre os anos de 2017 e 2020, as instalações e equipamentos da Torre Taubaté foram totalmente reformulados e hoje estão entre os mais modernos do país. Todos os sistemas e controles são digitais e automatizados, aumentando a operacionalidade e confiabilidade dos serviços prestados.





Bom Av Ex

Bombeiro de Aviação do Exército

A área de atuação do serviço de resgate e contraincêndio do bombeiro do aeródromo de Taubaté abrange um raio de oito quilômetros a partir do eixo da pista de pouso. Desde a recriação da AvEx, o Serviço de Bombeiros já atendeu ocorrências dentro do Forte Ricardo Kirk e também fora da área do Complexo AvEx, apoiando, inclusive, o município de Taubaté-SP.





COMPANHIA DE COMUNICAÇÕES DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO





A Advantech
Wireless

ANTECEDENTES



Desde a recriação da Aviação do Exército (AvEx), a demanda por um Sistema de Comando e Controle (C²) aumentou gradativamente. A existência de um cenário completamente novo no ramo da atividade aérea – para o qual a consciência situacional e a presteza na tomada de decisão são ferramentas essenciais – fez surgir a necessidade de a AvEx estabelecer uma Organização Militar (OM) capaz de prover modernos meios de Tecnologia da Informação e Comunicações (TIC).

Diante dessa conjuntura, o General Eduardo Diniz, Comandante de Aviação do Exército à época, criou, em março de 2012, a Comissão do Projeto de Implantação da Estrutura de Comando e Controle na Aviação do Exército, presidida pelo então Maj Edson. A missão principal dessa comissão era realizar um estudo que apontasse as necessidades relacionadas ao Sistema C², com base nos manuais doutrinários, instruções e normas da AvEx assim como em publicações de Segurança de Voo.

O estudo evidenciou a inexistência de uma estrutura de aviação vocacionada ao apoio de Comando e Controle em missões fora de sede, e que carregasse em si a incumbência da busca permanente por soluções na área de Tecnologia da Informação e de Comunicações para empregos em operações aéreas.

Nesse sentido, foram definidos os seguintes objetivos:

- propor soluções em C² para a Aviação do Exército;
- propor a criação da Cia Com Av Ex;
- definir a base doutrinária e a estrutura organizacional da nova OM;
- definir e preencher seus Quadros de Cargos Previstos e de Dotação de Material;
- propor um projeto para a construção e ocupação das instalações da Cia Com Av Ex.





CIA COM AV EX

Como forma de acelerar e melhor justificar a necessidade de implantação da estrutura de C², a Comissão também trabalhou nos apoios de comunicações às OMAvEx enquanto desenvolvia o projeto. Assim, o Nu Cia Com Av Ex, em conjunto com a Divisão de Informática do Comando da Aviação do Exército (CAvEx), realizou seus primeiros empregos em operações militares de grande vulto, nas quais a AvEx esteve presente, tais como:

- Operação Águia I (2012) e II (2013);
- Operação FAEx XII (com a FAB, em 2012);
- Operação Agulhas Negras;
- Copa das Confederações em 2013;
- Jornada Mundial da Juventude/Visita do Papa (2013);
- Copa do Mundo 2014;
- Operação 3 Luas;
- Curso de Piloto de Combate do Centro de Instrução de Aviação do Exército.
- Força de Pacificação no Rio de Janeiro-RJ.



Para atender plenamente as necessidades de C² da Av Ex, o Nu Cia Com Av Ex buscou soluções de TIC, realizando diversos testes de equipamentos e de sistemas, sempre contando com o apoio do Grupo de Ensaios e Avaliações do CAvEx.

Assim foi que, em 11 de abril de 2014, o Comandante do Exército criou a mais nova Organização Militar da Aviação do Exército, por meio da Portaria n° 313, proporcionando à Brigada AvEx um substancial incremento à capacidade técnica de sua estrutura organizacional.

