

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
ÁREA DO CONHECIMENTO DAS HUMANIDADES
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

VAGNER AUGUSTO PEDRI

**CAMPO DA AVIAÇÃO – A HISTÓRIA PELA FOTOGRAFIA:
da criação de um aeroclube ao primeiro voo da linha aérea
Caxias do Sul/São Paulo (1941/1988)**

CAXIAS DO SUL

2021

VAGNER AUGUSTO PEDRI

**CAMPO DA AVIAÇÃO – A HISTÓRIA PELA FOTOGRAFIA:
da criação de um aeroclube ao primeiro voo da linha aérea
Caxias do Sul/São Paulo (1941/1988)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial para a
obtenção do título de licenciado em História
pela Universidade de Caxias do Sul.

Orientador: Prof. Me. Anthony Beux Tessari

CAXIAS DO SUL

2021

**CAMPO DA AVIAÇÃO – A HISTÓRIA PELA FOTOGRAFIA:
da criação de um aeroclube ao primeiro voo da linha aérea
Caxias do Sul/São Paulo (1941/1988)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial para a
obtenção do título de licenciado em História
pela Universidade de Caxias do Sul.

Orientador Prof. Me. Anthony Beux Tessari

Aprovado em 08/12/2021

Banca Examinadora

Prof. Me. Anthony Beux Tessari
Universidade de Caxias do Sul (UCS)

Prof. Dra. Claudia Musa Fay
Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)

Prof. Dra. Katani Maria Monteiro Ruffato
Universidade de Caxias do Sul (UCS)

“No começo deste século, nós, os fundadores da Aeronáutica, havíamos sonhado com um futuro pacífico e grandioso para ela. Mas a guerra veio, apoderou-se de nossos trabalhos e, com todos os seus horrores, aterrorizou a humanidade”.

Santos Dumont

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, à minha finada mãe, Terezinha Maria Keil (Dona Terere como eu a chamava), por ter me dado a vida, mas também por ser minha amiga, confidente e ter me incentivado a ser quem eu sou hoje.

Ao meu pai Luiz Adelino Pedri, por me ensinar a trilhar os caminhos da vida.

À minha irmã Elen Lemaire Pedri, por aguentar minhas loucuras e me emprestar seu colo quando eu precisei.

Ao meu cunhado e amigo, por ter me ajudado no projeto das cartas.

À minha esposa Monique Lorena dos Santos Bianchi, pela compreensão e amor nesses anos em que estamos juntos; por ter me dado o maior presente da minha vida: nosso filho, Marcos Bianchi Pedri, que a ele agradeço por ser meu companheiro, me dar alegria e a quem amo incondicionalmente.

Aos colegas do MusCap (Museu dos Capuchinhos), onde trabalho, pelo apoio e incentivo nessa jornada, principalmente à conservadora Ma. Chanaísa Melo pelas conversas e revisões (puxões de orelha) durante o desenvolvimento desta pesquisa.

Aos meus Mestres Profa. Dra. Eliana Rela, Profa. Dra. Katani Maria Monteiro Ruffato e ao meu orientador, Prof. Me. Anthony Beux Tessari, pelo apoio e incentivo para trabalhar com este tema. Agradeço ainda à professora Dra. Claudia Musa Fay pela atenção dada à minha pesquisa.

Ao Aeroclube de Caxias do Sul e sua equipe, por ter me acolhido e disponibilizado o acervo para que este trabalho pudesse ser realizado.

RESUMO

A presente pesquisa investigou a história do Aeroclube/Aeroporto de Caxias do Sul/RS, a partir do arquivo fotográfico disponibilizado pela instituição, compreendendo o período de sua criação até o primeiro voo de uma linha aérea que ligou uma cidade do interior a uma capital de outro Estado em 1941/1988. Os investimentos na aviação no Brasil começaram tardiamente, mesmo que entusiastas brasileiros já estivessem realizando testes com aeronaves, de forma amadora. Ainda na primeira década do século XX, e com o Aeroclube do Brasil fundado no início da segunda década, a aviação brasileira só passou a receber incentivos por parte do governo no período entre guerras, mais precisamente durante o Governo Vargas com a instauração do Estado Novo (1937/1945), que trouxe dentro de sua política a Campanha Nacional da Aviação. O Aeroclube de Caxias do Sul é um entre tantos que foram criados durante as obras do Estado Novo. Nesse período, surgiu na política de aviação o jornalista Assis Chateaubriand, que lançou a Campanha Nacional da Aviação com o slogan “Deem asas ao Brasil”. A campanha teve como regra a doação de aeronaves aos aeroclubes pelo Brasil feitas por empresas privadas. Em 24 de agosto de 1941, o aeroclube de Caxias do Sul recebeu seu primeiro avião, um Piper Cruiser PA-11-PP TODA, o qual foi batizado de “Duque de Caxias”. Com o fim do Estado Novo, os incentivos na aviação diminuíram, mas o Aeroclube de Caxias do Sul se manteve formando pilotos desde 1942. Em 1952, o Aeroclube de Caxias mudou de endereço, retirando sua sede do bairro Cinquentenário para se instaurar no bairro Salgado Filho. Na década de 1960, o Aeroclube apoiou o movimento pela Legalidade, mas nessa mesma época o Governo Militar assumiu o cenário político, derrubando João Goulart do poder. O período do Governo Militar se tornou um atraso para a aviação brasileira, principalmente para os Aeroclubes. A Prefeitura de Caxias do Sul e o Governo do estado do Rio Grande do Sul, a partir dos anos de 1970, se uniram para investir no Aeroclube/Aeroporto e asfaltar sua pista, a fim de receber o presidente Médici. O Aeroclube ainda era de chão batido, desde sua inauguração. Nesse mesmo período e durante uma assembleia da Câmara dos Vereadores, o Aeroporto recebeu o nome de Hugo Cantergiani. Já em 1980, o Aeroclube/Aeroporto, novamente com incentivo do Estado e da Prefeitura, recebeu investimentos para se tornar um aeroporto intermunicipal. A partir disso, o último capítulo desta pesquisa apresenta o jogo de cartas no estilo Super Trunfo com as imagens do Aeroclube. Sendo assim, este estudo conta a história da Aviação em Caxias do Sul e de personagens que fizeram da aviação um estilo de vida e oportuniza que outros estudiosos possam conhecer mais sobre o assunto, bem como a importância da mulher no âmbito da aviação.

Palavras-chave: Aviação; Aeroclube; Aeroporto; Hugo Cantergiani; Caxias do Sul; História.

ABSTRACT

The present work investigates the history of the air club/airport in the city of Caxias do Sul, Rio Grande do Sul state, in Brazil, using as a starting point a photographic file provided by the institution. The file covers the period of the institution creation until the first flight of a flight company that connected a countryside city to the capital of another state (1941/1988). The investments in the aviation sector in Brazil started late, even with the enthusiasm of the Brazilians who had performed tests with aircrafts, amateurly, in the first decade of the 20th century. The foundation of the *Aero Clube do Brasil* (Brazilian Air Club) was in the beginning of the second decade, and the Brazilian aviation sector only received government investments in the period between wars, more precisely during the government of president Vargas, with the instauration of the *Estado Novo* (New State) 1937/1945, when there was a political campaign for National Aviation. The air club in Caxias do Sul was one many constructions made during *Estado Novo*, at this time the journalist Assis Chateaubriand arises in the aviation politics scenario with the National Campaign for Aviation with the slogan “*Deem asas ao Brasil*” (Give wings to Brazil). The campaign has the rule for private companies to donate aircrafts to the air clubs around Brazil. The air club in Caxias do Sul received its first airplane, a *Piper Cruiser PA-11-PP TODA*, called “Duque de Caxias”, on August 24th 1941, also the date of its inauguration, the first airplane donated in the campaign. With the end of the *Estado Novo* the incentives for aviation decrease, but the air club in Caxias do Sul continues its program to graduate pilots since 1942. In 1952, the air club in Caxias do Sul changes its address, extinguishing its headquarters in the district of Cinquentenário, moving to its current address in the district of Salgado Filho. In the 1960’s the air club supported the *Legalista* (Legal) movement, but in this same period the Military took power, deposing the elected president João Goulart. The Military Regime was a setback for Brazilian aviation, especially for the air clubs. The main hall of Caxias do Sul and the Rio Grande do Sul state government, from 1970’s on, united to invest in the air club/airport, paving the lane to receive the president Médici. In this same period the airport was named *Hugo Cantergiani* during a meeting at the Chamber of Councilmen, and in 1980 the air club/airport got new investment, from the state and the main hall, to turn it into an intercity airport. In the last chapter there will be a card game with images of the Air Club. Therefore, this paper tells the history of the aviation in the city of Caxias do Sul, and the characters that are and were part of a life style, it also creates an opportunity for other scholars to get interested in the topic to contribute with further research, especially regarding women in the aviation sector.

Key words: Aviation. Caxias do Sul. Air club. Airport. Hugo Cantergiani. History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Hugo Cantergiani (1933).....	23
Figura 2 - Jornal A Época (1941).....	25
Figura 3 - AABB Bairro Cinquentenário (2021).....	26
Figura 4 - Início das obras dos primeiros 550 metros do nosso Aeroporto (1935) ...	27
Figura 5 - Inauguração do primeiro Aeroporto de Caxias do Sul (02/03/1941)	29
Figura 6 - Inauguração do primeiro aeroporto de Caxias do Sul (02/03/1941).....	30
Figura 7 - Benção do Piper Cruiser PA-11-PP TODA conhecido como “Duque de Caxias” (24/08/1941).....	31
Figura 8 - Batismo do Avião Abramo Eberle (08/1941)	32
Figura 9 - O Buecker Jungmann “Maneca” PP-TY da VARIG (08/1941).....	33
Figura 10 - Turmas de brevetados (1942)	34
Figura 11 - Turmas de brevetados (1942)	34
Figura 12 - O “Seringueiro” chega em Caxias do Sul (1942).....	35
Figura 13 - Ernestina Cavalcanti Vianna (1942).....	36
Figura 14 - Turmas de brevetados (1943)	36
Figura 15 - Turma de 1943.....	37
Figura 16 - Turma de 1945.....	37
Figura 17 - Primeiro avião particular (1947)	38
Figura 18 - Antiga Sede do Aeroclube (1949)	39
Figura 19 - Sétima turma e seu Instrutor (1950).....	41
Figura 20 - Apresentação de Show Aéreo (1950)	42
Figura 21 - Um Douglas DC-3 (março de 1950).....	43
Figura 22 - Batismo do avião Hugo Cantergiani (1950).....	44
Figura 23 - Primeira foto aérea de que se tem notícia (Abril de 1951)	44
Figura 24 - Em frente do Fairchild PT-19, PPGEU (1951).....	45
Figura 25 - Dia de cheque com o Fairchild PT-19, PPGEU (1952)	46
Figura 26 - Esquadrilha de Gloster G - 43 Gloster Meteor (1953	47
Figura 27 - Voo de teste do CAP 4 PP-HJZ (1959)	47
Figura 28 - Novo Hangar no novo Aeroporto Hugo Cantergiani (1959).....	48
Figura 29 - Inauguração da placa de inauguração (20 de dezembro de 1959)	49
Figura 30 - Uma turma de PP (1960)	50

Figura 31 - Formatura (1960)	51
Figura 32 - Tarde no pátio do Aeroclube (Agosto de 1960).....	52
Figura 33 - Chegada do Neiva (10 de abril de 1960).....	52
Figura 34 - Visita as instalações da VARIG (24 de janeiro de 1960).....	53
Figura 35 - Visita a Oficina da VARIG (24 de janeiro de 1960)	54
Figura 36 - Jornal Pioneiro (9 de setembro de 1961)	55
Figura 37 - Em frente ao Hangar do Aeroclube (1961).....	56
Figura 38 - Jornal Pioneiro (17 de fevereiro de 1962)	57
Figura 39 - Jornal Pioneiro (24 de fevereiro de 1962)	58
Figura 40 - Batismo do Fairchild PT 19 (1963).....	59
Figura 41 - Batismo do Fairchild F-24 PP-HQJ (1963)	59
Figura 42 - Batismo do Fairchild PT 19 (1963).....	59
Figura 43 - Jornal Pioneiro (27 de junho de 1964)	60
Figura 44 - A Esquadrilha da Fumaça (EDA) (Fevereiro de 1965)	61
Figura 45 - Visita do DAC ao Aeroclube (1966).....	62
Figura 46 - Foto inédita do PP-TRA em vermelho (Maio de 1969).....	62
Figura 47 - Em frente ao Hangar (Maio de 1969).....	63
Figura 48 - Comemoração dos 50 anos de voo (1992)	65
Figura 49 - O Fairchild PT-19 PP-HQM, na vertical da cidade (1970).....	66
Figura 50 - Helicóptero Sikorski da Marinha (Fevereiro de 1972)	67
Figura 51 - DART – HERALD (Fevereiro de 1972).....	67
Figura 52 - Pátio do Aeroclube (1974).....	68
Figura 53 - Treinamento do Caparaclub para o Campeonato Brasileiro (1974)	69
Figura 54 - Chegada do C-150 Aerobat (24 de dezembro de 1974)	70
Figura 55 - O AMB-110 Bandeirante (1975).....	71
Figura 56 - Inspeção Pré voo do C-177 Cardinal PT-DYH (1975).....	71
Figura 57 - Após a apresentação na cidade (1975).....	72
Figura 58 - O Franklin (1976)	72
Figura 59 - Instrução aos alunos do Aeroclube (1978).....	73
Figura 60 - Década de 1970 pista com 1.220 metros.....	74
Figura 61 - Década de 1980 pista com 1.220 metros.....	75
Figura 62 - Aeroporto Hugo Cantergiani (2021)	76
Figura 63 - Voo teste entre Caxias do Sul/São Paulo (29/03/1987)	77

Figura 64 - Antes da implantação definitiva da Linha Rio-Sul (13/11/1987)	77
Figura 65 - Inauguração oficial da rota Congonhas, Caxias do Sul, Porto Alegre	78
Figura 66 - Festa da Uva (1989).....	79
Figura 67 - Festa da Uva (1989).....	80
Figura 68 - Pátio do Aeroporto Municipal (21 de outubro de 1989)	81
Figura 69 - Saída para o segundo Rally Aéreo Alberto Bertelli (27/11/1989)	82
Figura 70 - Cartas.....	90
Figura 71 - Caixa aberta	91
Figura 72 - Cartas década de 40	92
Figura 73 - Cartas década de 50	93
Figura 74 - Cartas década de 60	94
Figura 75 - Cartas década de 70	95
Figura 76 - Cartas década de 80	96
Figura 77 - Cartas Super Trunfo.....	97

LISTA DE SIGLAS

AECL - Aero clube

AECLCX - Aero clube de Caxias do Sul

CNA - Campanha Nacional da Aviação

CNNA - Companhia Nacional de Navegação Aérea

DAC - Departamento Aeronáutica Civil

EBA - Escola Brasileira de Aviação

FAI - Fédération Aéronautique Internationale

3º GAA Ae - 3º Grupo de Artilharia Antiaérea

IMH - Instituto Memória Histórica e Cultural

LTDA - limitada

PP - Piloto Privado

PD - Plano Diretor

TCC - Trabalho de Conclusão de Curso

UCS - Universidade de Caxias do Sul

VARIG - Viação Aérea Rio-Grandense

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1940	20
2.1	O INÍCIO DA AVIAÇÃO	20
2.2	AVIAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL	23
2.3	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1940	24
3	A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1950/1960	40
3.1	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1950	41
3.2	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1960	50
4	A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1970/1980	64
4.1	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1970	65
4.2	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1980	75
4.3	AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: O FUTURO	82
5	O JOGO DE CARTAS SUPER TRUNFO AEROCLUBE	84
5.1	ENSINO DE HISTÓRIA E ENSINO DE PATRIMÔNIO CULTURAL: NOVAS FORMAS DE ENSINAR HISTÓRIA	84
5.2	JOGO E FIGURA.....	85
5.3	REGRAS DO JOGO SUPER TRUNFO AEROCLUBE.....	87
5.3.1	Regras do jogo Super Trunfo Histórico Aeroclube	87
5.3.1.1	Objetivo	87
5.3.1.2	O jogo	87
5.3.1.3	Opções de baralho	88
5.3.1.4	Como jogar	88
5.3.1.5	Carta Super Trunfo	88
5.4	DESIGNER DO JOGO	89
5.4.1	Cartas e Caixa	89
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
	REFERÊNCIAS.....	100
	ANEXO A	106

1 INTRODUÇÃO

No dia dois de março de 1941, há 80 anos, era fundado o aeroclube/aeroporto de Caxias do Sul - RS, localizado hoje o Bairro Cinquentenário. Naquele tempo, o Departamento Aeronáutica Civil (DAC) exigiu que o terreno disponibilizado para a pista do aeroporto ficasse a dois quilômetros da cidade. A solenidade contou com a presença do jornalista Assis Chateaubriand¹, que lançou a Campanha Nacional da Aviação (CNA), projeto que instrumentalizou as escolas de aviação.

No mesmo ano, em nove de novembro de 1941, era entregue a rodovia Getúlio Vargas BR 116, a qual ligava a cidade de Caxias do Sul à capital do Estado. Tanto a Rodovia quanto o Aeroclube fizeram parte das obras do Estado Novo iniciadas com essa nova política criada pelo então presidente Getúlio Vargas.

Em 1942, o Aeroclube de Caxias do Sul (AECLCX) formou seus primeiros pilotos civis. Com base nas fotografias encontradas no acervo fotográfico do Aeroclube, verifica-se que os primeiros *brevetados*² pelo aeroclube eram pessoas bem relacionadas na “alta sociedade”. A partir das informações encontradas nas legendas de cada fotografia, percebe-se que para se tornar piloto de aviões, os alunos teriam que ter um certo poder aquisitivo.

Em 1954, houve a mudança do Aeroporto para o bairro Salgado Filho, região sul de Caxias do Sul. Mesmo sem uma satisfatória tecnologia operacional nos primórdios, pousavam na cidade de Caxias do Sul as companhias aéreas Real-Aeronaves³, Sadia⁴ e Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG)⁵.

No ano de 1972, a pista de 1.500 metros foi asfaltada com a intenção de receber o presidente Médici. Somente em 1987 o aeroporto recebeu melhorias e o Estado iniciou obras de instalação de instrumentos e ampliação da pista de pouso/decolagem de 1.500m para 2.000m, bem como do terminal de passageiros

¹ Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello, mais conhecido como Assis Chateaubriand ou Chatô, foi um jornalista, escritor, advogado, professor de direito, empresário, mecenas e político brasileiro e dono do Diários Associados.

² Brevetados, termo usado para quem recebe o brevê, que é a licença para pilotar aviões. Usado neste TCC.

³ Redes Estaduais Aéreas Limitadas (REAL) Real-Aeronaves foi uma empresa aérea fundada em novembro de 1945.

⁴ Sadia, empresa aérea fundada em janeiro de 1955.

⁵ Viação Aérea Rio-Grandense, mais conhecida como VARIG, foi uma companhia aérea brasileira fundada em 1927, no município de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

para a instalação da linha regular entre Caxias do Sul/RS - São Paulo/SP, que seria inaugurada no ano seguinte.

Nas décadas de 1970 e 1980 houve uma grande mobilização da prefeitura e do Estado para a ampliação da pista do aeroporto. Essa ampliação acarretou a desapropriação de terras de chacareiros e a retirada da população local, passando a invadir terras vistas como áreas rurais nessa época.

Residindo há 33 anos no mesmo local, no bairro Montes Claros próximo ao aeroporto, tive a chance de presenciar as mudanças que o desenvolvimento da cidade e o crescimento do aeroporto influenciaram na vida de muitos caxienses que moram no entorno do mesmo.

A expansão da cidade, a cultura da aviação e a mudança de endereço do aeroporto e seus investimentos trouxeram impactos na vida urbana/social das comunidades que se formavam nas áreas ocupadas no entorno do que viria a ser as pistas de pouso e decolagem do aeroporto.

O Aeroporto Municipal de Caxias do Sul, a partir da década de 1980, passou por modificações que o tornaram um aeroporto intermunicipal de cargas e passageiros. Mas, para compreendermos isso, precisamos conhecer seu passado.

O recorte temporal que escolhi investigar compreende um período de 48 anos a partir da inauguração do aeroporto/aeroclube em 1941 até o primeiro voo da linha aérea Caxias/São Paulo em 1988, o qual ligou pela primeira vez uma cidade do interior do Rio Grande do Sul à capital de outro Estado.

De acordo com Fay e Fontes (2017, p. 2),

após a Segunda Guerra Mundial, houve um grande desenvolvimento técnico da indústria aeronáutica mundial com o surgimento de aviões maiores e mais seguros. Com a Campanha “Deem Asas ao Brasil” e o treinamento de pilotos no Brasil lançado pelo Ministério da Aeronáutica na década de 1940, o Aeroclube do Brasil teve um papel fundamental na formação de pilotos.

Explicar o surgimento do aeroclube em Caxias do Sul é contar um pedaço da história da nossa cidade. Isso é o que diferencia esta pesquisa das demais, uma vez que ela sai da linha de temas econômicos, urbanísticos e de colonização e parte em busca de um novo olhar histórico desta cidade.

Algumas perguntas nortearam a elaboração deste projeto no início de 2020, como: Qual a motivação da criação de um aeroclube no interior do Estado e sua

transformação em um Aeroporto intermunicipal? A criação de um aeroclube no interior do Estado, faria parte do que foi chamado de política nacional de aviação brasileira? A criação do Aeroclube faria parte do plano diretor de desenvolvimento industrial e urbano de Caxias do Sul? A criação buscava a rápida formação de pilotos para a reserva da Força Aérea Brasileira? A criação da rodovia Getúlio Vargas BR 116, influenciou na transferência da localização do aeroporto?

Esses questionamentos foram sanados quando o Aeroclube disponibilizou seu acervo fotográfico em abril de 2021. Esta é a intenção principal: trabalhar as fotografias como suporte histórico, compreendendo o período entre os anos de 1941 a 1988, o qual abrange a inauguração do aeroporto até o primeiro voo de uma linha aérea que liga Caxias ao município de São Paulo.

A inexistência de pesquisas acadêmicas a respeito da criação da cultura aérea em nossa cidade, me instigou a escrever sobre o tema. Este hiato acadêmico motivou o projeto, sendo importante ressaltar o vínculo pessoal com o tema, desde a infância morando a alguns metros dos muros do aeroporto.

Responder às dúvidas da criação de um Aeroclube, é importante para a história de nossa cidade. A pesquisa promove a difusão do tema, estabelecendo um novo olhar histórico do desenvolvimento de nossa cidade.

Como primeiro trabalho de pesquisa a tratar do tema Campo da Aviação – Da criação de um Aeroclube ao primeiro voo da linha aérea Caxias do Sul/São Paulo (1941/1988), acredita-se que o pioneirismo pode incentivar outros profissionais da área a se interessarem a explorar o tema, o qual é fortemente presente no cotidiano da cidade de Caxias do Sul.

