

Mário Ypiranga Monteiro

**AEROCLUBE-50 ANOS**  
**DO AMAZONAS**



**Memória  
sobre  
o Aeroclube do  
Amazonas.**

Com pequena introdução  
à aeronavegação no Amazonas.

---

Manaus 1990



Mário Ypiranga Monteiro

**AEROCLUBE-50 ANOS**  
**DO AMAZONAS**



**Memória  
sobre  
o Aeroclube do  
Amazonas.**

Com pequena introdução  
à aeronavegação no Amazonas.

---

Manaus 1990



“Em Manaus, do NINHO AVIATÓRIO DE FLORES, tecido para treinamento de pilotos amazonenses, Dorian, brevetado em uma das turmas iniciais, transportou-se a Manguinhos e aos Estados Unidos, firmando-se para os grandes percursos no país e no continente. Atravessaria céus a cinco mil metros, numa estrela motorizada, riscando meridianos sobre imensidões.

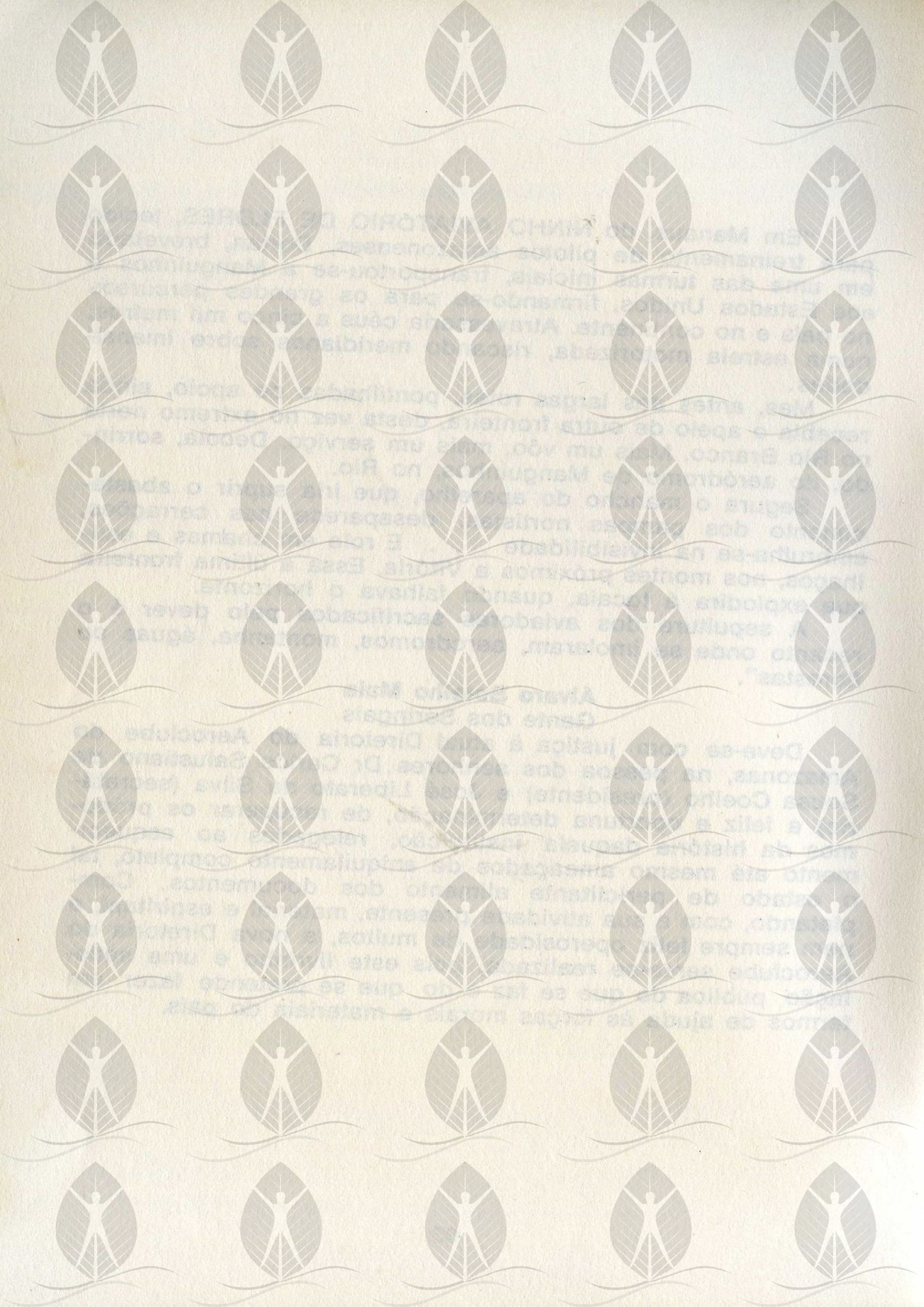
Mas, antes das largas rotas, pontilhadas de apoio, ainda recebia o apelo de outra fronteira, desta vez no extremo norte no Rio Branco. Mais um vôo, mais um serviço. Decola, sorrindo, do aeródromo de Manguinhos, no Rio.

Segura o mancho do aparelho, que iria suprir o abastecimento dos pampas nortistas, desaparece nas cerrações, embrulha-se na invisibilidade . . . E rola em chamas e estilhaços, nos montes próximos a Vitória. Essa a última fronteira que explodira á tocaia, quando falhava o horizonte.

A sepultura dos aviadores sacrificados pelo dever é o recanto onde se imolaram, aeródromos, montanha, águas ou florestas”.

**Álvaro Botelho Maia**  
Gente dos Seringais

Deve-se com justiça à atual Diretoria do Aeroclubes do Amazonas, na pessoa dos senhores Dr Carlos Salustiano de Sousa Coelho (presidente) e José Liberato da Silva (secretário) a feliz e oportuna determinação, de recuperar os pródomos da história daquela instituição, relegados ao esquecimento até mesmo ameaçados de aniquilamento completo, tal o estado de periclitante alimento dos documentos. Completando, com a sua atividade presente, material e espiritual, a nem sempre feliz operosidade de muitos, a nova Diretoria do Aeroclubes sente-se realizada, pois este livrinho é uma satisfação pública do que se faz e do que se pretende fazer em termos de ajuda às forças morais e materiais do país.



Este trabalho, para ser transformado num simples memorial, teve contra si fatores vários de que o principal é a má conservação do acervo documental do Aeroclube do Amazonas, valendo-se o autor de outras fontes não menos precárias e do depoimento valioso de pilotos, além de memórias fotográficas e recortes de jornais. Por isso mesmo agradecemos às pessoas adiante nomeadas, pelo contributo trazido a esta pequena memorização, que poderia haver sido mais extensa. Agradecemos igualmente à senhora professora dona Elza Sá Peixoto Pereira, viúva do inesquecível dr. Avelino Pereira, o baluarte principal da criação do Aeroclube do Amazonas, pelas fotografias cedidas, bem como aos pilotos José Cunha e Francisco F. Santos, Carlos B. Araújo e Gebes Medeiros, pelos aportes fornecidos. Um agradecimento à pesquisadora dra. Marita Socorro Monteiro pelas andanças atrás de informações suplementares e finalmente à nova Diretoria do Aeroclube do Amazonas pela autorização ao acesso ao acervo da instituição.

**Manaus, dezembro, 1989**  
**Mário Ypiranga Monteiro**



**A memória dos jovens gaviões do ar,  
feridos em pleno vôo:**

**DORIAN BOTELHO MONTEIRO**

**MÁRIO ALMEIDA DA SILVA**

**JEMINAUÁ MEDEIROS**

**SÉRGIO SANTOS**

**HEROITO CHAVES MONTEIRO**

**FRANCISCO CAMPOS**

**BENEDITO CRUZ**



## **MEMÓRIA SOBRE O AREOCLUBE DO AMAZONAS** (Com pequena introdução à aeronavegação no Amazonas) Mário Ypiranga Monteiro

Um aeroclube no Amazonas, em Manaus?

A idéia nascente poderia suscitar apenas dúvidas quanto à dependência da capacidade financeira dos entusiastas, mas não a título de novidade local. O interesse pela navegação aérea em termos de desporto é do princípio do século. Na verdade, se pretendêssemos escrever uma história longa da navegação aérea no Amazonas, teríamos necessariamente de ir procurar nos idos de 1884, entre os vários pedidos de recursos financeiros, um do inventor e balonista Júlio César Ribeiro de Sousa, paraense. O projeto de auxilio foi apresentado pelo deputado estadual Bento Aranha, no dia quinze de abril daquele ano, à Assembléia Legislativa Provincial e recebeu o número vinte e seis. Apesar da nossa Assembléia haver concordado em ajudar ao temerário, a coisa não teve andamento. Mas parece que o entusiasmo não arrefeceu, porque mais tarde o aerostata português Ferramenta seguia enchendo de cuidados as autoridades locais com as suas ascensões, e acidentes de que resultariam algumas charges em versos, deste tipo:

“No triná das ave  
Vem rompendo a aurora  
Ela de saudades  
Suspirando chora.

Sou o Ferramenta  
Vim de Portugá  
O meu balão  
Chama Nacioná.

Seu sucesso entretanto já vinha de longe, pois dele dá notícia o jornalista brasileiro João do Rio nas quadrinhas acima.

Não se poderia de fato alegar a existência de uma religião do vôo. Nem talvez uma vocação para o vôo. Havia apenas aquele sentimento de euforia que a sensação de ver voar produzia no ânimo planiciário amazonense. Mas essa euforia, que as primeiras tomadas das ascensões em Paris faria expandir o sentimento provinciano, poderia extravasar sem perigo. A fotografia levava o cidadão amazonense, pelos seus

truques e recursos, à nacele do avião tipo libélula, e ele sentia-se, sem sair do gabinete fotográfico, vendo Paris há mais de trezentos metros de altura! completamente realizado.

Em 1913 o aviador francês Lucien Denau visitou Manaus e estarreceu a população com suas arrojadas acrobacias aéreas, piquê, parafuso, folha seca . . . Decolava do antigo Prado Amazonense. Era um aparelho modesto mas sólido, ainda coberto de seda amarela.

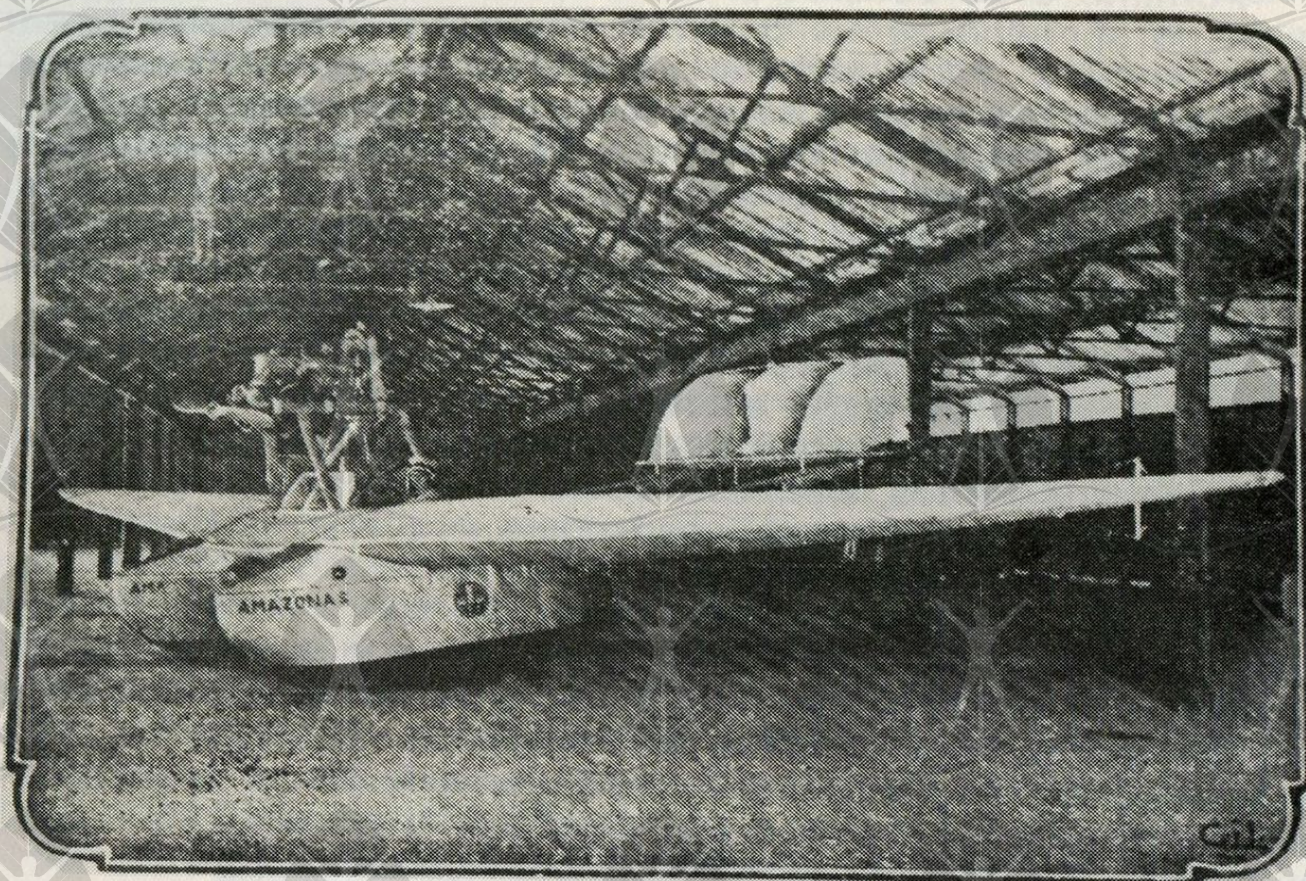
Sugerimos que a simpatia do povo amazonense pela aviação não seja exclusivamente um ato de gratuidade, mas a influência visual e prática de eventos relacionados com as experiências aéreas pregressas. No princípio do século, quando os cinemas Hervert e Lumière constituíam novidade para todo o mundo culto europeu, o povo de Manaus via na tela as ascensões de Santos-Dumont em Paris. Mais tarde ainda veria os filmes produzidos durante a sangrenta guerra 1914-18, os bombardeios aéreos de pequena monta mas fatais para as populações civis, edifícios e fábricas. A seguir viu os hidraviões da expedição Hamilton Rice e em 1924 assistiu as proezas aéreas do aviador revoltoso Azamor. Viu também os aviões de De Pinedo e Del-Prete.