CIA COM AV EX GALERIA DOS ANTIGOS COMANDANTES



Maj Com Gustavo CAMPOS Rosa
14 Jan 2016 - 09 Jan 2018

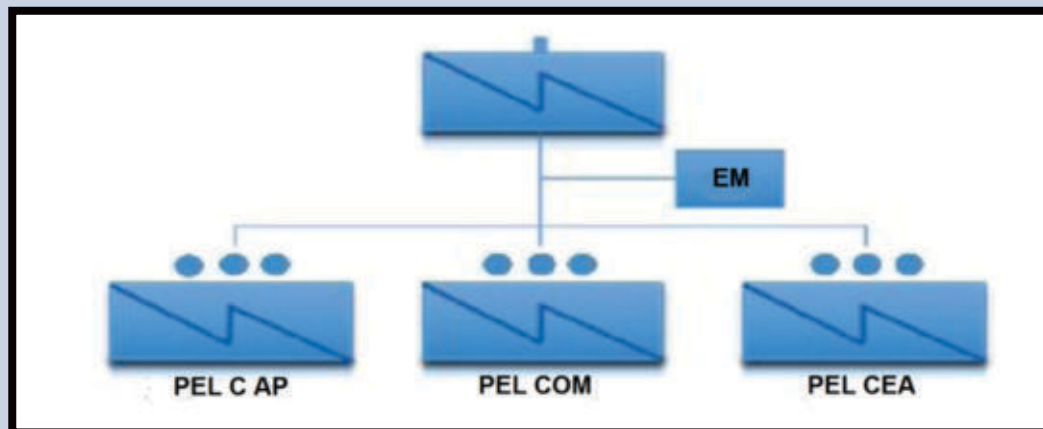


Maj Com Carlos AKAMINE Nakandakari
09 Jan 2018 - 16 Jan 2020



CIA COM AV EX

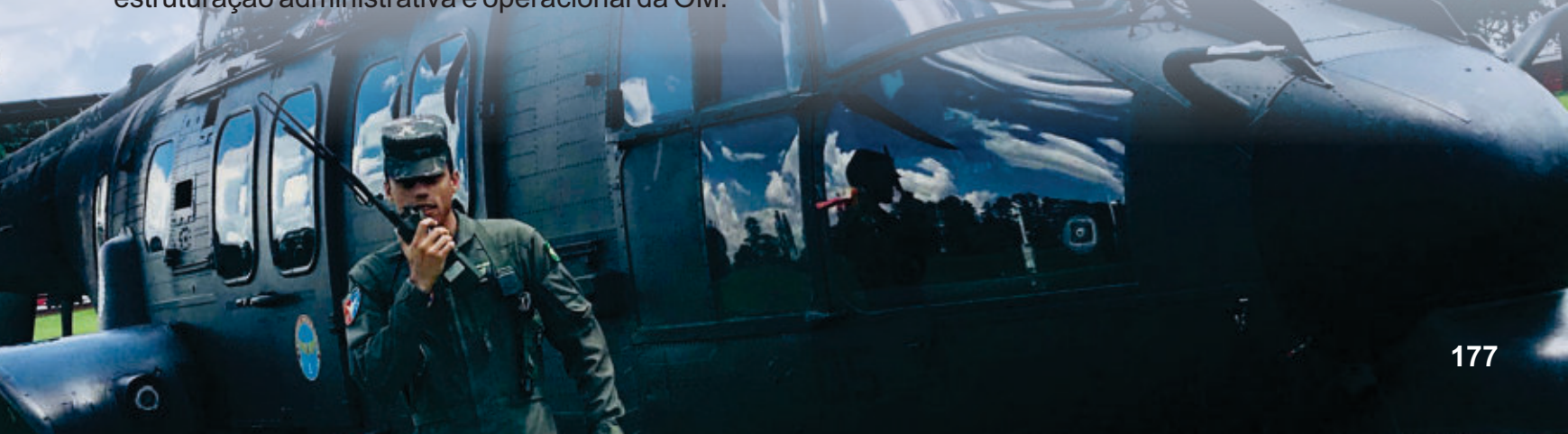
O organograma da Cia Com Av Ex foi estabelecido quando o Estado-Maior do Exército aprovou, em 29 de maio de 2015, o Quadro Organizacional da Companhia, definindo sua Base Doutrinária, sua Estrutura Organizacional e o seu Quadro de Cargos.



Com uma estrutura singular, a Cia Com Av Ex se diferencia de uma Companhia de Comunicações tradicional. Entre seus braços operativos, possui um Pelotão de Controle do Espaço Aéreo (Pel CEA), que é responsável por mobiliar o Centro de Comunicações e Controle de Voo, atendendo a demandas do Aeródromo Operacional da Brigada AvEx e ligando-se aos Órgãos de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.



Como fato marcante em sua história, registra-se em janeiro de 2016 a assunção do primeiro comandante da Cia Com Av Ex, o Maj Com Gustavo Campos Rosa. No exercício do cargo, este contribuiu sobremaneira para o aumento do nível de adestramento dos militares da Companhia, tendo sido um dos grandes responsáveis pela estruturação administrativa e operacional da OM.





CIA COM AV EX EM MISSÃO



Em todas as grandes operações da Av Ex, a Cia Com Av Ex se fez presente, prestando o apoio necessário na área de C², como ocorreu nos Jogos Olímpicos e Paralímpicos do Rio de Janeiro em 2016. Motivada e dinâmica, a Cia Com Av Ex mantém-se em evolução doutrinária permanente, sempre atenta às constantes mudanças do cenário tecnológico. E, para melhor atender às mais recentes demandas do CAVEx, a OM passou a gerir o Sistema de Autoproteção de Guerra Eletrônica (APGE) da Av Ex, possibilitando novas capacidades à nossa frota de aeronaves.

Além disso, a Companhia também tornou efetiva a interoperabilidade dos rádios da família Harris (Falcon III e Falcon III Multibanda) com os rádios

da família Rockwell Collins (ARC-210/Talon), instalados nas aeronaves Fenec AvEx, Pantera K2 e Jaguar. Tal função operativa possibilita a comunicação terra-ar segura (via criptografia e salto de frequência) entre as aeronaves e a tropa de superfície apoiada.

Por fim, diante de um cenário complexo e em acelerada transformação, a Cia Com Av Ex tem mostrado sua inequívoca capacidade de adaptação perante os desafios

impostos, provendo os meios necessários ao exercício do Comando e Controle pelo Comandante da Av Ex.



Maj Com Rafael HARTUIQUE Guilherme
Atual Comandante





CULTO, CULTURA E LAZER





Seja bem-vindo ao
Forte Ricardo Kirk
NINHO DAS ASAS DA FORÇA TERRESTRE

ESPAÇO CULTURAL DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO



O Espaço Cultural da Aviação do Exército localiza-se em um "Casarão", sendo um ponto de visitação para aqueles que desejam conhecer o acervo cultural existente no Forte Ricardo Kirk. Esta edificação faz parte das primeiras instalações erguidas quando se deu a construção do Forte, remetendo ao ano de 1948.