O AECLCX, para esse Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), disponibilizou um arquivo digital com 600 imagens que contam a trajetória de sua história. Esse acervo visual é a principal fonte de pesquisa para esse trabalho.

O arquivo foi dividido em pastas organizadas pelo próprio Aeroclube, cada fotografia apresenta legendas informativas explicando seu conteúdo. O arquivo está dividido em 11 pastas, a primeira pasta contém 19 fotografias sem referências; a segunda pasta contém 14 fotografias sem referências; a terceira pasta da década de 1930 contém 15 fotos; a quarta pasta da década de 1940 contém 34 fotografias; a quinta pasta da década de 1950 contém 20 fotografias; a sexta pasta da década de 1960 contém 25 fotografias; a sétima pasta da década de 1970 contém 23 fotografias;

a oitava pasta da década de 1980 contém 10 fotografias; a nona pasta da década de 1990 contém 60 fotografias; a décima pasta da década de 2000 contém 118 fotografias e a última pasta, da década de 2010, contém quatro fotografias. Para o presente trabalho foram utilizadas as pastas correspondentes ao período de 1940 a 1980.

O acervo disponibilizado pelo AECLCX revela o início das obras municipais relevantes ao aeroclube durante a primeira parte do governo Vargas e durante as décadas seguintes. No artigo, *O Papel do Aeroclube do Brasil na Construção de uma Política Nacional de Aviação* as autoras Claudia Musa Fay e Rejane de Souza Fontes revelam o descaso pelo governo militar com os aeroclubes pelo país quanto à importância que tiveram nas décadas de 1930 e 1940.

Para Fay e Fontes (2017, p. 27),

No cenário nacional, o Brasil vivia sob o regime de exceção ocasionado pela ditadura militar (1964-1985) e há poucos registros sobre a história do Aeroclube do Brasil na época. Durante este período todo o setor aeronáutico civil encontrava-se sob rígido controle governamental. O silêncio das fontes parece revelar que as atividades do Aeroclube se limitaram à instrução, ainda que gozasse de boa reputação junto ao governo.

Mesmo com esse descaso, as fotografias mostram um aeroclube em pleno desenvolvimento principalmente nas décadas de 1970 e 1980, com grandes investimentos estruturais e tecnológicos. O AECLCX limitava-se a instruções de voo. Assim, pelo que as fotografias indicam, o AECLCX não foi utilizado para fins de instrução de pilotos para a Aeronáutica ou força aérea, mas para formar pilotos civis.

Durante a seleção das imagens para esta pesquisa, foram encontradas personalidades pouco conhecidas atualmente, como a primeira aviadora caxiense e segunda aviadora gaúcha, Ernestina Cavalcanti Vianna e o piloto e instrutor do voo Juracy Neloeli Cervo, que voou por 73 horas de uma cidade nos Estados Unidos da América até Caxias do Sul.

A descoberta desse acervo nos auxilia a escrever a história, que torna essa pesquisa, não apenas um estudo de uma instituição que aprecia uma “visão” de pista, edificação e máquinas, mas também de sujeitos que deixaram sua história na vida de uma comunidade.

Na dissertação *Álbuns da cidade de Caxias (1935-1947): as reformas urbanas fotografadas* de Mário Alberto Tomazoni (2011), utilizada como uma das referências de pesquisa para esse trabalho, Tomazoni evidencia a história de Caxias do Sul, a partir dos álbuns fotográficos do período do governo municipal de Dante Marcucci e do Estado Novo. Dessa forma, os estúdios fotográficos tiveram grande importância durante as obras do Estado Novo em nossa cidade, principalmente o Studio Geremia, que entre outros, teve relação com as classes emergentes caxienses - a mesma ligada ao Aero clube.

Da mesma forma que a dissertação referida anteriormente, o artigo *O papel do Aero clube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972)*, produzido pelas autoras Claudia Musa Fay e Rejane de Souza Fontes, possibilita que tenhamos um norte quanto à trajetória inicial dos Aero clubes pelo Brasil.

Além da dissertação do pesquisador Mário Alberto Tomazoni, estudado também como referencial teórico sobre pesquisa fotográfica, outro autor foi utilizado, Boris Kossoy com os livros *Fotografia e História* e *Realidades e Ficções na Trama Fotográfica*. Essa bibliografia nos dará suporte para a análise das fotografias.

As obras citadas acima nos ajudaram a ter um olhar mais técnico e crítico perante as imagens fornecidas pelo aero clube. O primeiro livro, *Fotografia e História*, logo na capa evidencia o trabalho realizado em um cafezal, o qual é utilizado para propaganda para a imigração, mostrando quão digno e salubre era trabalhar nessas fazendas, bem como eram organizadas.

Kossoy (2001, p. 120) destaca que

uma foto bastante elaborada sob o prisma estético. Os Colonos – no momento da foto também personagem de Gaensly⁶ – são registrados naturalmente, em plena harmonia com o carro de boi e o restante da paisagem montanhosa ao fundo por onde se estende o cafezal: uma perfeita composição.

Nessa mesma página, um subtítulo foi acrescentado, *Interpretação Iconológica*, e, logo em seguida, no primeiro parágrafo, o autor explica em poucas palavras a

⁶ Guilherme Gaensly, nascido Wilhelm Gänsli, foi um fotógrafo suíço-brasileiro. Dedicou-se à fotografia de retrato e à documentação inicialmente na Bahia até meados da década de 1880 e posteriormente em São Paulo, onde foi um dos mais ativos criadores de cartões-postais da cidade entre 1895 e 1925.

Figura usada como ilustração para a obra: “A serenidade que esta Figura romântica do trabalho nas fazendas de café transmite mascara, no entanto, uma dura realidade escondida na Figura” (KOSSOY, 2001, p. 120). Essas citações escolhidas referem a necessidade de conhecer o contexto histórico em que a fotografia foi produzida.

A segunda obra de Boris Kossoy utilizada neste TCC intitula-se *Realidades e Ficções na Trama Fotográfica*. O livro nos ajuda a entender os mecanismos e as suas experiências para a construção da imagem.

Seguindo a ideia de leitura e interpretação da fotografia, outra dissertação relevante para o estudo das imagens do AECLCX, é *Imagens do labor: memória e esquecimento nas fotografias do trabalho da antiga metalúrgica Abramo Eberle (1896-1940)*. Esse trabalho disponibilizado e desenvolvido pelo Professor Anthony Beux Tessari (orientador deste TCC) remonta ao estudo de imagens a partir de um álbum fotográfico elaborado pela família Eberle, que mostra a trajetória de Abramo Eberle e sua empresa⁷, nos finais do século XIX e a primeira metade do século XX.

Nas fotos analisadas pelo professor Anthony, a maioria das imagens traz em seu conteúdo os funcionários e seus locais de trabalho. É nesse contexto que a dissertação produzida por Tessari irá nos ajudar no desenvolvimento do presente TCC, já que as imagens fornecidas pelo AECLCX também trazem em seu conteúdo, em grande maioria, figuras humanas que tiveram de alguma forma, o seu papel na consolidação do Aeroclube.

Nos capítulos de sua dissertação *Imagens do labor: memória e esquecimento nas fotografias do trabalho da antiga metalúrgica Abramo Eberle (1896-1940)*, que se refere ao estudo da fotografia, Tessari (2013) utiliza de conhecimento prático para referenciar as técnicas fotográficas⁸ utilizadas na época. Verifica-se, que sua explicação e análise são didáticas e de fácil entendimento.

⁷ A empresa iniciou quando Abramo Eberle, com 16 anos de idade, comprou de seu pai em 2 de abril de 1896 uma pequena oficina de funilaria, à qual deu o nome de *Eberle S.A*, tendo seus próprios vizinhos como seus primeiros funcionários. A primeira peça que produziu foi uma lamparina de querosene. Em 1918, a *Ourivesaria e Funilaria Central Abramo Eberle & Cia.* começou a produzir talheres, cutelaria e objetos de mesa. Entre 1923 e 1928 foi instalada uma forja que permitiu a produção de armas para o Exército como espadas e facas, ao mesmo tempo em que se inaugurou uma seção de produção de rebites e botões de pressão, e outra para fabricação de artigos sacros.

⁸ No que diz respeito à técnica fotográfica referida neste TCC, além do fotógrafo, estúdio e equipamento, outros atributos são aplicados como: o suporte utilizado para a Figura, a química utilizada para a revelação da Figura e sua técnica de revelação.

Além das fotos como documento e outras fontes de pesquisa que já foram mencionadas, dois jornais foram utilizados como fonte para o levantamento das informações: o Jornal a Época e o Jornal Pioneiro.

No primeiro capítulo deste trabalho será apreciada a história do Aeroclube do Brasil e a história do AECLCX nos anos de 1940, bem como serão apresentadas algumas pessoas que escreveram sua trajetória dentro da aviação civil em Caxias. O segundo e terceiro capítulo tratam das décadas de 1950 e 1960, e 1970 e 1980, sucessivamente. Será visto nesses capítulos o desenvolvimento do Aeroporto/Aeroclube e suas mudanças. Das 600 imagens disponibilizadas pelo Aeroclube, foram escolhidas 75 imagens - algumas são anteriores e outras posteriores ao recorte temporal sugerido até agora - para compor esta pesquisa e integrar um jogo de cartas que será elaborado no processo desta pesquisa.

No quarto e último capítulo, abordaremos o projeto de Estágio IV, disciplina de pré-requisito obrigatório do curso de História da UCS. Esse projeto tratou-se de um jogo de cartas criado para trabalhar a história do AECLCX de forma lúdica, com as fotografias ilustrando as cartas. Veremos, no último capítulo, o resultado deste trabalho. Foram escolhidas 56 entre as 75 fotografias utilizadas na pesquisa deste TCC. Dessas 56 fotos, 50 foram divididas em grupos de 10 fotografias respeitando a ordem cronológica do arquivo disponibilizado e o recorte temporal sugerido anteriormente em nosso estudo. Esse grupo de imagens estão nas cartas consideradas comuns do jogo. As 6 imagens restantes são aleatórias, essas são cartas especiais as *Super Trunfo* e foram mencionadas no quarto capítulo. Para isso, além da escolha das fotografias, parte principal do projeto, também foi escolhido e criado um *design* próprio para as cartas, respeitando a instituição concedente das fotografias. Foram elaboradas para esse jogo regras baseadas no jogo de cartas Super Trunfo⁹. Esse projeto ficou vinculado ao Instituto Memória Histórica e Cultural da UCS (IMHC) e está disponível em formato impresso na instituição.

⁹ Super Trunfo é um jogo de cartas colecionáveis distribuído no Brasil pela Grow, que consiste em tomar todas as cartas em jogo dos outros participantes por meio de escolhas de características de cada carta.

2 A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1940

Antes de falarmos sobre o AECLCX, vamos passear de forma sintética pela história da aviação no Brasil. No primeiro subcapítulo abordaremos a aviação no âmbito nacional desde a sua criação até a década de 1940; no segundo subcapítulo trataremos da passagem do Aero clube no Estado do Rio Grande do Sul; e, por fim, a partir do terceiro subtítulo e nos capítulos seguintes entraremos na história da aviação em Caxias do Sul, analisando as fotografias disponibilizadas pelo Aero clube.

2.1 O INÍCIO DA AVIAÇÃO

A história do Aero clube de Caxias está associada com a do Aero clube do Brasil. Nas primeiras duas décadas do século XX, apesar da inauguração do primeiro Aero clube nomeado Aero Club Brasileiro, ter acontecido em 1911, houve pouco investimento na aviação brasileira.

Foi entre as décadas de 1920 e 1930, no período do Estado Novo, que o Aero clube do Brasil ganhou força e investimento. Dessa forma, a cultura da aviação passa a se espalhar por todo o território brasileiro.

Nos primórdios da aviação brasileira, os entusiastas da época começaram sua aventura na aviação de forma caseira. No artigo *O Papel do Aero clube do Brasil na Construção de uma Política Nacional de Aviação*, as autoras Claudia Musa Fay e Rejane de Souza Fontes apresentam fatos que compõem a construção dessas aeronaves caseiras. Esses aparelhos tinham seus componentes presos com cordas de piano e utilizavam tela de tecido para cobrir a fuselagem. Um outro problema ficava a cargo do mecânico, que precisava dar a partida no motor girando a hélice, o qual era, na época, um forte candidato à morte (FAY; FONTES, 2017,

Em 14 de outubro de 1911 foi fundado o primeiro aero clube do Brasil no Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro, considerado berço da aviação brasileira, o primeiro no Brasil e o décimo sétimo aero clube no mundo.

Fay e Fontes (2017, p. 5) relatam que

Em 1912, o Aero Clube do Brasil passou a funcionar com Alberto Santos Dumont como Presidente honorário e o primeiro oficial do exército, tenente Ricardo Kirk, um dos sócios e o segundo militar do exército a obter um brevê

de piloto. Nesse mesmo ano foi disputado o primeiro *meeting* aéreo no Rio de Janeiro, com Roland Garros¹⁰, para vender material e formação francesa aos brasileiros. O *meeting* foi fundamental para motivar políticos, militares e civis brasileiros amantes da aviação.

Esse evento motivou o Brasil a investir na aviação. O Tenente Ricardo João Kirk foi à França para obter seu brevê e apoiar o Aero Club à *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI).

Em 1912, a empresa italiana Gino, Buccelli e Cia começou a investir na aviação brasileira no campo dos Afonsos com apoio das forças armadas criando em 2 de fevereiro de 1914 a Escola Brasileira de Aviação (EBA). Em junho daquele ano a escola teve suas atividades encerradas, trazendo prejuízos e atrasos para a aviação brasileira.

Em 1914, os primeiros aviões do aeroclube foram cedidos às forças armadas para serem usados pela primeira vez em batalha pelo Brasil, os quais foram utilizados para reconhecimento durante a *Guerra do Contestado*¹¹. Durante a missão de reconhecimento, o tenente Ricardo Kirk sofreu um acidente que o vitimou e, em sua homenagem, tornou-se patrono da aviação do Exército brasileiro.

As aeronaves da EBA foram entregues às forças armadas, para que somente em 1916, dois anos depois do término da escola de aviação o AECL retornasse às suas atividades. A demora da reativação do aeroclube deu-se devido ao fato do exército procrastinar a devolução dos aviões.

A primeira turma formada no retorno dos cursos do AECL não chegou a receber seu brevê, pois as únicas duas pessoas da banca examinadora foram convocadas para se apresentar ao exército pela declaração de guerra do governo brasileiro contra o Império Alemão.

¹⁰ Foi o pioneiro da aviação francesa. Ele ficou famoso por ter realizado a primeira travessia aérea sem escalas do Mediterrâneo, em 7h e 53m, no dia 23 de setembro de 1913. Roland Garros teve uma breve passagem pelo Brasil, onde ensinou pilotagem. Em 9 de março de 1912, juntamente com Eduardo Pacheco Chaves, cada qual pilotando um avião, realizou a primeira viagem aérea São Paulo-Santos-São Paulo. Também foi piloto durante a Primeira Guerra Mundial, onde acabou abatido e foi feito prisioneiro pelos alemães, mas foi morto durante um combate aéreo em 5 de outubro de 1918, sobre as Ardenas, região montanhosa partilhada pela Bélgica e Luxemburgo, que se estende também à França. Em homenagem ao piloto, o nome Roland Garros foi dado ao prestigiado torneio de tênis que acontece anualmente em Paris.

¹¹ Iniciada em outubro de 1912, na Região Sul do país, a Guerra do Contestado foi um conflito armado que opôs forças do governo (federal e estadual) e sertanejos que viviam na região disputada pelos estados de Santa Catarina e do Paraná. Estendeu-se por 4 anos, até 1916, e estima-se que tenha deixado mais de 10 mil mortos.

Em 1918, seis anos após o tenente Kirk dar seu apoio ao AECL perante a FAI, foi efetivado a afiliação do aeroclube.

Desta maneira, destaca-se que

a filiação à FAI tinha como objetivo expedir as licenças (brevês como eram chamados) aos pilotos brasileiros. Como representante da FAI, o Aero Club passou a exercer basicamente a função oficial de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças. O brevê nº 1 foi concedido ao piloto Raul Vieira de Mello, Primeiro Tenente do Exército, em 21 de agosto de 1919. Neste ano, o Ministro da Guerra, Marechal Caetano de Faria, informava ao Presidente do Aero Club que o Exército iria precisar das instalações do Campo dos Afonsos para instalar sua própria Escola de Aviação Militar (FAY; FONTES, 2017, p. 14).

Nas décadas de 1920 e de 1930 a aviação brasileira passou por mudanças. Nessas décadas se iniciava a aviação civil financiada por empresas estrangeiras. Assim, começavam os investimentos em escolas de aviação militar. No que diz respeito aos aeroclubes, foram criadas leis e regras na década de 1930 para normatizar as escolas de aviação civil no Brasil, possibilitando que a nação não dependesse mais da FAI para obter os brevês, deixando a cargo do DAC.

Em 1929, um jovem caxiense chamado Hugo Cantergiani¹² foi para o Rio de Janeiro, onde matriculou-se na *Escola de Aeronáutica do Exército*, no Campo dos Afonsos. Hugo concluiu o curso, chegando a 3º sargento aviador. Ele sofreu seu primeiro acidente em 4 de dezembro de 1933, quando o avião que pilotava, conhecido por Moth K142, caiu na Guanabara com os tripulantes Edmundo Seixas e Hugo Cantergiani. Edmundo morreu no local do acidente e deixou Hugo com uma deficiência no braço, tornando-se incapaz de cumprir o serviço militar.

Hugo Cantergiani fundou com Ubirajara Sousa e Leonel Lima, uma escola de aviação, na Esplanada do Castelo, no Rio de Janeiro, conhecida por *Escola de Aviação Civil da Ponta do Calabouço* - atual Aeroporto Santos Dumont. Durante um voo de instrução, com seu BREDA 15, com o prefixo PP TBB batizado de "Sargento Seixas", em 5 de fevereiro de 1937, a baixa altura, seu aparelho caiu próximo a cabeceira, matando Cantergiani e seu aluno. Naquele ano, Hugo se deslocaria para Caxias do Sul-RS onde faria apresentações na Festa da Uva.

¹² Hugo Cantergiani, Caxias do Sul, 2 de janeiro de 1908 - Rio de Janeiro, 6 de fevereiro de 1937 foi um aviador brasileiro, primeiro mártir da aviação civil brasileira. Filho de Heitor Cantergiani e Luísa Marchioro. Em 1933 teve um filho chamado Hugo Cantergiani (1933-1973).

Figura 1 - Hugo Cantergiani (1933)



Fonte: AECLCX (1933).

Em novembro de 1935, dois anos antes de seu falecimento, Hugo Cantergiani escreveu nos céus do Rio de Janeiro, com seu avião BREDA, a palavra “Brasil”, utilizando-se de H₂SO₄ E SO₃ (ácido e gás sulfúrico). Foi um feito extraordinário para a época, amplamente noticiado, que lhe rendeu os cumprimentos de Getúlio Vargas.

2.2 AVIAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL

Há poucos estudos sobre a história da aviação gaúcha. Existem informações sobre a primeira empresa do segmento aeroviário do Rio Grande do Sul denominada de VARIG, a qual foi fundada em 7 de maio de 1927, em Porto Alegre, pelo alemão Otto Ernst Maya, e encerrou suas atividades em 20 de julho de 2006.

Em uma pesquisa em sites da AECL no Rio Grande do Sul, localizamos alguns que foram criados próximos a data das obras do AECL de Caxias do Sul.

O Aeroclube do Rio Grande do Sul também conhecido como Escola Aeronáutica Civil, foi fundado em 24 de maio de 1933, tendo como sede operacional a cidade de Canoas na Grande Porto Alegre.

Outro aeroclube é o de Montenegro. O AECL é uma associação sem fins lucrativos sendo seu principal objetivo o ensino e a prática de aviação civil, profissional

e desportiva. Fundado em 14 de dezembro de 1940, o aeroclube vem formando pilotos capacitados para atuar no mercado da aviação brasileira nas mais diversas áreas.

No mesmo ano da criação do AECLCX, na data de 3 de abril de 1941 na cidade de São Leopoldo/RS, às margens da BR 116, foi fundado o Aeroclube de São Leopoldo por Kurt Ostermeyer, Othon Blessmann, Ari Andreazza e Pedro Adams.

O último Aeroclube formado próximo a data do AECLCX foi o Aeroclube de Veranópolis/RS, fundado em 4 de agosto de 1948 por um grupo de cidadãos, os quais criaram o aeroporto e juntamente, a escola de pilotagem do aeroclube.

Estas foram algumas das informações encontradas durante a pesquisa sobre a história da aviação no Rio Grande do Sul. Como citado anteriormente, faltam estudos sobre este tema, sendo necessário o desenvolvimento de pesquisas mais densas sobre o assunto.

2.3 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1940

Foram localizados no site da Câmara dos Vereadores de Caxias do Sul, exemplares do Jornal a Época¹³ (Figura 2). Esses periódicos, nas décadas de 1940 e 1950, davam respaldo, noticiando a criação do AECLCX e seus eventos. Nos dois primeiros anos da conclusão do AECLCX, o Jornal mantinha quase que em todas as suas edições informações sobre os andamentos das atividades que ocorriam no AECL.

¹³ O Jornal A Época esteve em circulação em Caxias do Sul nos anos de 1938 a 1958. Durante os anos de 1938 a 1947, sua periodicidade era semanal e de 1948 a 1958 ano do encerramento de suas publicações era bissemanal. Na época de sua circulação, a diretoria foi composta sucessivamente por Ítalo Balen, João Brusa Netto e Ary Lima, o chefe de redação durante todo o período foi Serafim Alessandrini e a gerência ficava a cargo de João Brusa Netto.

Figura 2 - Jornal A Época (1941)



Fonte: A Época (1941, p. 1).

No caso de Caxias do Sul, durante as obras do Estado Novo, surge um grupo social emergente regional, essa nova classe que controlava a economia da cidade, tanto rural quanto industrial, começou a pressionar os governos do município e do estado para a construção da rodovia Getúlio Vargas (BR 116), a qual, no projeto inicial, não passaria por Caxias e a construção de um aeroporto regional que iniciou suas obras junto à instauração do Estado Novo (TOMAZONI, 2011).

O primeiro aeroporto de Caxias do Sul denominado de “campo de pouso” estava localizado na região que se encontra o bairro Cinquentenário. A sua construção teve início em 1936 e foi finalizada cinco anos depois.

A Figura 3 tirada do *Google Maps* apresenta como está hoje a área onde ficava o primeiro AECLCX.

Figura 3 - AAB B Bairro Cinquentenário (2021)



Fonte: Adaptada pelo autor a partir do *Google Maps* (2021a).

A prefeitura da época comprou um terreno no lado oeste da cidade pertencente ao Dr. Tancredo Appio Feijó. O prefeito, naquele momento, era Dante Marcucci, que forneceu todo o apoio necessário para a realização da obra através de seu secretário de obras José Ariodante Mattana.