Marquês De-Pinedo quando sobrevoou a Amazonia  
Foto arquivo do autor

Portanto é de considerar como testemunho cabal, a presença do aparelho aéreo, balão ou avião, na perspectiva histórica da terra. Essa perspectiva histórica não ficaria completa se não houvesse a seguir a tentativa de produzir avião rudimentar e nele experimentar o voo. Durante os anos de 1926-27, o mecânico e motorista do Palácio Rio Negro, Sr. Silvino Santos, fabricou seu avião AMAZONAS, monomotor, movido a máquina de automóvel e com palheta de madeira rija, amazonense, lavrada. As barquinhas e a fuselagem eram de chapas de ferro unidas a rebites e as asas de lona pintadas com um solução de goma elástica, de cor prateada. O hidroavião foi montado no armazém de Manaus Harbour vizinho à Capitania dos Portos, de onde deslizou pela rampa adrede feita para a água, depois rebocado para o quadro. Dali começaram as experiências diante de uma multidão interessada que aplaudia o intemerato aviador sem matrícula e sem horas de voo. Experiência sem dúvida amarga para quem contava apenas com insignificante ajuda do governo desinteressado naquilo que poderia acoirar de maluquice. O aparelho, se deslocava bem na água, não conseguia aguentar-se no ar em virtude do peso da carcaça em relação à força do motor de automóvel. Se fosse hoje, com a introdução do alumínio, talvez houvesse sucesso na empresa.

O hidravião AMAZONAS, cuja foto ilustra esta página, possuía as seguintes dimensões: peso, novecentos quilos; asas, doze metros por oito de comprimento; mil e seiscentos voltas. Capacidade de transportar quatro passageiros. Motor de arranque Hudson de seiscentos cavalos. O aparelho levou quase dois anos em construção e não sabemos o seu custo total. Era todavia um hidravião de linhas estéticas admiráveis, com três lemes e motor no alto. A foto da época mostra-o no seu hangar primitivo, o armazém da antiga Manaus Harbour, vizinho à Capitania dos Portos. No final de tudo as duas barquinhas foram abandonadas no igarapé de Manaus e serviam de brinco aos nadadores.



Visão simpática do hidravião **AMAZONAS** construído pelo motorista Silvano José dos Santos em Manaus, 1927. O hélice do aparelho, de madeira, encontra-se no museu do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas

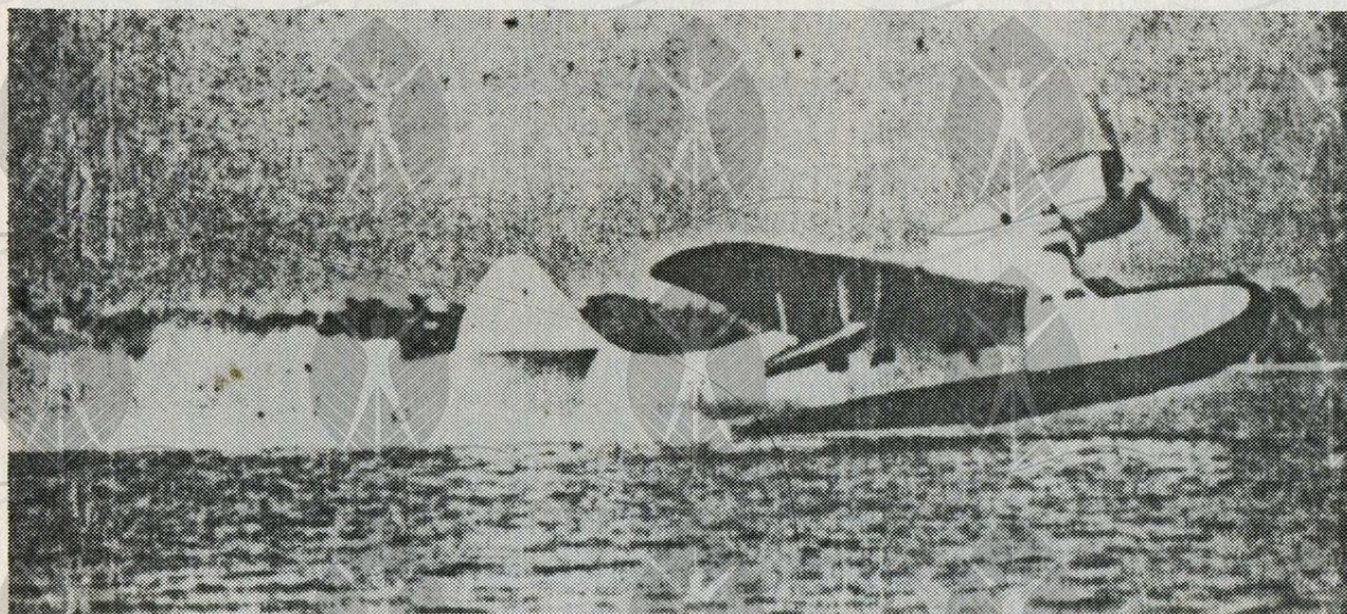
Arquivo do Autor



**Hidravião "Eleanor III", da Expedição Hamilton Rice, aquatizado no sítio Boa Esperança (Rio Branco). Ao lado do piloto está sentado um índio de mitra.**

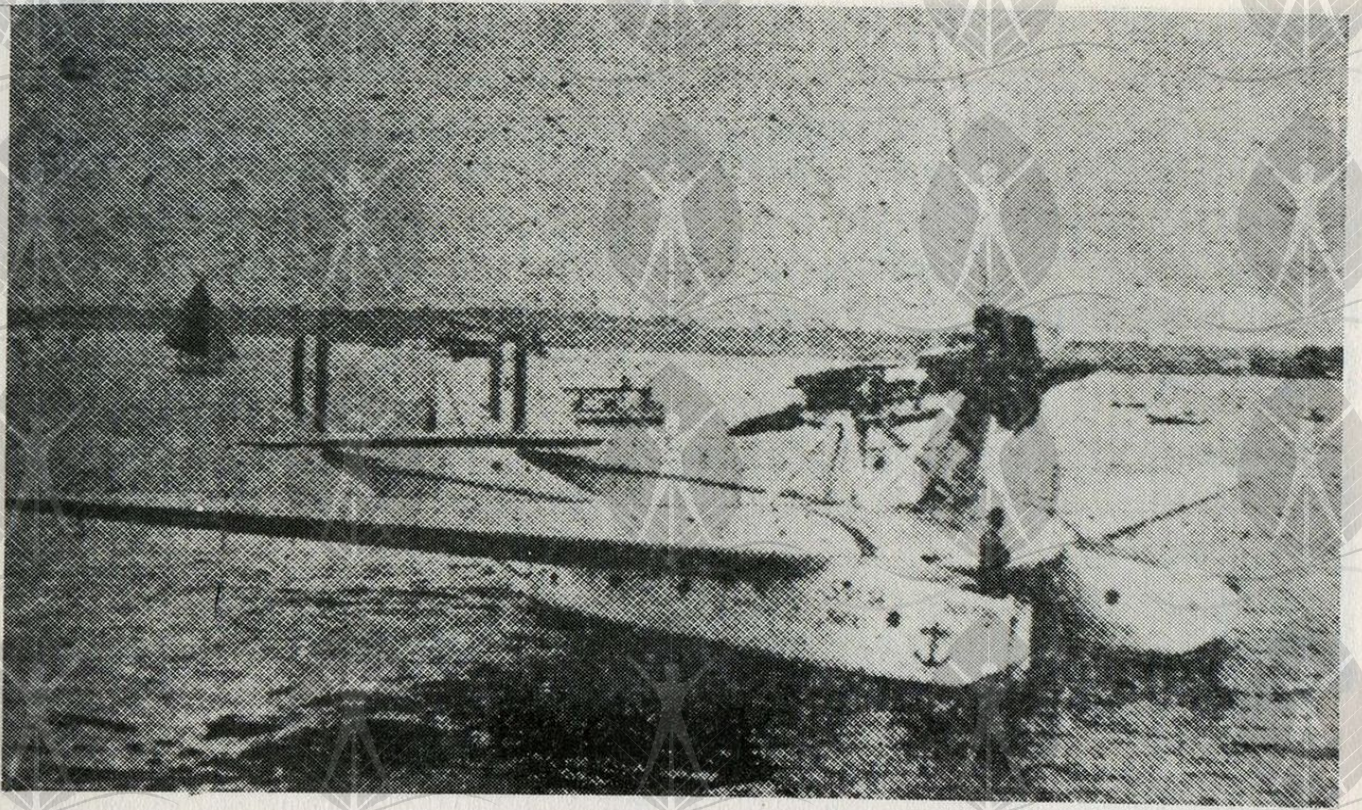
**Esse aparelho, quando aquatizado na base eventual da Amazon Engineering (Plano Inclinado) vitimou o preto mergulhador da mesma empresa, mutilando-o horrivelmente o hélice acionado irrefletidamente.**

**Arquivo fotográfico do autor.**



**Hidravião Fairchild, da Panair do Brasil, durante o vôo inaugural Belém-Manaus, aquatizando no "porto" da Panair, Manaus, no dia 20 de outubro de 1933.**

**Fotografia de Ney Rayol**



**O hidravião de Del-Prete aquatizado na baía do Rio Negro  
Arquivo do Autor**



**Algumas instituições evangélicas possuem pequenos aviões  
como este e neles muitos índios têm viajado.  
(Do livro "The Savage My Kinsman de Elisabeth Elliot)**

Não decorreria muito tempo entre essa malograda experiência e a do capitão Mário Silva, este apaixonado e crente no destino da aviação civil. O capitão Mário de Almeida Silva era um apaixonado do avião como qualquer outra pessoa o poderá ser de barcos a vela, cavalos, navios, etc. Mas um apaixonado que não se limitava a voar e a ensinar os outros. Naquela altura, 1930, o Brasil estava pretendendo consolidar sua tradição aviatória, já havendo sido fabricados em São Paulo e utilizados na revolução getulina, pequenos aviões e também no **Correio Aéreo Nacional**.

Aqui poderá começar verdadeiramente a história da aviação no Amazonas, não só porque se dá prioridade ao caráter desportivo do progressista sistema de locomoção como se o aplica na rápida tarefa de comunicação postal, como marca o verdadeiro ciclo de empostação do núcleo de preparação de pilotos cicis.

A segunda guerra mundial, com sua violenta capacidade de destruição, atingiu certamente os brios nacionais, e o que estava já em andamento, mesmo na fase do entusiasmo desportivo pela aviação, com o raide do JAHU afirmou-se a capacidade do brasileiro para a criação do seu veículo e de uma nova mentalidade capaz de colocar-se à frente dos melhores azes da aviação mundial, como Ribeiro de Barros.

É desse período de agitação política mundial que eclode em Manaus a idéia da fundação de um aeroclube. Simpatizantes e mentes criativas havia em quantidade, portanto, a exemplo de outras atividades congêneres, a idéia toma corpo, solidifica-se na atividade propagandista, agita-se a imprensa, impressiona-se o comércio, eleva-se o tentame à cúpula administrativa e o Aeroclube do Amazonas passa a ser uma primeira realidade, assegurada pela sua lei orgânica, sustentada pelas centenas de adesões oriundas das camadas sociais respeitáveis do povo de um modo geral. Naquela etapa o Estado do Amazonas seguia sacrificado pela conflagração européia que arrastaria o Brasil, mas as reservas de entusiasmo supriram as dificuldades financeiras e até jovens senhoritas — Selma Alencar, se decidiram pelo que se concebia como esporte perigoso para mulheres.

Em 1924 o tenente Azamor, unindo-se aos revoltos os que expugnaram a família Rego Monteiro do governo, consagrou-se como herói do ar, fazendo vibrar nos céus de Manaus as asas do aparelho requisitado à força da expedição Rice. Seria então nessa época que a mocidade de Manaus iniciou-se na aventura do vôo, posto que isso seja apenas um intróito.

Não vamos citar muitos nomes daqueles a quem o tenente Azamor escolheu para sobrevoar a cidade. De umas poucas me lembro mas receio que a falha venha a causar dissabores entre pessoas que tomaram parte naquela primeira aventura. Das senhoritas, a bela Itaguaçu Guimarães e a bela misse Amazonas Celeste Taumaturgo. Parece-me que a senhorita, Msse Amazonas depois, Edna Frazão Ribeiro, e moços da sociedade, Marcelino Perdigão, Jorge Meneses. Essa revoada, repetida uma porção de vezes, seria a resposta dada ao mister Rice e ao cônsul pela deselegante recusa em levar muitas das autoridades convidadas, inclusive o representante do JORNAL DO COMÉRCIO de Manaus, que por isso deu uma nota de repulsa. É que o cônsul, ignorando seu papel de diplomata ao menos de papelão, postou-se ele próprio de porteiro na rampa por onde deveriam passar as pessoas convidadas e foi eliminando a seu bel-prazer quem não lhe convinha. O tenente Azamor, de posse do aparelho, ofereceu à sociedade amazonense e à imprensa oportunidade para descortinarem belíssimos panoramas do alto.

De todas estas considerações nós concluímos que para um povo arrinconado no setentrião amazônico, longe das experiências militares em matéria de aviação, já estávamos bem conscientizados da utilidade da navegação aérea e não seria para nós um deslumbramento voar, nem mesmo para o silvícola arredio costumado a ver os pássaros de alumínio cruzarem os céus. Mesmo porque, passado o período da conflagração mundial, serenados os apetites devoradores das potências econômicas, as companhias aéreas estrangeiras passaram a explorar a indústria do transporte coletivo e a Amazônia veio a ser integrada no circuito de atividades aeronáuticas.

