



A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial



A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial



I – Introdução

No terceiro ano do desenrolar da II Guerra Mundial, foram criados o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira; fruto de uma ideia em marcha no Brasil, já há vários anos, essa criação foi precipitada pelos acontecimentos da guerra, onde a importância do Poder Aéreo vinha se destacando.

Estávamos, então, em janeiro de 1941 e a guerra localizada na Europa, quase que exclusivamente, ainda podia ser considerada longínqua em relação ao Brasil; mas, no mesmo ano, com a entrada dos Estados Unidos na guerra, os acontecimentos começaram a se precipitar avassaladoramente.

Um ano e meio depois que a Aviação Militar e a Aviação Naval se fundiram, para fazer surgir a Força Aérea Brasileira, o Brasil declarou guerra à Alemanha e à Itália.

Para a mais jovem das Forças Armadas do Brasil, recém-criada, o impacto foi terrível. As responsabilidades que lhe foram logo impostas, num gigantesco e duplo esforço de desenvolvimento e de operações de guerra inadiáveis que surgiram ao longo do nosso litoral, obrigaram a Força Aérea Brasileira a uma atividade febril para consolidar a sua organização, para desenvolver a sua infraestrutura, para formar e adestrar o seu pessoal, para receber e operar adequadamente mais de quatro centenas de aviões de toda a espécie, al-

guns altamente complexos, recebidos durante os três anos que ainda durou a guerra e, finalmente, para enfrentar, numa luta de vida ou de morte, poderosos inimigos já veteranos.

Mas, com a graça de Deus, a Força Aérea Brasileira iria conseguir enfrentar todas as suas tarefas; ia se realizar o vaticínio do General Eurico Dutra que, como Ministro da Guerra da época, dissera na Ordem do Dia que, em nome do Exército, apresentava as despedidas à Aviação Militar a qual, integrada na Força Aérea Brasileira, assumia a sua autonomia:



General DUTRA



Escola de Aeronáutica

“No momento em que sois desligados do Exército, em cujas fileiras deixais o traço indelével de brilhante trajetória e onde, em qualquer situação, afirmastes a têmpera e o valor de vossos corações; no momento em que, unidos em espírito e vontade aos camaradas navais e civis, vos congregais num só organismo nacional, para o domínio e a defesa dos céus do Brasil; no momento, enfim, em que, diletos filhos do tronco robusto do Exército – que guardas intactas as gloriosas tradições do nosso comum patrimônio – vos emancipais de sua tutela, para adquirirdes o direito de maioria e de livre condução de vosso futuro, além do dever e da honra de com ele e a Marinha ombreardes na defesa da terra, dos mares e dos céus brasileiros, quero, como chefe da Força de Terra e quando vos deslocais do seu seio, transmitir-vos, num misto de saudades e esperanças, a emotiva saudação do Exército, plena de fé e de confiança em vosso destino, repleto de orgulho e de entusiasmo pela vossa ascensão balizada pelos efeitos e sacrifícios de vossos camaradas mortos, que tão grande já tornaram

a vossa pequena história de menos de cinco lustros.”

Logo que foi organizado em 1941, o Ministério da Aeronáutica se preocupou com a formação intensiva de oficiais aviadores e de sargentos especialistas, elementos chaves para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira. A Escola de Aviação Naval e a Escola de Aviação Militar foram fundidas numa única, a Escola de Aeronáutica, sediada no Campo dos Afonsos. A formação de sargentos especialistas passou a ser concentrada na Ponta do Galeão.

Durante os quatro anos de guerra, o Ministério da Aeronáutica formou, no Brasil, 558 oficiais-aviadores e providenciou a formação de mais de 281 oficiais-aviadores da reserva nos Estados Unidos, o que perfaz um total de 839 oficiais aviadores formados durante a guerra, cada um deles representando, em média, mais de 150 horas de voo de instrução, além da instrução teórica, no solo.

Os aviões de instrução existentes, em 1941, nas Aviações Militar e Naval, apesar de terem sido todos reunidos no Campo dos Afonsos, eram em número insuficiente para o programa de expansão da Força Aérea Brasileira.

Foram logo feitos os entendimentos com as autoridades norte-americanas para, por intermédio da lei “lend-lease”, serem cedidos ao Brasil aviões de instrução. Os Estados Unidos da América forneceram ao Brasil, só para a Escola de Aeronáutica, durante os anos de 1942, 1943 e 1944 mais de trezentos aviões de instrução.

