

# Centro de Formação de Pilotos Militares

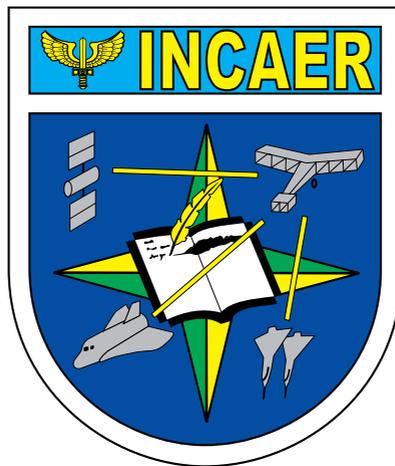
1970 - 1973





**CENTRO DE FORMAÇÃO DE  
PILOTOS MILITARES  
1970-1973**

Brig Ar Refm Clóvis de Athayde Bohrer



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2013

FICHA TÉCNICA

**Centro de Formação de Pilotos Militares  
1970-1973**

**Edição**

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

**Editor Responsável**

Maj Brig Ar R1 Wilmar Terroso Freitas

**Autor**

Brig Ar Refm Clovis de Athayde Bohrer

**Projeto Gráfico**

Seção de Informática do INCAER

**Capa**

3S TCO Tiago de Oliveira e Souza

**Revisão e Impressão**

INGRAFOTO Produções Gráficas

Rio de Janeiro

2013

# *Apresentação*

O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) tem por finalidade pesquisar, desenvolver, divulgar e preservar a memória e a cultura aeronáutica brasileira.

Como instrumento imprescindível à consecução da Política Cultural do COMAER, em 2010 foi instituído o Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica, que tem o INCAER como seu órgão central e, dentre as suas múltiplas ações, visa promover o desenvolvimento cultural no âmbito da Força Aérea Brasileira.

Nesse mister, vivemos um momento único da história da nossa Instituição, na oportunidade em que, por meio desta justa e merecida homenagem que ora prestamos, distinguimos uma parte da nossa rica tradição ao rememorarmos a vida do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM).

Organização de curta, porém profícua existência, foi, de 1970 a 1973, a Unidade que teve por missão ímpar a formação de pilotos militares – da ativa e da reserva –, para a Aeronáutica.

Por seus saudosos alojamentos e salas de aulas passaram 1.025 alunos, que voaram mais de 98.000 horas, atestando a sua importância ao entregar para a Força pilotos militares bem formados, onde a integração entre alunos e instrutores, dedicação e competência, respeito e camaradagem, caminharam sempre juntos, em prol da conquista de um ideal.

Sua história foi relativamente breve, mas rica em ensinamentos e exemplos assimilados por todos que por ela passaram, e que deixaram indeléveis marcas nas memórias dos jovens de experiência que impregnaram aquele marcante local com inesquecíveis provas de sentimentos e emoções.

Neste momento, o INCAER, ao adequar e integrar a atividade de Cultura ao preparo e ao emprego da FAB, evoca as melhores lembranças do nosso querido CFPM, como preito de reconhecimento e gratidão por tudo o que ele representou e ainda representa.

**Maj Brig Ar R1 José Roberto Scheer**  
**Subdiretor de Cultura do INCAER**

# Centro de Formação de Pilotos Militares

## Implantando uma nova concepção

O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), dada sua curta existência – quatro anos –, é uma Organização pouco conhecida das novas gerações de oficiais da Força Aérea Brasileira. Ela foi, de 1970 a 1973, a Unidade que teve por missão a formação de pilotos militares – da ativa e da reserva – para a Aeronáutica.

A ideia da sua criação foi consequência dos estudos desenvolvidos no âmbito do Ministério da Aeronáutica que levaram à conclusão de que o período para a formação do oficial aviador deveria passar de três para quatro anos, e que a instrução técnico-especializada indispensável deveria preceder a instrução científica.