O Aeroclube do Amazonas formou-se a partir de uma consciência valorativa do avião como instrumento de progresso humano rápido e eficiente e, paralelamente, como arma de defesa do território nacional. Incrementando o interesse e o amor pela aviação, os homens de pensamento igualmente significavam um sentimento de apoio à pátria, pois seria das asas ainda frágeis e quase implumes do famoso Tecotecó, que poderiam sair pilotos comerciais e de guerra, como de fato saíram.

No dia 29 de março de 1940, um grupo de cidadãos para quem a aviação não constituía objeto de interesse a explorar economicamente, mas somente levados pela simpatia, e elevado espírito de patriotismo, resolveu fundar o clube de aviação, respondendo assim ao aceno nacional. Eram poucos.



mas solidários no mesmo tentame. Eram poucos mas resolvidos a levar a cabo o ideal, pelo qual viriam a sacrificar-se vários componentes do grupo, entre os primeiros o capitão do exército nacional Mário de Almeida Silva. Este cidadão, já adestrado no que se dizia esporte aéreo, introduziu o entusiasmo no meio dos seus conterrâneos (era amazonense, filho de Ermelindo José da Silva e Sara Almeida da Silva, ele conhecido editor da Revista Comercial), nascido em Manaus, a 30 de novembro de 1909 e posto não haja sido beneficiado com um longo tirocínio à testa do audacioso cometimento sagrou-se voluntariamente herói, falecendo de desastre aéreo no sítio de Flores, sede do Aeroclube.

Naquele 29 de março de 1940 os que assinaram a ata de fundação também redigiram o Estatuto do clube, publicado no Diário Oficial do Estado no dia quatro de julho de 1940. Após a publicação do Estatuto, um ato do governo interventorial concedia-lhe o benefício legal da categoria "utilidade pública". Assim reza o documento:

#### **ATOS DA INTERVENTORIA FEDERAL**

**Decreto n. 471 de 21 de agosto de 1940**

Considera de utilidade pública o Aero Clube do Amazonas. O Interventor Federal no Estado do Amazonas, usando das atribuições que lhe confere o art. 181 da Constituição Brasileira, combinado com a alínea 1ª do art. 7º do Decreto-Lei Federal nº 1202, de 8 de abril de 1939; e Considerando que, sob a denominação de Aero Clube do Amazonas, foi constituída uma sociedade para estimular a aviação civil neste Estado e cooperar com as sociedades congêneres do País no desenvolvimento da aeronáutica nacional; Considerando que o Aero Clube do Amazonas publicou os seus Estatutos no Diário Oficial, de 24 de agosto corrente, depois de aprovados na sessão da Assembléia Geral, realizada no dia 10 deste mês;

Considerando que se propõe a manter uma ou mais escolas de pilotagem, mecânica e aeronavegação, necessárias a concretização de suas finalidades;

Considerando que ao Amazonas e ao País interessa a preparação de pilotos para a ampliação dos serviços de transportes e defesa nacional;

#### **DECRETA:**

Artigo único — Fica considerado de utilidade pública o Aero Clube do Amazonas, sociedade civil, com sede nesta capital — Palácio Rio Branco, em Manaus, 31 de agosto de 1940.

Álvaro Botelho Maia  
Interventor Federal  
Rui Araújo  
Secretário Geral do Estado.

Naquela altura o Estado não gosava de situação financeira capaz de dar um impulso generoso à sociedade. As dificuldades surgidas foram muitas, principalmente aquelas que diziam respeito ao mantimento da administração, funcionários, equipamentos, instalações adequadas ao bom funcionamento do parque aéreo. Como foram sanadas essas dificuldades primeiras é caso para considerar. Todavia, o grupo possuía alento moral e cívico e encontrou na pessoa do dr. Rui Araújo, um homem mais devotado ao esporte do que ao direito, haja vista sua contribuição ao Atlético Rio Negro Clube.

Assinaram o Estatuto os senhores drs. Avelino Pereira (médico) que seria também o primeiro presidente eleito; dr. José Antônio de Sousa Carvalho, vice: dr. Paulo José da Silva Nery, primeiro secretário; dr. João do Rego Barros Brígido, segundo secretário; dr. Djalma Batista (médico), orador: dr. Vitor Manuel Igrejas Lopes, tesoureiro; Davi Lopes, adjunto de tesoureiro. O artigo primeiro do Estatuto reza que "fica constituída uma sociedade para estimular a aviação civil no Estado do Amazonas e cooperar com as sociedades congêneres do país no desenvolvimento da aeronáutica nacional".

Não poderia deixar de ser de outra maneira, isto é, daquela forma como foi constituído o Aeroclube de França. Aqui no Brasil, aliás no resto do mundo que se interessava pela aviação, já se olhava os aeroclubes como um núcleo de preparação de jovens estusiasmados e vocações para o futuro e ambicioso agregado de asas destinadas à defesa nacional. A aviação, mesmo no período nefasto da primeira guerra mundial, já estava provando contra a mensagem moral de Santos Dumont, ser o avião uma arma decisiva nas guerras futuras, pelo estrago reduzido que fazia nas suas primeiras experiências de transporte de explosivos.

Só converge para a sociedade quem se destaca no mérito apreciativo da técnica de voar, pelo fato de ser uma nova modalidade de experimentar e aplicar a própria impulsão do caráter. Além de que a vertigem das alturas, que domina certos complexos nervosos, pode ser um estímulo para libertar-se deles de uma vez. É olhando continuamente para o abismo que se perde o medo dele.

Pelo andar do tempo foram muitos os que abandonaram a sociedade aérea porque não se adaptaram, é natural. A decisão é dos fortes de espírito. Muitos outros o fizeram não pela ambição de um brevê mas por espírito de cooperação. Hoje se pode pensar em termos de duas ou três centenas de sócios que por qualquer motivo, suspenderam suas atividades junto ao Aero clube. Mas também se observa que aqueles desistentes foram substituídos por outros nomes que sustentaram com entusiasmo a vida operante do nosso Aero clube.

O que foi criado com o intuito de ser preservado e na base do sadio patriotismo e de solução social expressiva não pode e nem deve perecer, é esse o pensamento - sentimento da nova diretoria, desta que resolveu enfim prestar contas à história da navegação aérea do Amazonas, editando alguns subsídios para o amanhã. Porque haverá um amanhã, cheio de especulações, a fim de serem reverenciados os heróis.

O Aero clube do Amazonas não teve sempre uma existência isenta de dificuldades, mesmo no início de sua gestão elas foram muitas e diversas, começando pelo essencial que seria a aquisição de aeronaves. Não que houvesse indiferentismo, ao contrário houve e muito entusiasmo, mas aos cuidados da guerra estavam as finanças de todas as instituições beneméritas e esse percalço tornava a aquisição de aparelhos mais um problema difícil. Não houve, entretanto, recuo nem tibieza, recorreram os diretores daquela razão a todos quantos podiam desonerar a sociedade fundada de encargos financeiros de monta. Ao entrar no seu cinquentenário de fundação, pode olhar-se para trás com otimismo e registrar a obra de conquista social levada a cabo, a luta pela conservação das instalações, a palavra empenhada a ser sustentada com brio a continuidade do propósito, tudo isso em termos de novos pilotos e mecânicos de vôo, a admissão de novos sócios cooperadores, a renovação do material técnico, a confiança implantada no meio do povo, e os resultados positivos do objetivo da sua fundação. Mas e principalmente a confiança do povo. Jamais o nosso Aero clube a perderia, nem mesmo nas condições mais difíceis, quando a morte rondou a instituição.

Do livro de registro de sócios admitidos no início da fundação da sociedade consta o do dr. Álvaro Boelho Maia, sob número um. Foi realmente um grande animador da sociedade e seu benfeitor. Já se disse estar o Estado em condições financeiras ruins, à época. Mas leve-se em conta que o grande educador era esportivo, praticava o remo, seu esporte favori-

to, e foi um dos mais viajados cavalheiros do ar. E deve pensar-se na ajuda financeira e moral que deu, incluso para a aquisição de naves, sem desmerecer por exemplo da pessoa do dr. Carlos Alberto Bandeira de Araújo, um dos grandes beneméritos, e do dr. Assis Chateaubriand, outro que ofereceria naves ao nosso Aeroclube.

Grande líder de todos os movimentos salutareos que viviam engrandecer seu Estado natal, foi também Álvaro Maia piloto e fã da navegação aérea, em que acreditava. Voamos com ele, quando a Panair do Brasil inaugurou a linha para Manaus, e vímo-lo ocupar um banco a quando da primeira exibição de paraquedismo em Manaus, quando autoridade de máxima do Estado. Foi sócio fundador do Aeroclube do Amazonas e incluído no rol dos beneméritos. Em seguida relacionamos outros sócios fundadores, sem que isso tenha qualquer empenho em esquecer a longa lista, mais de quinhentos associados que deram seu contributo real: dr. Avelino Pereira, número dois, presidente e benemérito; dr. Rui Araújo, fundador, vice e presidente, número três; número quatro, tenente da polícia militar do Estado, Jeminauá Nery de Medeiros, falecido em desastre aéreo sobre o antigo Piquete de Cavalaria; número cinco, dr. Luis Almir do Vale Correa, juiz da capital, piloto. Número seis, tenente do exército nacional Waldir Martins da Silva, piloto, com subvenção do Estado; número nove, Luis Aboud Dau, piloto, falecido no desastre de avião, em agosto de 1973, em Miritituba (Pará), quando o Douglas DC 3 PT-CEV da Cruzeiro caiu. Já era brevetado pelo Aeroclube do Amazonas e ingressava na aviação comercial. Número onze, dr. Leopoldo Amorim da Silva Neves (Pudico), terceiro presidente e sócio benemérito, não piloto. Número doze, Sérgio Augusto Pará Bittencourt, pracista da Standard Oil, sócio benemérito; número quatorze, capitão Mário Almeida da Silva, piloto e terceiro presidente do Aeroclube, com brevê internacional nº 1.617 expedido a 25 de maio de 1943, falecido no dia 24 de janeiro de 1945, com a queda do avião que pilotava, no campo de Flores. Esse moço foi sem dúvida dos mais arrojados e entusiastas, pois auxiliado pelos mecânicos do Aeroclube, reconstituiu totalmente pequeno avião avariado, no qual veio a perder a vida. Sua morte, longe de constituir impedimento à formação técnica de outros jovens, foi um incentivo a mais, presentes no seu currículo o desvelo, coragem, ambição de realizar o máximo.

Continuando o registro dos primeiros baluartes da fundação e manutenção do Aeroclube do Amazonas, citamos o no-

me do dr. Gebes de Melo Medeiros, piloto brevetado a 12 de dezembro de 1942, sob número dezesseis; o número vinte, Dorian Botelho Monteiro, falecido no Espírito Santo, no choque com cerros, dia de nuvens plúmbeas. O escritor Álvaro Maia, primo do desventurado jovem, dedicou-lhe expressiva homenagem literária, a ele e ao arrojado amazonense Bianor. Dorian foi dos mais experimentados aviadores de teco-teco, havendo cursado as rotas aéreas do Guaporé, Madeira e Bolívia. Conduzia avião adquirido para o Aero clube de Roraima, saltando de campo para campo, em modestas etapas litorâneas, portanto sujeito aos fortes ventos do Atlântico. Numa hora infeliz, quando já estava indicado para vôos comerciais, o temporal derribou-o.

O número sessenta e três é o da primeira mulher brevetada em Manaus, senhorita Selma da Silveira Alencar, saída com a quinta turma, em hum de setembro de 1945. É falecida, mas seu retrato consta do Livro de Registro número 1, matrícula 53.



Pela ordem:

Dorian Botelho Monteiro

Sta. Selma Alencar

Dr. Carlos Alberto Bandeira de Araújo

Fotos do Livro de Registros do ACA

O número cinquenta e cinco na matrícula corresponde ao dr. Carlos Alberto Bandeira de Araújo, um grande benemérito, brevetado na sexta turma, em 28 de março de 1950. Deste piloto e mais do dr. Gebes Medeiros, José Silva da Cunha e Francisco (Chico) Antônio Ferreira dos Santos, publicaremos mais adiante uma entrevista encaminhada pela pesquisadora Marita Socorro Monteiro, com a finalidade de resumir-se os depoimentos dos primeiros aeronautas. Pode-

mos desde já confirmar que esses depoimentos representam de fato a extroversão de jovens que saíram de repente do chão onde os pés estão mais seguros, para o ar, pretendendo imitar as águias ainda implumes. Existem, como não podia deixar de ser, passagens escabrosas, como aquela do campo aberto em Manaquiri, para o dr. Gebes de Medeiros fazer passear as meninas.

Número cinqüenta e seis, aluno piloto Francisco Antônio Ferreira dos Santos, brevetado na sexta turma, a 28 de março de 1950. O "seu Chico", português de nação, e radicado há muitos anos em Manaus, é cidadão popular, receptivo, teria alguma coisa a contar de suas experiências. Adiante respondendo ao inquérito formulado pela dra. Marita Socorro Monteiro, ele dará testemunho verbal de suas extraordinárias aventuras, "por ares nunca dantes avoados".

Sempre foi muito difícil de conglomerar a história preliminar da fundação do Aeroclube do Amazonas, justamente pela carência de documentos do tipo atas das primeiras reuniões, enquanto outros abundam, que dizem respeito ao movimento diário de emprego e assistência a aeronaves, horas de vôo, etc. Esses documentos reunidos com carinho poderão mais tarde fornecer assunto importante para uma outra história menos resumida. Apesar de os haveremos folheado com empenho, não foi possível movimentá-los no corpo deste folheto. Esperamos que um dia uma outra iniciativa seja tomada nesse sentido e aproveitados os elementos por nós recusados, por motivo de espaço e de tempo.