A demora para a construção do Aeroporto Regional se deu pela topografia da região. A escolha do terreno partiu das exigências do Departamento Aeronáutica Civil (DAC), que deveria ficar a pelo menos dois quilômetros da cidade. Para essa obra, pedras e terra deveriam ser retiradas. Com a falta de infraestrutura, os trabalhos foram feitos manualmente com pás e picaretas e os resíduos transportados por veículos com tração animal (SANTOS, 1988).

A Figura 4 elucidada o início das obras dos primeiros 550 metros do aeroporto. À esquerda, de perfil, visualiza-se o Sr. Benetti, ferreiro da obra (seta laranja) e de colete Osvaldo Feijó (seta branca). Atrás da faixa que podemos ler (Ministério da Viação e obras públicas - Departamento da Aeronáutica - Obras do aeroporto municipal) estão da esquerda para direita, Edmundo Carvalho Eda (capataz, o qual posteriormente

tornou-se empreiteiro da obra); de preto sr. Luiz Bertola (1º empreiteiro); com as mãos nos bolsos, Júlio M. Sassi¹⁴; e por último Dante Marcucci Prefeito, que foi cortado no momento do registro (seta azul).

Figura 4 - Início das obras dos primeiros 550 metros do nosso Aeroporto (1935)



Fonte: AECLCX (1935).

A fotografia apresenta os trabalhadores na construção da pista, a qual deveria ter, como visto no projeto, a extensão de 900 metros; todavia, a pista ficou com apenas 550 metros por falta de verba, mesmo assim foi considerado um feito para a época pelas condições da construção (SANTOS, 1988). A construção da pista foi feita em etapas. Na conclusão da obra, como não havia asfalto na época, a pista acabou permanecendo em terra batida.

Ao olharmos com mais atenção para a fotografia, podemos perceber a visão do fotógrafo. Em uma percepção geral, podemos notar que todos os trabalhadores pararam seus trabalhos para o momento do registro, também podemos notar que mesmo em meio a terra e barrancos, os trabalhadores estão bem apresentáveis. Aqui, já podemos constatar que a fotografia foi criada para registro dos avanços do trabalho.

Outro fato que nos chama a atenção é a quantidade de sujeitos apresentados na Figura, ao todo são 66 trabalhadores, todos apresentando suas ferramentas de trabalho e aparentando ter idade acima dos 18 anos. Algo interessante de se notar é a diversidade étnica. São 34 sujeitos que aparentavam ser negros, 8 homens brancos

¹⁴ Júlio Maurício Sassi, um dos fundadores e primeiro presidente do AECLCX.

e 24 que não foi possível identificar a sua etnia. Entre os trabalhadores, foram localizados 4 homens entre 18 e 20 anos, e um homem acima dos 60 anos¹⁵. Isso nos revela que trabalhos que exigem muito esforço físico eram destinados para um determinado grupo social ainda na primeira metade do século XX. Para finalizarmos vamos nos deter na organização que o fotógrafo escolheu para realizar o registro. Primeiramente, o fotógrafo posicionou as pessoas que ele mesmo considerou de maior importância na parte superior do terreno, possivelmente um dos barrancos que seria escavado durante a obra. Abaixo desses, ainda à direita da Figura e à frente, próximo à câmera ficaram posicionados os trabalhadores com ferramentas de escavação. No centro da imagem localizam-se os veículos de tração animal utilizados para transportar a terra retirada dos barrancos; à esquerda homens com carrinhos de mão posicionados em direção aos barrancos; e, por fim, os trabalhadores ao fundo.

A escolha da posição do fotógrafo também foi crucial para atingir o seu objetivo. Sua posição ficou em uma área elevada da obra na mesma altura dos sujeitos à direita possibilitando em uma só fotografia registrar todo o momento.

Como visto anteriormente, essa imagem foi criada pelo fotógrafo para registrar os avanços das obras do AECL de forma harmoniosa e organizada.

A obra foi finalizada cinco anos após o início da obra. Com a obra finalizada, foi possível realizar a inauguração do aeroporto de Caxias do Sul. Antes da inauguração, houve o primeiro pouso de um avião, um Corsário biplace da Força Aérea brasileira, trazendo o Major Homero Solto de Oliveira, da Base Aérea de Canoas. Dessa forma, evidenciava-se que “a pista já oferecia condições de decolagem e pouso, o Major veio a Caxias, a convite de Júlio Sassi para inspecionar a obra recém finalizada” (SANTOS, 1988, p. 8). A população caxiense compareceu para receber a aeronave que trazia o major, mas antes um outro avião pousou, pertencente à VARIG.

No dia 2 março 1941 foi fundado o aeroclube/aeroporto de Caxias do Sul. A inauguração contou com a presença de moradores locais e também com a presença de autoridades como o Prefeito Dante Marcucci, Gal. Estevão Leitão de Carvalho, Júlio Sassi, jornalista Assis Chateaubriand, Jasmelino Gomes Braga, representante

¹⁵ As informações referentes à contagem de sujeitos à identificação de veículos ou objetos foram obtidas pelo aumento das imagens ao longo do estudo deste TCC. Ver anexos.

do DAC, Comandante Sorea de Motta, comandante do 9º batalhão de caçadores de Canoas.

A Figura 5 registra o momento da inauguração da placa comemorativa do AECLCX.

Figura 5 - Inauguração do primeiro Aeroporto de Caxias do Sul (02/03/1941)



Fonte: AECLCX (1941a).

A Figura 5 apresenta o Sr. Assis Chateaubriand Bandeira de Mello recebendo da Sra. Concilia Alli Sassi a placa alusiva ao ato. Pode-se verificar da esquerda para a direita, o Gal. Estevão Leitão de Carvalho (3ª região Militar), o Cel. Seroa da Motta (9º BC), Júlio Maurício Sassi (Pres. do AECL), Otto Ernest Meyer (Pres. da VARIG), Bispo Dom José Barea, Prefeito Dante Marcucci e Padre Ernesto A. Giordani.

Ao analisar a imagem, observa-se a escolha da composição do registro feito pelo fotógrafo. Percebe-se no centro da figura o item principal: a placa de inauguração do AECLCX. Em cada lado da base da placa estão as autoridades e familiares. Nota-se que a posição desses sujeitos é longitudinal e a quantidade de pessoas inseridas de cada lado da Figura dá a ideia de estarem espelhadas, por ter a mesma proporção de sujeitos tanto de um lado quanto do outro. Vê-se também logo atrás da placa, que a grande maioria é homem; pessoas com certa importância, as quais destacam-se pelos trajes e pela proximidade que demonstram ter com os retratados na parte frontal da placa. Ao fundo, nota-se a presença de militares e cidadãos interessados na solenidade; e de seis mulheres provavelmente esposas de autoridades. Constata-se por meio da fotografia a ideia de que o aeromodelismo era para homens.

Destaca-se ainda o fato da entrega da placa alusiva a Chateaubriand não ser Júlio M. Sassi e sim sua esposa, a Sra. Concilia Alli Sassi, dando a entender a importância da mulher em momentos solenes. Finalmente à esquerda da fotografia, ao lado de Assis Chateaubriand, o Gal. Estevão Leitão de Carvalho Comte. da 3ª Região Militar, com ar de orgulho e governança no momento do registro.

Durante as festividades da inauguração do AECLCX, o jornalista Assis Chateaubriand, celebridade por trás da CNA, prometeu ao presidente do AECL, Júlio M. Sassi, a entrega da primeira aeronave da campanha.

As datas da chegada da aeronave são contraditórias pelas pesquisas feitas para esta pesquisa. Por isso, optamos por utilizar a data descrita nas imagens do acervo disponibilizado pelo AECLCX. Portanto, data-se em 28 de agosto de 1941. Pelo que se vê nas fotografias, a população caxiense se reuniu para o evento.

Na Figura 6, observam-se as aeronaves visitantes em recepção ao Duque de Caxias, podendo-se ver os Buecker Jungmann-PP-TEZ¹⁶, o “Juca da VAE”¹⁷ (VARIG Aéreo Esporte) o Buecker Student-PP-TEV, o “Chico da VAE”¹⁸ e o Waco Biplanos do 3º Regimento de Aviação.

Figura 6 - Inauguração do primeiro aeroporto de Caxias do Sul (02/03/1941)



Fonte: AECLCX (1941b).

Se observarmos a visão do fotógrafo, constata-se que ele escolheu uma posição em que o ângulo permitisse retratar todas as cinco aeronaves visitantes perfiladas na pista do AECLCX e, ao fundo, a aglomeração de pessoas que estavam

¹⁶ As letras em caixa alta ao lado do nome das aeronaves, referem-se à matrícula de cada aeronave.

¹⁷ Nome dado a aeronave.

¹⁸ Nome dado a aeronave.

prestigiando a chegada do avião Duque de Caxias. Naquele tempo havia um grande interesse da população no que diz respeito ao AECL.

A Figura 7 refere-se à benção do Piper Cruiser PA-11, PP-TDA, conhecido como Duque de Caxias¹⁹.

Figura 7 - Benção do Piper Cruiser PA-11-PP TODA conhecido como “Duque de Caxias” (24/08/1941)



Fonte: AECLCX (1941c).

A solenidade contou com o Bispo Dom José Barea e com os paraninfos Srs. Clio Fiori Deuck (Diários Associados) e Maj. Homero Souto de Oliveira (Base de Gravataí).

Duque de Caxias foi a primeira aeronave a ser entregue a um aeroclube. A Campanha Nacional de Aviação (CNA) com o slogan *Dêem asas ao Brasil*, proporcionou aos AECL do Brasil a aquisição de 1.000 aeronaves. Para isso, foi obtido apoio financeiro de empresários dos ramos da indústria e comércio.

De acordo com Santos (1988, p. 9),

Como consequência da Campanha Nacional da Aviação e a partir de regras criadas pelo seu idealizador - o jornalista Chateaubriand - era norma que os aviões fossem doados por empresários da indústria e do comércio, alternadamente do norte, centro e sul do País.

¹⁹ Nome dado a primeira aeronave doada pela CNA.

Dessa forma e respeitando as regras da CNA, com a doação do Duque de Caxias feita pelo industrialista Othon Bezerra de Melo, o AECLCX destinou uma aeronave a outro AECL do país, o qual foi batizado de Abramo Eberle, como pode-se averiguar na Figura 8.

Figura 8 - Batismo do Avião Abramo Eberle (08/1941)



Fonte: AECLCX (1941d).

Em agosto de 1941, com a chegada de Duque de Caxias ao AECLCX, a aeronave Abramo Eberle foi batizada e doada a um AECL do norte do País dentro dos regulamentos impostos pela CNA. Ainda na Figura 8, observa-se à esquerda da foto Joaquim Pedro Salgado Filho, Ministro da Aeronáutica; no centro, Julio V. Eberle e os filhos de Abramo Eberle e Dante Marcucci batizando a aeronave com champanhe.

Acredita-se que a aeronave tenha sido patrocinada pela empresa Eberle, já que a CNA também era patrocinada por iniciativas privadas (SANTOS, 1988).

Nota-se também que a opção de enquadramento do fotógrafo ao realizar o registro da Figura 8, deixa em destaque o nome da aeronave e contempla apenas os sujeitos que ele mesmo determinou serem mais importantes para o registro. Ao fundo, podemos perceber a aglomeração do público presente querendo testemunhar o momento do ato.

Na Figura 9 podemos ver o Buecker Jungmann PP-TEY Maneca da VARIG Aero Esporte, na recepção do PA-11-PP-TDA Duque de Caxias.

Figura 9 - O Buecker Jungmann “Maneca” PP-TY da VARIG Aero Esporte (08/1941)



Fonte: AECLCX (1941e).

Contam na fotografia, da esquerda para a direita, Emílio Penna VAE, Cmte. Goetz Herzfeldt VAE, Sr. Abramo Eberle, Clio Piori Druck dos Diários Associados e o Secretário da Legião do Ar criada por Assis Chateaubriand e Geraldo Knippling, também da VAE. Observa-se o ângulo escolhido pelo fotógrafo para realizar o registro. Neste caso, estão cinco pessoas em frente à aeronave Maneca, mostrando seu perfil direito, o qual exibe seu nome. Constata-se que o fotógrafo escolheu ficar de costas para o sol utilizando ao máximo a claridade. Ao fundo verificam-se três construções que se misturam com a paisagem. Por fim, a prova do que foi referido anteriormente acerca da pressão dos grupos emergentes, de modo que no centro da figura encontra-se Abramo Eberle - outra prova da importância que se fez na época da instauração do AECLCX.

Apesar do apelo da mídia da época e do interesse da população caxiense, seis turmas se formaram pelo AECLCX na década de 1940, mostrando, assim, que para ser aviador naquela época contava-se com o poder aquisitivo.

Em abril de 1942 foi formada a primeira turma de pilotos civis pelo AECLCX com seus brevês emitidos pelo DAC. As Figuras 10, 11 e 12 referem-se às três primeiras turmas formadas pelo AECLCX.

Figura 10 - Turmas de brevetados (1942)



Fonte: AECLCX (1942a).

A Figura 10 elucida a primeira turma de brevetados, em abril de 1942, podendo ver da esquerda para direita, Sady Henrique Cantergiani irmão de Hugo Cantergiani, Antônio Guglielmi de Oliveira, no centro, Sgtº Manuel Fonseca Gusmão e Ary Zatti Oliva, que ainda nos anos 40 se tornaria presidente do AECL e Ely Mascia. Todos no PP-TDA Duque de Caxias.

Observa-se a escolha do fotógrafo para reproduzir a Figura. Neste caso, vê-se cinco sujeitos de frente para a objetiva da câmera com o avião Duque de Caxias como fundo da imagem, dando a impressão de estar de perfil expondo seu lado esquerdo para o retrato.

A Figura 11 destaca a segunda turma de brevetados. Nota-se aqui o aumento da turma.

Figura 11 - Turmas de brevetados (1942)



Fonte: AECLCX (1942b).

Observa-se, da esquerda para a direita, Darvile S. Croda, Scotti, Dr Medeiros, Frederico Muller, Assis Picolli, Zambelli, Sgt Paglioli Lucena, Major Homero Solto de Oliveira - DAC, Sgtº Manuel Fonseca Gusmão-instrutor, Ernestina Cavalcanti Vianna, Pintor, Júlio M. Sassi-Presidente e Oscar Vieiro. Uma curiosidade é o fato de Ernestina ser a única aluna da turma, todavia, sobre ela falaremos mais adiante.

Os formandos são do mesmo ano que a anterior, 1942. Ao analisarmos a fotografia notamos que a posição dos sujeitos retratados é a mesma da anterior, com o PP-TDA ao fundo de perfil expondo o seu lado direito e a turma de frente para a objetiva da câmera. Outro detalhe é a sombra do fotógrafo revelando sua escolha para a produção do retrato, mantendo o sol a suas costas. Percebe-se também através das sombras à direita que existem pelo menos outras duas pessoas no local do registro.

Ainda em 1942, no mês de abril, ocorreram dois acontecimentos importantes para a história do AECLCX: a chegada do PIPER Cub J3 Trainer PP TRA, “O Seringueiro” doado pelo Aeroclube do Amazonas, que consistiu no 3º avião da Campanha Nacional de Aviação, recebido por Júlio M. Sassi, como elucida a Figura 12.

Figura 12 - O “Seringueiro” chega em Caxias do Sul (1942)



Fonte: AECLCX (1942c).

Além disso, contou-se com o primeiro brevê emitido a uma mulher no AECLCX, Ernestina Cavalcanti Vianna. A Figura 13 retrata Ernestina após o exame de pilotagem.

Figura 13 - Ernestina Cavalcanti Vianna (1942)



Fonte: AECLCX (1942d).

A primeira aluna-piloto AECLCX e a segunda do Estado do Rio Grande do Sul a receber um brevê, ao primeiro avião, PA-11-PP-TDA.

Em 2016, o Jornal Pioneiro fez uma reportagem sobre Ernestina Cavalcanti Vianna em homenagem ao dia da mulher. Os periódicos, como o Jornal Pioneiro, são documentos que podem ou não, trazer fatos que as imagens não conseguem elucidar. Nesse caso, reconhecer a localização desta reportagem é de grande valia para a leitura das imagens.

Os arquivos fotográficos relacionados aos anos 40 evidenciam que houve a formação de outras três turmas, como demonstram as Figuras 14, 15 e 16, porém não há registros da chegada de outras aeronaves no AECLCX.

Figura 14 - Turmas de brevetados (1943)



Fonte: AECLCX (1943a).

Figura 15 - Turma de 1943

Fonte: AECLCX (1943b).

A Figura 15, registrada em 1943, evidencia a quinta turma formada no aeroclube. Pode-se ver em pé Duso, no centro; Assis Piccoli, instrutor; e Oscar Finger. Agachados estão: Luiz Frizzo, Girolamo Magnabosco, Cláudio Frigeri, Darwin Corsetti, Nicolau Sartori, Arthur Veronesi e Tarcísio Tonolli e uma criança. Ao todo são 11 sujeitos do gênero masculino. Constata-se ainda a escolha do fotógrafo para realizar a fotografia, de modo que este dispõe as aeronaves de perfil, a fim de apresentá-las como plano de fundo e dar profundidade à imagem.

A Figura 16, registrada em 13 de setembro de 1945, exhibe a última turma da década de 1940.

Figura 16 - Turma de 1945

Fonte: AECLCX (1945).

Pode-se ver em pé, da esquerda para direita, Laureano Bombassaro, de Flores da Cunha/RS, Romeu Bertolini, DAC Banca, Júlio M. Sassi, Piloto DAC, Pimentel DAC, Orestes Peruffo, Assis Piccoli e Elói Fritsch. Agachados Carlito Arioli, Syrio Bordignon, Arduino Conci, Prof. Plentz. Ao todo, são 16 sujeitos do gênero masculino. Nesta fotografia, o segundo agachado e o terceiro homem que se encontra de pé não foram identificados.

Evidencia-se que na escolha para o registro que os formandos estão alinhados à frente do hangar, deixando como fundo a edificação e a hélice do Waco cabinado do DAC, o qual possivelmente foi utilizado para o exame. Outro detalhe relevante são os trajés, em ambas as fotografias, que mostram os alunos pela primeira vez utilizando casaco de aviador.

Para finalizar a primeira década do AECL separamos duas imagens. A Figura 17, feita no ano de 1947, apresenta a primeira aeronave particular do AECLCX, que consiste em um PA 12 PT-DIO feito nas cores vermelha e creme de Oscar Finger.

Figura 17 - Primeiro avião particular (1947)



Fonte: AECLCX (1947).

Foram retratados junto à aeronave Luiz Valmorbida, membro do DAC, o instrutor Luiz Frizzo, Oscar Finger, Roberto Prado da Oficina e CIA Arco Íris e Anselmo Negrini. Evidencia-se ao fundo uma construção não identificada. Esta é a primeira vez em que ela é retratada.

A Figura 18, feita em 1949 expõe a antiga sede, almoxarifado e oficina do AECLCX, onde atualmente está a Associação Atlética Banco do Brasil (AABB), local

que serviu de base para a VARIG durante certo período, abrigando seu telegrafista, o senhor Grassul Soares.

Figura 18 - Antiga Sede do Aeroclube (1949)



Fonte: AECLCX (1949).

Constata-se na Figura 18, junto a lateral do hangar um Buick 1948, o ônibus da Expresso Bressan Ltda. e ao seu lado um veículo da Jeep, o qual foi reconhecido no decorrer do desenvolvimento do estudo desta imagem²⁰. Percebe-se a presença de 39 pessoas na fotografia, incluindo o motorista do Jeep e o sujeito no lado esquerdo do Buick, podendo ver somente a cabeça. Das 39 pessoas, sete são crianças, contabilizando ambos os gêneros e nove são mulheres. À esquerda, próximo à sede está a placa de inauguração. Através da Figura 8, averigua-se que a placa já havia sido transferida de lugar. Já a Figura 14 enfatiza que, naquele tempo, o AECLCX era um local utilizado para lazer pelos cidadãos da cidade.

²⁰ As imagens cedidas pelo AECLCX, em sua maioria, possuem legendas informando o que está sendo registrado. A contagem de pessoas, o veículo da Jeep e a placa de inauguração não foram descritas na legenda.

3 A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1950/1960

Vamos retornar por alguns instantes a década de 1940, mais especificamente para o final da Segunda Guerra Mundial. Porque é importante esse momento? Bem, com o final da Segunda Grande Guerra a aviação sofreu mudanças tecnológicas. Os aviões com motor a pistão começaram a dar lugar às aeronaves mais potentes com turbinas a jato e turbo hélice. Esses avanços levaram a comunidade internacional a dar uma atenção maior no que diz respeito à aviação de cargas e passageiros para que pudessem ter uma maior segurança.

Para isso, foi criada a convenção de Chicago em 7 de dezembro de 1944, a qual regulamentou e assegurou a soberania do espaço aéreo de cada nação.

Com o objetivo de tornar o transporte aéreo de passageiros e cargas mais seguro, eficiente e regular, foi assinada no dia 7 de dezembro de 1944, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, conhecida como *Convenção de Chicago*. Nascia, então, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO) que determinaria padrões e recomendações para se alcançar um desenvolvimento seguro, eficiente e ordenado da aviação internacional (FAY; FONTES, 2017, p. 3).

Para Fay e Fontes (2017), o Brasil assinou a convenção no ano seguinte em 29 de maio de 1945, em Washington, e sua promulgação ocorreu em 27 de agosto de 1946, com o Decreto nº 21.713, tornando-o um Estado signatário até os nossos dias.

Nesse período, também foi criada a Companhia Nacional de Navegação Aérea (CNNA), que contribuiu para a industrialização de aeronaves. Mas com o fim da Segunda Guerra e com os EUA se desfazendo de aeronaves por preços simbólicos, a CNNA teve seu fim em 30 de novembro de 1948, com uma produção de 234 aeronaves em 12 anos. Até a década de 1950, a aviação brasileira teve problemas de infraestrutura e financiamento, trazendo atrasos à aviação brasileira.

O AECLCX não recebe incentivos financeiros na década de 1940, e com as questões aéreas vistas anteriormente, em 1950, obrigou o município e o Estado a captar recursos para a aviação caxiense.

3.1 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1950

A década de 1950 foi marcada por mudanças em âmbito nacional, como vimos anteriormente, o que não foi diferente com o AECLCX, em Caxias do Sul, que passou a ter um aumento considerável da população de 39.677 para 58.594. Isso se sucedeu em função do aumento da produção industrial que fez com que as pessoas saíssem do interior e buscassem novas oportunidades nas cidades (DALLA VECCHIA; HERÉDIA; RAMOS, 1998).

Esse aumento populacional fez com que a cidade aumentasse, ocupando áreas suburbanas que, até então, eram rurais. Grupos familiares começaram a se estabelecer no entorno do AECLCX, impedindo a ampliação do aeródromo e obrigando os envolvidos a pensar em um novo local para estabelecer o aeroclube. Mesmo com dificuldades de infraestrutura, o AECLCX continuou suas operações e a formação de pilotos.