Esse fato determinou sua inclusão na Estrutura Básica do Ministério da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto no 60.251, de 31 de março de 1967.

Apesar da data em que foi estabelecida sua criação, somente em 1968 foi dado início às providências para o seu funcionamento, com a criação, pelo Decreto no 62.988, de 15 de julho de 1968, do Núcleo do CFPM que teria como missão “promover, dentro do prazo fixado pelo Ministério da Aeronáutica, as medidas indispensáveis para a ativação

do referido Centro”. O mesmo Decreto estabelecia que o Chefe do Núcleo seria “oficial-general do Quadro de Oficiais Aviadores, com o posto de Brigadeiro, designado por decreto”.

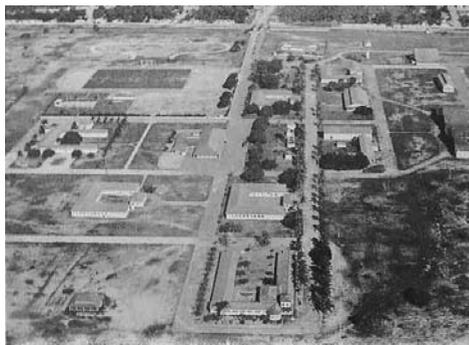
Somente um ano mais tarde, no entanto, o referido Núcleo foi ativado, o que se deu por intermédio da Portaria nº 048-GM7, de 18 de junho de 1969. Dois meses depois, a Portaria nº 065-GM7, de 14 de agosto de 1969, estabeleceu que a nova Unidade ficaria sediada em Natal, Rio Grande do Norte, e seria subordinada ao Núcleo do Comando de Formação e Aperfeiçoamento, Unidade igualmente recém-criada.

A escolha da cidade de Natal para sede do CFPM foi consequência, particularmente, de três fatores:

1ª – a existência de instalações no lado oeste da Base, na ocasião desocupadas, que, com pequenas adaptações, se tornariam perfeitamente adequadas para funcionar como sede do Corpo de Alunos da nova Organização;

2ª – o clima da região altamente favorável ao desenvolvimento da atividade aérea; e

3ª – o reduzido tráfego aéreo comercial na área.



*Vista Geral*

Por meio do mesmo ato, foi determinado ao Comandante Geral do Pessoal e ao Comandante Geral do Ar que tomassem as indispensáveis providências para que o CFPM estivesse em condições de iniciar a instrução em 15 de março de 1970. O Curso de Piloto Militar teria a duração de 10 meses, e as aeronaves a serem utilizadas seriam o T-23 Uirapuru, para o Estágio Primário, e o T-37C Tweety Bird, para o Estágio Avançado. Em 1973, último ano de funcionamento da Unidade, as aeronaves T-37 foram transferidas para a Academia da Força Aérea, tendo sido substituídas pelas aeronaves T-25 Universal.

A partir daí, por determinação expressa do Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Márcio de Souza e Mello, o assunto passou a ser prioritário no âmbito do Ministério da Aeronáutica, tendo sido nomeado Chefe do Núcleo o Brig Ar Esron Pires, que iniciou os trabalhos em instalações provisórias no prédio do Ministério da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, os quais ali se desenvolveram até a transferência efetiva do Núcleo para Natal.



*Base Oeste*



*Hangares*

Durante sua permanência no Rio de Janeiro, as atividades referentes à previsão e provisão dos meios materiais indispensáveis ao funcionamento da nova Organização contaram com a valiosa participação de elementos da Diretoria de Intendência, o que muito contribuiu para que os prazos estabelecidos pudessem ser cumpridos. A parte referente às obras que se faziam necessárias na Base Aérea de Natal ficou a cargo do Serviço de Engenharia da 2ª Zona Aérea, sediada em Recife.

Por razões administrativas, em dezembro de 1969, o Brig Ar Esron Pires foi exonerado da Chefia do Núcleo do CFPM, tendo sido nomeado, para substituí-lo, o Brig Ar Ismael da Motta Paes.

