



## DIA DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO E ANIVERSÁRIO DE SEU PATRONO

No sesquicentenário de nascimento do Capitão Ricardo João Kirk, Patrono da Aviação do Exército, é memorável descrever sua história e legado para a nossa Força Terrestre.

Sete anos antes da sua data natalícia, o Exército Brasileiro, na busca constante da evolução do material de defesa, em prol das vantagens operacionais no campo de batalha, já utilizava, de forma pioneira na América Latina, o vetor aéreo em combate. Esse fato histórico para a aviação militar ocorreu durante a Guerra da Tríplice Aliança, conhecida como Guerra do Paraguai, onde Caxias, Patrono do Exército Brasileiro, empregou um balão cativo para observar as tropas inimigas em solo paraguaio.

O nascimento do intrépido e destemido Patrono da Aviação do Exército, em 23 de março de 1874, na cidade de Campos dos Goytacazes (RJ), marca a continuidade, evolução e consolidação dos passos iniciais no emprego das “Asas da Força Terrestre”.

Ricardo João Kirk, filho único do irlandês Richard Joseph Kirk e de Rita Frutuosa, aos 17 anos de idade, observando sua vocação castrense, assentou praça voluntariamente no 10º Batalhão de Infantaria, ficando desde a data de 25 de julho de 1891 à disposição da Escola Militar da Praia Vermelha, onde em março do ano seguinte, foi matriculado na condição de Aluno Praça de Pré, para a realização do Curso Preparatório, etapa inicial da formação do oficial naquela época.

Em 1893, quando cursava o 2º ano do Curso Preparatório, eclodiu a Revolta da Armada. O Aluno Praça de Pré Ricardo Kirk teve participação efetiva nesse evento e, no período compreendido entre setembro de 1893 e março de 1894, atuou ao lado das Forças Governistas, auxiliando na defesa do Forte de São Bento.

Como reconhecimento pela bravura e bons serviços prestados durante sua participação nesse evento, embora ainda se encontrasse no



2º ano do Curso Preparatório, foi promovido ao posto de Alferes para a Arma de Cavalaria, em 3 de novembro de 1894, por serviços prestados à República.

Sem medir esforços, frequentou a Escola Preparatória e de Tática do Rio Pardo (RS) e, também, a Escola de Artilharia e Engenharia (RJ), onde concluiu o Curso Geral e o Especial, completando assim sua formação e obtendo o grau de Bacharel em Matemática e Ciências Físicas.

O despertar de Ricardo Kirk para a atividade aérea ocorreu em 20 de maio de 1908, quando, como espectador, acompanhou a primeira, mas fatídica demonstração sobre o emprego de balões, realizada pelo Tenente Juventino da Fonseca, considerado o primeiro aeronauta militar do Brasil.

Em agosto do mesmo ano, foi transferido para trabalhar como auxiliar do Encarregado do Parque Aerostático, no Rio de Janeiro (RJ), travando um contato mais continuado com o emprego de balões.

Em março de 1911, foi promovido ao posto de 1º tenente. No mesmo ano, precisamente em 14 de outubro, com a criação do Aeroclubes Brasileiro (AeCB), na cidade do Rio de Janeiro, Kirk se tornou um de seus primeiros associados e integrante da comissão responsável por escolher o terreno que receberia um campo de aviação, na região do Campo dos Afonsos.

Em 1912, participou da Semana da Aviação ocorrida na Capital Federal, tendo a oportunidade de voar a bordo do avião pilotado pelo famoso aviador Roland Garros. Após esse evento, o 1º Tenente Ricardo Kirk passou a ter instruções de voo com o piloto italiano Ernesto Darioli, do qual se tornaria um amigo inseparável.

Em 27 de julho do mesmo ano, Kirk partiu para a França com a finalidade de realizar o curso de pilotagem e iniciar tratativas da filiação do AeCB junto à Federação Aeronáutica Internacional, de modo que o aeroclube fosse certificado para a concessão de brevês. Em 22 de outubro, com o final do curso, Kirk torna-se o primeiro piloto aviador do Exército Brasileiro, conquistando o brevê internacional nº 1089, emitido pela École d'Aviation d'Etampes, na França.

Em abril de 1913, nosso piloto aviador pioneiro retorna ao Brasil, passando a ocupar, a partir de então, o cargo de Diretor da Escola de Aviação do Aeroclubes.

Nessa época, o mundo estava às vésperas do início da 1ª Guerra Mundial e era imperiosa a implantação de um serviço de aviação militar no Brasil. Assim, o Ministro da Guerra decide subvencionar uma escola para que nela se formassem os aviadores militares e, paralelamente, toma providências para a criação de um Serviço de Aviação, no qual o Tenente Ricardo Kirk seria uma das peças-chave. Com isso, em junho de 1914, o Exército transformou, provisoriamente, a 2ª Companhia do 1º Batalhão de Engenharia, de Companhia Ferroviária para Companhia Aeronáutica. Kirk foi nomeado instrutor na área referente ao Serviço de Aviação da nova Companhia Aeronáutica.

Infelizmente, essa ideia pioneira na aeronáutica militar brasileira envolvendo o Tenente Ricardo Kirk, único piloto do Exército Brasileiro e referência nacional quanto aos assuntos de aviação, teve que ser adiada em virtude de uma instabilidade que nosso País vivenciava na região entre os estados do Paraná e de Santa Catarina, conhecida como Contestado.