A navegação marítima regular estava suspensa durante a guerra e, nos poucos navios que circulavam em comboios, fortemente protegidos contra a ação dos submarinos, não havia espaço nem prioridade para trazer os aviões de instrução encaixotados.



Fairchild PT-19

O Ministro da Aeronáutica tomou a decisão de trazer em voo, dos Estados Unidos para o Brasil, pilotados por oficiais brasileiros, todos os aviões de instrução destinados à Escola de Aeronáutica, mesmo os 103 pequenos aviões de instrução primária, os Fairchild PT-19, com raio de ação limitado, sem rádio e desprovidos de instrumentos e equipamentos adequados para aquela longa viagem de 15.000 quilômetros, que eles cobriam em três semanas, com 44 etapas, totalizando, em média, 110 horas de voo.

Dada a necessidade urgente de colocar os aviões no Brasil, nem se pôde esperar a época menos chuvosa do ano, para trazer os aviões em condições mais favoráveis. À proporção que os aviões iam ficando prontos na fábrica, eram entregues aos pilotos brasileiros e, em esquadrilhas, geralmente de cinco aviões liderados por um oficial mais experimentado, era iniciada a penosa viagem para o Brasil.



Vultee BT-15

Durante os anos de 1942, 1943, 1944 e 1945 esses e outros aviões foram trazidos para o Brasil, com um índice mínimo de acidentes que surpreendeu a todos.

A experiência dos pilotos brasileiros nos voos do Correio Aéreo Militar e Naval, em viagens pelo interior do Brasil, em regiões desprovidas de infraestrutura aeronáutica, com campos de pouso precários e sem rádio-comunicações e a sua experiência de voos na região amazônica renderam maravilhosos juros, quando se teve de trazer em voo, dos Estados Unidos para o Brasil, os aviões destinados ao desenvolvimento e equipamento da Força Aérea Brasileira.



North American (Texan) NAT-6

Outra grande preocupação do Ministério da Aeronáutica, desde o início, foi o estabelecimento de uma cadeia de bases aéreas ao longo do litoral brasileiro, principalmente no Nordeste e no Norte do País, visto que as bases aéreas até então desenvolvidas, pelas Aviações Militar

e Naval, situavam-se do Rio de Janeiro para o Sul, com exceção de Fortaleza e Belém.

Apesar de os Estados Unidos e o Brasil não terem ainda entrado na guerra, em julho de 1941 foi tomada, com clarividência, a decisão de aparelhar uma rota aérea que, passando pelo Norte e Nordeste do Brasil, permitisse alcançar a África. Por essa rota aérea seriam levados os recursos para as forças aliadas que, desesperadamente, lutavam contra as forças do eixo Roma-Berlim as quais ameaçavam conquistar toda a orla sul do Mediterrâneo, até o Canal de Suez.



Essa rota aérea, com a área do Nordeste brasileiro servindo de trampolim para a África, ficou conhecida mais tarde como o “Corredor da Vitória”, o qual assumiu grande importância estratégica quando, em 1942 e 1943, os aliados tiveram que lutar na África do Norte e desencadear a campanha da Itália; pelo “Corredor da Vitória” foi, então, canalizado um fluxo imenso de aviões, pessoal e material.

Foi assim que surgiram bases aéreas em Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador e Caravelas, todas elas da maior importância para as operações aéreas relacionadas com a proteção da navegação marítima e a campanha antissubmarino ao longo do litoral brasileiro.

Foi nesse ambiente de criação recente do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, de construção acelerada de bases aéreas, de transporte de centenas de aviões dos Estados Unidos para o Brasil e de formação intensiva de oficiais aviadores que a Força Aérea Brasileira foi lançada, desde logo, nas operações de patrulhamento aéreo ao longo do litoral brasileiro.

II – A Proteção Aérea à Navegação Marítima

Desde o início da II Guerra Mundial, as nações do continente americano perceberam que a grande conflagração iria, mais cedo ou mais tarde, afetá-las. Em outubro de 1939, os representantes das nações americanas se reuniram, na cidade de Panamá, para concertarem medidas tendo em vista a preservação dos seus interesses em face do conflito mundial.

Nessa ocasião foi fixado o limite de 300 milhas marítimas, em torno do continente americano, como Zona de Segurança, dentro da qual as nações americanas desejavam manter a sua neutralidade.