Em janeiro de 1970, o Núcleo teve concretizada sua transferência para Natal, tendo a Base Aérea de Natal, a partir do dia 29 daquele mês, ficado a ele subordinada.

A fim de proporcionar ao CFPM as condições indispensáveis ao seu funcionamento, foi aprovado o respectivo Regulamento, pelo Decreto nº 66.123, de 27 de janeiro de 1970, que, em seu artigo 1º, estabelecia: “O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), previsto no artigo 39 do Decreto nº 60.521, de 1967, é a Unidade incumbida da Formação de Pilotos Militares para a Aeronáutica”. Em outra parte das Instruções – art. 13 –, estava estabelecido que o “aluno que concluir, com aproveitamento, o curso do Centro de Formação de Pilotos Militares e não for matriculado na Academia da Força Aérea será incluído na Reserva da

Aeronáutica, sujeito à convocação, de acordo com a legislação em vigor, por um período mínimo de dois anos”.

Em 24 de fevereiro de 1970, pela Portaria nº 016-GM7, a Base Aérea de Natal e o Núcleo do CFPM foram desativados, tendo sido ativado, pelo mesmo documento, o Centro de Formação de Pilotos Militares, para o qual foram transferidas “a responsabilidade e a gestão do pessoal, do material, do numerário, das instalações e do arquivo da Base Aérea de Natal”.

Na mesma data, por Decreto Presidencial, o Brig Ar Ismael da Motta Paes foi exonerado do cargo de Chefe do Núcleo do CFPM e nomeado Comandante do Centro de Formação de Pilotos Militares, cargo que assumiu na mesma ocasião. Pela Portaria Ministerial GMPE, o Cel Av Clovis de Athayde Bohrer e o Ten Cel Av Monclar Luiz de Miranda foram designados Subcomandante e Chefe do Departamento de Ensino do CFPM, respectivamente, cargos que assumiram, também, em 24 de fevereiro de 1970.



*Brig Ar Ismael da Motta Paes  
1º Comandante do CFPM  
02/03/1970 a 09/12/1971*



*Cel Av Clovis de Athayde Bohrer  
1º Sub-Comandante do CFPM  
24/02/1970 a 15/06/1973*

Em 2 de março de 1970, pelo Decreto nº 66.288, foi extinto o Núcleo do CFPM, que, em documento citado anteriormente, fora desativado.

## O início das atividades

No dia 6 de março, com a presença do Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Márcio de Souza e Mello, realizou-se a cerimônia de ativação do Centro de Formação de Pilotos Militares. No mesmo dia, chegaram a Natal os primeiros T-23 que seriam utilizados na Instrução Primária do CFPM.

No dia 10 de março de 1970, em cumprimento ao estabelecido na Portaria nº 065-GM7, de 14 de agosto de 1969, teve início o ano letivo. Em 16 de março, teve início a Instrução Aérea, marco inicial de um período que, sem dúvida, trouxe grandes e significativos benefícios à Força Aérea Brasileira.



1970 - Chegada dos 1º e 2º Grupos da Turma de Alunos de 1970



1970 - Instrução Aérea com as aeronaves T-23



*1970 – Início da instrução aérea: palestra no auditório e Missa em Ação de Graças*



*1970 – Atividade aérea diária*



*1970 – Atividades em sala de aula*





1970 – Voo Solo: entrega do cachecol e tradicional Banho do Lachê



1970 – Chegada das aeronaves T-37 ao CFPM



1970 – Início da instrução com as aeronaves T-37



1970 – 1º Voo Solo em aeronave T-37



1970 – 10.000 horas de voo (1º EIA)

## As dificuldades vencidas

A instrução no CFPM, em seu primeiro ano de funcionamento, enfrentou algumas dificuldades, particularmente para a execução do programa de instrução aérea. Isto porque as aeronaves T-23 que, originalmente, seriam aeronaves destinadas a voos de turismo ou desportivos, tiveram que sofrer modificações em seu projeto, para utilização em atividade de instrução, o que atrasou sua entrega pela fábrica. Este fato levou as autoridades da Força Aérea Brasileira a buscar uma alternativa que não permitisse atraso na instrução.