Um documento que poderia escapar à história fundamentada do nosso Aeroclube é o discurso pronunciado pelo dr. Avelino Pereira, na Assembléia Legislativa do Amazonas, quando agradeceu no seu nome e no do dr. Djalma Batista, a concessão do título de CIDADÃO BENEMÉRITO DO AMAZONAS, no dia 27 de junho de 1974, três décadas após a Fundação do Aeroclube do Amzonas:

"Ainda no princípio dos anos 40, o Brasil foi sacudido pela Campanha Nacional da Aviação Civil, liderada pelo grande e inolvidável jornalista Assis Chateaubriand, fundador da Cadeia de Jornais, Rádios e Televisões Associados. Movimento empolgante, destinado a dar pilotos ao Brasil, logo entusiasmou a mocidade brasileira e houve um momento em que pouquíssimas regiões do Brasil possuíam o seu aeroclube, e entre estas figurava o Amazonas. Com a criação do Ministério da Aero-

náutica, o seu primeiro titular, dr. Salgado Filho, por solicitação de Assis Chateaubriand, assumiu o comando da Campanha, imprimindo-lhe ritmo acelerado. Justamente nessa ocasião, encontrando-me no Rio de Janeiro, recebi convite daqueles eminentes compatriotas para acionar a idéia de dotar o nosso Estado de uma escola de pilotagem. Aceitando-o, regressei a Manaus, e aqui logo obtive apoio integral do interventor Álvaro Maia, Prefeito Antônio Maia, dr. Rui Araújo, secretário geral do Estado, drs. Djalma Batista, Vilar Fiúza da Câmara, Waldemar Pedrosa, Lepoldo Amorim da Silva Neves, Jatir Pucu de Aguiar, Raimundo Nicolau da Silva, Álvaro Leite de Oliveira, Emídio Vaz de Oliveira, comerciante José Cláudio de Mesquita, Euclides Sousa Lima, e numerosos outros homens públicos, empresários, estudantes, jornalistas de toda a imprensa local, e do povo em geral, e em memorável campanha fundamos o Aeroclube do Amazonas. Foi uma arrancada que logo dominou todas as camadas sociais do Amazonas e que contou também com o apoio decisivo do então major-aviador Armando Serra de Meneses, comandante da Base Aérea de Belém, responsável direto pela concretização do empreendimento a curto prazo. Nesta jornada maravilhosa, na qual nos empenhamos durante quatro anos, e da qual resultou a formação de duas turmas de pilotos, totalizando mais de trinta, dos quais muitos saíram para a FAB e para a aviação comercial, Djalma Batista foi também meu companheiro de diretoria. Quando deixamos nossos mandatos entregamos uma frota de 9 aviões em plenas condições de vôo, um hangar, oficina, material sobressalente, pista de pouso, e "a escola de pilotagem em funcionamento".

Não são apenas estes os elementos constitutivos da história do Aeroclube do Amazonas, evidentemente, mas o depoimento de um brasileiro, que consagraria seu tempo e dedicação moral pela campanha pró-aviação civil no Amazonas, é uma peça de eleição, uma peça que se ajusta ao quadro das difíceis circunstâncias em que operaram os alunos nos primeiros anos, lutando contra a falta de recursos pecuniários, pois muitos deles não possuíam condições para sustentar o aprendizado, embora possuíssem vocação e entusiasmo. O Estado do

Amazonas ajudou a esses jovens, e até a outros que não necessitavam dessa ajuda pecuniária mas se creditavam dependentes dela. Ainda hoje é assim, com o combustível a preço exorbitante. Um aluno teria que dispendir cerca de mil cruzados novos para sua habilitação inicial. No fim do curso a despesa individual era de estarrecer. No entanto nada contribuiu para desanimar a vontade dos nossos rapazes. O ciclo de entusiasmos pela aviação civil continua e todos os anos novas revoadas de águias jovens deixam o ninho de Flores para âmbitos mais amplos.

A seguir registramos o resultado das entrevistas encaminhadas pela pesquisadora adjunta, dra. Marita Socorro Monteiro. Como se deixou dito essas entrevistas possuem o seu lado curioso, que não é mais a técnica nem a performance do piloto aviador, mas os seus "causos" pessoais, as odisséias por que passou, algumas grotescas, outras inevitavelmente originadas pelo mau humor do destino. O primeiro a ser entrevistado foi o senhor Francisco (Chico) Antônio Ferreira dos Santos, português de Angeja (Portugal), comerciante radicado em Manaus, membro influente da Maçonaria local, atualmente com sessenta e seis anos de idade.

Psq. — Por que se decidiu pela aviação

Resposta — Era um ideal de criança, sempre quis ser piloto.

Pesq. — Quais as emoções experimentadas durante o tempo em que pilotou avião no Aeroclube?

Resposta — Satisfação plena de um desejo desde que era criança. Sensação de liberdade.

Pesq. — Por que abandonou as atividades aéreas?

Resposta — Por não ter mais reflexos para voar. Pilotei até 1985.

O pesquisado formou-se na sexta turma. Voou pela primeira vez em Manaus com Almir Correa. Brevetou em 1950, mas já voava em Manaus desde antes de 1947. Quando da fundação do Aeroclube não participou por ser estrangeiro.

Em 1971 o sr. Francisco dos Santos ofereceu-se a levar uma criança acometida de coqueluche. Já em Novo Airão, formou-se mau tempo e ele pousou num caminho. Voltaram de motor, gastando sete horas e trinta minutos para chegar a Manaus, estando portanto nove horas ausente com a criança, enquanto na cidade o medo pânico começava a criar imagens trágicas. Naquele tempo os aviões do Aeroclube participavam do trabalho de busca e salvamento de aviões desaparecidos e de passageiros e tripulantes.





Foto do Livro de Reaistro do ACA



O piloto Francisco (Chico) Ferreira dos Santos (à esquerda)  
ao lado do seu instrutor

Cortesia do sr. Francisco Santos

Da entrevista com o dr. Gebes Medeiros, a pesquisadora, dra. Marita Socorro Monteiro recolheu as seguintes informações, dadas por telefone.

a) Assis Chateaubriand foi o patrono da primeira turma de formandos do Aeroclub do Amazonas e veio inaugurar as instalações. Doou cinco aviões: dois da marca Piper, dois Taylorcraft, um Funk.

b) A segunda turma teve como patrono o jurista Nelson Hungria, veio a Manaus a convite do Interventor Álvaro Maia. Nesta segunda turma brevetou-se o dr. Gebes Medeiros, que aliás já era “aviador” há muito tempo.

c) Álvaro Maia e Ruy Araújo eram figuras de proa do Aeroclub do Amazonas.

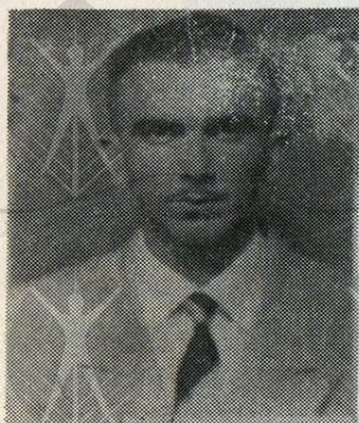
Todos os domingos “tinha manhã de sol e vôos com convidados”.

e) Dr. Gebes Medeiros era o diretor social do Aeroclub.

f) Drs. Gebes Medeiros e Almir Correia fizeram um campo de pouso no Manaquiri, gastando vinte mil réis. Diziam as más línguas que o campo tinha como finalidade “revoar as meninas” para lá.

g) Esteve em Manaus, à época, uma turma de aviadores norte-americanos, a fim de assistirem prova final da segunda turma e ficaram impressionados sabendo que os alunos voavam sem paraquedas. Dessa turma achavam que “paraquedista” era só o dr. Álvaro Maia. Paraquedista político.

Da entrevista com o piloto José Cunha a pesquisadora obteve informações, sem dúvida muito preciosas, para a reconstituição de uma história mais desenvolvida do nosso Aeroclub, e que aqui não merecem acolhimento pela sua extensão. Os principais fatos que a experiência do piloto viveu durante sua fase de operações aéreas, são da própria vida social.



Da esquerda para a direita:

José Cunha, piloto

Dr. Gebes Medeiros,  
fundador e piloto



O piloto dr. Carlos Bandeira de Araújo respondeu com entusiasmo:

a) Por que se decidiu pela aviação?

Resposta: — Eu gostava de voar e fui algumas vezes ao Aeroclube. Tive oportunidade de voar pela primeira vez com Alberto Daou, gostei e passei a frequentar constantemente o Aeroclube. Ingressei na Escola de Pilotagem escondido da senhora mãe, que não gostava.

b) Quais as emoções experimentadas durante o tempo em que pilotou avião no Aeroclube?

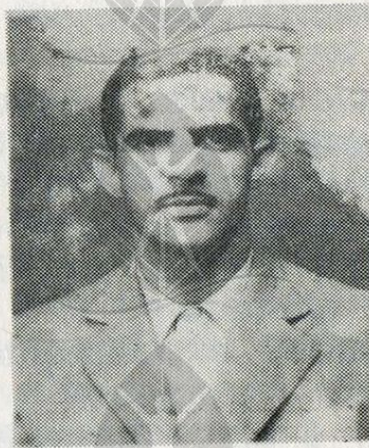
Resposta: — Voar é algo maravilhoso, quando se está sozinho a gente esquece tudo, só se vê a natureza, esquecemos os nossos problemas. Mesmo com o motor funcionando eu sentia uma sensação de paz, silêncio, amor total.

c) Por que abandonou as atividades aéreas?

Resposta: — Abandonei porque enveredei pela advocacia, depois ingressei no ministério público, professor na Faculdade de Direito e aí não tive mais tempo para dedicar-me ao Aeroclube. Contudo, conservo uma certa paixão pelo vôo.

Informações adicionais prestadas pelos pilotos José Cunha e Carlos Bandeira de Araújo, à mesma pesquisadora. O espírito de bom humor dos rapazes é uma constante — complexo de grupo — e naturalmente muitas histórias facetadas ocorreram. Como o Aeroclube passou a ser uma espécie de mito na Amazônia, é natural que atendesse a muitas dificuldades e prestasse serviços de importância a enfermos, busca e salvamento, nem sempre do conhecimento do público porque era um trabalho de cooperação humanista. Vale a pena conhecer-se o que ocorria entre os rapazes do nosso Aeroclube, suas diversões, etc. Com esses dois pilotos nunca houve acidentes, mas eles lembram com fidelidade o que ocorreu de lastimável com outros companheiros dedicados. Um deles, que deixou marca impressionante, foi a morte do capitão do exército Mário Silva, a que já nos reportamos. Esclareceram vir já pousando o avião, quando entrou em “perda” (perda de sustentação) e espatifou-se no solo. Um detalhe que não foi referido antes: viajava com o capitão Mário um jovem da reserva do exército nacional, estudante de medicina no Pará. Sabe-se que o avião era um Taylorcraft recuperado. Lembram outro acidente, em Itaquiara, a que nos reportaremos depois. O terceiro acidente verificou-se com o sargento Sérgio Santos e Heroito Chaves Monteiro, morreram carbonizados. Não existe retrato deste último e a nota de falecimento é simples: 5 de julho de 1961.

Sargento Sérgio Santos



Heroito Saudades

Foto do Livro de Registro do ACA

Entre as histórias facetadas admitidas pelos instrutores e alunos do Aeroclube do Amazonas, conta-se a do ex-comandante Palheta, aposentado da VASP: quando saía com um aluno novato, taxiara na pista, cerca de trezentos metros e já na cabeceira parava para mandar o aluno ir pela chave do "portaló". O bicho saía correndo até o hangar e voltava esbaforido para dizer que não havia tal coisa. Havia outras brincadeiras, como o batismo com óleo e graxa, de que damos uma foto fornecida pelo piloto Cunha:

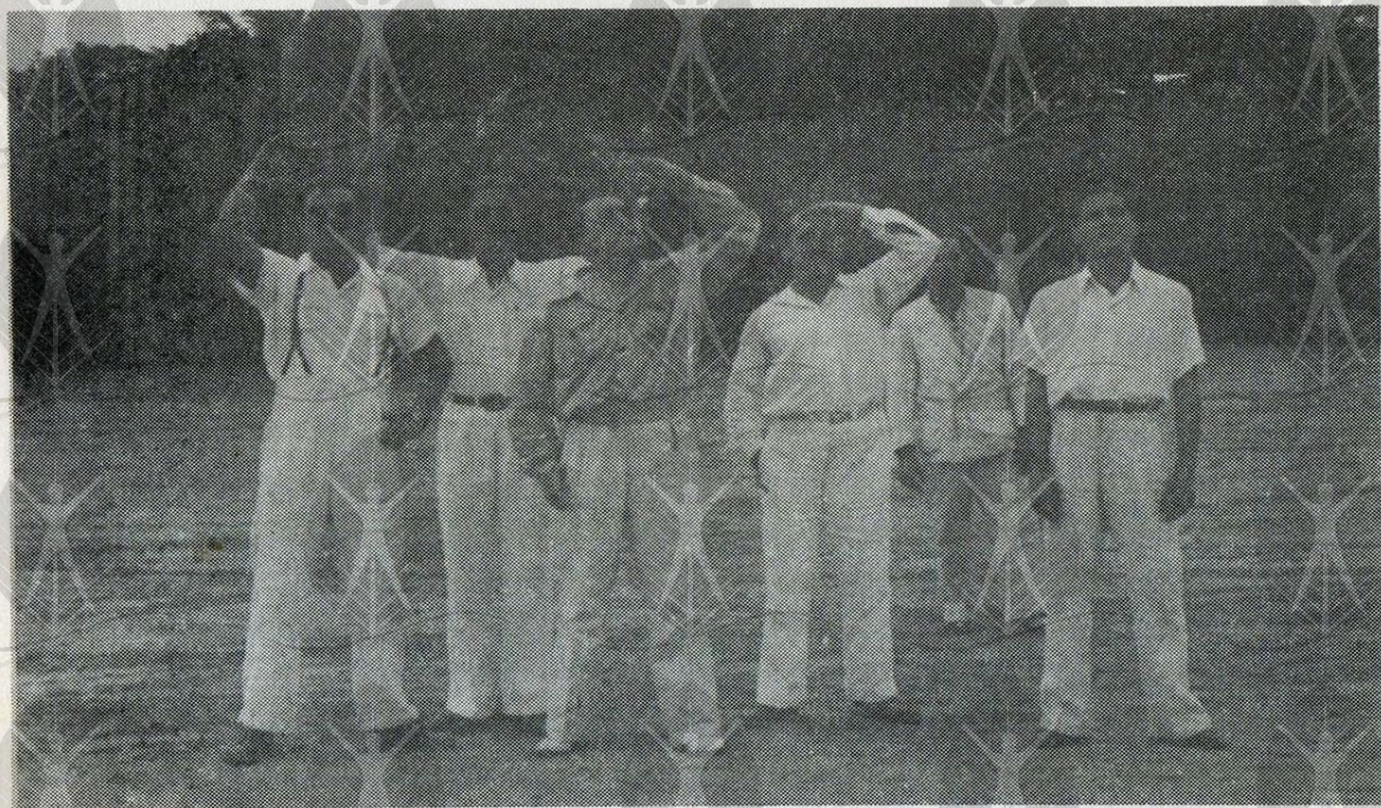


Sob o signo de São Jorge  
Piloto José Cunha, na hora  
sacramental de receber óleo.  
Batizando-o, o "ás" do teco-teco,  
Jorge Lavor, e do outro lado,  
à direita, Jorge Montenegro.