A guerra submarina, iniciada no Atlântico Norte, iria, progressivamente, aproximar-se do litoral brasileiro. Nos anos de 1939 e 1940 não houve torpedeamento de navios próximo ao nosso litoral. No ano de 1941, ocorreram três torpedeamentos de navios de nacionalidade estrangeira, a mais de 400 quilômetros da costa brasileira.

Depois do ataque a Pearl Harbour e da entrada dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941, o panorama geral da campanha submarina no Oceano Atlântico mudou completamente; a maioria dos torpedeamentos e afundamentos de navios mercantes passou a se verificar nas águas territoriais dos Estados Unidos, ao longo da sua costa oriental e no mar das Caraíbas.

A 28 de janeiro de 1942, na sessão de encerramento da III Reunião de Consulta de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Rio de Janeiro, o Ministro Oswaldo Aranha participou o rompimento das relações diplomáticas do Brasil com as potências do Eixo: Alemanha, Itália e Japão.

No mês seguinte começaram os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros: o “Cabedello”, nas costas dos Estados Unidos, em 14 de fevereiro de 1942; o “Buarque”, próximo a Curaçao, dois dias depois; o “Olinda”, próxima à ilha de Santa Lúcia, nas Antilhas, em 18 de fevereiro; o “Arabutã”, na costa da Carolina do Norte, em 7 de março; o “Cairu”; entre Norfolk e Nova York, em 9 de março e o “Paraíba”, a leste da ilha de Trinidad, em 1 de maio, tudo no ano de 1942.

O sétimo torpedeamento de navio brasileiro foi próximo ao território nacional, a NE do arquipélago de Fernando de Noronha, a 18 de maio de 1942; foi o do navio mercante “Comandante Lyra” que, apesar de danificado, ainda foi rebocado para o porto de Recife, pelo “Tender” de hidroaviões norte-americano “Trush”.

A guerra submarina, ao mesmo tempo que atingia os navios mercantes brasileiros, aproximava-se do nosso litoral, tornando mais urgente a atuação da Força Aérea Brasileira e mais graves as suas responsabilidades.

Os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros continuaram se sucedendo, como o do “Gonçalves Dias”, ao sul do Haiti, em 24 de maio de 1942, o do “Alegrete”, ao sul da ilha de Santa Lúcia,

em 7 de junho, o do “Pedrinhas”, próximo a Porto Rico, em 26 de junho, o do “Tamandaré”, a leste de Port of Spain, em 26 de julho, e o do “Barbacena” e do petroleiro “Piave” no mesmo dia, a NE de Port of Spain, em 28 de julho de 1942.

Colhida numa situação difícil pela guerra que se aproximava, sem aviões de guerra apropriados para a luta contra os submarinos, a Força Aérea Brasileira lançou-se num esforço intenso, tentando superar as suas dificuldades.

Em dezembro de 1941 foi criado o Estado-Maior da Aeronáutica e em janeiro de 1942 foram organizados e instalados os Comandos de Zonas Aéreas, que teriam que dirigir e coordenar as operações da Força Aérea Brasileira ao longo de todo o litoral. Entre esses Comandos, o da 2ª Zona Aérea, abrangendo todo o território do Nordeste brasileiro e o Estado da Bahia, passou a ter uma atuação preponderante.

Em outubro de 1941, a Base Aérea do Recife, recentemente organizada, começou a prestar serviços. Em março de 1942, foi criada a Base Aérea de Natal.

Assim que as autoridades norte-americanas puderam ceder à Força Aérea Brasileira alguns aviões de guerra, foi dado início em Fortaleza, em fevereiro de 1942, a um núcleo de adaptação dos oficiais aviadores brasileiros ao material aéreo moderno. Nesse núcleo foram concentrados 12 aviões de caça Curtiss P-36, 2 aviões bimotores de bombardeio Douglas B-18 e 6 aviões bimotores de bombardeio North American B-25.



B-25 "Mitchell"

Em junho de 1942 foi terminada a instrução do primeiro grupo de oficiais aviadores; os aviões de caça, já com pilotos brasileiros, foram deslocados para Recife, a fim de participar da defesa aérea da área.

Em todo litoral brasileiro, principalmente da Bahia para o norte, começaram, desde 1941, os patrulhamentos aéreos, em muitos casos com aviões de instrução. Apesar de os aviões de instrução não poderem atacar os submarinos, o simples fato de estarem vigiando os mares, ao longo das rotas marítimas, restringia de muito a liberdade de ação dos submarinos. Caso fosse avistado um submarino, podia-se alertar a navegação mercante e fazer convergir para a área aviões de guerra com capacidade de atacá-lo.