A solução encontrada foi adiar a desativação das aeronaves T-21 Fokker que estavam em uso na AFA, e nelas realizar o Estágio Primário de 50% dos alunos que seriam matriculados no CFPM.

Desta forma, enquanto 116 alunos voariam o T-23 em Natal, os demais realizariam o Estágio Primário na AFA, no Campo dos Afonsos, após o que se deslocariam para Natal, onde se juntariam aos que lá estavam para realizar o Estágio Avançado em aeronaves T-37.

Em consequência dessa decisão, os integrantes da 1ª Turma chegaram a Natal no dia 9 de março de 1970. Em 14 de julho, todos iniciaram a instrução correspondente ao Estágio Avançado em aeronaves T-37.

Para se ter uma ideia das consequências decorrentes do atraso na entrega dos T-23, é oportuno mencionar que todas as aeronaves, após terem sofrido as modificações estabelecidas, deveriam ser

testadas em manobras de parafuso, antes de serem disponibilizadas para a instrução aérea, exigência que, no dia da ativação da Unidade, apenas algumas delas haviam cumprido.

A fim de que esse fato não compromettesse o cumprimento do programa de instrução do CFPM, ficou estabelecido que o referido teste seria realizado em Natal, para onde se deslocariam as aeronaves e o piloto de provas da fábrica. Isto foi feito, e as aeronaves, à medida que eram liberadas, entravam imediatamente na instrução. Esse procedimento e a divisão dos alunos em dois grupos apresentaram os resultados esperados, e, no fim do mês de maio, todos já se encontravam em Natal, em condições de prosseguir seu Curso.

As demais dificuldades foram de menor vulto e, pelos setores atingidos, não chegaram a prejudicar a atividade fim da Unidade. Deve ser ressaltado que os obstáculos no início enfrentados, longe de abater instrutores e alunos, mais os estimulavam a ultrapassá-los. Pode-se dizer que, para os integrantes da Unidade, eles representavam metas a serem vencidas e, quando isto ocorria, o fato era considerado como mais uma vitória conquistada.

A fim de que fossem normatizadas as condições para ingresso no CFPM, em 17 de abril de 1970, por intermédio da Portaria nº 065/EMGEP, do Comandante Geral do Pessoal, foram aprovadas as “Instruções Reguladoras

para o Curso de Formação de Piloto Militar”, que entraram em vigor na data da sua publicação. Com esse documento, praticamente se completou a legislação que permitiria ao CFPM desincumbir-se de sua missão.

É oportuno enfatizar que, a partir da ativação do respectivo Núcleo, em 1969, a Organização passou a merecer uma atenção especial do Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Márcio de Souza e Mello, que se empenhou, pessoalmente, na sua concretização, proporcionando total e irrestrito apoio para que ela se tornasse realidade.

Ao final do ano letivo, face aos resultados obtidos pela Unidade, fez ele questão de tornar público seu agradecimento e louvor ao Comandante e demais integrantes do CFPM pelo trabalho desenvolvido em seu primeiro ano de funcionamento. Para isto, escolheu a Ordem do Dia alusiva à formatura, cuja confecção avocou a si, mensagem que foi lida na respectiva cerimônia que se realizou no dia 16 de dezembro e que, abaixo, é transcrita:

*“ A data de 16 de dezembro de 1970 reveste-se de cumbo muito especial para a Força Aérea Brasileira porque assinala um marco de realizações positivas na obra de reestruturação do Ministério da Aeronáutica.*