Ao longo de sua existência, o "Casarão do Espaço Cultural" abrigou diversas instalações, entre elas: o Posto Agropecuário de Taubaté, a 12ª Bateria de Artilharia Antiaérea, o 1º Batalhão de Aviação do Exército (quando a aviação chegou em Taubaté-SP) e, por último, a Junta de Inspeção de Saúde da Guarnição de Taubaté (JISG).



Após a criação do Centro de Medicina de Aviação do Exército, o "Casarão do Espaço Cultural" foi desativado.

No entanto, por ocasião das comemorações do Centenário da Aviação Militar e com a necessidade de resgatar e preservar da história da Aviação do Exército, o "Casarão do Espaço Cultural" passou por um amplo processo de restauração e adaptação a fim de atender as demandas deste novo desafio, sendo reativado em 29 de agosto de 2019.

Atualmente, os acervos referentes à história da Aviação Militar e da Aviação do Exército se encontram permanentemente em exposição no interior do "Casarão do Espaço Cultural". Em seu exterior, além do estilo arquitetônico original da década de 1940, encontram-se expostos diversos painéis confeccionados pelo artista Mauro Godoy, em arte de bico de pena, abordando recortes temporais da Aviação Militar e da Aviação do Exército.





Alameda dos Pioneiros



Este monumento localiza-se em frente ao Comando de Aviação do Exército. Foi inaugurado em comemoração ao Centenário da Aviação Militar e é composto por três partes, chamadas de estações. A primeira estação, chamada de “Pioneiros da Criação”, remete às origens da Aviação Militar no Campo dos Afonsos, homenageando os pioneiros da Aviação Militar que impactaram decisivamente os destinos da aviação brasileira. Está consubstanciada no Memorial Ricardo Kirk, Patrono da Aviação do Exército, onde seus restos mortais estão guardados pela representação artística das primeiras aeronaves empregadas em operações militares no Brasil, em 1915, durante a Guerra do Contestado.

A segunda estação, chamada de “Pioneiros da Recriação”, apresenta as aeronaves utilizadas na instrução de voo da nova Aviação do Exército, recriada em 1986. As aeronaves Bell 206 Jet Ranger III (UH-6B) e Bell 47G-2 (H-13H) usadas na formação de nossas turmas pioneiras também se prestam a marcar o agradecimento perene do Exército à Marinha do Brasil e à Força Aérea Brasileira. A aeronave HB350 L1 Esquilo (HA-1), empregada pelo Centro de Instrução de Aviação do Exército, simboliza o retorno da capacidade do Exército em formar seus especialistas de Aviação, assim como ocorria na Escola de Aviação Militar.



A terceira estação, “Pioneiros de Sempre”, homenageia os atuais integrantes da Aviação do Exército, homens e mulheres, militares altamente capacitados e motivados que, pelo elevado comprometimento, profissionalismo e amor à Aviação, têm mantido e aperfeiçoado o legado recebido, preparando o futuro para as gerações posteriores. A estação é materializada pelas árvores dos antigos comandantes, representando o contínuo ciclo da vida: nascem, crescem, fortalecem-se e renovam-se constantemente. Assim, pois, é o entusiasmo do militar da Aviação do Exército.



Totem



Ao entrarmos no Forte Ricardo Kirk e seguirmos em direção ao Comando de Aviação do Exército, somos saudados por um belo monumento vertical alongado, feito de ferro fundido em blocos e com formas geométricas em todo o seu comprimento. Possui no topo a forma de uma pirâmide e, na base, uma águia em voo, cujas garras seguram firmemente uma espada.

Esse monumento é conhecido como Totem e foi um presente do Sr István Zolksák à Aviação do Exército. O Sr Zolksák foi piloto da Força Aérea Húngara durante a 2ª Guerra Mundial. Após o conflito, emigrou para São Paulo-SP, onde construiu uma grande metalúrgica.

Totens são esculturas geralmente atribuídas à índios, que em sua construção representam objetos, animais e pessoas. Podem também estar associados à transformação de animais em pessoas e vice-versa.

O Totem da Aviação do Exército, no entanto, remete à tradição dos antigos cavaleiros medievais, os quais esculpiam suas lanças nos intervalos entre as batalhas.



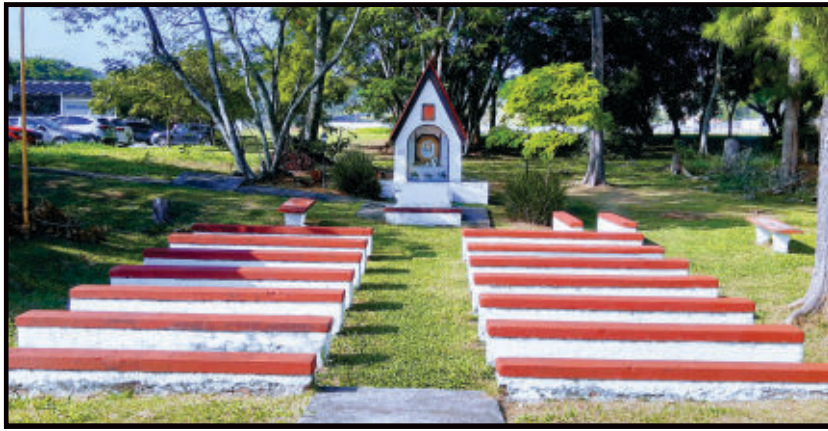
Hotel de Trânsito

O Hotel de Trânsito (HT) de Taubaté foi implantado há aproximadamente trinta e dois anos. Inicialmente, a sua finalidade era atender a necessidade de alojamentos. Em seguida, funcionou parcialmente como administração da Base de Aviação de Taubaté, abrigando diversas seções. Posteriormente, mudou sua destinação e, desde então, passou a funcionar objetivando atender aos anseios da família militar, conforme preconizado em portaria específica que regulamenta o funcionamento dos HT no âmbito do Exército Brasileiro. Atualmente, possui vinte e dois apartamentos, estando enquadrada na categoria “B” e com destinação mista (Oficiais, Subtenentes e Sargentos).