Foto comunicada pelo sr. José Cunha



**Dr. Avelino Pereira lendo seu discurso de agradecimento pelas aeronaves doadas. Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**



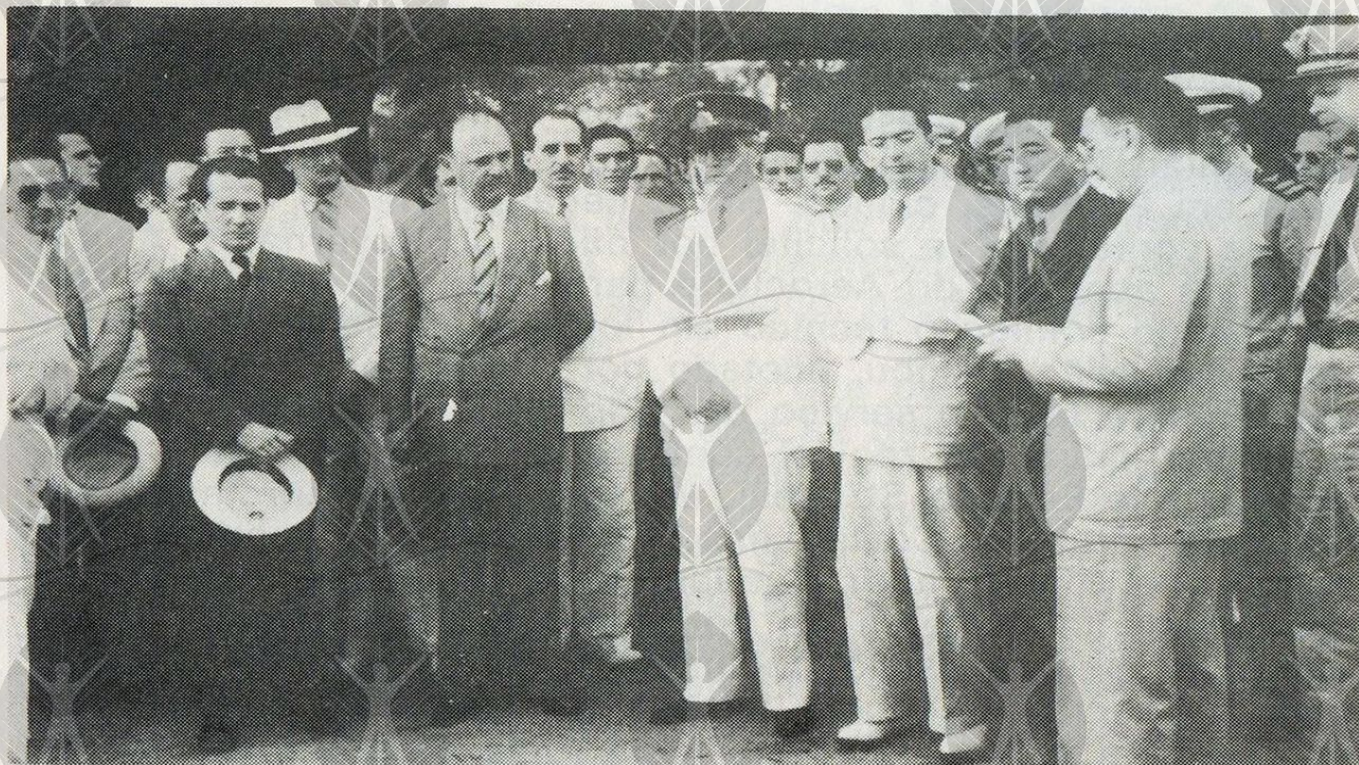
**Seguindo com a vista a esteira dos aviões no céu... à frente o piloto-mor, dr. Avelino Pereira  
Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**



**Autoridade da Aeronáutica batiza avião recém adquirido  
Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**



**Sra. Professora Elza Sá Peixoto Pereira,  
esposa do dr. Avelino Pereira, batizando  
uma das novas aeronaves  
Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**

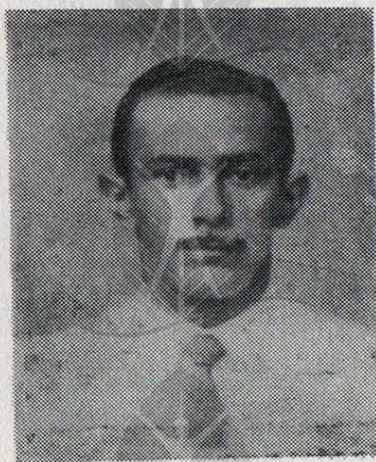


**Dr. Avelino Pereira, então presidente do Aeroclube do Amazonas, lê seu discurso de agradecimento pela doação dos aviões. Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**



**Dr. Avelino Pereira marchando firme no campo de pouso, após a entrega dos aviões novos. Uma marcha para a imortalidade... Cortesia da Sra. Elza de Sá Peixoto Pereira**

Empenhados que estamos em fornecer o maior número de eventos para esta memorização, incluímos a participação do Aeroclubes na questão de limites Amazonas-Pará. Estávamos então à testa da Comissão de Estudo e fixamos nossa base em Parintins, cidade. Havia necessidade de observar-se a área contestada, e solicitei por ofício ao governador Álvaro Maia um aparelho do Aeroclubes para fotografar a região. Havia viajado comigo o técnico em fotografias Costa Lima e logo que o avião chegou, pilotado por Jorge Lavor, Costa Lima decidiu-se a fazer o serviço precário de fotogrametria. Dei-lhe o melhor mapa da região contestada, executado pelo prestante conde Ermano Stradelli, um mapa de extraordinário valor, pela raridade. Costa Lima, sobrevoando o "contestado", achou que poderia abrir o mapa sobre os joelhos. Fê-lo, mas imediatamente milhares de borboletas saíram voando, dando adeus ao meu raríssimo documento. Foi certamente a minha cota de sacrifício àquela tomada de vistas da região, perda que para muitos não valia nada (uma grande folha de papel garatujado) e me faz hoje grande falta. Estava de presidente do Aeroclubes o dr. Artur Virgílio Filho, a quem caberia atender com gentileza e compreensão a necessidade de auxílio do teco-teco.



Um outro caso não menos interessante vem relatado pelo piloto José Cunha, na entrevista que forneceu à pesquisadora Marita Socorro Monteiro. À época em que aquele piloto presidia o Aeroclubes, recebeu chamado urgente de Palácio. Governava o senhor Gilberto Mestrinho e o motivo da urgência era o discrimine Amazonas-Pará. Correria o boato de que o governador Magalhães Barata havia enviado tropas para ocupar a área e o governador imediatamente acinou o dispositivo militar de defesa dos nossos interesses, enviando força que



estava sob o comando do coronel Palma Lima. Vogava de comandante da Polícia o “coronel” Assis Peixoto. O Aeroclube ficou de sobreaviso. A tropa deixou Manaus às dez da manhã, como se fosse para um confronto igual aos que havia enfrentado anos antes. Não houve nada. O piloto José Cunha foi destacado para ir avisar a tropa, o que foi feito, colocando a mensagem numa garrafa. A tropa desembarcou em Itaquatiara e, aguerrida, desfilou em grande estilo, pacificamente, fazendo jus ao seu impertérito valor.

Notáveis seriam as evocações que pontuaram a história do nosso Aeroclube, mas entre elas há também, como se disse antes, as páginas de luto, o sacrifício de jovens pilotos. Parece-nos que o maior desastre de aviação civil envolvendo aparelhos do nosso Aeroclube, foi o de Itaquatiara, a de agosto de 1955. Viajavam no aparelho PP-GPM, o piloto Franciso Campos Rodrigues Filho, deputado Estadual Antônio Vital de Mendonça, engenheiro Jacobson Lins e mecânico Benedito Marques da Cruz. As causas do acidente não foram apuradas, mas as notícias tendenciosas correram mundo, do tipo “o piloto estava proibido de voar, com caderneta da Diretoria de Aeronáutica Civil cassada”, além de que o aparelho “não possuía chave de ignição”, nem o presidente Dr. Artur Carvalho Cruz, possuía conhecimento do que estava ocorrendo dentro do Aeroclube. O fato é que, segundo testemunhas oculares, viram na queda do avião ao deputado Vital de Mendonça acenar desesperadamente com as mãos durante o piquê mortal. O aparelho incendiou-se no ar e os quatro corpos ficaram carbonizados. Também neste caso o teco-teco estava operando sob a responsabilidade da empresa de Terraplenagem e Engenharia Câmara e iria observar o estado das obras da estrada Manaus-Itaquatiara.

Num sinistro dessa categoria aparecem sempre as opiniões contrárias e as notas de desabono a essa ou aquela personalidade dada como responsável. Ninguém procura compreender que uma máquina, feita pelo homem, possui suas falhas e nem se adverte de que, comparado com o início da navegação aérea, o aparelho de hoje possui maior cota de segurança, dependendo de condições naturais e não somente do piloto, as performances do requisitório de voar. O nosso Aeroclube não perdeu com esses sacrifícios humanos a sua legenda de glórias, a sua mensagem dada ao povo, o seu conteúdo de serviços prestados às humanidades locais, às vezes até muito simples, como transportar uma pessoa mordida de cobra, uma senhora necessitada de urgente operação, etc. O Aeroclube, diga-se de passagem, não foi criado como institui-

ção desportiva, mera confluência de indivíduos ambiciosos de semostração, mas com uma finalidade tanto mais importante como a de um barco, um veículo terrestre, é hoje uma necessidade e não se veja nos sinistros aquela imagem negra da derrota, do terminal da experiência. Preciamos de pilotos civis, precisamos do auxílio de jovens técnicos mecânicos e pilotos, vocações decididas.

Neste momento em que a nova Diretoria do Aeroclube do Amazonas se empenha vigorosamente em reconquistar a bela tradição dos primeiros tempos, surge como um signo de esperança a matrícula de novos interessados na brevetagem civil, que é o caminho mais acertado para aumentar o poderio de asas do Brasil.

### **A TRAGÉDIA DE ITAQUATIARA**

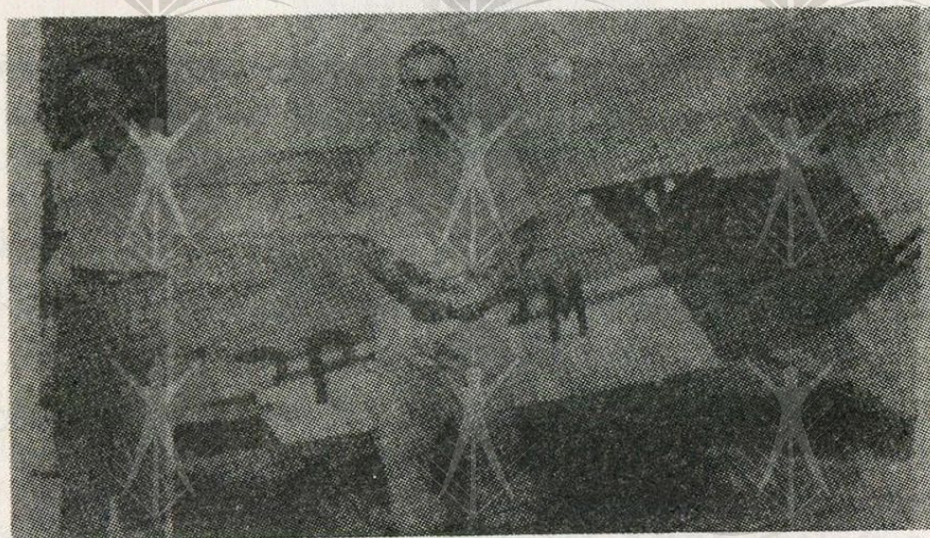
Reportagem do jornal A Crítica



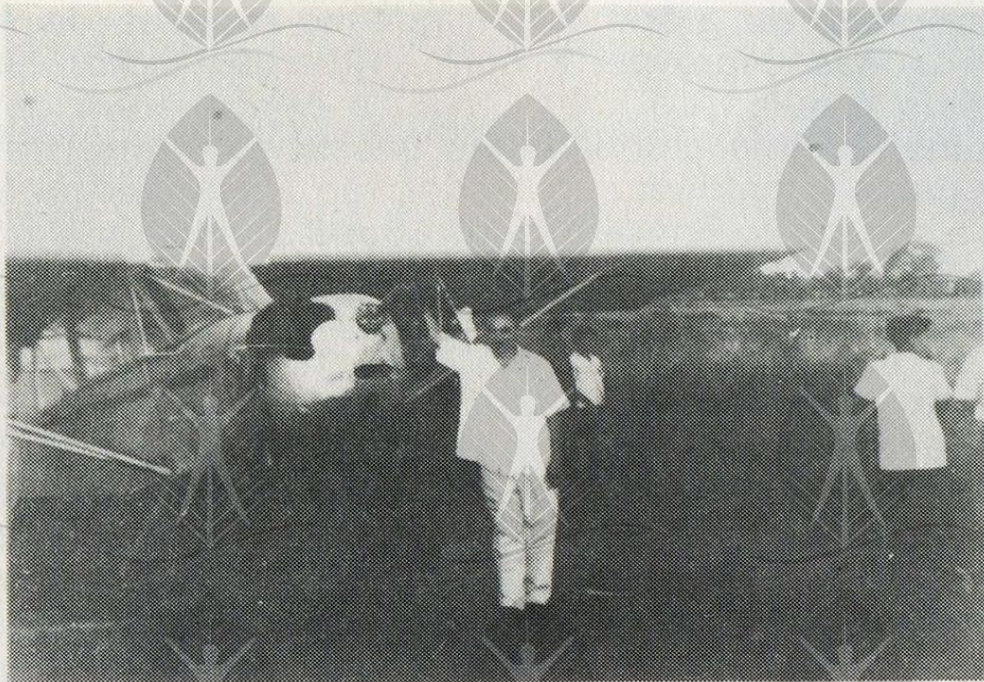
**Dep. ANTONIO VITAL DE MENDONÇA**



**Piloto FRANCISCO CAMPOS**



O avião PP-GPM foi trazido ao Amazonas pelo sr. José Cunha que aparece na fotografia acima. Ao lado, o mecânico Cruz que pereceu na explosão