*A solenidade de formatura da primeira turma de alunos do Centro de Formação de Pilotos Militares significa, com efeito, a supremacia da concepção de que o voo é atividade primordial na preparação dos aviadores e, mais ainda, traduz a compreensão de que o complementar há de seguir-se ao essencial, importando não confundir*

*os requisitos que devem preponderar a seu tempo ao longo de um progressivo e laborioso ofício.*

*Os fatos e as atividades que propiciaram a realização dessa formatura dizem bem da capacidade profissional, interesse, dedicação e esforço do Brigadeiro ISMAEL DA MOTTA PAES e dos seus comandados militares e civis, bem como comprovam insofismavelmente a compreensão, o valor, o empenho e a eficiência dos órgãos da Aeronáutica chamados a atender, em tempo curto, as necessidades do CFPM ao instalar-se e no desempenhar as atribuições que lhe couberam.*

*Os acontecimentos relacionados com a instalação e o funcionamento do Centro de Formação de Pilotos Militares, o seu ano inicial, adquirem por sua eloquência as condições de registro na História, por isso não poderíamos deixar de referi-los ainda que sinteticamente.*

*A criação do CFPM foi prevista no Decreto nº 60.521, de 31 de março de 1967; seu Regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 66.123, de 27 de janeiro de 1970, dando-se sua ativação em 6 de março seguinte, concomitantemente com a desativação da Base Aérea de Natal.*

*O dia 6 marcou, também, o recebimento dos primeiros aviões a serem utilizados na instrução, os T-23 UIRAPURU, de fabricação brasileira – e três dias após apresentavam-se os 112 alunos mandados a realizar o Curso em Natal.*

*Em 16 de março do mesmo ano, o Capitão Aviador FERNANDO MOTTA realizou com o aluno MORVAN LUIZ MULLER o primeiro voo de instrução e o aluno ROBERTO PARDINI NAVARRO foi o primeiro a voar solo em 8 de abril.*

*Cento e treze alunos que haviam permanecido na Academia da Força Aérea, com voo inicial em*

T-21, apresentaram-se em Natal em 23 de maio e passaram em 1º de julho, a instrução em T-23.

A aprendizagem dos alunos que iniciaram o voo em 16 de março, foi encerrada em 30 de maio, havendo completado as fases de pré-solo, manobras de precisão, aproximações e voo de formatura.

A instrução de terra sobre o avião T-37 teve início em 1º de junho e a de voo, abrangendo pré-solo, manobras de precisão, acrobacias e voo de formatura, começou em 1º de julho.

A previsão do programa de voo foi estabelecida abrangendo:

para o T-23 – 11.500,00 horas e 26.000 pousos

para o T-37 – 7.000,00 horas e 11.500 pousos

Cabe referir, a respeito, o índice felizmente muito baixo dos acidentes, dos quais um único de natureza grave, com perda total da aeronave T-23, acarretando o lamentável falecimento do aluno SÉRGIO ANTONIO CARREIRÃO, cuja memória pranteamos sentidamente.

Com a aeronave T-23 ocorreram cinco acidentes leves e com o T-37 um incidente apenas.

Os Algarismos anteriores demonstram irretorquivelmente o ritmo intenso do trabalho adotado, comprovando, por igual, a sinergia de esforços e o entusiasmo que constituíram a tônica do interesse e do senso de responsabilidade de instrutores e alunos.

Estes últimos, os jovens diplomados de Natal, devem guardar na memória que recebem uma herança a que não podem desmerecer e, por isso, haverão de empenhar-se em aumentar-lhe o brilho, devotando-se, sem cessar, em vencer as

fases subsequentes, indispensáveis à inclusão no quadro de Oficiais aviadores.

Por certo ao CFPM precisarão suceder-se outras etapas de estudos e aprendizagens até se completarem as condições técnicas e culturais requeridas na formação final, mas essas exigências são mais facilmente atingidas quando se beneficiam do estímulo de uma vocação que se revelou e desenvolve-se.