O primeiro ataque a um submarino, feito por avião da Força Aérea Brasileira, foi realizado no dia 22 de maio de 1942, às 14 horas, entre o arquipélago de Fernando de Noronha e as ilhas Rocas. Um avião B-25 "Mitchel" do Agrupamento de Aviões de Adaptação, de Fortaleza, fazendo um voo de patrulha, na área onde quatro dias antes havia sido torpedeado o "Comandante Lyra", surpreendeu um submarino inimigo navegando na superfície; vários homens da tripulação do sub-

marino, que se achavam no convés, logo correram para as armas antiaéreas e iniciaram o fogo.

De acordo com a diretiva existente, como ainda não tinha havido declaração de guerra entre o Brasil e os países do Eixo, o avião só poderia atacar o submarino se fosse por esse hostilizado inicialmente; e assim foi feito. O B-25 brasileiro fez uma passagem sobre o submarino e largou todas as bombas, que caíram próximas ao mesmo; o cerrado fogo antiaéreo que continuava a vir do submarino fez com que o avião, já sem bombas, se afastasse da área.

Cinco dias depois, no dia 27 de maio de 1942, houve mais dois ataques a submarinos feitos por aviões B-25 brasileiros do Agrupamento de Aviões de Adaptação, de Fortaleza.

O Alto Comando Alemão orientava a guerra submarina de modo a concentrar os seus ataques nas áreas onde a respectiva defesa ainda não estava devidamente organizada nem dotada de meios suficientes; esse era o caso do litoral brasileiro, durante o ano de 1942.

Hitler, numa conferência com o Comandante em Chefe da Esquadra Alemã, realizada no dia 15 de junho de 1942, decidiu desencadear uma ofensiva submarina contra a navegação marítima nas costas do Brasil.

Uma flotilha de submarinos, sendo 8 de 500 toneladas e 2 de 700 toneladas, foi despachada, em julho, dos portos da França ocupada; esses submarinos foram

reabastecidos, já próximo do Brasil, pelo submarino tanque U-460 indo, em seguida, se postar nos locais de ataque.

Entre 15 e 17 de agosto de 1942, cinco navios mercantes brasileiros foram torpedeados e afundados, com numerosas perdas de vida; a 15 de agosto o “Baependi” foi torpedeado a 20 milhas da foz do rio Real, ao sul de Aracaju, causando a morte de 55 tripulantes do navio e de 215 passageiros, entre os quais achavam-se 124 militares, pertencentes ao 1º Grupo de Artilharia de Dorso que estava sendo transportado para o Nordeste; no mesmo dia, foi torpedeado o “Araraquara” com a morte de 66 tripulantes e 65 passageiros; no dia seguinte, 16 de agosto, o “Aníbal Benévolo” foi afundado a 7 milhas da costa de Sergipe, com 67 tripulantes e 83 passageiros mortos; a 17 de agosto mais dois navios brasileiros foram afundados: o “Itagibe” a 9 milhas da costa da Bahia com 10 tripulantes e 26 passageiros mortos e o “Arará”, a 6 milhas da costa da Bahia, com 20 tripulantes mortos; dois dias depois o “Jacira” foi afundado na costa da Bahia.

O Governo Brasileiro reagindo imediatamente à afronta e à revolta da opinião pública brasileira, declarou guerra à Alemanha e à Itália no dia 22 de agosto de 1942.

Ainda sem possuir aviões de patrulha adequados nem as unidades aéreas especializadas para a campanha antissubmarino, a Força Aérea Brasileira, depois da declaração de guerra, intensificou o patrulhamento aéreo com os parques meios disponíveis.



A-28 Hudson

Quatro dias depois da declaração de guerra, um avião brasileiro Vultee V-11, da Base Aérea de Porto Alegre, atacou um submarino a 50 milhas marítimas da costa de Santa Catarina.

Durante o segundo semestre de 1942, vieram para o litoral brasileiro diversos Esquadrões da Aviação Naval Norte-Americana, equipados com modernos aviões de patrulha PBY-5 “Catalinas” e A-28 “Hudsons”. Enquanto as unidades aéreas brasileiras não estavam devidamente organizadas e adestradas, esses esquadrões norte-americanos ficaram participando do patrulhamento aéreo, baseados em Belém, São Luís, Fortaleza, Natal e Recife e subordinados ao comando da 4ª Esquadra Norte-Americana que tinha a responsabilidade de coordenar todas as operações da campanha antissubmarino no Atlântico Sul.