Cultos Ecumênicos



A capelania Militar do CAVEx foi criada no ano de 1993. O primeiro registro em seu Livro de Batizados foi feito em 21 de março de 1993. Segundo testemunhos, a primeira edificação que serviu como local de celebrações religiosas era feita de madeira, próxima ao local onde atualmente se encontra a capela. A partir do ano de 1993, houve um grande empenho dos comandantes, dos militares e dos capelães militares designados para a assistência religiosa no comando de Aviação do Exército em promover ações de evangelização cristã envolvendo as famílias dos militares.

Construída com metal e vidro, a capela possui forma de octógono, simbolizando uma forma de conexão com o sagrado, equilibrando o material e o espiritual, o céu e a terra, o coração e a mente.

O encontro das linhas geométricas formam um ângulo, traçando a Cruz de Cristo. A visualização aérea dessa forma remete à estabilidade espiritual na vida material. O título dado à capela se refere à Padroeira da Aviação, Nossa Senhora de Loreto.



O Forte Ricardo Kirk conta também com espaços destinados à União Evangélica da Aviação do Exército e à Cruzada dos Militares Espíritas de Taubaté.



Clube de Subtenentes e Sargentos da Guarnição de Taubaté



Em idos de 1990, havia pouco que a Aviação Exército assentara suas novas fundações na cidade de Taubaté-SP. A região escolhida, atual Vale do Itaim, localiza-se em uma área rural vizinha aos estúdios do renomado cineasta Amácio Mazzaropi. Contudo, essa curiosidade histórica não representava suficiente opção de entretenimento aos militares da guarnição ou a seus familiares. Por mais belo e bucólico que fosse o local, a distância entre a sede da AvEx e a parte central do município era, de fato, algo a ser considerado.

Diante deste cenário, o então 1º Sargento Cláudio Serafini Pereira, apoiado por sua esposa, Sra Elaine e outros companheiros militares, compartilhavam de um mesmo objetivo: criar um espaço voltado ao bem-estar da família militar. Assim, o grupo reuniu-se e decidiu encaminhar ao Comando da Av Ex uma proposta de fundação de uma associação que promovesse um ambiente de camaradagem e harmonia entre os Subtenentes e Sargentos, bem como seus respectivos familiares e amigos, na guarnição de Taubaté.



Foi assim que, em 23 de maio de 1990, no interior do Cassino dos Oficiais do então 1º Batalhão de Helicópteros – em uma reunião que juntou todos os Subtenentes e Sargentos da OM, com a presença do então Coronel Telles, nosso comandante pioneiro – foi estabelecido o marco inicial daquilo que se tornaria um acolhedor ambiente de convivência, conagração e conservação das tradições da família militar: o Clube dos Subtenentes e Sargentos da Guarnição de Taubaté (CSSGT).



Em 2021, a agremiação completou 31 anos de existência. Desde sua primeira diretoria – presidida pelo então Sgt Serafini – até hoje, sob a diligente conduta do Sten Isânio Luis Lima da Silva e sua Diretoria, o Clube dos Subtenentes e Sargentos da Guarnição de Taubaté tem trabalhado diuturnamente para receber cada vez melhor todos os seus associados, colaboradores, convidados e parceiros.



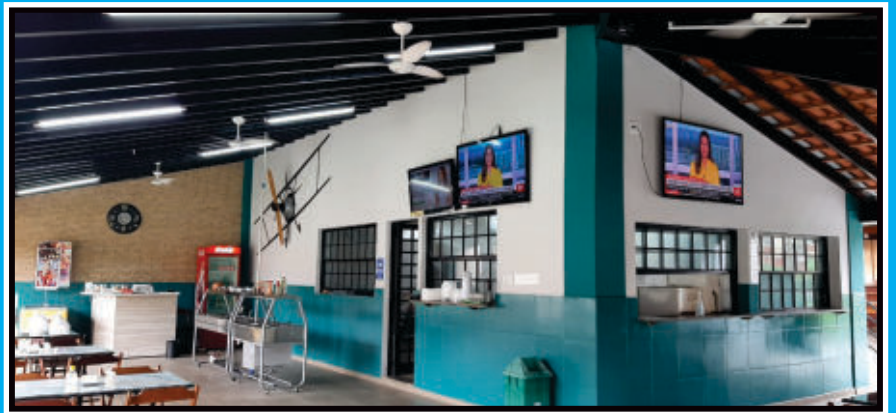
Círculo Militar da Aviação do Exército



O Círculo Militar da Aviação do Exército (CiMAvEx) teve sua fundação em uma histórica reunião de oficiais superiores da Brigada de Aviação do Exército, em abril de 1991. A assembleia foi presidida pelo Cel Zacarias, tendo por finalidade apresentar o projeto de criação do Clube e consultar interessados em associar-se. A partir dessa data, iniciou-se a construção do salão de festas e muitas outras benfeitorias. Após a gestão do Cel Zacarias, os demais presidentes foram os subsequentes Comandantes da Base de Aviação de Taubaté. Isso ocorreu até 2001, quando toma posse o 1º presidente do Círculo Militar, um ano depois do reconhecimento cartorial em 19 de dezembro de 2000.