Dirijo-lhes, por todas as razões neste momento muito marcante de suas vidas, palavras de sincero louvor pelo êxito hoje evidenciado e a manifestação da confiança que neles depositamos com a arraigada certeza de que prosseguirão empenhados em concretizar a vontade de integrar-se, patrioticamente ao serviço do Brasil.

Os aplausos, porém, não se devem endereçar exclusivamente aos alunos visto como a expressiva cerimônia que hoje se realiza no Centro de Formação de Pilotos Militares, desencadeia insopitável regozijo em todos que, efetivamente, se interessam e se empenham na formação aprimorada dos jovens a que será dado dignificar e crescer o passado de glórias resplandescentes daqueles que cruzaram os nossos céus nas asas arrojadas da Aviação Naval e da Aviação Militar, atualmente fundidas na Força Aérea Brasileira; na FAB vigorosa e diligente, alicerçada no pioneirismo, no discernimento, no entusiasmo, na obstinação e na bravura dos que a integraram antes e dos que presentemente lhe dão vida e eficiência; na FAB que já levou aos ares da Europa a cota expressiva de sacrifícios e de vitórias na contribuição valiosa do Brasil na última Conflagração Mundial o que hoje, diligente e estreitamente identificada com a Marinha e o Exército, empenha-se em proporcionar segurança e afirmação ao progresso e à soberania nacionais.

*Congratulo-me, pois, com a Corporação inteira nesta oportunidade tão expressiva e a todos os militares e civis que a compõem envio os meus irrestritos agradecimentos com a reiteração da certeza que alimento de que permaneceremos unidos e identificados no trabalho incessante, em prol do aprimoramento crescente da Aeronáutica e da grandeza do Brasil.*

*MÁRCIO DE SOUZA E MELLO  
Ministro da Aeronáutica ”*

Já com a Unidade perfeitamente consolidada em sua organização, o 2º semestre de 1970 e os três anos que se seguiram até sua desativação, transcorreram sem qualquer anormalidade.



*1970 – Conclusão do Estágio e entrega dos Brevês*



*1970 – Manobra em Maxaranguape*



*1970 – Atividades de  
Educação Física*



*Formatura da Turma de 1970*



*Formatura da Turma de 1970 – Missa  
em Ação de Graças*



*Formatura da Turma de 1970  
Desfile da Tropa*



*Formatura da Turma de 1970  
Palanque das Autoridades*



*Placa em Homenagem à Primeira  
Turma do CFPM (1970)*

Em 1971, face aos trabalhos desenvolvidos pelo Estado-Maior da Aeronáutica, “tendo em vista a necessidade inadiável de aumentar o efetivo de alunos do Centro de Formação de Pilotos Militares em 1972”, o Ministro da Aeronáutica, por meio do Aviso nº R-033/GM4, de 22 de novembro de 1971, dirigido aos Comandantes Gerais do Pessoal e de Apoio, e ao Comandante do Centro de Formação de Pilotos Militares, informou que recomendara ao DEPED que “todas as aeronaves T-23 Uirapuru, adquiridas pelo Ministério da Aeronáutica, com exceção de uma, que deverá permanecer no CTA para vôos de teste, sejam distribuídas e entregues, com a urgência possível, ao CFPM em Natal”.

A recomendação foi cumprida e o CFPM contou, a partir de janeiro de 1972, com um substancial reforço de meios aéreos, o que muito contribuiu para que a instrução aérea se desenvolvesse sem maiores dificuldades.



*1971 – Alunos*



1971 – Instrutores



1971 – Instrução Aérea



1971 – 1º Voo Solo em aeronave T-37

1971 – Alunos da Turma de 1971



*Formatura da Turma de 1971  
Cerimônia Militar*

Em dezembro de 1971, depois de dois anos de comando, o Brig Ar Ismael da Motta Paes foi exonerado do cargo de Comandante do CFPM, tendo sido substituído pelo Brig Ar Everaldo Breves, que assumiu no dia 9 daquele mesmo mês.