Salienta-se que o número de imagens da pasta de fotografias de 1950 é menor em comparação com a de 1940.

A Figura 19 retrata a sétima turma de formandos e seu instrutor no ano de 1950.

Figura 19 - Sétima turma e seu Instrutor (1950)



Fonte: AECLCX (1950a).

Podemos ver os formandos da esquerda para a direita, Cláudio Aguzzoli, Donato Gonçalves instrutor, Valfredo, Azevedo presidente, João Ernesto Casara, Enio Gazolla e Ledo Polli junto ao PT 19 PPGEU.

Essa é uma das imagens clássicas, pelo que vimos até o momento. A turma e seu instrutor posam à frente da aeronave. O fotógrafo escolheu uma posição que mantém o sol a suas costas. À direita vemos parte da sede do AECLCX e a esquerda o Sr. Franklin Ruffato²¹ ao lado da placa de inauguração do aeroporto.

De tempos em tempos, o AECLCX promovia atrações, normalmente nos períodos alusivos à comemoração da inauguração do AECLCX ou da Festa da Uva.

A Figura 20 representa o que falamos acima, no ano de 1950, (a legenda da fotografia não traz o dia exato nem o mês. Acredita-se que seja a data do aniversário de inauguração do AECLCX). Neste dia, o AECL promoveu uma apresentação de show aéreo.

Figura 20 - Apresentação de Show Aéreo (1950)



Fonte: AECLCX (1950b).

Vitor Soares fazia evoluções fora da aeronave e depois saltava de paraquedas. A rádio Caxias também presente foi patrocinadora do evento. Podemos ver postados diretamente na objetiva da câmera da esquerda para a direita, Oswaldo de Assis, Júlio M. Sassi ao microfone (pelo aeroclube), Jimmy Rodrigues, Vitor Soares (o malabarista) e Almir Rojas.

Logo atrás das cinco figuras humanas, temos um veículo preto, possivelmente um carro da Chevrolet com uma sexta figura humana postado ao lado. Ao fundo temos

²¹ Franklin Ruffatto. Frank como era chamado, foi por muitos anos o responsável pela manutenção das aeronaves do AECLCX e acabou tornando-se Membro Honorário da Força Aérea Brasileira (FAB) por seus serviços prestados. Morou em uma casa nos fundos da sede do atual AECLCX. Infelizmente faleceu em 24 de setembro de 2014, um mês antes do AECL completar 73 anos.

o telhado da sede do antigo AECLCX e uma aglomeração de pessoas para assistirem ao evento. Em março do mesmo ano, pousou em Caxias uma aeronave de grande porte para a época (Figura 21).

Figura 21 - Um Douglas DC-3 (março de 1950)



Fonte: AECLCX (1950c).

Um Douglas DC-3 da VARIG, que fazia linha regular no antigo Aeroporto de Caxias do Sul. João Ernesto Casara aparece abaixo do motor direito. Nesta fotografia podemos reconhecer pelo menos sete pessoas em volta da aeronave.

Em relação às aeronaves Douglas DC-3 da VARIG, salienta-se que foram compradas em grande escala após a Segunda Guerra Mundial, inaugurando assim em 27 de agosto de 1946, a linha aérea Porto Alegre - São Paulo - Rio de Janeiro. Os DC-3 operaram em todas as linhas interestaduais e na internacional, ligando Porto Alegre a Montevideú e Buenos Aires.

Após a compra da Real-Aerovias-Nacional, em 1961, a frota de Douglinhas mais que dobrou, indo de 23 para 49 aeronaves em serviço. Durante toda a década de 1950 e 1960, os DC-3, juntamente com os Curtiss C-46, foram as principais aeronaves da VARIG para voos de curta distância.

Nas décadas seguintes, com a renovação das frotas, os Douglas DC-3 foram sucessivamente desativados. Após 25 anos de utilização dessas aeronaves, a VARIG, em um evento no dia 14 de agosto de 1971, fez a despedida do DC-3 PP-VDM.

Ainda em 1950, AECLCX recebeu em doação uma das últimas aeronaves dentro da CNA como elucida a Figura 22

Figura 22 - Batismo do avião Hugo Cantergiani (1950)



Fonte: AECLCX (1950d).

Em 4 de março de 1950 foi batizado o avião Hugo Cantergiani, um CAP-4P HJX, e doado pela CNA. Podemos ver à frente da aeronave que está dentro do antigo hangar, a família Cantergiani, com Luiza Marchioro Cantergiani ao centro (mãe de Hugo), Com. da Base Aérea de Canoas, o Cel. Arcy da Rocha Nóbrega (3º Grupo), Dom José Barea, Pe. Ângelo Tronca, Luciano Corsetti (Prefeito), Darwin Corsetti e demais autoridades.

Verifica-se, por meio da fotografia, que a entrega da aeronave parece uma solenidade, com autoridades presentes no ato. Isso ocorreu, apesar do fim do Estado Novo e não somente por fazer parte da CNA, pela importância que Hugo Cantergiani tem para a história da aviação civil brasileira.

Em abril de 1951 foi tirada uma das primeiras fotografias aéreas que se sabe de nossa cidade, o retrato foi feito por José Sassi, a bordo do avião Junkers (Figura 23).

Figura 23 - Primeira foto aérea de que se tem notícia (Abril de 1951)



Fonte: AECLCX (1951a).

A 50 Júnior, P-BAAE da VARIG Aero Esporte era pilotado por Franz Nuelle, um dos pioneiros da VARIG, junto com Clausbruch, no Dornier Val-Atlântico.

Podemos ver na Figura 23 que Caxias do Sul ainda era uma cidade em desenvolvimento na década de 1950. A esquerda da imagem consta a praça Dante Marcucci, e a direita, no canto superior, uma área rural próxima à praça central da cidade.

A Figura 24, registrada no ano de 1951, exhibe uma turma de aspirantes a piloto à frente do Fairchild PT-19, PPGEU. Nela, estão: Valter Tonini, Nério G. Grossi, Nério Anzolin, Nilvo Koppe (instrutor), Armando Michelin, e o Dentista Reginin, e ao fundo a sede do antigo AECLCX.

Figura 24 - Em frente do Fairchild PT-19, PPGEU (1951)



Fonte: AECLCX (1951b).

No dia 25 de junho de 1952 foi formada outra turma de pilotos civis, como demonstra a Figura 25. O teste foi realizado na aeronave Fairchild PT-19, PPGEU, a qual pode ser vista atrás da turma.

Figura 25 - Dia de cheque com o Fairchild PT-19, PPGEU (1952)



Fonte: AECLCX (1952).

Posando para a foto, da esquerda para a direita, estão: Marino Alieri Pruinelli, Ten. Tadeu Varela DAC, Flavio Del Mese, Júlio Costamilan, Uselmino Leonardi Laureano Bombassaro e Waldemar Vamassi.

No ano de 1952, as pessoas e autoridades envolvidas com a aviação em Caxias do Sul sentiam a necessidade de transferir o aeroporto/aeroclube para outro local, em função da falta de espaço para o aumento da pista. Dessa maneira, foi escolhida uma área no lado sul da cidade, onde fica o atual bairro Salgado Filho. As obras levaram dois anos para serem concluídas, e em 1954, Caxias do Sul passou a ter duas pistas de pouso e decolagem. A antiga, localizada no bairro Cinquentenário, com seus 550 metros, e a nova, localizada no bairro Salgado Filho, com 900 metros.

A Figura 26 mostra uma Esquadrilha de Gloster da base Aérea de Canoas, que ao correr de sua utilização, fazia evoluções em treinamento sobre nossa cidade.

Figura 26 - Esquadrilha de Gloster G - 43 Gloster Meteor (1953)



Fonte: AECLCX (1953).

Na Figura 26, constata-se a ponta da chaminé da antiga sede do AECLCX. A pista antiga continuou a ser utilizada até 1959, como elucidada a Figura 27.

Figura 27 - Voo de teste do CAP 4 PP-HJZ (1959)



Fonte: AECLCX (1959a).

A fotografia produzida em setembro de 1959 exibe o voo de teste do CAP 4 PP-HJZ. Paulo Paniz²², a criança sentada à esquerda da fotografia, observa o pouso

²² Informação obtida pela legenda da fotografia.

da aeronave na antiga pista do aeroclube. Em seguida, no dia 18 de setembro de 1959, o instrutor Ernesto Araújo transferiu as aeronaves para o novo hangar (Figura 28).

Figura 28 - Novo Hangar no novo Aeroporto Hugo Cantergiani (1959)



Fonte: AECLCX (1959b).

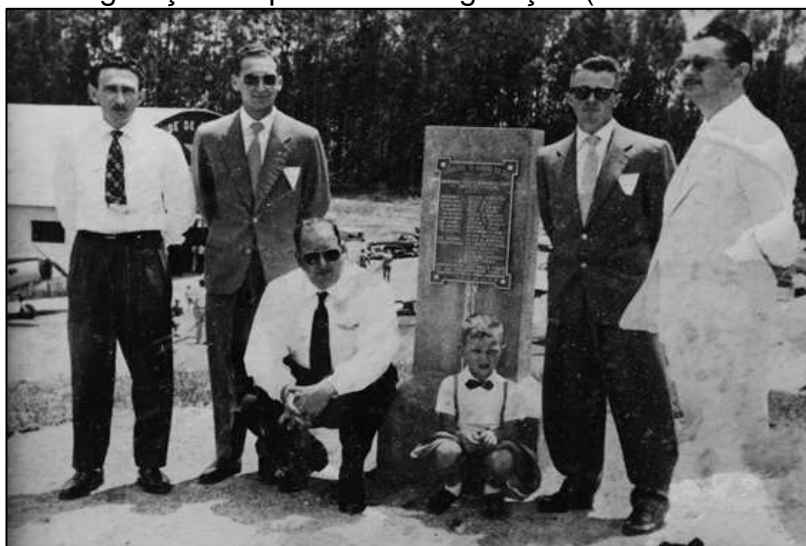
A Figura 28 apresenta o hangar recém terminado no novo endereço do aeroclube²³. Para a realização da obra, foi feito um contrato entre a prefeitura municipal e a empresa Sant'Anna, na qual a gestão da época tinha como comissão de frente o prefeito Rubens Bento Alves e o presidente da AABB, Osmar Paim Terra, que adquiriu a antiga área na atual Rua Paul Harris, e Dante Turra, Presidente do aeroclube. A empresa contratada para construir a edificação foi a construtora Sant'Anna Ltda. A legenda chama a atenção pelo fato de o autor denominar de Aeroporto Hugo Cantergiani. No período em que esse retrato foi produzido, não se utilizava essa denominação para o aeroporto/aeroclube.

A Figura 29 retrata a inauguração da placa do novo aeroclube. Os sujeitos da foto estão posicionados de forma que dá a impressão de espelhamento, já que, a proporção de pessoas de cada lado da placa parecer ser a mesma. Os retratados são, da esquerda para a direita, Armando Paniz, Nério Grossi, Norberto Cruxen, Alexandre

²³ Avenida Salgado Filho, bairro Salgado Filho, Caxias do Sul/RS, onde está localizado atualmente.

Cruxen²⁴, Emério Minúscoli e Nilo Mário Milani. Com a ampliação da imagem, podemos perceber a presença de outras pessoas a uma certa distância. À esquerda, está o hangar e ao seu lado uma aeronave. Mais ao fundo, fechando a fotografia, observamos a paisagem ainda com vegetação.

Figura 29 - Inauguração da placa de inauguração (20 de dezembro de 1959)



Fonte: AECLCX (1959c).

Ao compararmos a Figura 29 com a Figura 5, notamos algumas semelhanças. Por exemplo, a composição em que foram retratadas, como a ocasião. Todavia, não podemos deixar de notar a repercussão que esse momento teve em cada época. Nesse contexto histórico vimos que em 1941 a aviação foi uma novidade apoiada por setores da política e da sociedade e que quase 20 anos depois, mesmo com o apoio dos órgãos públicos, não temos a mesma comoção que vimos no início da década de 1940.

Dessa forma, podemos concluir que a aviação em nossa cidade, a partir da década de 1950, passou a fazer parte do cotidiano da cidade, fazendo com que as atividades do AECLCX não chamassem mais tanta a atenção.

²⁴ Descobrimos por uma pesquisa na internet que o nome de Alexandre Cruxen está incorreto na legenda da fotografia.

3.2 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1960

Nos anos 60 continuaram os descasos com os AECL por todo o país. Fay e Fontes (2017) relatam essas dificuldades em que os aeroclubes brasileiros passaram pós Estado Novo e CNA. Salienta-se que a falta de incentivo aos AECL continuou durante o Governo Militar.

Mesmo a aviação sendo vista como um elemento estratégico pelos militares, durante a ditadura militar, a subvenção do governo aos aeroclubes foi restringida e muitos deles foram obrigados a encerrar suas atividades. De repente, tudo entrou num compasso de espera: os hangares foram se fechando, os aviões escasseando e as verbas diminuindo. Poucos aeroclubes receberam auxílio para ajudar no pagamento de mecânicos e instrutores (FAY; FONTES, 2017.)

Os governos brasileiros que sucederam o Estado Novo foram relapsos quanto aos incentivos aos AECLs. Esse fato não restringiu o AECLCX, mas fez com que ficasse entre os poucos que continuaram suas atividades. Mesmo com a situação da época, o AECLCX formou duas turmas de pilotos em 1960, como apresentam as Figuras 29 e 30.

Figura 30 - Uma turma de PP (1960)



Fonte: AECLCX (1960a).

Figura 31 - Formatura (1960)

Fonte: AECLCX (1960b).

Na Figura 30, podemos ver os alunos, da esquerda para a direita: Telmo Cecchin, Paulo Gilberto Graziottin, Bruno Chias, Alfredo Bráulio Stédile, Sydnei Bonilha Stiphan, Ítala Maria Helena Pelizzari Nandi, Boff, Rech, não identificado, irmã de Ítala, Biazus, Eloy Corso.

Com relação à Figura 30, destaca-se que é a primeira vez em que uma turma formada é chamada de PP²⁵. Dessa forma, podemos concluir que o AECLCX não só formava pilotos, como também, a partir dessa década, estava profissionalizando os esses alunos. Dos 12 pilotos, duas eram alunas, provando assim que 20 anos depois de Ernestina ter “tirado” seu brevê, temos a inserção da mulher em um mundo, onde somente homens atuavam. Ao fundo temos a vegetação e as três aeronaves utilizadas para o exame de pilotagem.

Na Figura 31, temos outra turma de formandos. Nela estão registrados, em pé, da esquerda para a direita: Alvino Brugali, Gazola, Nério Grossi, José Fontanive de Bento Gonçalves, Piloto de Bento Gonçalves, Ernesto Araújo (instrutor), Sgto. Andrino do 3º Grupo de Artilharia Antiaérea (3º GAA Ae), Armando Paniz, Nilo Milani, Cap. Gerson Freitas. Agachados estão: Alfredo B. Stédile, Juca Araújo, Paulo Grasselli, Antônio Denicol, Sidney Bonilha, Abel Fachin e Fadanelli.

Nos anos 1960, a pista do AECLCX era liberada para que visitantes a utilizassem como espaço recreativo, permitindo ao público, não necessariamente sócios, usufruir do local, como podemos observar na Figura 32.

²⁵ Piloto Privado.

Figura 32 - Tarde no pátio do Aeroclube (Agosto de 1960)



Fonte: AECLCX (1960c).

Podemos ver na fotografia 32 as aeronaves PT-PPGEU e Neiva PP-GXS e os visitantes, como se estivessem em um parque público com as aeronaves em exposição. Ao fundo, constatamos a vegetação, indicando que os bairros no entorno da pista ainda não estavam se formando neste período.

Ainda neste ano, o AECLCX recebeu uma nova aeronave. Um Neiva P-56c, PPGRV, de número 4.239, já com o batismo de “Júlio Sassi” (Figura 33).

Figura 33 - Chegada do Neiva (10 de abril de 1960)



Fonte: AECLCX (1960d).

Em frente ao hangar do AECLCX, vemos da esquerda para a direita, Armando Paniz, Nério Gabriel Grossi, Emério Minúscoli, Cap. Gerson Vasques e filho, Norberto Cruxen e filho, João Flávio Loppi e Nilo Mário Milani.

Ainda nesse ano, um grupo do AECLCX fez uma excursão para visitar as instalações da VARIG. Foram deslocados 15 alunos, 1 instrutor e 3 membros da diretoria, incluindo o Comandante do 3º GAA Ae Ten. Cel. Alexandre Moss Simões dos Reis. A ideia da visita era compreender o funcionamento de uma instalação.

A Figura 34, evidencia ao fundo uma aeronave Caravelle da VARIG e à frente do avião estão em pé, da esquerda para a direita, Alvino M. Brugalli, duas aeromoças da VARIG, Norberto Cruxen instrutor, Emério Minúscoli, Roberto Cruxem, o menino que está junto com o piloto, piloto da VARIG, José Ribamar Pereira, piloto da VARIG e aluno. Agachados, da esquerda para a direita, estão os alunos: Luchesi, Corso, Fabrin, Biazus, Vilson Vicioli, Sidnei Bonilha Stiphan, Eloy Corso, Telmo Cecchin, Stédile e Rômulo Fabris.

Figura 34 - Visita as instalações da VARIG (24 de janeiro de 1960)



Fonte: AECLCX (1960e).

A Figura 35 apresenta os visitantes participando de uma instrução na parte operacional da oficina da VARIG.

Figura 35 - Visita a Oficina da VARIG (24 de janeiro de 1960)



Fonte: AECLCX (1960f).

No ano seguinte, em 25 de agosto de 1961, iniciou-se a *Campanha pela Legalidade*, após a renúncia do presidente da época, Jânio Quadros. A Campanha tratava do apoio ao vice-presidente João Goulart liderada pelo Governador do Rio Grande do Sul Leonel Brizola.

A Campanha durou até o dia 7 de setembro do mesmo ano, quando Goulart tomou posse da presidência. Durante a campanha os AECLs do RS apoiaram a *Campanha pela Legalidade*. Em função disso, o Jornal Pioneiro publicou uma nota do AECLCX em apoio a João Goulart no dia 9 de setembro de 1961,

Figura 36 - Jornal Pioneiro (9 de setembro de 1961)



Fonte: Jornal Pioneiro (1961, p. 8).

Pelo o que diz a nota, o AECLCX em apoio ao Presidente João Goulart, enviou aeronaves em missões pelo Estado e interestaduais tendo como comandante Nério Gabriel Grossi.

No Piratini, foi criado o Movimento Asas da Legalidade. Dessa maneira, Caxias do Sul foi escolhida como Quartel General de Operações pelo Chefe da Casa Militar. Norberto Carvalho Cruxem, instrutor do AECLCX, foi nomeado como comandante.

Na Figura 37 estão Norberto Carvalho Cruxem e Nério Gabriel Grossi, citados na coluna *Aeroclube em Foco*. Essa coluna ajudou na confirmação das legendas inseridas nas fotografias.

Figura 37 - Em frente ao Hangar do Aeroclube (1961)



Fonte: AECLCX (1961).

Podemos ver na fotografia em pé da esquerda para a direita Sidnei Bonilha Stiphan, Belvan Bertolucci, Emérito Minúscoli, Armando Paniz, Régis Berti e Antônio Facchin e agachados, na mesma direção dos anteriores, Jatir Tonolli, Norberto de Carvalho Cruxem, Nério Gabriel Grossi e Alvin Melquedes Brugalli.

Nos anos de 1962 e 1964, as fotografias são inexistentes nos arquivos. Para essas duas décadas utilizaremos periódicos do Jornal Pioneiro para manter a cronologia da pesquisa. A edição de 17 de fevereiro de 1962 elucida em sua capa notícias da reunião dos Aeroclubes do Rio Grande do Sul. Com o título *Asas do Rio Grande se concentram em Caxias*, a matéria revela que o AECLCX passa a ser a base de operações.

Outra publicação feita pelo Pioneiro no dia 24 de fevereiro de 1962, com o título *Caxias do Sul Assinala Novo Marco Na História da Aviação Civil*, evidencia a reunião feita pelos AECLs do Rio Grande do Sul. Nesse encontro, os AECLs conseguem empréstimos do Banco do Rio Grande do Sul.

Figura 38 - Jornal Pioneiro (17 de fevereiro de 1962)

PIONEIRO

ANO XIV — Nº 14 — CAXIAS DO SUL, PARANÁ, 17 de Fevereiro de 1962

Um Cheque de 149 Milhões e 758 Mil Cruzeiros Encerrou as Atividades da Companhia Telefônica Nacional no R.G.S.

Asas do Rio Grande Concentram-se Em Caxias

Promete Alcançar Sucesso O «BAILE DO AVIADOR»

Benção da Nossa Mãe do Ed. do Inst. S. Tereziinha

O Presidente dos «Sem Terra» Virá a Caxias do Sul

Convenção da CARBORUNDUM S. A. dia Vinte e Cinco no Samuãra

Cincoenta e Oito Comerciantes Caxienses Concluíram Brilhantemente o Curso de Balconistas

Festiva Inauguração da Ponte da Mulada

A Marcha das Providências Para a Instalação das Usinas de Leite S. A. de Caxias do Sul

Doas Notícias Auspiciosas, Se Concretizadas

LEIA NO MAGAZINE SOCIAL

Tereziinha Fontana Foi Coroada Rainha da Sociedade de S. Marcos



Fonte: Jornal Pioneiro (1962a, p. 1).

Figura 39 - Jornal Pioneiro (24 de fevereiro de 1962)



Fonte: Jornal Pioneiro (1962b, p. 3).

No ano seguinte, o AECLCX tem sua pista bem movimentada. Em 1963, houve três batismos de aeronaves, todos realizados no mês de novembro, como evidenciam as Figuras 40, 41 e 42.

Figura 40 - Batismo do Fairchild PT 19 (1963)



Fonte: AECLCX (1963a).

Figura 41 - Batismo do Fairchild F-24 PP-HQJ (1963)



Fonte: AECLCX (1963b).

Figura 42 - Batismo do Fairchild PT 19 (1963)



Fonte: AECLCX (1963c).

As três aeronaves retratadas nas Figuras 40, 41 e 42 foram batizadas pelo Pe. Eugênio A. Giordani. O avião da Figura 40 recebeu o nome de Dante Marcucci. O sujeito que retirou a bandeira brasileira chamava-se Remo Marcucci, filho do homenageado. Já o avião da Figura 41 recebeu o nome do Jornal "Pioneiro", com a presença do Dr. Mário Rocha, diretor do jornal, e de seu filho. O avião presente na Figura 42 é um Fairchild PT 19 e recebeu o nome de "Euclides Triches". O homenageado pode se fazer presente.

Em 1964, localizamos uma reportagem sobre o AECLCX. A publicação se refere ao batismo do aeroporto de Caxias do Sul/RS (Figura 43).

Figura 43 - Jornal Pioneiro (27 de junho de 1964)



Fonte: Jornal Pioneiro (1964, p. 1).