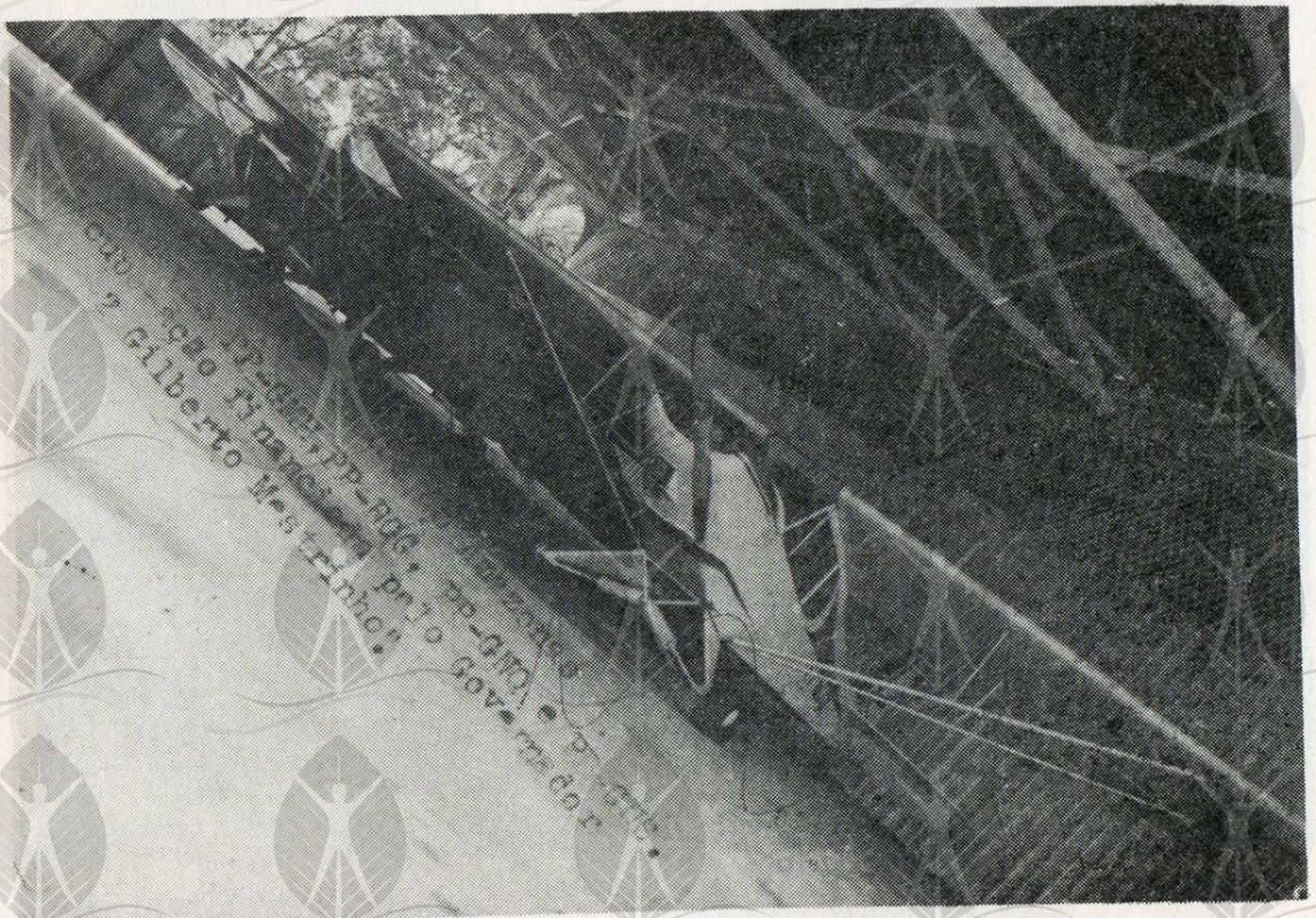
**Teco-teco PP-H-B-H a serviço da Comissão de Limites Amazonas-Pará, pilotado pelo instrutor Lavor. O autor deste memorial pousa ao lado.**



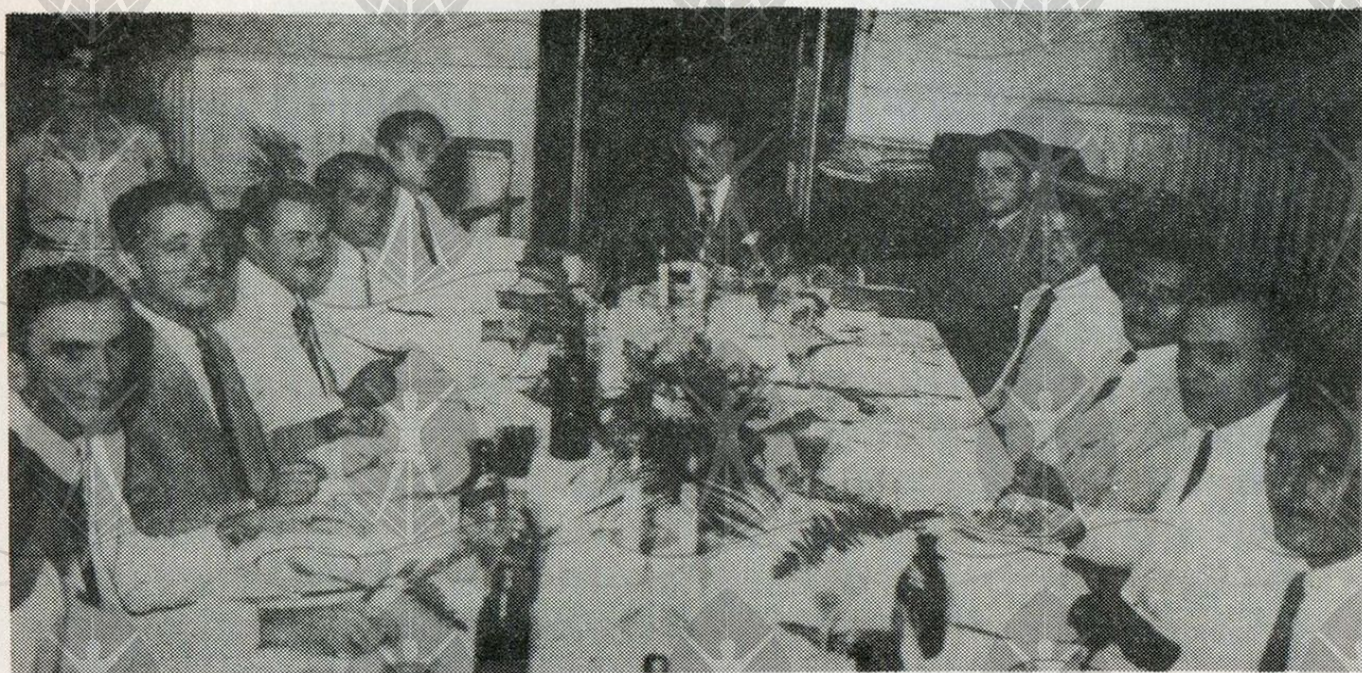
**Concorrendo para o brilhantismo da Semana da Asa foram expostas na praça de São Sebastião as aeronaves PP-GMH, PP-HGG, PP-GNQ e PP-GUS, financiadas pelo então governador Gilberto Mestrinho.**

Cortesia do sr. José Cunha

São páginas de glória essas que os rapazes do Aeroclube do Amazonas escreveram ao trepidar do motor nos céus da Amazônia e quiçá do Brasil, pois à época eram as pequenas libélulas, frágeis como folhas secas ao vento, trazidos a poder de garra e habilidade, desde São Paulo ou de Manguinhos. Para exemplo, conta o piloto José Cunha que ao trazer de Manguinhos um avião, houve que abastecê-lo perigosamente no ar, entre Porto-de-Moz e Santarém, e para isso levava garrafas de litro com gasolina. Somente a coragem, o despreendimento, uma vocação para o abismo conduziram esses jovens ao destino glorioso. É o que se espera de outras turmas de amazonenses, outros gaviões do ar impelidos pelo desejo de servir à sociedade e à pátria. Não é de menos o que se espera, e para tanto a nova diretoria do ACA está envidando esforços no sentido de melhorar todas as condições técnicas e de aparelhar os aviões de pilotos conscientizados de suas obrigações.

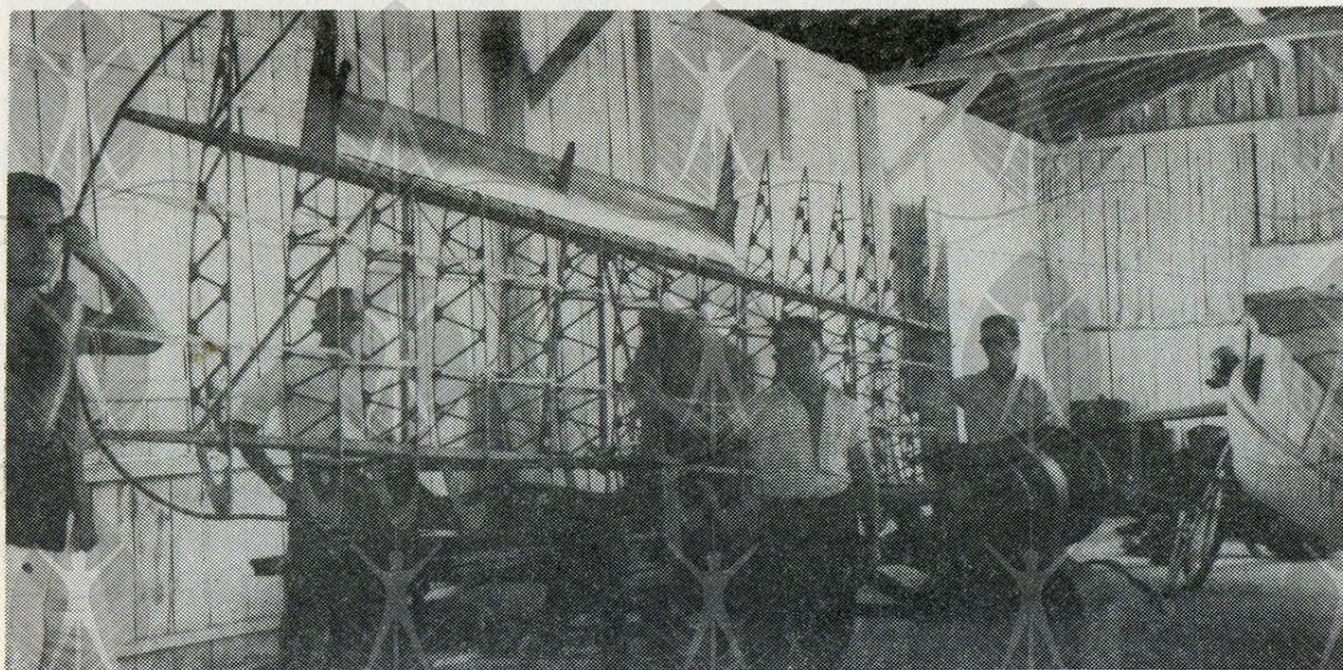


No hangar do Aeroclube, as naves adquiridas com o apoio financeiro do governador Gilberto Mestrinho.  
Foto do piloto José Cunha



O espírito de grupo era uma das qualidades dos rapazes de ontem. Na foto, reunidos num ágape camaradesco: capitão Walter Montezuma (cabeceira). Pela esquerda: Carlos Alberto Bandeira de Araújo, José Aguiar de Sousa Cruz Filho; (piloto não identificado); Francisco (Chico) Antônio Ferreira dos Santos, Jorge Alves Lavor. Pela direita: Francisco Xavier de Albuquerque, Álvaro Sinfrônio Bandeira de Melo, Tenente Ávila, Instrutor Eduardo Mota e José Cunha.

Cortesia do piloto José Cunha



Os alunos do Aeroclube do Amazonas não aprendiam somente a voar. Exerciam suas capacidades em outros empreendimentos, como a construção dessa asa, pelo Ari.