1971 – Passagem em revista à Tropa



1971 – Palanque com as Autoridades convidadas



1971 – Passagem de Comando do CFPM



*Turma de 1972 – Chegada dos alunos ao CFPM*



*Turma de 1972 – Alunos e instrutor*



*1972 – Alunos equatorianos (esquerda) e alunos brasileiros com aluno equatoriano Rossato (direita)*





1972 – *Passagem de Serviço*



*Alunos da Turma de 1972*

## A missão cumprida

No ano de 1973, considerando que a construção de novas instalações e outros itens de infraestrutura ocorridas, recentemente, na Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga, permitiam que ela passasse a se incumbir das atividades que, desde 1970, eram desenvolvidas no CFPM, bem como a conveniência de se concentrar, em um só lugar, toda a atividade relativa à formação dos Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira, decidiu o Ministério da Aeronáutica que, a partir do ano de 1974, o CFPM seria desativado e que suas atribuições seriam absorvidas pela AFA.

Em consequência, em junho de 1973, o Ministro da Aeronáutica expediu o Aviso nº 010-GM3 dirigido ao Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Inspetor-Geral da Aeronáutica, Comandantes-Gerais e Diretores-Gerais de Departamentos, no qual fixava a seguinte linha de ação:

“.....

1 – atribuir à Academia da Força Aérea (AFA) a instrução completa do Cadete da Aeronáutica, devendo a instrução técnico-especializada suceder à formação científica;

2 – desativar o Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM)”.

O mesmo Aviso estabelecia que, a partir de 1974, fossem promovidas, entre outras, as seguintes medidas:

“.....;

4 – seja desativado o Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM) e criado e ativado, em Natal, o Centro de Aplicações Táticas e Repletamento de Equipagens (CATRE)”.

Determinava, ainda, o mesmo documento que os Órgãos competentes estabelecessem a indispensável coordenação

nação, a fim de que “fosse transferido, o que couber, do acervo em material e pessoal do Centro de Formação de Pilotos Militares”.

A transformação do CFPM em CATRE tornou-se efetiva pelo Decreto nº 73.233, de 29 de novembro de 1973, que estabeleceu a data de 1ª de janeiro de 1974 para sua concretização.

Desta forma, com a diplomação da 4ª Turma de Pilotos Militares, ocorrida em 4 de dezembro de 1973, o CFPM, praticamente, encerrou suas atividades.



1973 – 1ª voo das aeronaves T-25



1973 – Alunos estrangeiros (esquerda) e alunos brasileiros (direita)



1973 – Instrutores de voo



1973 – Sobrevoos sobre a ponte



1973 – Alunos em atividades acadêmicas em sala de aula e atividades sociais



1973 – Grupo de Alunos em deslocamento para sala de aula e em momentos de lazer (abaixo)



1973 – Formatura



Brig Ar Refm Clovis de Athayde Bohrer



*1973 – Desfile do Dia da Independência*



*1973 – Formatura da Turma de 1973*



Os dados, a seguir mencionados, mostram o trabalho desenvolvido pelo CFPM durante os quatro anos de sua existência.

### Número de alunos matriculados, formados e destino

Ano	Nº de alunos matriculados	Nº de alunos formados	Cadetes	Aspirantes a Oficial da Reserva	Estrangeiros
1970	223	133	126	06	01
1971	219	155	145	06	04
1972	289	181	148	12	21
1973	294	202	170	12	10
<b>Total</b>	<b>1.025</b>	<b>671</b>	<b>589</b>	<b>36</b>	<b>36</b>