Associação sem fins lucrativos, o CiMAvEx tem a missão de congregar a Família Boina Azul, militares da ativa e da reserva e civis por meio de atividades sociais, esportivas e similares. Compreende em suas instalações uma enorme área de lazer com campo de futebol, quadra de areia, piscinas, praça de alimentação, restaurante, quiosques, deques, solário, quadras de tênis e saunas, além do salão de festas, que foi o marco de sua fundação. O Círculo Militar não se restringe apenas a instalações; mais que isso: representa uma virtuosa congregação que exalta os valores da Aviação Militar. Ontem, hoje e enquanto pulsar o espírito de Ricardo Kirk em nossa história, o CiMAvEx o engrandecerá unindo fraternalmente os integrantes da Aviação e de todo nosso Exército Brasileiro.



CÍRCULO MILITAR
DA
AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

REFERÊNCIAS

ASSUNÇÃO, Fábio César Santos de. Primeira Investigação Aeronáutica no Brasil. AvEx – Asas da Força Terrestre em Revista, Taubaté, Edição 03/2020, p. 5 a 8.

BARBOSA, Antônio Carlos Nascimento. Capitão Ricardo Kirk – Pioneiro e Patrono da Aviação do Exército. AvEx – Asas da Força Terrestre em Revista, Taubaté, Edição 02/2020, pág 5 a 9.

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA. Campo dos Afonsos: 100 Anos da Instrução Militar na Aviação Brasileira – 1919-2019. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2019, p. 96.

CASTRO, Wanderley de. Implantação do Guardiã da Aviação. Revista Guardiã da Aviação, Taubaté-/SP, ano 1 – Fevereiro/2008, p. 8 a 16.

COSTA, Fernando Hippolyto da, 1927 – Síntese cronológica da aeronáutica brasileira / Fernando Hippolyto da Costa. - Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. História da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MAIA, Paulo Sérgio da Silva. Aviação do Exército: uma visão histórica. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2014.

MORALEZ, João Paulo, Aviação do Exército – 25 Anos. São Paulo, 2012, 1ª Edição.