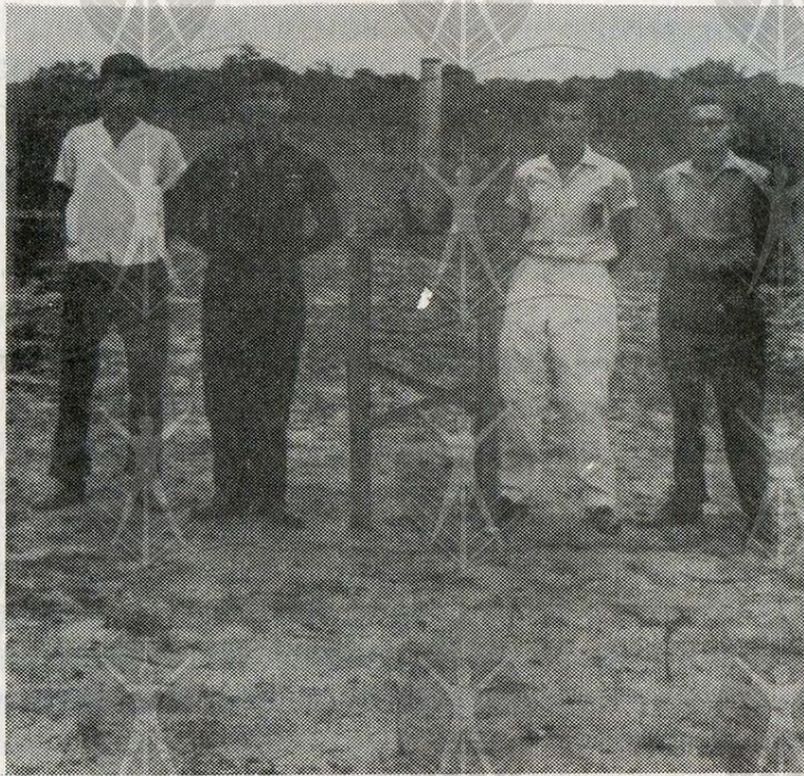
Foto do piloto José Cunha



**Piloto Sérgio Santos, do ACA. Foto José Cunha**



**Formação de alunos em solenidade, para recebimento de medalhas. Foto José Cunha**



Este é o foguete construído pelo piloto Humberto Lima Ribeiro, do ACA, para cem metros de altitude. Pousam ao lado Maurício Forte, Murilo Forte e Cincinato Nunes. Foto José Cunha

Entre os numerosos rapazes que se empenhavam pela crescente popularidade do Aeroclube do Amazonas, em Manaus e noutras regiões, figura o professor dr. Hugo Mário Tavares, piloto amazonense que exerceu a profissão desde 1939, bem antes da fundação do nosso “ninho de gaviões” Mário Hugo participou da organização inicial do Aeroclube, dando sem ônus a sua experiência e capacidade, foi instrutor desde 1964 e integrou a primeira turma de instrutores em Fortaleza, Ceará, 1944, durante o Convênio Brasil-Estados Unidos, para melhorar o aprendizado de pilotos brasileiros e americanos. Hoje vive de saúdaes daquela época, mas toda vez que avista um teco-teco no ar a alma sobe com ele, os olhos se embaciam de emoção e sente infinito pesar de estar sem a força do “itauará” de sua terra.

Rememorando um pouco mais, a distância daqueles primeiros dias de entusiasmo já se torna maior, ainda o piloto José Cunha nos oferece um rápido balanço dos tipos e marcas de aeronaves adquiridas pelo AEROCCLUBE DO AMAZONAS, e/ou doados pelos governos posteriores:

Piper J-3, vulgarmente conhecido pelo povo como Atebrina, pela cor amarela. Foi dos tipos mais conhecidos.

Taylorcraft-Funk, alemão.

Aeronca -

Nise

Piper PA-18

Piper PP-GJK

Em abril de 1954, realizaram a segunda viagem de transporte dos teco-teco, num Piper PP-GPM PA 20 de quatro lugares. Foi acidentado em Itaquatiara. Comandava-o o piloto Semeio Sobral de Araújo e nele vinha o piloto José Cunha..

A terceira viagem do Rio para Manaus via litoral, veio pilotado por Sérgio dos Santos e José Cunha. Junho de 58, e já nos referimos a esse arrojado percurso, em que de Porto de Mós para Santarém, por carência de tancagem, usaram garrafas de litro com gasolina. Verdadeiro desafio á morte.

Atualmente o Aeroclube do Amazonas conta com quatro aeronaves: duas do tipo Tupi, uma Uirapuru e um Aerobueno (argentino). E mais o ultra leve, que são dois.

Está nos planos da nova diretoria a montagem da Escola de Paraquedistas, um núcleo bastante necessário, que já devia estar funcionando há muito tempo.

Essa nova diretoria propõe-se ativar os quase mortos propósitos recomendados pelo Estatuto, pois como vimos o nosso Aeroclube atravessou uma silenciosa etapa de pouca atividade e produtividade. Se o seu maior fundamento é proporcionar reservas de aviadores civis ao Brasil, não se tem conhecimento de que isso houvesse tido uma continuidade expressiva depois daquela brilhante performance. Como último documento a fixar as atividades do Aeroclube, a ata que registra os passos dados na aceitação do corpo diretivo inclui-se aqui a fim de que sejam tomadas as contas de um período que nos parece a nós atribuído de maior responsabilidade:

“Ata da Assembléia Geral Extraordinária, do Aeroclube do Amazonas — A.C.A. realizada no dia 13.05.89.

Aos treze dias do mês de maio, do ano de mil novecentos e oitenta e nove (1989) às 11:30 hs., em segunda convocação, com a presença de mais de 1/3 dos sócios habilitados para o livre exercício do voto, devidamente em dia com obrigações sociais, reuniram-se em sua sede social, sito à estrada Torquato Tapajós nº 2.500 do bairro de Flores, em Manaus (AM), para mais uma Assembléia Geral Extraordinária, cujas



presenças foram devidamente registradas com suas assinaturas, cuja relação está anexa a primeira ata, de conformidade com o que ficou deliberado por aclamação pelos presentes, com fulcro ao que consta nos Artos. 20; 21; 22; e 31 dos Estatutos Sociais do A.C.A., o vice-presidente, sócio Carlos Salustiano de Sousa Coelho, no exercício da Presidência, pelo fato do ex-Presidente Rodrigo Pereira da Silva, haver apresentado uma carta de renúncia do cargo de Presidente da entidade, declarou aberta a sessão, e dirigiu-se aos presentes, pedindo que fosse indicado um dos sócios para presidir a mesa dos trabalhos. Em cumprimento a clausula estatutária nesses casos, o que foi feito, na pessoa do sócio Alberto Simonetti Melo, que dirigiu-se a todos e falou que recebia com muita honra sua escolha para presidir a mesa da Assembléia Geral Extraordinária e fez a leitura da convocação editalícia publicada no jornal "Diário do Amazonas" no dia 08.05.89 e no próprio edital constava a pauta da reunião que era a de, preenchimento do cargo vago de Presidente e a aprovação das prestações de contas de exercícios anteriores. Ainda com a palavra o sócio Simonetti, dirigiu-se aos presentes pedindo o encaminhamento de chapas para o cargo vago de Presidente da entidade, sendo apresentada uma com a candidatura do sócio Coelho e outra com a candidatura do sócio Lúcio. Então foi colocada em votação pelos presentes a modalidade do escrutínio, se seria pelo voto em aberto ou se seria pelo voto secreto, com cédulas rubricadas pela mesa diretora dos trabalhos e mais uma urna. A segunda proposta foi aceita, por unanimidade, a votação deveria ser secreta. Em seguida, o Presidente da mesa, sócio Simonetti, apresentou aos presentes o candidato da chapa 1 — sócio Carlos Salustiano de Sousa Coelho, o qual com a palavra dirigiu-se aos presentes, falando de sua proposta de trabalhar, "Nada mais seria do que um esforço desmedido, no sentido do soerguimento do Aero-clube do Amazonas do estado calamitoso em que se encontra, e que só será possível acontecer, se houver sacrifício consciente de todos. Pois não será a participação e administração do Presidente sozinho que irá fazer com que o Aero clube venha novamente cumprir suas finalidades para as quais foi criado e fundado, e somente com o empenho, dedicação e a união de sócios e Diretoria seria possível continuar com a formação de pilotos, com as aeronaves da entidade em condições técnicas e mecânicas para vôos, os ultraleves ULM — conservados a voar, as atividades de paraquedismo, lazer e culturais e outros objetos sociais, terão que funcionar. Receberia críticas construtivas e as acataria de bom grado para que as su-

gestões apresentadas venham trazer realmente o que nosso aeroclube necessita que é uma administração transparente e séria e que o clube venha preencher suas atribuições perante a sociedade e autoridades da aviação civil". Com a palavra o Presidente da mesa sócio Simonetti, apresentou aos presentes o candidato da chapa II — sócio Lúcio Flávio Lopes Alves, que dirigindo-se aos presentes apresentou seu programas de trabalho dizendo que sua candidatura a Presidência do Aeroclube nada mais é do que o desejo de soerguimento da entidade, uma mudança do novo estado perante seus próprios associados e perante o Serviço Regional de Aviação Civil — SERAC - 7 do Ministério da Aeronáutica (DAC) e o desejo de ver os aviões e ultraleves voando, instruindo e formando profissionais, com cursos em funcionamento e todo o mais necessário para uma profiqua e feliz admnistração, acreditamos ser este o desejo de cada sócio. Com a palavra o Presidente da mesa, sócio Simonetti, fez a chamada individual dos presentes, cada um apondo o nome do escolhido seu na cédula de votação, que dobrado era colocado na urna, e no final, a mesma foi aberta na presença de todos. Foram apurados os resultados no quadro negro, que foi o seguinte: Chapa 1 - candidato Coelho — 30 (trinta) votos; nulos (01) hum voto; após os trabalhos de apuração do resultado, o Presidente da mesa, sócio Simonetti, investiu nas funções e deu posse ao novo Presidente do Aeroclube do Amazonas, sócio Carlos Salustiano de Souza Coelho, o qual terá apenas 1 ano de Administração para cumprimento do mandato ocasião, em que será realizada nova Assembléia Geral para o cumprimento dos Estatutos Sociais. Em seguida, o Presidente da mesa, sócio Simonetti, mostrou aos presentes as peças técnicas das prestações de contas, tendo ao lado, o Tesoureiro da entidade sócio Antônio Abreu Neto, que falou aos presentes, que toda a documentação anexa de referidos balanços patrimoniais e apuração dos resultados de exercícios anteriores, encontram-se a disposição de qualquer sócio porventura venha a solicitar esclarecimentos, e que o Conselho Fiscal da entidade já aprovara referidas prestações de contas. O Presidente da mesa sócio Simonetti, pediu a Assembléia a aprovação da modalidade das assinaturas da lista de presença no início desta ata, que ficaria como se assinada fosse por cada um dos presentes, o que foi aprovado por unanimidade. Para finalizar com a palavra o novo Presidente do Aeroclube do Amazonas, sócio Carlos Salustiano de Sousa Coelho, dirigindo-se aos presentes prestou uma homenagem ao ex-Presidente Cmte. Rodrigo, pelos relevantes serviços prestados a entidade, não só como presi-

dente como também instrutor e orientador na formação de pilotos privados e que um dos motivos de sua renúncia era o de poder ter tempo suficiente para dedicar-se a atividade particular. Com a palavra o Presidente da Mesa sócio Simonetti, encerrou a Assembléia, dando por fim os trabalhos, com a competente lavratura desta ata. Feita por mim, Acrízio de Sousa Carvalho, Secretário adjunto, que a subscrevo juntamente com demais presentes. Em 13.05.89.

(Livro de Atas do Aeroclube do Amazonas, iniciado em 1985).

O edital de convocação da Assembléia Geral, a que se refere o documento acima foi publicado no jornal local Diário do Amazonas, secção Disk-Diário 236-0540, de edição de segunda-feira, 04 de maio de 1989 e a lista dos presentes se encontra no mesmo livro de atas, páginas 60 usque 61 verso, algumas ilegíveis porque adotou-se ultimamente, em todos os documentos oficiais ou não, o péssimo sistema de garatujar a assinatura, sistema que dificultará mais tarde a leitura ao historiador, não fosse o nome próprio escrito à máquina. Gente que procede desta maneira não alcançará a história, ficará na rubrica dos "ilegíveis".

Não foi sem um propósito que o novo Presidente do Aeroclube e sua campanha resolveu doar o público com uma breve referência à atividade da instituição no Amazonas, seus percalços, suas vitórias, suas tristes sagas, o entusiasmo pioneiro dos criadores e uma débil negligência, quase derrota. O novo Presidente, dr. Carlos Salustiano de Sousa Coelho, tem como auxiliares diretos na Diretoria da instituição aos senhores João Acir Mossa, vice-Presidente; José Liberato da Silva, Secretário; Antônio Abreu Neto, Tesoureiro; Luis Mário Peixoto, Diretor Social; João Wanderlan Maciel Gomes, Diretor de Material; Paulo Irajá Belo Andrade, Diretor Técnico; Jorge Antônio Hennel, Vice-Tesoureiro; Cassiano Alberto da Costa e Silva Ouroso, Diretor de Ultraleve.

Foi na sessão do dia dezessete de outubro de 1989 que o Secretário José Liberato da Silva comunicou haver entrado em contato com o autor deste memorial, resultando daí o contrato para a feitura destas páginas que se não mais completas deve-se levar em conta a desorganização em que ficou o material documentário do Aeroclube do Amazonas. Mas pelo menos esta primeira entrega, considerada a estaca zero da história da instituição, guardará no seu conteúdo fatos e nomes que são caros à população amazonense.