A reportagem retratou a sessão do dia 23 de junho de 1964, que aprovou por unanimidade, o projeto de lei do vereador Enrico Mondin, e deu o nome do Aeroporto Municipal de Instrutor Hugo Cantergiani. Por fim, a reportagem mencionou em seu último parágrafo, a publicação de uma série com três reportagens sobre a história de Hugo Cantergiani escrita pelo vereador Enrico Mondin.

A Figura 44 apresenta a esquadrilha da fumaça que sobrevoou Caxias do Sul, em 1965, durante a Festa da Uva. O AECLCX foi utilizado como pista de pouso.

Figura 44 - A Esquadrilha da Fumaça (EDA) (Fevereiro de 1965)



Fonte: AECLCX (1965).

A esquadrilha foi composta por NAT-6 (nota-se a inscrição FAB no dorso). A apresentação ocorreu na vertical da praça Dante Alighieri, fazendo evoluções durante a Festa da Uva, sob a liderança do Cap. Fraga. Nas pastas das décadas de 1960, 1970, 1980 encontram-se fotografias da esquadrilha da fumaça nas Festas da Uva.

Em 1966, o AECLCX recebeu um grupo do DAC, para fazer vistorias em suas instalações, como evidencia a Figura 45.

Figura 45 - Visita do DAC ao Aeroclube (1966)



Fonte: AECLCX (1966).

Podemos ver atrás da delegação, a aeronave utilizada para se deslocar do Rio de Janeiro a Caxias do Sul: um C-45 de número 2822. Ao centro, vemos Norberto Carvalho Cruxem, ao seu lado Brig. Adamastor Cantalice, Armando Paniz, Paulo Paniza e, por último, o ajudante, por ordem do brigadeiro, Tenente Edgar Kuhl.

A Figura 46 apresenta a última turma de formandos da década de 1960 em frente ao PP-TRA.

Figura 46 - Foto inédita do PP-TRA em vermelho (Maio de 1969)



Fonte: AECLCX (1969a).

A aeronave foi pintada em São Leopoldo, quando lá esteve por empréstimo, em que o AECLCX recebeu o Taylorcraft PP-TOX. Vemos o presidente Marino A. Pruinelli, o instrutor Laureano Bombassaro, diretoria e alunos.

A Figura 47 evidencia um dia calmo em frente ao hangar do AECLCX. Nela estão retratadas as aeronaves o P 56 PP-GRV e o PA-18 PP-GJY. Ao seu lado, de terno, o Presidente Marino Alieri Pruinelli.

Figura 47 - Em frente ao Hangar (Maio de 1969)



Fonte: AECLCX (1969b).

Mesmo com todos os acontecimentos dos anos de 1960, podemos ver nas Figuras que a pista do aeroporto/aeroclube ainda não havia sido asfaltada.

4 A AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL 1970/1980

Esta pesquisa conta a história do AECLCX através de seus registros fotográficos. Trabalhar as fotografias como documento nos leva, de forma visível, ao momento em que estamos pesquisando. Todavia, para utilizar as imagens como documento de pesquisa, devemos nos integrar ao contexto histórico que o documento imagético foi produzido. Para isso, outros documentos devem ser usados para dar suporte à pesquisa como a literatura e os periódicos.

De acordo com Kossoy (2001, p. 79),

O exame das fontes fotográficas jamais atingira sua finalidade se não for continuamente alimentado de informações iconográficas e das informações escritas de diferentes naturezas contidas nos arquivos oficiais e particulares, periódicos da época, na literatura, nas crônicas, na história e nas ciências vizinhas.

Durante a escolha das fotografias analisadas para este estudo, algumas imagens chamaram a atenção quando comparadas a periódicos da época. À vista disso, foram constatados erros nas datas incluídas nas legendas das fotografias. Assim, optou-se por não as usar devido às datas não coincidirem com a Figura ou com o que foi encontrado nos periódicos.

A análise dos documentos fotográficos possibilita que o pesquisador entre em um novo mundo. É curioso como as imagens revelam traços do passado que muitas vezes são esquecidos e nos transportam para outra realidade; àquela que a própria fotografia não nos revela, nos obrigando a imaginar o momento histórico retratado, a *primeira realidade*.

Posto isso, Kossoy (2002, p. 133) revela que

A reconstituição através da fotografia não se esgota na competente análise fotográfica. Esta é a apenas a tarefa primeira do historiador que se utiliza das fontes plásticas. A reconstituição de um tema determinado do passado, através da fotografia ou de um conjunto de fotografias, requer uma sucessão de construções imaginárias. O contexto particular que resultou na materialização da fotografia, a história do momento daquelas personagens que vemos representadas, o pensamento embutido em cada um dos fragmentos fotográficos, a vida em fim do modelo referente – sua *realidade interior* – é, toda via, invisível ao sistema óptico da câmara. Não deixa marcas na chapa fotossensível, não pode ser revelada pela química fotográfica, nem tampouco digitalizada pelo scanner. Apenas imaginada.

Este capítulo é o último que aborda a fotografia como documento de pesquisa histórica. As imagens que utilizaremos a seguir referem-se às décadas de 1970 e 1980, na intenção de reconstituir a história através delas. Essas imagens, já selecionadas, representam a passagem do AECL na história.

4.1 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1970

A década de 1970 inicia-se com a despedida de Júlio M. Sassi da aviação civil, o qual teve seu brevê expedido em 6 de outubro de 1942²⁶. Antes mesmo de ser *brevetado*, Júlio Sassi foi um dos responsáveis pela criação do AECLCX. Sassi foi o primeiro solo do AECLCX, isto é, foi o primeiro, depois de várias horas de treino, a receber o CHT²⁷ (SANTOS, 1988).

A Figura 48 é alusiva aos 50 anos da chegada da aeronave “Seringueiro” exposta no AECLCX.

Figura 48 - Comemoração dos 50 anos de voo (1992)



Fonte: AECLCX (1992).

²⁶ Pelo que podemos perceber, levava um certo tempo para o documento chegar ao piloto após sua formação.

²⁷ O Certificado de Habilitação Técnica digital é o documento emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil, em meio digital, aos profissionais da aviação civil para que possam comprovar licenças ou habilitação em suas respectivas categorias e exercerem suas profissões.

A Figura 48 foi escolhida para ilustrar a história de Júlio M. Sassi, já que ele está posando para a fotografia com o PIPER CUB J-3 F- 65 Trainer, nº 8.077, na mesma posição da Figura 12, registrada em abril de 1942, quando aqui recebeu a aeronave.

Em 1970, foi realizada uma fotografia, a fim de evidenciar o avanço de Caxias do Sul (Figura 49).

Figura 49 - O Fairchild PT-19 PP-HQM, na vertical da cidade (1970)



Fonte: AECLCX (1970).

A Figura 49 expõe uma Caxias bem diferente da registrada em 1951, (Figura 23), pilotado por Adelar C. Mota, fotografado por Laureano Bombassaro. O aeroclube contava com 4 PT-19 (GEU, HQN, HLC) e um F-24 asa alta.

Ainda na Figura 49, verifica-se o FAIRCHILD PT-19 PP-HQM de perfil, à esquerda, e o edifício Parque do Sol, no bairro Exposição em Caxias do Sul, à direita.

Para o evento da Festa da Uva duas grandes aeronaves pousaram na pista, a qual foi asfaltada para receber o Presidente Médici para a edição da festa daquele ano (Figura 50).

Figura 50 - Helicóptero Sykorski da Marinha (Fevereiro de 1972)



Fonte: AECLCX (1972a).

A Figura 50 exibe um helicóptero Sykorski da Marinha e um PA Azteca, do Táxi aéreo Caleffi, também em visita à cidade de Caxias do Sul, para a Festa da Uva.

Já na Figura 51, encontra-se um DART-HERALD, da antiga SADIA, chegando para a Festa da Uva do ano. À direita, averigua-se a cabine de uma aeronave que não foi identificada, mas que lembra um HS-748 Avro e próximo da aeronave da empresa SADIA, são avistadas 16 pessoas na estação de embarque/desembarque do Aeroporto Hugo Cantergiani.

Figura 51 - DART – HERALD (Fevereiro de 1972)



Fonte: AECLCX (1972b).

As fotografias mostram que a pista ficou pronta em tempo para a edição da Festa da Uva de 1972. Foi previsto que Médici chegasse à festa em um avião Avro-748, mas choveu na abertura da festa, o que fez com que o presidente que estava em Porto Alegre, viesse a Caxias do Sul de automóvel.

Na época, o Prefeito Victório Trez foi à Porto Alegre para pedir apoio financeiro para o Governador Euclides Triches, todavia, o mesmo informou que o Estado não podia direcionar verbas para a implantação da pista do aeroporto/aeroclube, mas que Victório Trez poderia realizar a obra com recursos da Prefeitura que seria ressarcido. O Prefeito concretizou a obra em 45 dias, com manta asfáltica de 1.220 metros de pista dois dias antes da inauguração da Festa da Uva daquele ano (SANTOS, 1988). A década de 1970 houve outros acontecimentos no AECLCX.

A Figura 52 apresenta o pátio com abastecimento. Podemos ver as aeronaves Aerobat C-150 PT-KLG, Sierra PT-JSY, Cardinal PT-DYH, Skyhawk PT-DNE, Centurion PT-JCX com a pista asfaltada e o local da primeira área de abastecimento.

Figura 52 - Pátio do Aeroclube (1974)



Fonte: AECLCX (1974a).

A Figura 53 expõe a equipe do Caparaclube²⁸ fazendo os preparativos para o campeonato de pouso de precisão com paraquedas. Conseguimos ver o exato momento do toque ao solo, em frente à estação de passageiros, à direita, está o hangar da Madezorzi após J. Casara e o da Madezatti²⁹ comprada pela empresa Cioato.

Figura 53 - Treinamento do Caparaclube para o Campeonato Brasileiro (1974)



Fonte: AECLCX (1974b).

A Figura 54 apresenta o instrutor Juracy Neloeli Cervo com seu C-150 AEROBAT, depois de 73 horas de traslado, de Wichita - KS³⁰ nos Estados Unidos da América a Caxias do Sul, Brasil.

²⁸ Empresa de Paraquedismo de Caxias do Sul.

²⁹ Há mais de 60 anos foi fundada por Aquilino Zatti e Idorly Zatti, que com pioneirismo e espírito empreendedor, fundaram a empresa em 29 de julho de 1948, tendo como principal atividade a indústria extrativa de madeira.

³⁰ Wichita é a cidade mais populosa do estado americano do Kansas, localizada no condado de Sedgwick, do qual é sede.

Figura 54 - Chegada do C-150 Aerobat (24 de dezembro de 1974)



Fonte: AECLCX (1974c).

O próximo conjunto refere – se ao ano de 1975, são 3 fotografias que ilustram as atividades aéreas e empresas que tinham hangares no Aeroporto/AECLCX. Como foi dito anteriormente a Madzorzi mantinha uma aeronave particular com hangar, posteriormente o hangar foi repassado para a empresa Cioato de Taxi Aéreo.

Já a Figura 55 evidencia a aeronave da Madzatti SA, muito atuante no Aeroporto local, e que contava, na época, com o apelido de Pantera Cor-de-Rosa.

Figura 55 - O AMB-110 Bandeirante (1975)



Fonte: AECLCX (1975a).

A Figura 56 exibe o C-177 Cardinal PT-DYH, que consiste na primeira Aeronave de passo variável do aeroclube. O instrutor Juracy Neloeli Cervo é observado por Aldo I. Cioato, que se encontra à esquerda. Este avião, após checado, constituiria o Táxi Aéreo Cioato, utilizando o Minuano OFA, Sertanejo EQF, Sêneca ERH e EHW, Navajo EZK.

Figura 56 - Inspeção Pré voo do C-177 Cardinal PT-DYH (1975)



Fonte: AECLCX (1975b).

A Figura 57 apresenta os NA T-6 da esquadilha da fumaça em visita ao Aeroporto, após fazer evoluções na cidade, perfilando no pátio em frente ao hangar do AECLCX.

Figura 57 - Após a apresentação na cidade (1975)



Fonte: AECLCX (1975c).

As Figuras 58 e 59 são de anos diferentes, mas retratam a parte de instrução e manutenção de aeronaves. A Figura 58 apresenta Franklin Ruffato em frente ao PA-18 PP- GJY, montando um motor C-175 para uma aeronave.

Figura 58 - O Franklin (1976)



Fonte: AECLCX (1976).

Já na Figura 59, vê-se Juracy Neloeli Cervo ministrando uma aula.

Figura 59 - Instrução aos alunos do Aeroclube (1978)



Fonte: AECLCX (1978).

O instrutor Juracy Neloeli Cervo ministra instrução junto ao C-150 Aerobat PP-KLG. A turma era formada por Antônio Carlos Andreazza, Jayme Sperandio, César A, Peshorn e Mário Martini. Esses foram os alunos identificados.

Durante toda trajetória do AECLCX, a pista de pouso e decolagem também foi chamada de Aeroporto Municipal, mas como vimos na primeira parte deste capítulo, é a partir dos anos 1970, que esse local passa a ter um aspecto de Aeroporto com aumento significativo da pista com asfalto. Como podemos ver na Figura 60.

Figura 60 - Década de 1970 pista com 1.220 metros



Fonte: Adaptada pelo autor a partir de Santos (1988, p. 10).

Na Figura 60, no final da década de 1970, podemos ver a pista com seus 1.500 metros com asfalto. Para a época em questão, a pista ficou em 1.220 metros. podemos ver a esquerda, no canto, as primeiras casas do atual Bairro Santos Dumont e, no centro, à esquerda, a área de embarque/desembarque do aeroporto/aeroclube. No canto direito, há casas que constituem o Bairro Salgado Filho.

O desenvolvimento da cidade trouxe impactos tanto positivos quanto negativos ao crescimento do aeroporto/aeroclube. Percebemos esse efeito na década de 1950, quando, para receber novos investimentos, houve a necessidade de mudar de endereço e viu-se que, na década seguinte, outros efeitos desse crescimento urbanístico impactaram o crescimento do aeroporto/AECLCX.

4.2 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: DÉCADA DE 1980

Vimos na primeira parte deste capítulo, que levou 20 anos para a pista do aeroporto/aeroclube receber ampliações e melhorias, ainda no primeiro mandato do Prefeito Victório Trez. Em 1983, com Trez novamente na Prefeitura, o Aeroporto Hugo Cantergiani passou a receber melhorias de infraestrutura e tecnologia. Após dotá-lo de tecnologia, o governo municipal de Victório Trez aumentou, ainda na década de 1980, a pista para 1.520 metros (SANTOS, 1988).

O plano de investimento no Aeroporto Hugo Cantergiani objetivava a implantação de linhas aéreas regulares em Caxias do Sul. Para isso, foi necessário a remoção de 230 famílias irregulares sem infraestrutura que viviam há anos na cabeceira da pista (SANTOS, 1988).

Para que o Plano Diretor (PD) do governo Municipal, que envolvia o Aeroporto, pudesse ser concretizado, o realojamento dessas famílias, veio a ser necessário. A Figura 61 mostra o deslocamento dessas famílias que iniciou em 1987.

Figura 61 - Década de 1980 pista com 1.220 metros

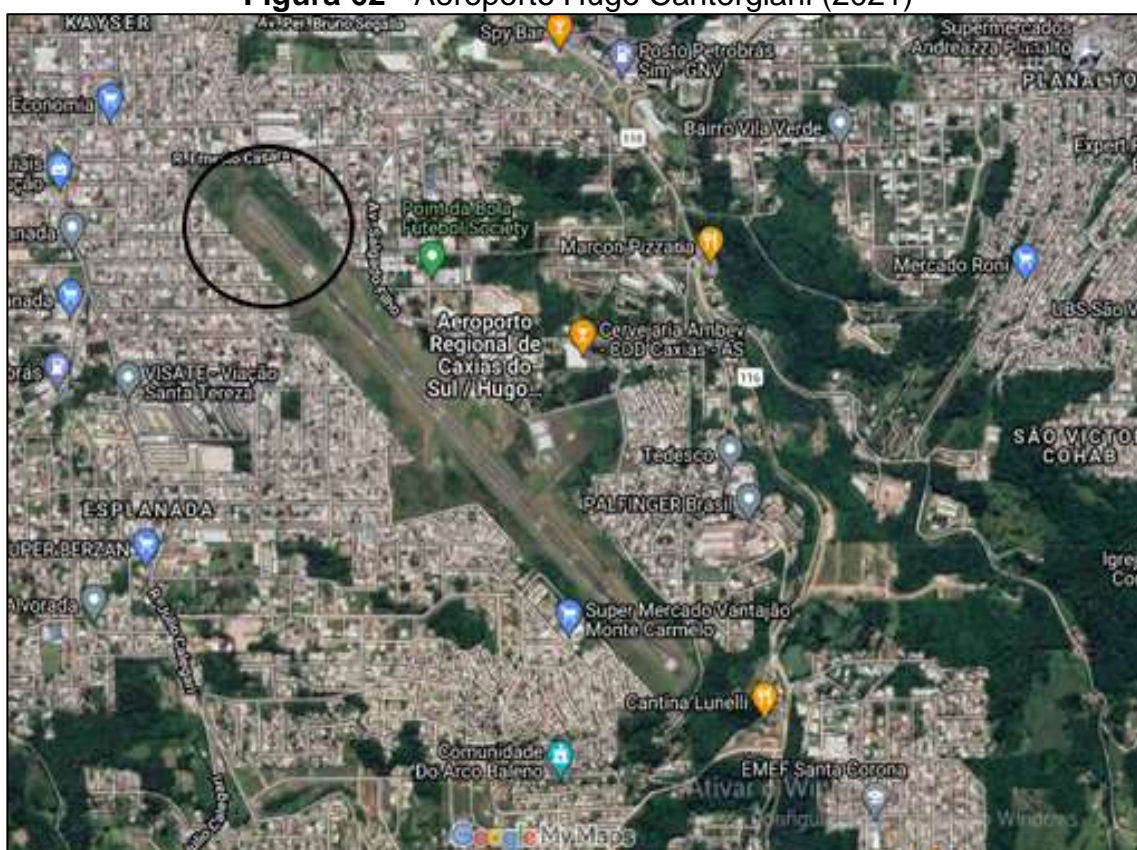


Fonte: Adaptada pelo autor a partir de Santos (1988).

À esquerda, com a flecha, percebe-se o local onde ficavam as famílias nos assentamentos irregulares. A flecha da direita indica o novo loteamento aeroporto durante a recolocação dos moradores da cabeceira da pista. Praticamente todas as famílias reassentadas receberam toda a infraestrutura necessária (SANTOS, 1988).

A Figura 62 apresenta a localização do aeroporto/aeroclube em 2021, com o avanço da urbanização.

Figura 62 - Aeroporto Hugo Cantergiani (2021)



Fonte: Adaptada pelo autor a partir de *Google Maps* (2021b).

Ainda na Figura 62, podemos ver o crescimento da cidade na zona sul de Caxias do Sul. Na cabeceira norte da pista, temos um círculo que mostra o local onde ficavam as moradias irregulares e como ficou com o aumento da pista.

Já a Figura 63 expõe o primeiro teste da rota Caxias do Sul/São Paulo que ocorreu em 29 de maio de 1987, pela Rio – Sul, utilizando um EMB-120 Brasília da Skywest, para testar a linha que se pretendia implantar. Abaixo da asa da aeronave, vemos um grupo de pessoas para fazer o voo teste.

Figura 63 - Voo teste entre Caxias do Sul/São Paulo (29/03/1987)



Fonte: AECLCX (1987a).

Destaca-se que antes da implantação da linha aérea, a Rio-Sul operava com um avião EMB Bandeirante para transporte de cargas, como o PT-GKB.

Na Figura 64, vemos a aeronave que desempenhava a função de maloteiro/carga. Na imagem, verifica-se a presença de seis pessoas ao lado do avião, destacando o piloto, à esquerda, com as mãos para trás. Também podemos ver ao fundo, à esquerda, a construção do terminal do Aeroporto.

Figura 64 - Antes da implantação definitiva da Linha Rio-Sul (13/11/1987)



Fonte: AECLCX (1987b).

As mudanças no Aeroporto Hugo Cantergiani começaram realmente em 1984. A empresa que assumiu os trabalhos foi a Toniolo Busnello. Além do aumento da pista, que na época foi de 300 metros, a empresa recapou toda a pista com uma camada de manta asfáltica, recebendo 30 centímetros de estrutura a base de pedra e base granular de brita (SANTOS, 1988).

Todas essas melhorias, incluindo o terminal de passageiros e a estação de comando aeroviário permitiu que o Aeroporto Municipal Hugo Cantergiani passasse a receber aeronaves de grande porte.

A Figura 65 retrata o dia da inauguração oficial da linha Caxias do Sul/São Paulo, tornando-se a primeira rota aérea que liga um município do interior a uma capital de outro Estado.

Figura 65 - Inauguração oficial da rota Congonhas, Caxias do Sul, Porto Alegre pela Rio-Sul (18/02/1984)



Fonte: AECLCX (1984).

Na fotografia, podemos ver nove pessoas. Ao centro está o Prefeito Victório Trez e a Primeira Dama Arilde Trez. Nas laterais, podemos ver a mesma proporção de pessoas dando a sensação de espelhamento, deixando como principal figura o Prefeito. Ao fundo, à direita, constatam-se dois hangares e, à esquerda, a aeronave EMB-120 Brasília, de prefixo PT-SLA, utilizada pela Rio-Sul.

Os investimentos feitos no Aeroporto só puderam ser realizados com a parceria do Estado do Rio Grande do Sul, que na época estava sob a gestão do Governador Pedro Simon, e a Prefeitura de Caxias do Sul, administrada pelo Prefeito Victório Trez.

A Esquadrilha da Fumaça em 1989 utilizou as novas implantações do aeroporto para estacionar seus tucanos que fariam apresentações na Festa da Uva daquele ano.

Na Figura 66, podemos ver o Esquadrão de Demonstrações Aéreas, com seus Tucanos estacionados nos antigos Hangares, já removidos, para demonstrações da Festa daquele ano.

Figura 66 - Festa da Uva (1989)



Fonte: AECLCX (1989a).

Na Figura 67, verifica-se o resultado da noite fria no canopy³¹ do EMB-312 da esquadrilha da fumaça. Destaca-se que noites assim são comuns na serra gaúcha.

31 Canopy ou canópia é a cobertura da cabine de pilotagem de alguns tipos de aviões. Em geral de pequeno porte, de turismo ou acrobáticos, bem como dos aviões militares (caças ou treinamento) de um ou de dois lugares é fabricado em material transparente de alta resistência, capaz de oferecer um ambiente estável aos ocupantes, bem como condições de visibilidade. Serve ainda como, quando aberta, de acesso ao habitáculo.

Figura 67 - Festa da Uva (1989)

Fonte: AECLCX (1989b).

Nesse mesmo ano, o AECLCX participou de dois eventos aéreos, como podemos ver nas imagens 68 e 69.