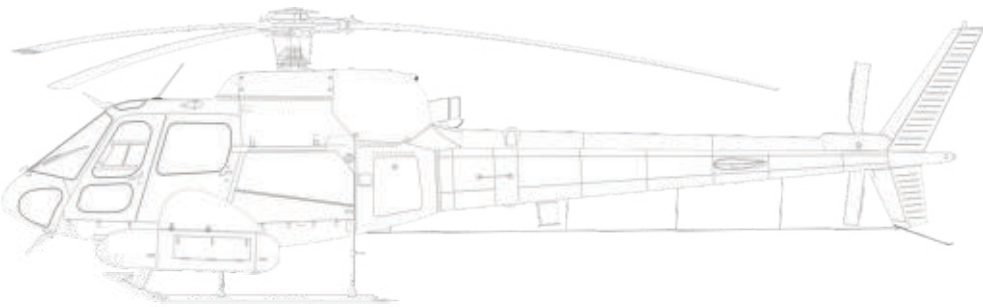
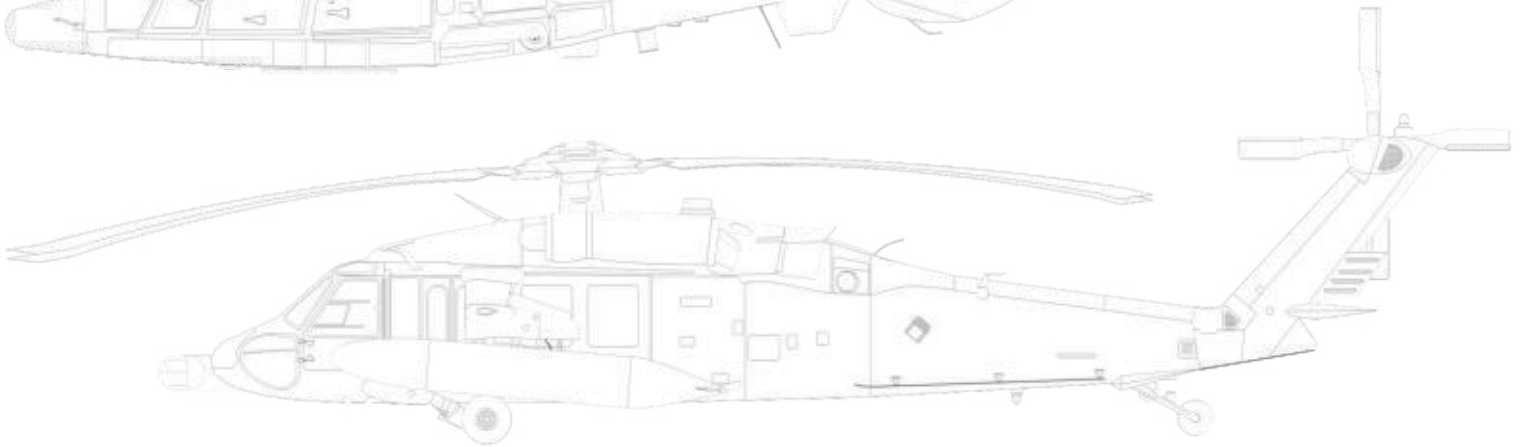
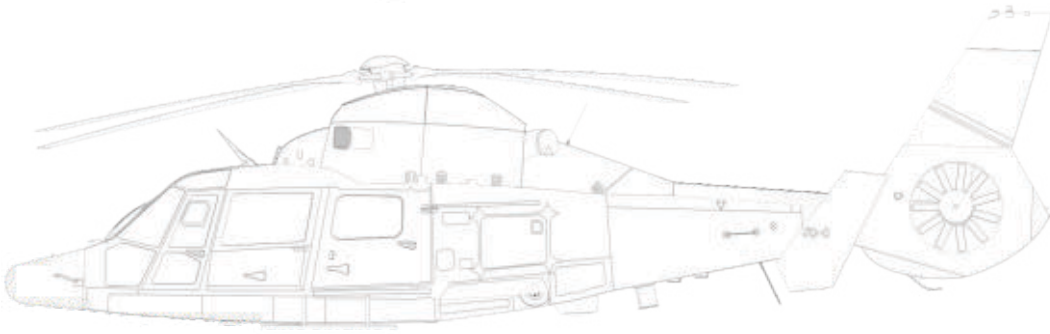
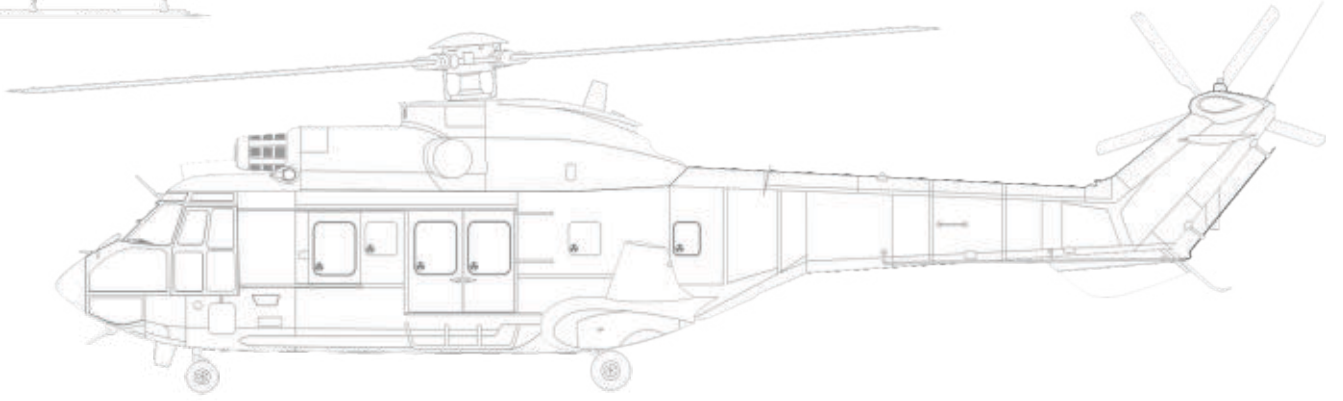
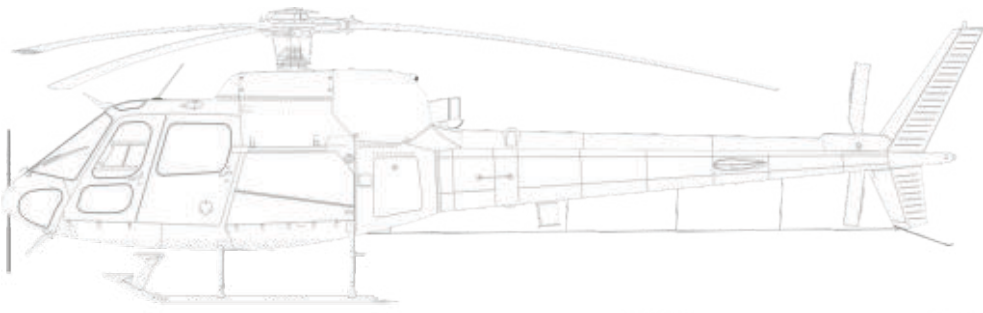
RIBEIRO, Luciano Roberto Melo – Os Rotores da Aviação do Exército Brasileiro / Luciano Roberto Melo Ribeiro – Rio de Janeiro: Action, 2006.