### Número de horas voadas

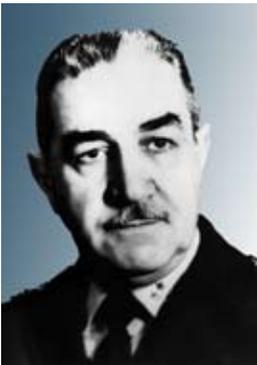
Ano	Aeronave	Horas voadas
1970	T-23	11.691
1970	T-37	7.716
1971	T-23	15.621
1971	T-37	12.288
1972	T-23	16.314
1972	T-37	13.098
1973	T-23	14.933
1973	T-25	6.944
<b>Total</b>		<b>98.605</b>

## Considerações finais

Apesar de sua curta existência, o CFPM deixou extraordinário legado à Força Aérea Brasileira, traduzido não apenas pelas centenas de Pilotos Militares que formou em uma atividade que exigiu a realização de 98.605 horas de voo, como, e, principalmente, pelo espírito de corpo e amor à Organização que ali se forjou entre os alunos, bem como a identificação que existiu entre seus integrantes – instrutores e alunos, chefes e subordinados –, fatos até hoje lembrados e citados

pelos oficiais que por ele passaram. Como exemplo da forma como essa identificação marcou suas vidas, podem ser citadas as reuniões que ocorreram em Natal para comemorar os 40 anos da ativação do CFPM, em 2010, e as formaturas das quatro Turmas de Pilotos Militares por ele diplomados, nas quais estiveram presentes instrutores e alunos daquela época, em confraternizações que deixaram evidente o quanto aquela Unidade marcou as gerações que por ela passaram.

## HOMENAGENS



**Ten Brig Ar Márcio de Souza e Mello**  
**Ministro da Aeronáutica**

Idealizou e concretizou o CFPM



**Brig Ar Ismael da Motta Paes**  
**Primeiro Comandante**

Implantou e consolidou o CFPM

## EMBLEMAS DOS ESQUADRÕES



## EMBLEMAS DAS TURMAS QUE CURSARAM O CFPM



## EMBLEMAS DAS TURMAS QUE CURSARAM O CFPM



## AVIÕES UTILIZADOS NA INSTRUÇÃO



**T-23 UIRAPURU**

Fabricante: Sociedade Aerotec Ltda. (Brasil)  
Motor: Lycoming O-320-B2B de 160 hp, 4 cilindros horizontais opostos  
Comprimento: 6,60 m - Envergadura: 8,50 m - Altura: 2,70 m  
Peso vazio: 540 kg - Velocidade Máxima: 225 km/h - Alcance: 800 km  
Emprego – Treinamento primário (1970 a 1973)



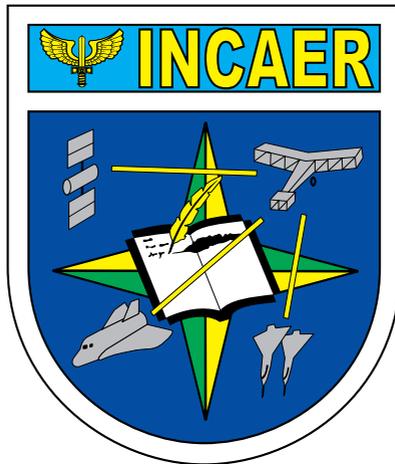
**T-37C TWEETY BIRD**

Fabricante: Cessna Aircraft Company (EUA)  
Motores: 2 turbojatos Continental J69-T-25, 1.025 lb de empuxo  
Comprimento: 8,93 m - Envergadura: 10,30 m - Altura: 2,80 m  
Peso vazio: 1.755 kg - Velocidade Máxima: 684 km/h - Alcance: 1.500 km  
Emprego – Treinamento avançado (1970 a 1972)



**T-25 UNIVERSAL**

Fabricante: Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva Ltda. (Brasil)  
Motor: Lycoming IO-540-G1A5 de 290 hp, 6 cilindros horizontais opostos  
Comprimento: 8,70 m - Envergadura: 11,00 m - Altura: 3,00 m  
Peso vazio: 1.150 kg - Velocidade Máxima: 275 km/h - Alcance: 515 km  
Emprego – Treinamento avançado (1973)



**Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica**