A Figura 68 foi registrada no dia do Campeonato de Pouso de Precisão³². Estavam estacionados no pátio, da esquerda para a direita, as aeronaves: Cessna 310, PP-HAT, PP-HMC, C206 PP-EUG, LEAR35 PT-GAP, Tupi PT-RHR, Tupi PT-NXV e PA12 PT-APW. Em frente ao Cessna um grupo de sujeitos, ao lado do LEAR35 PT-GAP 1 pessoa e a direita em frente ao PA12 PT-APW outro grupo de pessoas.

³² É uma das modalidades esportivas mais antigas do paraquedismo. Mas que também pode ter competição com aeronaves.

Figura 68 - Pátio do Aeroporto Municipal (21 de outubro de 1989)



Fonte: AECLCX (1989c).

A Figura 69 mostra uma das turmas de pilotagem saindo para a competição do segundo Rally Aéreo³³ Alberto Bertelli³⁴.

Na Figura, a equipe que participou do Rally Aéreo segurando a bandeira do AECLCX. Os pilotos, da esquerda para a direita, são: Roberto Germani, Irani Borges Vieira, Marcos Arguelles, Rogério Speráfico e Gustavo D. Graziottin.

³³ Alunos de Pilotagem de Aeronaves participam de competição. É uma competição em que os alunos terão que usar todos os conhecimentos das disciplinas para planejar o melhor voo.

³⁴ Com perfeita técnica e perícia em voos e acrobacias conquistou os oficiais da FAB, sendo por eles homenageado com o título honorífico de Brigadeiro do Ar e considerado membro permanente do grupo da “Esquadrilha da Fumaça”, participando de seus shows aéreos.

Em 1947 foi Campeão Sul Americano de Acrobacias Aéreas. Nas comemorações da Semana da Asa de 1949, a convite do Ministério da Aeronáutica, foi o único brasileiro a se apresentar no Congresso Internacional de Aeronáutica Civil e também na Revoada Pan-americana.

Único brasileiro com projeção mundial em acrobacias aéreas, foi destacado por convite especial para apresentar-se no Salão Aeroespacial do Brasil, evento internacional realizado em São José dos Campos/SP, em 1972.

Figura 69 - Saída para o segundo Rally Aéreo Alberto Bertelli (27/11/1989)



Fonte: AECLCX (1989d).

Essa é a última fotografia da pasta referente a década de 1980, retratando o último evento que o AECLCX participou na década de 1980.

4.3 AVIAÇÃO EM CAXIAS DO SUL: O FUTURO

O PD dos anos de 1980, onde as obras de melhorias do Aeroporto foram incluídas, como já vimos nesse capítulo, tinha previsão de que até os anos 2000 os projetos previstos tivessem sido concluídos. Para isso, o PD foi dividido em três etapas pelo Departamento Aeroviário do Estado, que entregou o PD a Victório Trez, a primeira previa com um aumento da pista de 500 metros, totalizando 2.000 metros de pista. Pode-se verificar na Figura 61, que a ampliação da pista permitiu a decolagem e pouso de aviões como o Boeing 737, facilitando o tráfego no Aeroporto. A segunda melhoria em tecnologias avançadas de navegação foi feita, a fim de permitir que o Boeing 737 e outras aeronaves de grande porte tivessem auxílio de navegação em

solo, já que Caxias do Sul está em uma região aonde tem problemas de teto³⁵ e visibilidade. E a terceira etapa consistiu na construção do terminal de carga aérea.

Para o aumento da pista, além das moradias irregulares retiradas para o aumento dos 500 metros, a Avenida Senador Salgado Filho, que dá acesso ao Aeroporto/Aeroclube, foi deslocada permitindo o aumento da pista.

O Plano Diretor foi concluído nos 12 anos previstos, mas no ano de 2000, novos projetos surgiram para o aeroporto.

Na entrada do século XXI, o Município de Caxias do Sul e o Estado do Rio Grande do Sul, perceberam a necessidade de ampliar o Aeroporto regional, pois esse já não comportava as inovações da indústria aérea e também do fluxo de produtos escoados por aviões, tendo uma diminuição nos pousos e decolagens.

Ainda no ano 2000, o distrito de Vila Oliva foi escolhido para sediar o novo aeroporto, mas somente em 2011 o local foi definido para acolher o novo endereço do Aeroporto Municipal Hugo Cantergiani.

Durante a segunda década do século XXI, muitas reuniões e assembleias foram feitas e após 10 anos com o Prefeito Adilo Didomenico à frente da prefeitura (2021/2024), o plano é para que em 2022 as obras do novo Aeroporto Municipal sejam conclusas no novo endereço. Quanto ao AECLCX, a princípio se manterá no endereço atual.

³⁵ Diz-se que "não há teto" quando a mais baixa camada de nuvens, cobrindo pelo menos metade do céu, está mais baixa que a altura mínima estipulada para aquele aeroporto.

5 O JOGO DE CARTAS SUPER TRUNFO AEROCLUBE

5.1 ENSINO DE HISTÓRIA E ENSINO DE PATRIMÔNIO CULTURAL: NOVAS FORMAS DE ENSINAR HISTÓRIA

Muito se fala de novos formatos de ensino de história e a falta de um ensino que se detenha ao patrimônio cultural.

Se pesquisarmos a fundo, já existe muito material produzido por professores e pesquisadores sobre os novos formatos de ensino. Muitos deles se referem a jogos lúdicos, seja digital ou analógico, que proporcionam bons resultados ao ensino.

Levando em consideração tudo o que foi falado anteriormente sobre fotografia e sua importância como suporte histórico, podemos usar essas fontes para o ensino, da mesma forma que os livros didáticos utilizam. Ademais, podemos também usá-las para a criação de jogos para um ensino lúdico, mantendo um sentido histórico e de ensino.

A outra questão que levantei fica a cargo do ensino do patrimônio cultural. As instituições devem pensar em ações educativas mais atraentes para os alunos, principalmente das séries finais do ensino fundamental e do ensino médio para que tenham maior interesse e possam ficar inquietos com as informações.

Durante a pesquisa sobre jogos no ensino de história foi encontrado o artigo *A pesquisa sobre jogos como recursos didáticos no campo do Ensino de História no Brasil: um estudo do estado do conhecimento* de Silva et al. (2020). Esse artigo traz como base os novos formatos de ensino de história no país. O recorte temporal do artigo está relacionado aos últimos dez anos, já que o artigo foi publicado recentemente entre 2019 e 2020. Nas pesquisas referentes, constata-se a quantidade de material de pesquisa relacionado ao uso de jogos na educação básica entre as séries finais do fundamental e o ensino médio.

No que se refere a esse artigo podemos ver um grande movimento a favor desses novos formatos de ensino e a preocupação de pesquisadores a respeito do interesse dos alunos nas propostas dos conteúdos dados em sala de aula. Os autores do artigo, em suas pesquisas, identificaram que o uso de jogos em sala de aula trouxe um aumento significativo no interesse dos estudantes pelo conteúdo proposto.

Mas essa utilização de jogos em sala de aula coloca uma certa preocupação, não só como futuro licenciado em ensino de história, mas como pai de um pré-adolescente. Essa preocupação é recorrente nas conversas que tive com meu filho Marcos quando, ele mesmo, relatou as atividades que os professores realizavam em sala de aula, ou fora da escola, em passeio. Tanto o passeio quanto jogos ou até filmes, não estavam no plano de aula, mas sim como um benefício dado pela professora por merecimento.

Dessa forma, o jogo Super Trunfo Aeroclube foi criado como projeto de estágio IV, que configura disciplina obrigatória da grade curricular do curso de História da Universidade de Caxias do Sul (UCS). A sua elaboração permite trabalhar em sala de aula em dois momentos: o primeiro momento fica para as séries iniciais quando se aprende sobre a cidade em que os alunos vivem. O segundo momento permite trabalhar nos anos que dão conta da história do Brasil, já que seu recorte temporal é de 40 anos, abrangendo vários momentos da história, principalmente políticas apresentadas nas fotografias que ilustram as cartas.

A ideia de se criar esse jogo foi devido ao momento em que estamos vivendo. Com a pandemia, os museus e o centro de memória estão fechados e/ou não estão recebendo estagiários. Com essa indisponibilidade criada pela pandemia, a ideia de desenvolver um projeto que pudesse ser desenvolvido sem que o instrutor tivesse a obrigação de estar dentro de uma instituição se fazia necessária.

A escolha das imagens do acervo disponível pelo aeroclube permitiu que a elaboração do TCC e do projeto de estágio IV, incluído neste capítulo, fossem viabilizados. Esse projeto foi vinculado ao IMHC, necessário para a aprovação da disciplina

5.2 JOGO E FIGURA

As fotografias utilizadas neste projeto pertencem ao acervo do AECLCX e são as mesmas selecionadas como fonte de pesquisa para a produção deste TCC.

O conjunto fotográfico é composto por mais de 600 fotografias, que compõem o rico acervo ainda não divulgado para toda sociedade, o qual demanda de um trabalho sério e dedicado a evitar a criação de um falso histórico dos suportes de pesquisa.

Entre todas as cartas analisadas do acervo disponibilizado pelo Aeroclub, 50 delas foram selecionadas como suporte de pesquisa. Para o jogo, foram incluídas sete cartas a mais que estão fora do recorte temporal de pesquisa do projeto. Elas foram incluídas por dois critérios: o primeiro, em função de sua importância histórica, já que, nelas foram retratados momentos da construção da primeira pista e uma pintura do próprio Hugo Cantergiani, (anteriores a década de 1940) e um evento na Base Aérea de Canoas e a reprodução fotográfica de alunos da primeira turma de brevetados 50 anos depois (essas tiradas na década de 1990); e o segundo, se deve à estética da fotografia, pois além da reprodução dos primeiros brevetados, que ainda é “moda” fazer reproduções de fotos antigas, foram escolhidas fotografias de aeronaves em exposição na Base Aérea de Canoas onde uma delas é um caça Northrop F-5 com seu equipamento exposto.

O objetivo do jogo está vinculado à educação patrimonial, ao ensino de história e à difusão da memória do aeroclube, a partir das fotos disponibilizadas pela instituição. Para o ensino de história, o jogo permitirá aos jogadores ter um conhecimento lúdico sobre a passagem do aeroclube pela a história de nossa cidade. Esse jogo se baseia no estilo do Super Trunfo, muito conhecido na década de 1990.

As cartas são ilustradas com fotografias do acervo do aeroclube, formadas por quatro conjuntos de dez cartas cada, consideradas cartas comuns e seis Super Trunfos, criando, assim, uma cronologia dentro do espaço de tempo sugerido anteriormente.

Para que as cartas possam ser usadas para seu fim, que é jogar, nelas foram atribuídos valores permitindo a disputa entre seus jogadores. Esses valores são respectivos ao que foi julgado a partir das denominações de cada valor e a análise das fotos.

Tanto na elaboração física do jogo quanto nas regras, a preocupação foi manter um respeito pela instituição. Os valores de pontuação também passaram por esse momento. Particularmente falando, houve dificuldade no processo devido à parcialidade que tive quanto às fotografias. Isso fez com que eu criasse outros critérios para a pontuação, que, primeiramente, teria apenas dois, sendo o momento histórico e a relevância histórica. Como não consegui ser imparcial, criei outros dois critérios de valores: a repercussão e o ano da fotografia.

Com quatro critérios estabelecidos ficou mais fácil de se criar as regras e de ter a imparcialidade nas pontuações.

5.3 REGRAS DO JOGO SUPER TRUNFO AEROCLUBE

As regras do jogo são simples para se entender, permitindo que o participante possa se divertir e aprender. Apesar da inspiração ter vindo dos jogos Super Trunfo, as regras de jogo foram elaboradas especificamente para esse, fazendo com que seja único não só na sua temática, mas também em suas regras.

5.3.1 Regras do jogo Super Trunfo Histórico Aero clube

5.3.1.1 Objetivo

Ganhar todas as cartas do baralho.

5.3.1.2 O jogo

O jogo baseia-se na comparação dos valores de sua carta com a dos outros jogadores. Para sua carta vencer, a característica escolhida precisa ter valor maior do que a carta dos seus adversários. O jogo inicia com uma pilha de cartas no centro. Cada jogador retira uma carta da pilha central. Quando sua carta vencer, você ganha as cartas dos seus adversários e a sua carta se mantém no jogo, permitindo que somente os adversários possam retirar as cartas da pilha central.

Em caso de empate as cartas retornam para o fim do baralho. No caso de dois jogadores, novas cartas devem ser retiradas. Com quatro ou mais jogadores, as cartas que empatam ficam na rodada esperando o vencedor que arrebatará todas.

Quando a pilha central for encerrada, o jogo continua com as cartas que estão em posse dos jogadores.

5.3.1.3 Opções de baralho

Existem dezenas de baralhos diferentes de Super Trunfo. Este contém 56 cartas com itens relacionados à história do AECLCX, sendo que apenas 50 irão até o fim da partida. Cada tipo tem um grau de dificuldade diferente. Escolha aquele que mais lhe agrada e estude bem as informações de cada carta.

5.3.1.4 Como jogar

Para escolher o Super Trunfo, observe qual tem maior valor.

Para iniciar, escolha entre as informações da sua carta, aquela que você julga ter o valor capaz de vencer as cartas dos seus adversários.

Exemplo: Se você escolher a informação “Relevância Histórica”, compare com a carta do seu adversário e verifique quem venceu.

- Se você vencer - a carta do outro jogador irá para trás do seu monte de cartas e você continuará com a sua carta na rodada.

- Se o outro jogador vencer - sua carta irá para trás do monte de cartas dele e a carta dele se manterá na rodada.

- Em caso de empate, as cartas irão para o monte e uma nova disputa será feita, sendo que o jogador que escolheu as cartas que empataram deverão escolher novamente. No caso de quatro ou mais jogadores, as cartas empatadas continuarão na rodada e o vencedor arrebatará todas. Se apenas um jogador não empatar, ele será o vencedor da rodada independente da pontuação de sua carta.

Chegando ao fim do baralho, o jogo continuará com as cartas em pose dos jogadores. Se as últimas cartas empatarem, deverão escolher outra característica até que haja um vencedor.

5.3.1.5 Carta Super Trunfo

Existem seis cartas SUPER TRUNFO entre as cartas. Esta carta vence todas as cartas do baralho.

Quando a carta SUPER TRUNFO aparecer, a comparação será automática com as cartas dos adversários, sem a necessidade de você escolher uma

característica de sua carta. A carta Super trunfo só pode ser utilizada em uma rodada, isto é, com o fim da rodada ela ficará fora da partida. Assim, o vencedor escolherá outra carta dando início a uma nova rodada.

A CARTA SUPER TRUNFO não poderá ser reutilizada na partida.

O jogo termina quando um dos jogadores ganhar todas as cartas do baralho.

5.4 DESIGNER DO JOGO

A ideia de criar um jogo que pudesse ser utilizado em sala de aula foi pensado durante a escolha das fotografias. As imagens escolhidas, em uma visão estética e narrativa já cumpriam seu papel, mas a pensava-se ainda em agradar os usuários a partir do seu designer.

Seguindo essa necessidade, foi criado um designer que comportasse a demanda. Precisava-se pensar no tamanho das cartas, cor, e um suporte para guardá-las. Todas essas questões tinham que ser analisadas de forma respeitosa para com a entidade que forneceu o material de pesquisa.

5.4.1 Cartas e Caixa

As cartas seguem um padrão de tamanho, 15x10 cm - o mesmo tamanho de uma fotografia, papel couchê 300g. No anverso é identificado um cabeçalho escrito aeroclube em letras garrafais e maiúsculas; a fotografia; sua legenda; e os valores com os quatro critérios sobre um fundo laranja e escrito em preto. No verso, foi criada uma arte com a descrição Super Trunfo de forma estilizada. Logo abaixo, dois aviões foram inseridos no design, um selo escrito colecionador, a descrição aeroclube em letras maiúsculas e um logotipo, como pode-se observar na Figura 70.

Figura 70 - Cartas



Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

A caixa que serve como suporte de guarda segue o mesmo requisito das cartas: papel couchê, 300g, frente e verso, com uma arte parecida com o verso da carta. As diferenças ficam localizadas nas laterais e extremidades. Nas laterais está escrito Super Trunfo com o mesmo estilo das cartas e nas extremidades o logo do aeroclube. No verso e anverso tem-se a descrição Super Trunfo, um avião, o logo do Aeroclube e um outro logo menor (Figura 71).

Figura 71 - Caixa aberta

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Como pode-se observar, este é o resultado estético do jogo que serviu como projeto de estágio IV, cursado no primeiro semestre de 2021, o qual, por se tratar da mesma temática, foi inserido neste TCC.

Para saber se o jogo respondia a sua finalidade, foram reunidas seis pessoas para jogar. O parecer dos participantes do teste foi positivo, já que a partida foi realizada sem problemas quanto às regras criadas.

Por último, fica a cargo da entrega de dois baralhos. O primeiro foi entregue para o IMHC onde recebeu nota máxima na conclusão da disciplina de estágio IV. O segundo baralho foi levado para o AECLCX que aprovou a iniciativa, parabenizando e reproduzindo outros baralhos para presentear os sócios mais antigos.

As Figuras 72 a 77 são exemplos das cartas desenvolvidas para compor o baralho do jogo SUPER TRUNFO.

Figura 72 - Cartas década de 40

<p>01 AERoclUBE</p>  <p>Pioneiros da aviação: Girólamo Magnabosco (o segundo agachado a partir da esquerda), Claudino Frigeri (o terceiro), Darwin Corsetti (o quarto) e Nicolau Sartori (o quinto), juntamente com outros brevetados de 1942. Em pé, o instrutor de voo Assis Piccoli (de terno claro) e o aviador Oscar Finger (próximo à hélice). Foto: Studio Geremia, acervo pessoal de Alexandre Frigeri, divulgação</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	80	Repercussão:	75	Ano da fotografia:	90	Relevância histórica:	85	<p>02 AERoclUBE</p>  <p>Aviões na pista do Aeroclube 1938/1941.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	85	Repercussão:	90	Ano da fotografia:	90	Relevância histórica:	85
Momento histórico:	80																
Repercussão:	75																
Ano da fotografia:	90																
Relevância histórica:	85																
Momento histórico:	85																
Repercussão:	90																
Ano da fotografia:	90																
Relevância histórica:	85																
<p>03 AERoclUBE</p>  <p>FEVEREIRO 1938 – Um WACO de nº 3-104, corsário do 3º Regimento da Aviação, faz uma passagem baixa sobre a praça Danti Alighieri, durante as manifestações do Estado Novo</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	90	Repercussão:	80	Ano da fotografia:	90	Relevância histórica:	90	<p>04 AERoclUBE</p>  <p>Jovens pilotos em 1942: Girólamo Magnabosco, Claudino Frigeri (C) e Nicolau Sartori. Foto: Studio Geremia, acervo pessoal de Alexandre Frigeri, divulgação.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	65	Ano da fotografia:	90	Relevância histórica:	80
Momento histórico:	90																
Repercussão:	80																
Ano da fotografia:	90																
Relevância histórica:	90																
Momento histórico:	75																
Repercussão:	65																
Ano da fotografia:	90																
Relevância histórica:	80																

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Figura 73 - Cartas década de 50

<p>11 AEROCLUBE</p>  <p>1950- A 7ª TURMA E SEU INSTRUTOR – junto ao PT19 PP-GEU veem-se: Cláudio Aguzzoli, Donato Gonalves(instrutor), Walfredo Azevedo(presidente), João Ernesto Casara, Enio Gazola e Ledo Polli. Ao fundo O Sr Franklin Ruffato ao lado da placa de inauguração do aeroporto.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	65	Ano da fotografia:	80	Relevância histórica:	70	<p>12 AEROCLUBE</p>  <p>1950-APRESENTAÇÃO DE SHOW AÉREO – Vitor Soares fazia evoluções fora da aeronave e depois saltava de paraquedas. A radio Caxias também presente era patrocinadora do evento. Vendo-se Osvaldo de Assis, Júlio M. Sassi ao microfone (pelo aeroclube), Jimmi Rodrigues, Vitor Soares (o malabarista), e Almir Rojas(E de Fernando Casara)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	90	Repercussão:	90	Ano da fotografia:	80	Relevância histórica:	85
Momento histórico:	75																
Repercussão:	65																
Ano da fotografia:	80																
Relevância histórica:	70																
Momento histórico:	90																
Repercussão:	90																
Ano da fotografia:	80																
Relevância histórica:	85																
<p>13 AEROCLUBE</p>  <p>04/03/1950 - BATISMO DO AVIÃO HUGO CANTERGINI, um CAP-4PPHJX, doação da CNA, vendo-se a família Cantergiani, com d. Luiza Marchioro Cantergiani ao centro (mãe de Hugo), o Cel. Arcy da Rocha Nóbrega(3º Grupo) com da Base aérea de Canoas, D. José Barea, Pe anelo Tronca, Luciano Corsetti(Prefeito), Darwin Corsetti e demais autoridades.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	65	Ano da fotografia:	80	Relevância histórica:	70	<p>14 AEROCLUBE</p>  <p>MARÇO DE 1950- UM DOUGLAS DC-3, que fazia linha regular no antigo Aeroporto de Caxias do Sul. João Ernesto Casara aparece abaixo do motor direito (E de Ernesto Casara)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	70	Repercussão:	60	Ano da fotografia:	80	Relevância histórica:	75
Momento histórico:	75																
Repercussão:	65																
Ano da fotografia:	80																
Relevância histórica:	70																
Momento histórico:	70																
Repercussão:	60																
Ano da fotografia:	80																
Relevância histórica:	75																

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Figura 74 - Cartas década de 60

<p>21 AEROCLUBE</p>  <p>1960 – Uma turma de PP, sendo: Teimo Cecchin, Paulo Gilberto Graziottin, Bruno Chias, Alfredo Bráulio Stédile, Sydney Bonilha Stíphan, Itala Maria Helena Pelizzari Nandi, Boff, Rech, não identificado, irmã de Itala, Biazus, Eloy Corso.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	85	Repercussão:	60	Ano da fotografia:	70	Relevância histórica:	75	<p>22 AEROCLUBE</p>  <p>05/1960 – REVOADA ATÉ SANTANA DO LIVRAMENTO – vindo – se: PT-19 PP-GEU. Neiva PT-APR (particular), CAP-4 PP-HJZ (Vitória) Neiva PP-GRV.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	70	Repercussão:	65	Ano da fotografia:	70	Relevância histórica:	75
Momento histórico:	85																
Repercussão:	60																
Ano da fotografia:	70																
Relevância histórica:	75																
Momento histórico:	70																
Repercussão:	65																
Ano da fotografia:	70																
Relevância histórica:	75																
<p>23 AEROCLUBE</p>  <p>1961 – AO LADO DO CAP-4 PP-HJX está Hugo Roberto Cantergiani, observando o batismo da aeronave com o nome do precursor da aviação civil no Brasil, seu tio inst. Hugo Cantergiani</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	80	Repercussão:	60	Ano da fotografia:	70	Relevância histórica:	85	<p>24 AEROCLUBE</p>  <p>1969 – O NEIVAP-56 PP-GXS, quando do pouso forçado, junto as represas Dal Bô, com Adelar C. Motta e Alberto Broetto, apesar da má qualidade da foto, vê-se Frankiin Ruffato, que foi examinar a aeronave, para a sua remoção.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	70	Repercussão:	75	Ano da fotografia:	70	Relevância histórica:	80
Momento histórico:	80																
Repercussão:	60																
Ano da fotografia:	70																
Relevância histórica:	85																
Momento histórico:	70																
Repercussão:	75																
Ano da fotografia:	70																
Relevância histórica:	80																





Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Figura 75 - Cartas década de 70

<p>31 AERoclUBE</p>  <p>1970 – O FAIRCHILD PT-19 PP-HQM NA VERTICAL DA CIDADE, pilotado por Adelar C. Mota, fotografado por Laureano Bombassaro. O Aeroclube teve 4 PT-19 (GEU, HQN, HLC) e um F-24 asa alta</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	70	Ano da fotografia:	60	Relevância histórica:	80	<p>32 AERoclUBE</p>  <p>FEVEREIRO/1972 – Um helicóptero Sykorski da Marinha e um PA Azteca, do Táxi aéreo Caleffi, também em visita a cidade, para a Festa da Uva.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	70	Repercussão:	85	Ano da fotografia:	60	Relevância histórica:	90
Momento histórico:	75																
Repercussão:	70																
Ano da fotografia:	60																
Relevância histórica:	80																
Momento histórico:	70																
Repercussão:	85																
Ano da fotografia:	60																
Relevância histórica:	90																
<p>37 AERoclUBE</p>  <p>1975 – O AMB-110 BANDEIRANTE, PT-GJF, da Mazedatti SA, muito atuante no Aeroporto local, e que tinha o apelido de Pantera Cor-de-Rosa,</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	65	Ano da fotografia:	60	Relevância histórica:	80	<p>38 AERoclUBE</p>  <p>1975- APÓS APRESENTAÇÃO NA CIDADE, os NA T-6 do Esquadrilha da Fumaça visitam o Aeroporto, perfilando no pátio em frente</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	80	Repercussão:	75	Ano da fotografia:	60	Relevância histórica:	85
Momento histórico:	75																
Repercussão:	65																
Ano da fotografia:	60																
Relevância histórica:	80																
Momento histórico:	80																
Repercussão:	75																
Ano da fotografia:	60																
Relevância histórica:	85																


Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Figura 76 - Cartas década de 80

<p>41 AEROCLUBE</p>  <p>1989 – FESTA DA UVA, a noite fria se revela no canopy do EMB-312 da Esquadrilha da Fumaça.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	85	Repercussão:	80	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	70	<p>42 AEROCLUBE</p>  <p>21/10/1989- PÁTIO DO AEROPORTOREGIONAL, no dia do Campeonato de Pouso de Precisão, estacionados no pátio: Cessna 310, PP-HAT, PP-HMC, C206 PP-EUG, LEAR35 PT-GAP, Tupi PT-RHR, Tupi PT-NXV E PA12 PT-APW.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>85</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	75	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	85
Momento histórico:	85																
Repercussão:	80																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	70																
Momento histórico:	75																
Repercussão:	75																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	85																
<p>45 AEROCLUBE</p>  <p>1989 FESTA DA UVA – O Esquadrão de Demonstrações Aéreas, com seus Tucanos estacionados nos antigos Hangares (já removidos), para demonstrações da Festa daquele ano.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	75	Repercussão:	80	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	70	<p>46 AEROCLUBE</p>  <p>18/02/1988 – INAUGURAÇÃO OFICIAL DA ROTA, CONGONHAS, CAXIAS, P. ALEGRE PELA RIO-SUL, utilizando um EMB-120 Brasília, de prefixo PT-SLA.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	85	Repercussão:	90	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	80
Momento histórico:	75																
Repercussão:	80																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	70																
Momento histórico:	85																
Repercussão:	90																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	80																

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

Figura 77 - Cartas Super Trunfo

<p>49 AERoclUBE</p>  <p>Os pilotos 50 anos depois: <u>Girólamo Magnabosco</u>, <u>Claudino Frigeri</u> e <u>Nicolau Sartori</u> repetiram a foto em 1992. Foto: acervo pessoal de <u>Alexandre Frigeri</u>, divulgação.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	90	Repercussão:	70	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	80	<p>50 AERoclUBE</p>  <p>25/07/1992 – Comemoração dos 50 anos de voo, no mesmo aeroclube de Caxias do Sul, do PIPER CUB J-3 F- 65 Trainer, nº 8077, vendo-se Sr Júlio Mauricio Sassi na mesma posição 1942 quando aqui recebeu a aeronave.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	90	Repercussão:	70	Ano da fotografia:	50	Relevância histórica:	80
Momento histórico:	90																
Repercussão:	70																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	80																
Momento histórico:	90																
Repercussão:	70																
Ano da fotografia:	50																
Relevância histórica:	80																
<p>SUPER TRUNFO AERoclUBE</p>  <p>04/08/1943 – CARTEIRA DE PILOTO Brevê nº 2191 conferido a Guido Oscar Horn.</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	100	Repercussão:	100	Ano da fotografia:	100	Relevância histórica:	100	<p>SUPER TRUNFO AERoclUBE</p>  <p>1942 – Ernestina Cavalcanti Vianna. Nossa 1ª aluna/piloto, Junto ao nosso primeiro avião, PA-11 – PP-TDA. Posteriormente casou-se com João Luiz Manieri, tendo o filho Tubiraçã</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Momento histórico:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Repercussão:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Ano da fotografia:</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Relevância histórica:</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	Momento histórico:	100	Repercussão:	100	Ano da fotografia:	100	Relevância histórica:	100
Momento histórico:	100																
Repercussão:	100																
Ano da fotografia:	100																
Relevância histórica:	100																
Momento histórico:	100																
Repercussão:	100																
Ano da fotografia:	100																
Relevância histórica:	100																

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada para este trabalho de conclusão de curso iniciou no primeiro semestre de 2020, através da disciplina intitulada Fundamentos de Patrimônio Cultural. O estudo baseava-se na criação de um projeto de um memorial sobre alguma entidade. Para isso, pensou-se em dois temas: a empresa Brasdiesel e o AECLCX.

A disciplina Fundamentos de Patrimônio Cultural foi ministrada pela Professora Dra. Eliana Rela, que, ao saber das opções de pesquisa, logo incentivou-me a investigar sobre o Aeroclube. O objetivo do trabalho consistia em criar uma proposta comercial para a organização de acervos da instituição. No término da disciplina foi apresentado apenas o resultado proposto pela professora Eliana Rela.

No segundo semestre de 2020, cursei a disciplina Metodologia de Pesquisa, ministrada pela professora Dra. Katani Maria Monteiro Ruffato, a qual tinha por finalidade o desenvolvimento de um projeto de pesquisa e a apresentação de fontes disponíveis. Para isso, as fontes foram localizadas no Arquivo Histórico João Spadari Adami e também no Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul. Nesse processo, foram encontradas imagens referentes ao início da instauração do Aeroclube.

Após a apresentação desta possível pesquisa, a professora Katani fez um parecer, relatando que “seria uma judiaria não continuar esse projeto no TCC”, o que me deu ânimo ainda maior para prosseguir nessa jornada. Durante a pesquisa sobre a aviação em Caxias, tive um grande interesse em trabalhar com imagens, o que me fez ter a ideia de continuar o tema no trabalho de conclusão de curso, utilizando a fotografia como suporte histórico.

Em 2021, eu cursei três disciplinas no primeiro semestre. Dentre elas, estavam estágio IV e TCC I, as quais foram ministradas pelo professor Me. Anthony Beux Tessari, o qual não só me orientou, como foi um grande apoiador de minhas ideias para os projetos a serem desenvolvidos naquele semestre.

Para o estágio IV, o plano consistiu em criar um jogo a partir das fotografias, que, aliás, o AECLCX já havia disponibilizado o seu arquivo fotográfico. Para realizar o projeto, foram separadas 56 imagens que representavam melhor o Aeroclube/Aeroporto. O designer das cartas e da caixa foi outro fator importante e

como eu não sabia como criar, pedi ajuda ao meu cunhado e amigo William Peruchin de Oliveira. William trabalha como designer de produtos em uma grande empresa e com seu conhecimento soube criar a estética das cartas com um visual agradável e simples, mas capaz de chamar a atenção daqueles que o olham.

Mas para iniciar este trabalho, muitos contatos foram feitos até que fosse possível conversar com o presidente do Aeroclube, Marcelo Dall Allba. Mesmo sem a certeza do que viria a ser o trabalho, foi um grande incentivador e a quem tenho muita gratidão. O Marcelo, junto ao funcionário Gabriel Boecher Vargas, compartilhou o drive das imagens do Aeroclube, para que eu pudesse inseri-las neste TCC. No dia 18 de outubro foi feita a entrega do jogo para o Luiz Begnini - um dos diretores do AECLCX -, que junto de outros funcionários, me recebeu muito bem e demonstrou muita satisfação com o resultado do trabalho final. A partir dele, teve a ideia de reproduzir o jogo para presentear os sócios mais antigos.

Durante as revisões bibliográficas pude perceber a falta de estudo sobre o tema não só na cidade de Caxias do Sul, mas no estado do Rio Grande do Sul. Estudar as fotografias, é essencial, uma vez que são ricas em informações e significados. Elas têm o poder de nos remeter a um momento, a um personagem e a uma época. Todavia, salienta-se que a falta de documentos escritos ou outra fonte dificulta o processo de pesquisa.

Boris Kossoy reforça em seus livros que a fotografia não fala sozinha. Ao estudar a história AECLCX, utiliza-se a fotografia como recurso de pesquisa. Através delas, conseguiu-se captar muitas informações dos grupos que tiveram a aviação como estilo de vida, bem como verificou-se a importância da aviação para a cidade de Caxias do Sul, principalmente no que tange aos tempos modernos.

A fotografia, como documento, pode ser interpretada de formas diferentes. Isso depende do pesquisador e seu objetivo. Desta forma, com a divulgação das fotografias do Aeroclube pôde-se abrir novas possibilidades de pesquisa para futuros pesquisadores.

Por fim, a importância desta pesquisa se justifica pela necessidade de reconhecer o valor da história da aviação em Caxias do Sul, a qual reflete a cidade, o Estado, a política, a tecnologia, as mulheres, o transporte, as obras públicas, o cotidiano da população. Ademais, salienta-se que a fotografia como documento, explora a descoberta de inúmeros significados temporais.

REFERÊNCIAS

- A ÉPOCA. **Um Avião em Caxias!** Jornal A Época, Caxias do Sul/RS, 19 jan. 1941, ano III, n. 114, p. 1. Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, Caxias do Sul/RS, 1941. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=22893&p=0>. Acesso em: 20 set. 2021.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **A Esquadilha da Fumaça (EDA)**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, fev. 1965.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Antes da implantação definitiva da Linha Rio-Sul**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 13 nov. 1987b.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Antiga Sede do Aeroclube**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1949.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Após a apresentação na cidade**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1975c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Apresentação de Show Aéreo**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1950b.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Batismo do Avião Abramo Eberle**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1941d.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Batismo do avião Hugo Cantergiani**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1950d.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Batismo do Fairchild F-24 PP-HQJ**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1963b.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Batismo do Fairchild PT 19**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1963a.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Batismo do Fairchild PT 19**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1963c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Benção do Piper Cruiser PA-11-PP TODA, com o batismo de “Duque de Caxias”**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 24 ago. 1941c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Chegada do C-150 AEROBAT**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 24 dez. 1974c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Chegada do Neiva**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 10 abr. 1960d.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Comemoração dos 50 anos de voo**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1992.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Dart - Herald**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, fev. 1972b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Dia de Cheque com o Fairchild PT-19, PPGEU**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1952.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Em frente ao Hangar do Aeroclube**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1961.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Em frente ao Hangar**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, mai. 1969b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Em frente do Fairchild PT-19, PPGEU**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1951b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Ernestina Cavalcanti Vianna**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, abr. 1942d.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Esquadrilha de Gloster G - 43 Gloster Meteor**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1953.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Festa da Uva**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1989a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Festa da Uva**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1989b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Formatura**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1960b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Foto inédita do PP-TRA em vermelho**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, mai. 1969a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Helicóptero Sykorski da Marinha**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, fev. 1972a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Hugo Cantergiani**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1933.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Inauguração da Placa de Inauguração**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 20 dez. 1959c.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Inauguração do primeiro Aeroporto de Caxias do Sul**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 2 mar. 1941a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Inauguração do primeiro Aeroporto de Caxias do Sul aviões na pista**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 2 mar. 1941b.

- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Inauguração oficial da rota Congonhas, Caxias do Sul, Porto Alegre pela Rio-Sul.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 18 fev. 1984.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Início das obras dos primeiros 550 metros do nosso Aeroporto.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1935.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Inspeção Pré voo do C-177 Cardinal PT-DYH.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1975b.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Instrução aos alunos do Aeroclube.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1978.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Novo Hangar no novo Aeroporto Hugo Cantergiani.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1959b.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **O “Seringueiro” chega em Caxias do Sul.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, abr. 1942c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **O AMB-110 BANDEIRANTE.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1975a.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **O Buecker Jungmann “Maneca” PP-TY da VARIG Aero Esporte.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, ago. 1941e.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **O Fairchild PT-19 PP-HQM, na vertical da cidade.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1970.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **O Franklin.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1976.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Pátio do Aeroclube.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1974a.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Pátio do Aeroporto Municipal.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 21 out. 1989c.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Primeira Foto Aérea de que se tem Notícia.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, abr. 1951a.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Primeiro avião particular.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1947.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Saída para o segundo Rally Aéreo Alberto Bertelli.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 27 nov. 1989d.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Sétima turma e seu Instrutor.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1950a.
- AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Tarde no pátio do Aeroclube.** Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, ago. 1960c.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Treinamento do Caparaclube para o Campeonato Brasileiro**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1974b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Turma de 1943**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1943b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Turma de 1945**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1945.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Turmas de brevetados**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1942a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Turmas de brevetados**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1942b.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Turmas de brevetados**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1943a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Um Douglas DC-3**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, mar. 1950c.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Uma Turma de PP**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1960a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Visita a Oficina da VARIG**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 24 jan. 1960f.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Visita as instalações da VARIG**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 24 jan. 1960e.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Visita do DAC ao Aeroclube**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1966.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Voo de teste do CAP 4 PP-HJZ**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 1959a.

AECLCX. Aeroclube de Caxias do Sul. **Voo teste entre Caxias do Sul/São Paulo**. Acervo do AECLCX, Caxias do Sul/RS, 29 mar. 1987a.

BORIS, Kossoy. **Fotografia e História**. 2. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

BORIS, Kossoy. **Realidades e Ficções na Trama Fotográfica**. 3. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

BRASIL. **Decreto nº 21.713**, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 15 ago. 2021.

DALLA VECCHIA, Marisa Virgínia Formolo; HERÉDIA, Vania Beatriz Merlotti; RAMOS, Felisbela. **Retratos de um saber: 100 anos de história da rede municipal de ensino em Caxias do Sul**. 2. ed. Porto Alegre: EST, 1998.

FAY, Claudia Musa; FONTES Rejane de Souza. O papel do Aero clube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972). **História**, São Paulo, v. 36, p. 1-35, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-436920170000000005>. Acesso em: 5 jul. 2021.

GOOGLE MAPS. **Fotografia AABB Bairro Cinquentenário**. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/place/AABB+-+Associa%C3%A7%C3%A3o+Atl%C3%A9tica+Banco+do+Brasil/@-29.1715277,-51.207741,723m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x951ea31de0000001:0xfa8f23e5eeab2a06!8m2!3d-29.1715313!4d-51.2055506>. Acesso em: 16 jul. 2021a.

GOOGLE MAPS. **Fotografia Aeroporto Hugo Cantergiani**. Disponível em: [https://www.google.com.br/maps/place/Aeroporto+Regional+de+Caxias+do+Sul+%2F+Hugo+Cantergiani+\(CXJ%2FSBCX\)/@-29.1967682,-51.189392,2431m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x951ea354020e94e7:0x38a709a86418c328!8m2!3d-29.1948763!4d-51.1868825](https://www.google.com.br/maps/place/Aeroporto+Regional+de+Caxias+do+Sul+%2F+Hugo+Cantergiani+(CXJ%2FSBCX)/@-29.1967682,-51.189392,2431m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x951ea354020e94e7:0x38a709a86418c328!8m2!3d-29.1948763!4d-51.1868825). Acesso em: 16 jul. 2021b.

JORNAL PIONEIRO. **Aero clube em foco**. Jornal Pioneiro, Caxias do Sul/RS, 9 set. 1961, ano XIII, n. 46, p. 8. Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, Caxias do Sul/RS, 1941. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=49100&p=8>. Acesso em: 20 set. 2021.

JORNAL PIONEIRO. **Aeroporto Instrutor Hugo Cantergiani**. Jornal Pioneiro, Caxias do Sul/RS, 27 jun. 1964, ano XVI, n. 33, p. 1. Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, Caxias do Sul/RS, 1964. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=49246&p=0>. Acesso em: 20 set. 2021.

JORNAL PIONEIRO. **Asas do Rio Grande se concentram em Caxias**. Jornal Pioneiro, Caxias do Sul/RS, 17 fev. 1962, ano XIV, n. 14, p. 1. Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, Caxias do Sul/RS, 1962a. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=49122&p=0>. Acesso em: 20 set. 2021.

JORNAL PIONEIRO. **Caxias do Sul Assinala Novo Marco Na História da Aviação Civil**. Jornal Pioneiro, Caxias do Sul/RS, 24 fev. 1962, ano XIV, n. 15, p. 3. Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, Caxias do Sul/RS, 1962b. Disponível em: <http://liquid.camaracaxias.rs.gov.br/LiquidWeb/App/View.aspx?c=49123&p=2>. Acesso em: 20 set. 2021.

SANTOS, Valmir Francisco. **História da Aviação em Caxias (1941/1988)**. ed, Porto Alegre: Editora Nova Prova

SILVA, Lucas Victor; GIACOMONI, Marcello Paniz; OLIVEIRA, Paulo Henrique Penna de; CUNHA, Maurício Clipes. **A pesquisa sobre jogos como recursos**

didáticos no campo do Ensino de História no Brasil: um estudo do estado do conhecimento. **História & Ensino**, Londrina, v. 26, n. 2, p. 374-399, jan./jun. 2020.

TESSARI, Anthony Beux. **Imagens do labor**: memória e esquecimento nas fotografias do trabalho da antiga metalúrgica Abramo Eberle (1896-1940). 2013. 636 f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Ibéricas e Americanas), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

TOMAZONI, Mario Alberto. **Álbuns da cidade de Caxias (1935-1947)**: as reformas urbanas fotografadas. 2011. 209 f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Ibéricas Americanas), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

ANEXO A

REGISTROS DE SUJEITOS, DO AERoclUBE E DO AEROPORTO
DE CAXIAS DO SUL

1933 - HUGO CANTERGIANI, filho de Heitor Cantergiani e Luiza Marchioro Cantergiani (06.01.1908 - 05.02.1937). Em março de 1929 matricula-se na Escola de Aviação do Exército (nos Afonsos), junto com Hermes Cruz (Comodoro da Panair) e Darcy Luiz Maggi (especialização em Aerofotodrametria no exterior). Em 04.02.1933 acidenta-se com um K-142, vindo a falecer o Sgtº Edmundo Seixas e, Hugo, fraturando vários ossos e quase perdendo o braço esquerdo. É reformado como Sargento, junto com Darcy L. Maggi, José U. de Souza e Leonel Lima, adquirem e reformam um BREDA 15 acidentado. Com prefixo PP-TBB e batismo de "Sargento Seixas" é a aeronave inicial da Escola de Aviação Civil que Hugo funda na Ponta do Calabouço (atual Santos Dumont). A 1ª escola do Brasil, até 1937, tinha 77 alunos, 37 brevetados, 10.552 voos em 948,52 hs. Em 06.02.1937, treinando o aluno César Vasconcelos, caem perto da cabeceira, vindo ambos a falecer. Neste mês Hugo se deslocaria para Caxias do Sul, onde faria apresentações na Festa da Uva daquele ano.

1935 - INÍCIO DAS OBRAS DOS 1ºs 550 METROS, do nosso 1º Aeroporto. Alguns personagens: à esquerda, de perfil, o Sr. Benetti (o ferreiro da obra); na frente de Benetti = Da Silva e, de colete, Osvaldo Feijó. Atrás da faixa estão o Capataz Edmundo Carvalho Eda (que depois foi o empreiteiro); de preto o Sr. Luiz Bertola (1º Empreiteiro); com as mãos nos bolsos, Júlio M. Sassi e, por último, o Sr. Prefeito Dante Marcucci (Museu Mun.)



02.031941 - INAUGURAÇÃO DO 1º AEROPORTO DE CAXIAS DO SUL - Com Grande comparecimento da população, veem-se os "Corsários" do 3º Regimento de Aviação, o Beechcraft cabinado, utilizado por Assis Chateaubriand Bandeira de Mello e aviões de outros Aeroclubes.





24.08.1941 - O WACOCABINADO RECEPCIONANDO O PP-TDA (06)
 No mesmo dia da chegada do Duque de Caxias, vê-se: Prefeito Dante Marcucci e oficiais do 9º BC e seus familiares.



02.03.1941 - INAUGURAÇÃO DO 1º AEROPORTO DE CAXIAS DO SUL - Ao descerrar a placa comemorativa, o Sr. Assis Chateaubriand Bandeira de Mello recebe, da Srª Concilia Atli Sassi, placa alusiva ao ato. Veem-se, também, o Gal. Estevam Leitão de Carvalho (3ª Região Militar), Cel. Seroa da Motta (9º B.C.), Júlio Maurício Sassi (Pres. do Aero clube), Otto Ernst Meyer (Pres. da Varig), Bispo Dom José Baréa, Prefeito Dante Marcucci e Padre Ernesto A. Giordani.



24.08.1941 - BÊNÇÃO DO PIPER Cruiser PA-11, PP - TDA - Com a chegada do 1º avião do Aeroclube de Caxias, já com o batismo de "Duque de Caxias", recebe a bênção do Bispo Dom José Baréa e tendo, como paraninfos os Srs. Cló Fiori Deuck (Diários Associados) e Maj. Homero Souto de Oliveira (Base de Gravatal).



24.08.1941 - AERONAVES VISITANTES EM RECEPÇÃO AO DUQUE DE CAXIAS (Nº170)
Buecker Jungman - PP-TEZ (o Juca da VAE), Buecker Student - PP-TEV (o Chico da VAE), 3 WACO Biplanos do 3º Regimento de Aviação.