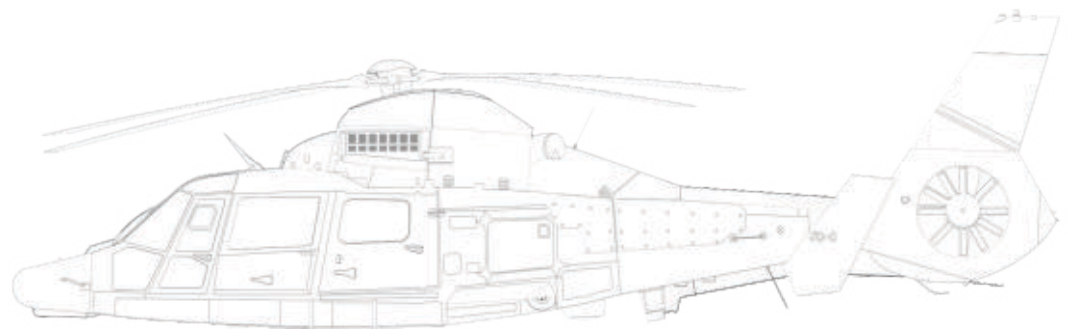
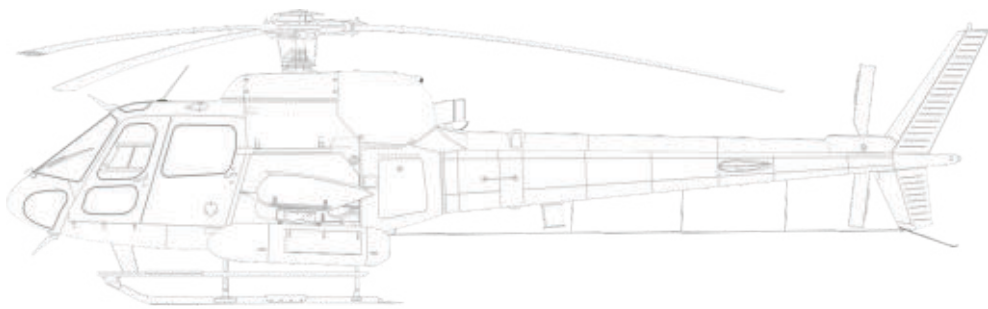
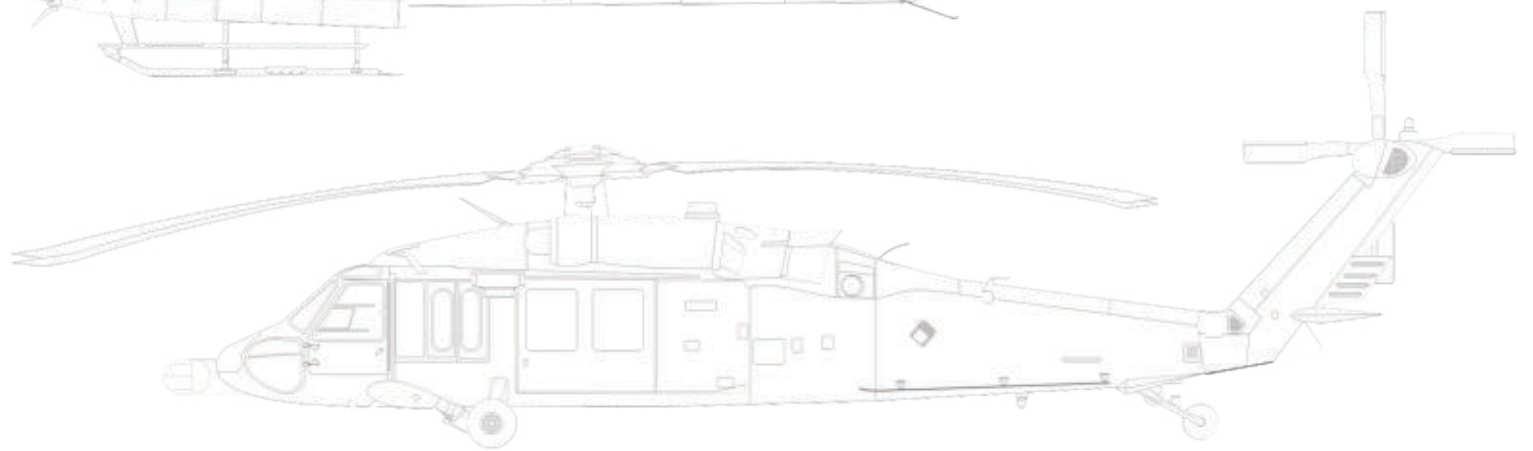
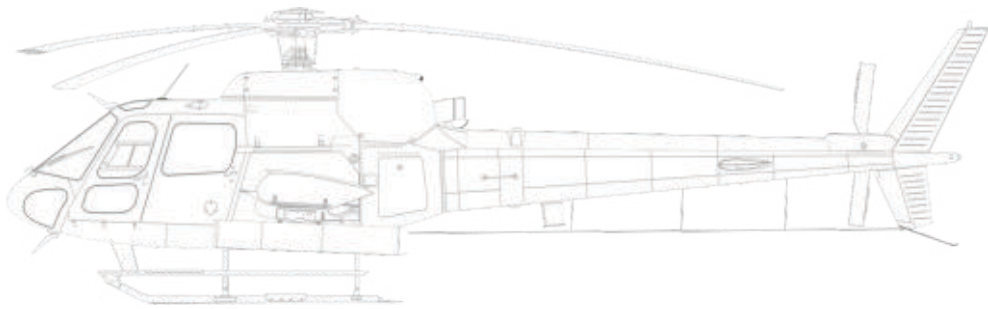
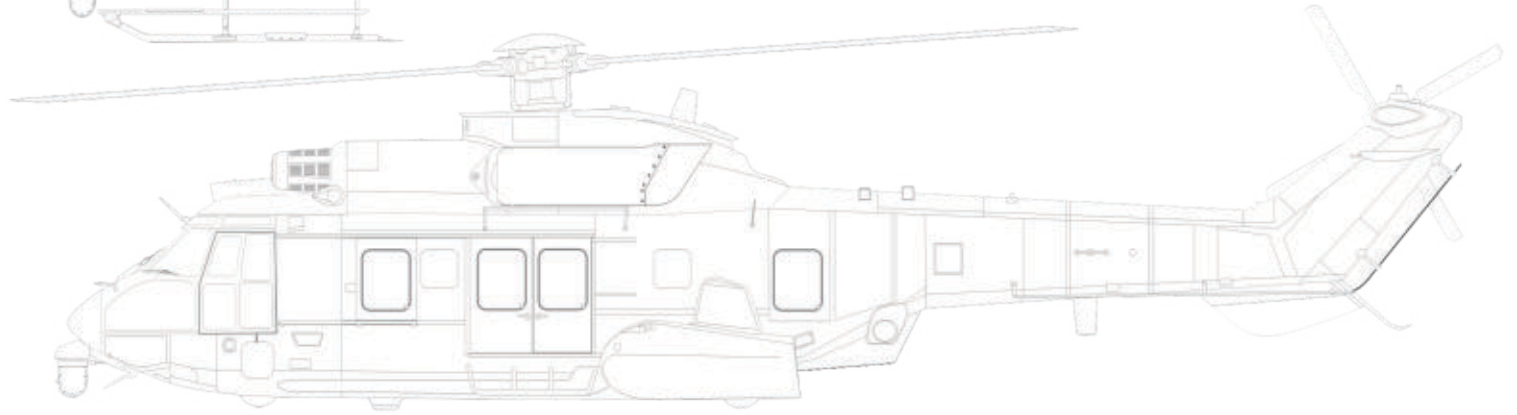
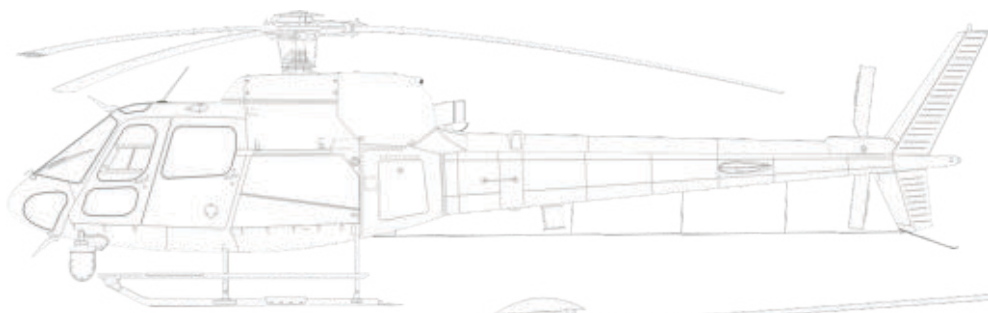
RODRIGUES, Antônio Geraldo; BARBOSA, Antônio Carlos Nascimento. A introdução das táticas aéreas no EB pela Missão Militar Francesa no Brasil. Revista do Exército Brasileiro. Vol. 155-2º quadrimestre de 2019 – Edição Especial, p. 79 a 94.