## **Diretorias sucessivas do Aeroclube do Amazonas**

**1941**

**Dr Avelino Pereira, presidente**

**Dr. José Antônio de Sousa Carvalho, vice**

**Dr. Paulo José da Silva Nery, 1º secretário**

**Dr. João do Rego Barros Brígido, 2º dito**

**Dr. Djalma Batista, orador**

**Dr. Vitor Manuel Igrejas Lopes, tesoureiro**

**Davi Lopes, adjunto de tesoureiro**

**1964**

**Airton Pessoa, presidente**

**José Silva da Cunha, vice**

**José Luis Rodrigues de Oliveira, 1º secretário**

**Francisco Assis da Silva, 2º dito**

**Dr. José Ribamar de Araújo, tesoureiro**

**Hildebrando Melo Mota, adjunto**

**Robert da Encarnação, diretor técnico**

**1965**

**Ítalo Bianco, presidente**

**Flávio Ruiz de Barros, vice**

**Francisco Assis da Silva, 1º secretário**

**Walter Oliveira, 2º dito**

**Itamar Sálvio de Paiva, tesoureiro**

**Waldir Bastos, adjunto**

**Waldemar de Abreu Marques, bibliotecário**

**Carlos Augusto Carneiro, orador**

**1966**

**Ítalo Bianco, presidente**

**Carlos Alberto Ramalho de Menezes, vice**

**Francisco Antônio Ferreira dos Santos, 1º secretário**

**Flávio Ruiz de Barros, tesoureiro**

**Carlos Martins Lindoso Neto, adjunto**

..... ..(não registrado)

**1967**

**Luis Alfredo Barbosa Lima, presidente**

**Odelson Teixeira, vice**

**Ricardo Wagner Tavares, 1º secretário**

**Francisco Coutinho Mendes, tesoureiro**

.....

**1971-73**

**Ítalo Bianco, presidente**

**João Augusto Silva, vice**

**Waldir Bastos, secretário**

**Natanael Furtado Xavier de Albuquerque, bibliotecário**

**1972-74**

Osmar Medeiros de Sousa, presidente  
Natanael Furtado Xavier de Albuquerque, tesoureiro

Obs.: os demais membros eram de nomeação da presidência, conforme o novo estatuto.

José Roque Martins e Silva, secretário

Vilmar Pereira de Melo, diretor técnico

Osail Medeiros de Souza, tesoureiro

1974-76

Osail Medeiros de Sousa, tesoureiro

Pedro Otino dos Santos, tesoureiro

Obs.: na ata fala-se de membros do conselho, os demais sócios eleitos.

1976-78

Osail Medeiros de Sousa, presidente

Vinicius Sousa de Andrade, vice

Heitor Celestino Trindade Rebelo, tesoureiro

Osemir Medeiros de Sousa, vice dito

José de Almeida Pontes Lima, secretário

Vem em seguida o conselho fiscal e os suplentes, etc.

1977-78

Gustavo Alberto Frota, presidente

Márcio Lordeiro Barbosa, tesoureiro

Obs.: o presidente foi eleito sem estar presente e os demais membros nomeados.

Dr. Marcos Luis Massena, presidente

Márcio Lodeiro Barbosa, tesoureiro

Obs.: os demais membros foram de nomeação do presidente.

1981

Cel. aviador Fernando Ramos Pereira, presidente em exercício

Raimundo Pereira do Nascimento, tesoureiro

Paulo Sérgio Benzecri, diretor do material

Cap. aviador Vitor Berenguer Barbosa, técnico

1983

Todos os nomes dos membros da Diretoria estão prejudicados pela ilegibilidade. Conseguiu-se apenas:

Rodolfo Hyssa Abrahim, presidente

Paulo de Mendonça Viana, vice

Raimundo P. Nascimento, tesoureiro

Ulisses.... diretor técnico

Gilberto Baeta, diretor de aeromodelismo

1985

Ítalo Bianco, presidente

Celso Martins de Rezende, vice

Demóstenes do Nascimento Salem José, tesoureiro  
Antônio Abreu, secretário  
Péricles Couceiro Romano, diretor técnico  
Celso Roberto da Silva Hagge, diretor de material  
Fernando Silvestrim, diretor de paraquedismo  
Paulo Irajá, conselheiro fiscal

1986

Rodrigo Pereira da Silva, presidente  
Jorge Íris de Barros, tesoureiro  
Antônio José Medina Garcia, diretor social  
Francisco Wellington Gomes Farias, conselheiro fiscal  
João Carlos Sousa Costa, idem  
Adolfo Mardônio Oliveira Rocha, secretário  
Antônio Abreu Neto, tesoureiro  
Marcos Pacheco, diretor do material

1988-90

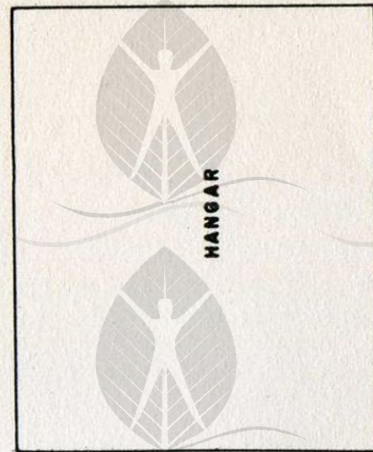
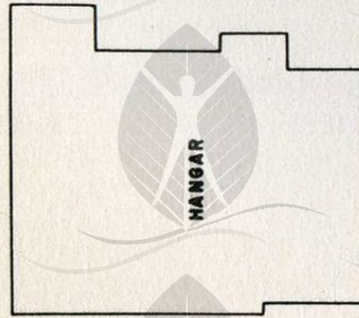
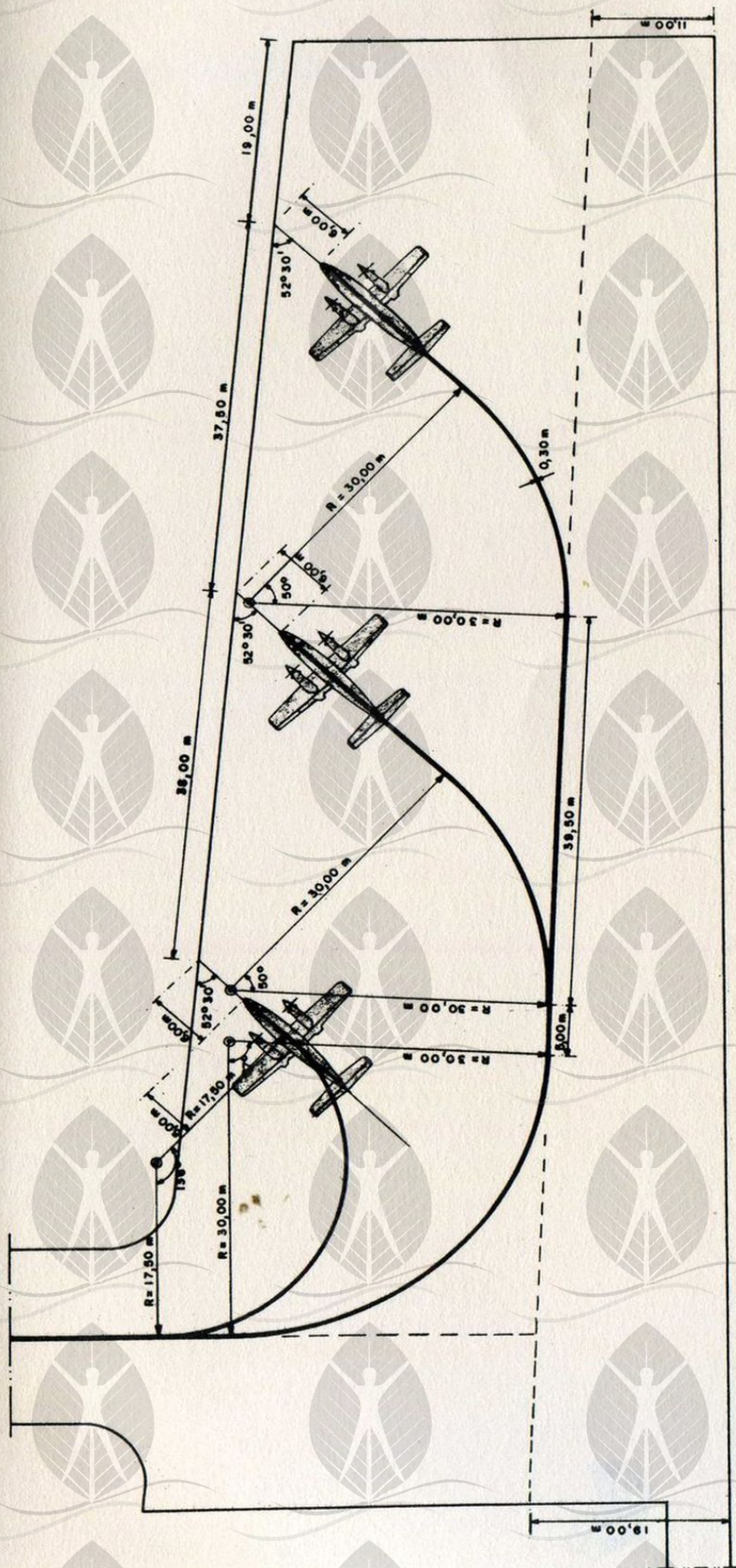
Rodrigo Pereira da Silva, presidente  
Carlos Salustiano Coelho, vice  
José Liberato da Silva, secretário  
Evaldo Pontual Pinheiro, diretor técnico  
Luis Mário de Oliveira Peixoto, diretor social  
João Vanderlau M. Gomes, diretor de material  
José Cláudio de Sousa Goulart, diretor do ULM.

1989

Por desistência do presidente, foi eleito o dr. Carlos Salustiano Coelho.

1990

Dr. Carlos Salustiano de Sousa Coelho, presidente  
José Liberato da Silva, secretário  
Antônio Abreu Neto, tesoureiro  
João Vanderlan Maciel Gomes, diretor do material  
Cassiano Alberto Costa e Silva Ouroso, Ultraleve  
Maria Helena Cunha Bernardo, diretor social  
Ítalo Bianco, conselheiro  
Darlan Carneiro de Oliveira, conselheiro





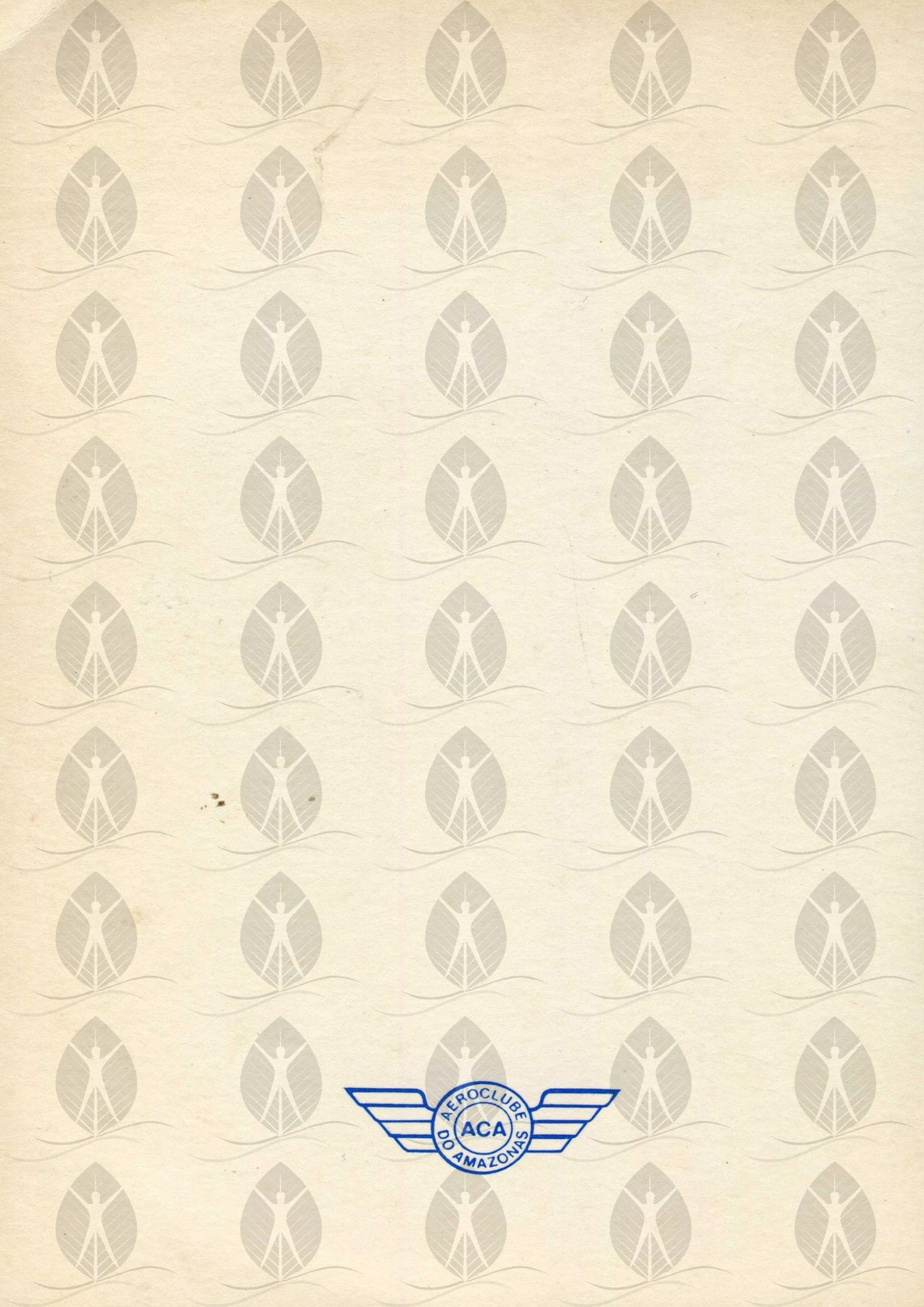




**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO:**  
**EDITORA UMBERTO CALDERARO LTDA.**  
AV. COSTA E SILVA, 1335 - RAIZ  
MANAUS - AM.









## AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: [ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM](mailto:ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM)



Secretaria de  
**Estado de Cultura**



CENTRO CULTURAL DOS  
POVOS DA AMAZÔNIA