AGOSTO/1941 - BATISMO DO AVIÃO ABRAMO EBERLE, o qual brindou um Aero clube do norte, dentro da 1ª Campanha Nacional de Aviação, vendo-se: Joaquim Pedro Salgado Filho - Ministro da Aeronáutica, Júlio V. Eberle - filho de Abramo e Dante Marcucci - prefeito, batizando com champagne.

1942 - ERNESTINA CAVALCANTI VIANA, nossa 1ª aluna/piloto, junto ao nosso 1º avião, o PA-11 - PP-TDA. Posteriormente casou-se com João Luiz Maineri, tendo o filho Tibiriçã.





1942 - A 2ª TURMA DO AEROCLUBE

(Nº396)

Em frente ao PP-TDA, vê-se: Darville S. Croda, Scotti, Dr. Medeiros, Frederico Muller, Assis Picolli, Zambelli, Sgt. Mário Paglioli Lucena, Major Homero Souto de Oliveira - DAC, Sgt. Manoel Fonseca Gusmão - instrutor, Ernestina Cavalcanti Viana, pintor, Júlio Sassi - presidente e Oscar Viero.



ABRIL - 1942 - 1ª TURMA DO NOSSO AEROCLUBE - Soba instrução do sgtº Manoel Fonseca Gusmão (ao centro), da então Base Aérea de Gravatal, foram brevetados 1) Sady Henrique Cantargiani (irmão de Hugo), 2) Antônio Guglielmi de Oliveira (Banco do Brasil), 3) Ary Zatti Oliva (Industrial Madeireira) e 4) Ely Mascia (atualmente em Uruguaiana - RS), todos no PP-TDA - Duque de Caxias.



1943 - FORMANDOS DO ANO, EM FRENTE AO PP-TDA, vendo-se: Orlando Pientz, ..., Guido Horn, Gustavo Ghiesen, Clóvis Rossi, Hêlio F. Soledade, Remo Gianella, Arno Vetro, Doviglio Gianella e Antônio Ortolan. Sentados: Manoel Fonseca Gusmão (Sgtº Instrutor), Dante Marcucci (Prefeito), representante do DAC e Ary Zatti Oliva (Presidente). Note-se a placa de inauguração do aeródromo, que foi deslocada da frente da sede para a frente do hangar do Aeroclube. (E. de Maria Gianella).



04.1942 - O "SERINGUEIRO" CHEGA A CAXIAS DO SUL - O PIPER Cub J-3 Trainer, PP-TRA, doado pelo Aeroclube do Amazonas, o 3º avião da Campanha Nacional de Aviação, é recebido pelo Sr. Júlio M. Sassi.



1943 - ALUNOS JUNTO AO PP-TDA

(Nº392)

Em frente ao Duque de Caxias, tendo ao fundo o Aeronca Patrol PP-RBM D'Arc, vê-se: Girólamo Magnabosco, Cláudio Frigeri e Nicolau Sartori

1943 - A 5ª TURMA DO AEROCLUBE

Em frente ao PP-TRA e PP-TDA, vê-se:

Em pé: Duso, Assis Piccoli - instrutor e Oscar Finger

Agachados: Luiz Frizzo, Girólamo Magnabosco, Cláudio Frigeri, Darwin Corsetti, Nicolau Sartori, Artur Veronese e Tarcisio Tonoli.



13.09.1945 - FORMATURA, EM FRENTE AO WACO CABINADO DO DAC, vendo-se: 1) Laureano Bombassaro, 2) de Flores da Cunha, 3) , 4) Romeu Bortolini, 5) DAC-banca, 6) Júlio Sassi, 7) Piloto-DAC, 8) Pimentel-DAC, 9) Orestes Peruffo, 10) Assis Piccoli e 11) Elói Fritsch. Agachados: 12) Carlito Arioli, 13)., 14) Syrio Bordignon, 15) Arduino Conci e 16) Professor Plentz.



24.08.1947 - O BUECKER JUNGMAN "MANECA", PP-TEY, da Varig Aero Esporte, aqui pousou para receber nosso 1º avião, PA-11 - PP-TDA "Duque de Caxias", vendo-se: Emilio Penna - VAE, Cmte. Goetz Herzfeldt, VAE, Sr. Abramo Eberle, Clio Piori Druck (dos Diários Associados e Secretário da Legião do Ar criada por Assis Chateaubriand) e Geraldo Knippling, também da VAE.



1947 - O PRIMEIRO AVIÃO PARTICULAR DE CAXIAS, PA 12 PT-DIO, de Oscar Finger (nas cores creme e vermelho), vendo-se: Luiz Valmórbida (Risadinha), membro do DAC, Luiz Frizzo (Instrutor), Oscar Finger, Roberto Prado (Oficina e Cia. Arco-Iris) e Anselmo Negrini.



1949 - ANTIGA SEDE, OFICINA e ALMOXARIFADO DO AERoclUBE (Onde está atualmente a AAB), local que também serviu de estação para a VARIG, durante certo período, abrigando seu telegrafista Sr. Grassul Soares. Junto à lateral do hangar, vê-se um Buick 1948. Ao lado da sede, o ônibus do Expresso Bressan Ltda, do qual se utilizavam os pilotos Cruzvaldino Faccioli e Marino A. Prunelli.



1950 - A 7ª TURMA E SEU INSTRUTOR - Junto ao PT 19 PP-GEU veem-se: Cláudio Aguzzoli, Donato Gonçalves (Instrutor), Walfredo Azevedo (Presidente), João Ernesto Casara, Enio Gazola e Iedo Polli. Ao fundo o Sr. Franklin Ruffato, ao lado da placa de inauguração do aeroporto.



1950 - APRESENTAÇÃO DE SHOW AÉREO - Vitor Soares fazia evoluções fora da aeronave e, depois, saltava de paraquedas. A Rádio Caxias também presente, era patrocinadora do evento, vendo-se: Osvaldo de Assis, Júlio M. Sassi ao microfone (pelo Aeroclube), Jimmy Rodrigues, Vitor Soares (o malabarista) e Almir Rojas (E - de Fernando Casara).



04.03.1950 - BATISMO DO AVIÃO "HUGO CANTERGIANI", um CAP-4 PP HJX, doação da C.N.A., vendo-se a família Cantergiani, com D. Luíza Marchioro Cantergiani ao centro (mãe de Hugo), o Cel. Arcy da Rocha Nóbrega (3º Grupo), o Com. da Base Aérea de Canoas, D. José Baréa, Pe. Ângelo Tronca, Luciano Corsetti (Prefeito), Darwin Corsetti e demais autoridades.



MARÇO DE 1950 - UM DOUGLAS DC-3, que fazia linha regular no antigo aeroporto de Caxias do Sul. João Ernesto Casara aparece abaixo do motor direito. (E - de Fernando Casara).



ABRIL/1951 - 1ª FOTO AÉREA DE CAXIAS DE QUE SE TEM NOTÍCIA, tirada por José Sassi, a bordo do avião Junkers A-50 Júnior, P-BAAE, da Varig Aero Esporte, pilotado por Franz Nuelle, um dos pioneiros da Varig, junto com Clausbruch, no Dornier Val - Atlântico.



1951 - EM FRENTE AO FAIRCHILD PT-19, PP-GEU, vemos: Valter Tonini, Nério G. Grossi, Nério Anzolin, Nilvo Koppe (Instrutor), Armando Michelin e o Dentista Reginin. (E- de Sérgio Rossi).



25.06.1952 - DIA DE CHEQUE, COM O FAIRCHILD PT-19 PP-GEU vendo-se: Marino Alieri Pruinelli, Ten. Tadeu Varela (DAC), Flávio Del Mese, Júlio Costamilan, Uzelmino Leonardi, Laureano Bombassaro e Waldemar Vamassi.



1953 - ESQUADRILHA DE GLOSTER G-43 METEOR, da Base Aérea de Canoas, que ao correr de sua utilização, fazia evoluções em treinamento sobre nossa cidade.

09/1959 -- VOO DE TESTE DO CAP - 4 PP - HJZ - Paulo Paniz observa o pouso do HJZ, ainda no aeroporto velho. Logo a seguir, em 18.09.1959, o Instrutor Ernesto Araújo transferiu todas as aeronaves para o hangar atual.



SETEMBRO/1959 - O novo hangar, no Aeroporto Hugo Cantergiani, recém terminado, obra de contrato entre a Prefeitura Municipal (Sr. Rubem Bento Alves), o Presidente da A.A.B.B. (Sr. Osmar Paim Terra), que adquiriu a antiga área na atual Rua Paul Harris e o Sr. Dante Turra, Presidente do Aeroclube. A edificação, por ocorrência, coube à Construtora Sant'Anna Ltda. (nº 4).



20.12.1959 - INAUGURAÇÃO DA PLACA DO NOVO HANGAR (Nº134)
Armando Paniz, Nêrio Grossi, Norberto Cruxen, Alexandra Cruxan, Emério Minúscoli e Nilo Mário Milani

1960 - UMA TURMA DE PP, sendo: Telmo Cecchin, Paulo Gilberto Graziottin, Bruno Chies, Alfredo Bráulio Stédile, Sydnei Bonilha Stiphan, Itala Maria Helena Pelizzari Nandi, Boff, Rech, não identificado, Irmã de Itala, Biazus e Eloy Corso.





1960 - FORMATURA

De pé: Alvino Brugali, Emério Minuscoli, Gazola, Nério Grossi, José Fontanive (Bento Gonçalves), Piloto de Bento Gonçalves, Ernesto Araújo (instrutor), Sgto. Andriano do 3º GAAAE, Armando Paniz, Nilo Milani, Cap. Gerson Freitas.
 Agachados - Alunos: Alfredo B. Stédile, Juca Araújo, Paulo Grasselli, Antônio Denicol, Sidney Bonilha Stiphan, Abel Facchin, Fadanelli.



08.1960 - TARDE NO PÁTIO DO AERoclUBE
 Visitantes vendo-se também o PT-19 PP-GEU e o Neiva PP-GXS

(Nº257)



10.04.1960 - CHEGADA DO NEIVA P-56-c, PPGRV, de nº 4.239, com batismo de "Júlio Sassi", vendo-se: Armando Paniz, Nério Gabriel Grossi, Emério Minúscoli, Cap. Gerson Vasques e filho, Norberto Cruxen e filho, João Flávio Ioppi e Nilo Mário Milani. (E, de Nério G. Grossi)



24.02.1960 - VISITA ÀS OFICINAS DA VARIG, vendo-se em frente aos alunos: Norberto Cruxen (e Roberto), Capitão Gerson Vasques, Emério Minúscoli, José Ribamar Pereira, Alvino Melquides Brugalli e o aluno Elói Corso. (E, de Alvino M. Brugalli)



24021960 - VISITA ÀS INSTALAÇÕES DA VARIG (Ao fundo, um Caravelle) - Conforme entendimentos com o Senhor Erwin Wendorf, nos deslocamentos com 15 alunos, 1 instrutor e 3 membros da Diretoria, incluindo o Comandante do 3º Grupo local, Ten. Cel. Alexandre Moss Simões dos Reis, vendo-se:
 Em pé = Alvino M. Bruggali, 2 aeromoças da Varig, Norberto Cruxen (Instrutor), Emério Minúscoli, Roberto Cruxen (merino), Piloto da Varig, José Ribamar Pereira, Piloto da Varig e aluno.
 Agachados = Luchesi, Corso, Fabrin, Biazus, Wilson Vicioli, Sidnei Bonilha Stíphan, Eloy Corso, Telmo Cecchin, Stédile Rômulo Fabris.



1961 - AO LADO DO CAP-4 PP-HJX está Hugo Roberto Cantergiani, observando o batismo da aeronave com o nome do precursor da aviação civil no Brasil, seu tio "Instr. Hugo Cantergiani".



05.1960 - REVOADA ATÉ SANTANA DO LIVRAMENTO
Vendo-se PT-19 PP-GEU, Neiva PT-APR (particular), CAP-4 PP-HJZ (Vitória), Neiva PP-GRV

(Nº205)



1961 - EM FRENTE AO HANGAR DO AERoclUBE, já no novo aeroporto, vendo-se: em pé: Sidnei Bonilha Stiphan, Belvan Bertolucci, Emério Minúscoli, Armando Paniz, Régis Berti e Antônio Facchin. Agachados: Jatir Tonolli, Norberto Carvalho Cruxen, Nério Gabriel Grossi e Alvino Melquedes Brugalli.

NOV/1963 - BATISMO DO FAIRCHILD PT-19: com a presença do filho Remo e do Pe. Eugênio A. Giordani, recebe o nome de "Dante Marcucci". (E. de Ari Pastori)



NOV/1963 - BATISMO DO FAIRCHILD F-24 PP-HQJ: ato efetuado pelo Pe. Eugênio Giordani, recebe o nome do jornal PIONEIRO, com a presença do DR. Mário Rocha Neto (Diretor do Jornal) e seu filho. (E-Pastori)



NOV/1963 - BATISMO DE UM FAIRCHILD PT-19: com a presença do homenageado, recebe o nome de "Euclides Triches"
(E, de Ari Pastori)



FEV/1965 - A ESQUADRILHA DA FUMAÇA (EDA), na ocasião composta por NA T-6 (note-se a inscrição FAB no dorso)
apresenta-se na vertical da praça Dante Alighieri, durante a Festa da Uva, sob a liderança do Cap. Fraga
(E, de R. Grazziotin)

JUNHO/1965 - EM FRENTE AO AEROCULUBE, em um dos Fairchild PT-19, veem-se: Giancarlo, Giselle Olívia e Gisleine Mantovani. (Env.)



1966 - VISITA DO DAC AO AEROCULUBE - Utilizando-se de um C-45, de nº 2822, chega a delegação, proveniente do Rio de Janeiro, vendo-se: ao centro = Norberto C. Cruzen, ao seu lado o Brig. Paulo Adamastor Cantalica, após Armando Paniz, Paulo Paniza e, por último, o Ajudante de Ordens do Brigadeiro, o então Tenente Edgar Kuhl.





MAIO/1969 - Foto inédita do PP-TRA em vermelho. Foi pintado em S. Leopoldo, quando lá esteve por empréstimo, em que nós recebemos o Taylorcraft PP-TOX. Vê-se o Presidente Marino A. Pruinelli, o Instrutor Laureano Bombassaro, diretoria e alunos. (nº 432)

1969- O NEIVA P-56, PP-GXS, quando do pouso-forçado junto às represas Dal Bó, com Adelar C. Motta e Alberto Broetto. Apesar da má qualidade da foto, vê-se Franklin Ruffato, que foi examinar a aeronave, para sua remoção:





MAIO/1969 - Em frente ao hangar veem-se o P-56 PP-GRV e o PA-18 PP-GJY. Ao seu lado, de terno, o Presidente Marino Alieri Pruinelli. (nº 429)



1970 - O FAIRCHILD PT-19 PP-HQM NA VERTICAL DA CIDADE, pilotado por Adelar C. Mota, fotografado por Laureano Bombassaro. O Aero clube teve 4 PT-19 (GEU, HQN, HLC) e um F-24, asa alta (HQP).



FEVEREIRO/1972 - Um helicóptero Sykorski da Marinha e um PA Azteca, do Táxi Aéreo Caleffi, também em visita à cidade, para a Festa da Uva. (nº 448)



FEVEREIRO/1972 - Um DART-HERALD, da antiga SADIA, chega para a Festa da Uva do ano. (nº 446)



24.12.1974 - CHEGADA DO C-150 AEROBAT, PT-KLG, após 73 horas de traslado, de Wichita-KA a Caxias do Sul, pelo Instrutor Juracy Neloeli Cervo (E, de Juracy N. Cervo)



1974 - TREINAMENTO DO CAPARACLUBE PARA O CAMPEONATO BRASILEIRO, no esato toque ao solo, em frente à estação de passageiros; À direita o hangar da Madezatti (após J. Casara) e o da Madezorzi (após Cloato)

DEZ/1974 - PÁTIO DO AEROCLUBE, COM ABASTECIMENTO, vendo-se as aeronaves Aerobat C-150 PT-KLG, Sierra PT-JSY, Cardinal PT-DYH, Skyhawk PT_DNE, Centurion PT-JCX (?) e local de abastecimento.





1975 - INSPEÇÃO PRÉ-VOO DO C-177 CARDINAL PT-DYH, 1ª aeronave de passo variável do Aeroclube, o Instrutor Juracy N. Cervo é observado por Aldo L. Cioato (à esquerda) e este, após checado, constituiria o Táxi Aéreo Cioato, utilizando o Minuano OFA, Sertanejo EQF, Sénecas ERH e EHW e Navajo EZK (E, Cervo)



1975 - O EMB-110 BANDEIRANTE, PT-GJF, da Madezatti SA, muito atuante no aeroporto local e que tinha o apelido de "pantera Cor-de-Rosa". (E, de Umberto Dalpian)



1975 - ESTACIONAMENTO AO LADO DO AEROCUBE, para assistência das atividades aéreas, dentro da programação da festa da uva daquele ano.

1975 - Após apresentação na cidade, os NA T-6 do Esquadrilha da fumaça fazem visita ao Aero clube, perfilando-se no pátio em frente.



1976 - O FRANKLIN, em frente ao PA-18 PP-GJY, montando um C-175, para uma aeronave de Flávio Ioppi. (Env).



1978 - INSTRUÇÃO AOS ALUNOS DO AERoclUBE: o Sr. Juraci Neloeli Cervoministra instrução junto ao C-150 Aerobat, PP-KLG, vendo-se: Antônio Carlos Andreazza, Jayme Sperandio, César A. Penshorn e Mário Martini.



29.05.1987 - Viagem-teste entre S. Paulo e Caxias do Sul, na qual a Rio-Sul arrendou um EMB-120 Brasília, da Skywest, para testar a linha que se pretendia implantar. (nº 300)



03.11.1987 - Antes da implantação definitiva da linha, a Rio-Sul seguidamente operava com EMB-110 Bandeirante, na função de maloteiro/carga, como o PT-GKB. (nº 339)



18.02.1988 - Inauguração oficial da rota Congonhas, Caxias, PAlegre pela Rio-Sul, utilizando-se de um EMB 120 - Brasília, de prefixo PT-SLA (nº302)



1989 - FESTA DA UVA - O Esquadrão de Demonstrações Aéreas, com seus Tucanos estacionados em frente aos antigos hangares (já removidos), para apresentações da Festa daquele ano.



1989 - FESTA DA UVA - A noite fria se reflete no canopy do EMB-312 da Esquadrilha da Fumaça.



21.10.1989 - PÁTIO DO AEROPORTO REGIONAL
No dia do Campeonato de Pousos de Precisão, estacionados no pátio: Cessna 310, PP-HAT, PP-HMC, C206 PP-EUG, LEAR 35 PT-GAP, Tupi PT-RHR, Tupi PT-NXV e PA12 PT-APW.



27.11.1989 - SAÍDA PARA O 2º RALI AÉREO ALBERTO BERTELLI (Nº343)
 Junto ao Cessina 172 Pt-DNE e CAP4 PP-HAT, vê-se Roberto Germani, Irani Borges Vieira, Marcos Arguelles, Rogério Speráfico e Gustavo D. Grazziotin.



12.10.1991 - BASE AÉREA DE CANOAS (RS) - Dentre os equipamentos em exposição era mais que evidente a presença deste Lockheed C-130 Hércules. (E, do Aeroclube)



25.07.1992 - BREVETADOS DE 1943 - Girólamo Danilo Magnabosco, Cláudio Frigeri (Cacique) e Nicolau Sartori, na mesma posição em que foram fotografados em 1943.

12.10.1991 - BASE AÉREA DE CANOAS (RS) - Dentre as aeronaves e equipamentos em exposição, ali estava este Northrop F-5 e seu armamento. (E. do Aero clube)





25.07.1992 - Comemoração dos 50 anos de voo, no mesmo Aeroclube de Caxias do Sul, do PIPER CUB J-3 F-65 Trainer, nº 8077, vendo-se o Sr. Júlio Maurício Sassi na mesma posição de 1942, quando aqui recebeu a aeronave.



NOVEMBRO / 1935 - HUGO CANTERGIANI escreve nos céus do Rio de Janeiro, com seu avião BREDA 15, PP-TBB, a palavra "Brasil", utilizando-se de H_2SO_4 e SO_2 (ácido e gás sulfúricos). Foi um feito extraordinário para a época, amplamente noticiado e que lhe rendeu, inclusive, os cumprimentos de Getúlio Vargas.



<p>DIRETORIA DE AERONÁUTICA CIVIL</p> <p>ADVERTÊNCIA</p> <p>A licença é o único documento que autoriza o titular desta carta a exercer as funções nela especificadas.</p> <p>As inscrições feitas na carta e na licença competem exclusivamente à Diretoria de Aeronáutica Civil e não podem ser rasuradas, acrescidas ou alteradas, de qualquer maneira.</p> <p>Serão cassadas ou canceladas a carta e licença encontradas em poder de outrem, sem prejuízo das sanções em que incorrerem o seu titular e os que as tenham ou utilizem indevidamente.</p> <p>A carta e licença devem ser exibidas aos delegados da Diretoria de Aeronáutica Civil e às autoridades públicas.</p>	<p>CARTA</p>  <p><i>Assinatura do titular</i></p> <p>A presente carta de piloto de aeronave de recreio ou desporto, de n. <u>2191</u>, em <u>4</u> de <u>agosto</u> de <u>1943</u>, é concedida a <u>Sr. Guido Oscar Horn</u> para os tipos de aeronave indicados às páginas <u>6, 7 e 8</u>.</p> <p>Diretoria de Aeronáutica Civil em <u>4</u> de <u>agosto</u> de <u>1943</u></p> <p><i>[Signature]</i> Chefe de Divisão de Operações</p>
---	---

04/08/1943 - CARTA DE PILOTO
Brevet nº 2191 conferido a Guido Oscar Horn.

<p>AERO CLUBE DE CAXIAS</p> <p><i>Licença especial de vôo expedida ao piloto Sr. <u>ARDUINO CONCI</u></i></p> <p><i>O presidente do Aero Clube de Caxias, R. Gr. do Sul, na forma do item II, da portaria n.º 29, de 28 de Abril de 1943, do Sr. Diretor da Aeronáutica Civil, CONCEDE esta licença especial de vôo, válida por noventa (90) dias, vencível, portanto em <u>seis Fevereiro 1946</u> ao Sr. <u>ARDUINO CONCI</u> que, em <u>treze Setembro</u> foi aprovado no exame técnico de suficiência que prestou para obtenção da carta e licença de piloto civil de Recreio e Desporto, consoante a legislação em vigor.</i></p> <p><i>Caxias, <u>seis Novembro</u> de <u>1945</u>.</i></p> <p><i>[Signature]</i> Presidente</p> <p>AVIÕES AUTORIZADOS : <u>Pipper C-1 - Cap 4 - Taylor Craft.</u></p>		
---	--	---

06.11.1945 - CARTEIRA PROVISÓRIA, fornecida a Arduino Conci pelo Aero Clube de Caxias do Sul, até que fosse recebida a carteira oficial, remetida pelo D.A.C. (E- Elidia S. Conci)