RODRIGUES, Luís Azambuja Contreiras. Aviação do Exército: uma história que muitos contaram, de 1985 a 1994. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2016.

COLABORADORES

General de Brigada Anysio Luiz Crespo Alves Negrão
General de Brigada Refm Sérgio Antonio da Rocha Ambrósio
Coronel Paulo de Sousa Borges
Coronel Emerson Alexandre Januário
Coronel Márcio Amberget Rosa
Coronel Luciano da Silva Machado
Coronel André Luiz Grenteski
Coronel Glaidson Santos da Penha
Coronel Aldair Matos Pinheiro Filho
Coronel Refm Jomar Nascimento Telles
Coronel Refm Wanderley de Castro
Coronel-Aviador Refm Aparecido Camazano Alamino
Coronel R1 José Aparecido Magane
Coronel R1 Luiz Antonio Cauduro Sosa
Coronel R1 Eduardo Maurício Leite Medina
Tenente-Coronel Daniel Guilherme da Silva Junior
Tenente-Coronel Fausto Adriano Ceratti Dóro
Tenente-Coronel Anderson Eufrásio de Oliveira
Tenente-Coronel Vinícius Lacerda Vasquez
Tenente-Coronel Anderson Silveira Lago
Tenente-Coronel Ricardo de Amorim A. Pereira
Tenente-Coronel Cícero Adriano do Nascimento
Tenente-Coronel Fábio Pugliesi Souza
Tenente-Coronel Thiago A. S. Fatorelli
Tenente-Coronel Rodrigo Skolaude Dini
Tenente-Coronel Elber Fábio dos Santos
Tenente-Coronel R1 Carlos Esteve Bella
Tenente-Coronel R1 Jorge Luis Mondo Tramontin
Tenente-Coronel R1 Eder Bellini Chiavegatto
Tenente-Coronel R1 José Fernando de Oliveira
Major Rodrigo ScharDOSim Valério Iamin
Major Sednem Pinto Rodrigues
Major Felipe Dariano e Silva
Major Rafael Hartuique Guilherme
Major Edgar Costa de Moraes
Major Ramon de Oliveira Sousa
Major Rafael de Souza Oliveira
Major Daniel de Mattos Rodrigues
Major Diego Garcias Dantas
Capitão Nilson Sampaio Campos
Capitão Diogo de Alcântara Grunewald
Capitão R1 Denner Frederico Marques de Oliveira
1º Sargento Cristiano Cláudio de Castro Silva
2º Tenente Jhonatan César Barreto Costa da Silva
2º Tenente João Vitor Santos de Brito
2º Sargento Adriano Soldi de Souza Dias
2º Sargento Robson Marcelo Aggeu Ricardo
3º Sargento Igor Ratto Henriques Alvarez Garcia
Cabo Guilherme dos Santos Nogueira
Soldado Matheus de Sousa Fonseca
Soldado Matheus Moura de Lima
Soldado Matheus Vinicius Quirino
Professor Doutor Rudnei Dias da Cunha
Historiador Paulo Fernando Kasseb
Jornalista João Paulo Zeitoun Morales
Jornalista Guilherme Wiltgen
Helen Andrea de Souza Aguiar







AVIAÇÃO DO EXÉRCITO
ASAS DA FORÇA TERRESTRE