Em setembro de 1914, o General Setembrino assumiu o comando das tropas em operações na Região do Contestado e não teve dúvidas quanto às possibilidades do emprego do avião, solicitando ao Ministro da Guerra



o apoio do Tenente Ricardo Kirk em proveito das operações aéreas. Nesse exato momento, Kirk, Comandante do Destacamento de Aviação, inicia os trabalhos para o transporte dos aviões e todo o material necessário para a missão. Sob seu comando, são construídas pistas de pouso e hangares para proteção e manutenção de aeronaves em campanha, algo inédito na América do Sul.

Na data de 4 de janeiro de 1915, ocorreu o primeiro voo, de forma experimental, na região do conflito. Kirk e seu amigo Ernesto Darioli, respectivamente nas aeronaves Morane-Saulnier de 80 e 50 HP, realizaram esse feito partindo de União da Vitória (PR) com retorno para o mesmo local. Quinze dias depois, nosso intrépido piloto e seu amigo Darioli realizaram oficialmente, a bordo do aeroplano Morane-Saulnier L “Parasol”, configuração biplace, apelidado de “General Setembrino”, o primeiro e histórico voo de um avião em combate no Brasil, com a missão de reconhecimento detalhado da zona de conflito.

Após diversos voos e reconhecimentos de rotas aéreas na zona de combate, chegava a data para uma importante missão aérea. Em 1º de março de 1915, o Tenente Ricardo Kirk realizaria o reconhecimento com bombardeio na região do reduto de Santa Maria. Infelizmente, durante o voo, sob condições climáticas severas e de baixa visibilidade, nosso destemido piloto esbarrou em um pinheiro típico da região, causando a queda do avião e falecimento do nosso herói das “Asas da Força Terrestre”.

Conforme publicado no Diário Oficial de 25 de março de 1915, o Tenente Ricardo Kirk foi promovido ao posto de Capitão (post mortem), por atos de bravura praticados nas operações da Força Federal no Estado de Santa Catarina. A inesperada perda do futuro “Patrono da Aviação do Exército” representou um duro golpe quanto ao desenvolvimento do Serviço de Aviação e a implantação do Parque de Aviação. Apesar do trauma, seu exemplo de coragem, determinação e inovação foram fundamentais para os próximos passos, os quais foram definitivos para a implantação do vetor aéreo na Força Terrestre.

Em 1917, o Ministro da Guerra designou uma comissão, da qual constavam três tenentes já brevetados, para estudarem e se aperfeiçoarem nas escolas de aviação militar na França. Essa comissão tomou medidas em favor de uma missão militar para a aviação, resultando na contratação da Missão Militar Francesa de Aviação.

Em 29 de janeiro de 1919, é criado o Serviço de Aviação do Exército e a respectiva Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Nasce, definitivamente, a Aviação Militar do Exército Brasileiro, com seus pilotos, observadores aéreos, mecânicos, especialistas e toda a estrutura necessária para a operação, manutenção e evolução dos meios aéreos dentro da Força Terrestre.

Em 1927, o Serviço de Aviação converte-se em Arma de Aviação. É implantado o Correio Aéreo Militar com visão estratégica e pioneira na criação de rotas para o interior do Brasil, surgem novas unidades aéreas operacionais em diversas capitais da Nação, são adquiridas aeronaves modernas para a época e o Exército Brasileiro passa a ser respeitado, internacionalmente, com relação a sua capacidade operacional no emprego de aeronaves.

Em meados da década de 1930, a visão tática dos integrantes experientes da Aviação Militar passa a ser estratégica e nasce o conceito de uma nova força armada voltada, especificamente, para o emprego dos



meios aéreos em combate. Diante disso, em 1941, a Aviação Militar do Exército entrega toda a sua estrutura (pessoal, material e instalações), para a criação da Força Aérea Brasileira, encerrando, assim, o ciclo inicial da aviação no Exército.

Após décadas sem o emprego do vetor aéreo orgânico da Força Terrestre, mas sempre acompanhando, analisando e estudando a evolução da Aviação dos diversos exércitos e seu emprego nos conflitos pós 2ª Guerra Mundial, o nosso Exército decide criar uma nova Aviação, a partir de 03 de setembro de 1986, com modernas aeronaves de asas rotativas e uma nova doutrina baseada na aeromobilidade para missões de combate, apoio ao combate e apoio logístico.

Sempre preocupada com a evolução e operacionalidade em prol da Força Terrestre, a Aviação do Exército continua seguindo os passos do seu Patrono, o Capitão Ricardo Kirk. Passaram-se quase trinta e oito anos, após seu renascimento, e as Asas da Força Terrestre continuam sempre olhando para o futuro. Novas aeronaves, novos armamentos, novos sistemas, agora não tripulados, e o contínuo aperfeiçoamento da doutrina de emprego e dos ensinamentos para os atuais e futuros combatentes da terceira dimensão do campo de batalha.

Viva o sesquicentenário de nascimento do Capitão Ricardo João Kirk, Patrono da Aviação do Exército! Viva o Dia da Aviação do Exército! Hoje é uma data histórica e importante em que homenageamos nossos heróis das “Asas da Força Terrestre” do passado, do presente e do futuro.

Aviação! Brasil!

Brasília-DF, 23 de março de 2024.