A Ofensiva submarina nas costas da América do Sul obrigou a organização dos comboios marítimos, como o melhor meio de defesa. Em outubro de 1942 começou a funcionar o sistema de comboios ao longo do litoral brasileiro.

A escolta naval dos comboios entre Trinidad e Recife, era fornecida por navios de guerra norte-americanos; de Recife para o sul a escolta era feita por navios de guerra brasileiros.

Zona de ação das operações aéreas no Atlântico Sul, durante a II Guerra Mundial



A proteção aérea dos comboios, ao longo da costa brasileira, era feita por aviões brasileiros e norte-americanos, distribuídos pelas Bases Aéreas existentes no litoral.

Esse patrulhamento aéreo representou um grande esforço para a Força Aérea Brasileira. Milhares de horas de voo eram realizadas mensalmente, de dia e de noite, muitas vezes em condições de mau tempo e em áreas distantes centenas de quilômetros do litoral, em busca dos submarinos que muito raramente eram avistados e que ofereciam pouquíssimas oportunidades de ataque.

Nos meses de abril e maio de 1943 houve dois ataques a submarinos feitos

por aviões da Força Aérea Brasileira, um ao largo de Aracaju e outro ao largo de Maceió.

Durante o ano de 1943 e no princípio de 1944, a Força Aérea Brasileira recebeu, finalmente, aviões adequados para a luta contra os submarinos, fortemente armados e com todo o equipamento dis-



Aeronave Hudson A-28 atacando um submarino alemão

ponível da época, inclusive o radar que aumentava, consideravelmente, o rendimento e a eficiência da busca aérea de submarinos; os novos Esquadrões de Patrulha da Força Aérea Brasileira passaram a ser equipados com aviões A-28 Lockheed “Hudson” e PV-1 “Ventura” e aviões Consolidated “Catalina”.

A maior vitória da Força Aérea Brasileira, na luta contra os submarinos inimigos, foi obtida no dia 31 de julho de 1943, quando o afundamento do submarino alemão U-199 ficou plena e indiscutivelmente comprovado com o recolhimento, no local do ataque, de 12 sobreviventes da tripulação entre os quais achava-se o comandante do submarino.

Na manhã de 31 de julho, o submarino U-199, ao se aproximar do Rio de Janeiro, caiu numa área fortemente patrulhada por aviões, devido ao início da viagem do comboio marítimo JT-3, que saía do porto do Rio de Janeiro.

O submarino foi atacado, inicialmente, às 07:18 hora local, por um avião PBM “Mariner” norte-americano, que o avariou, dificultando sua imersão; o submarino achava-se a 60 milhas ao sul da barra da Baía de Guanabara.

Tendo sido acionada a entrada em ação de aviões da Força Aérea Brasileira, acorreram dois aviões pertencentes ao Grupo de Patrulha sediado na Base Aérea do Galeão: um A-28 “Hudson”, que decolou especialmente para o ataque e um PBV “Catalina” que já se achava voando, fazendo uma varredura na rota que iria ser percorrida pelo comboio JT-3.

Os dois aviões brasileiros chegaram

sobre o submarino com uma diferença de menos de dez minutos, permitindo um ataque coordenado; o “Hudson” a partir das 08:50, hora local, apesar de não ter acertado as bombas no alvo, fez mais duas passagens baixas sobre o submarino, metralhando as tripulações das armas antiaéreas que, do tombadilho, desencadeavam um fogo cerrado.



PBV Catalina

O “Catalina”, pouco antes das 09:00 horas (local), iniciou dois ataques, lançando duas bombas de cada vez entre a primeira e a segunda passagem. O comandante do submarino deu ordem à tripulação para abandonar o navio. Depois do segundo ataque do “Catalina”, às 09:02 horas, o submarino afundou em três segundos, levantando a proa e mergulhando primeiro a popa.

Em outubro de 1943 novo ataque foi feito, por um avião “Catalina” da Força Aérea Brasileira, a um submarino inimigo, ao largo do litoral do Estado do Rio de Janeiro.

A partir de abril de 1944 os Esquadrões da Aviação Naval Norte-Americana começaram a ser retirados do litoral brasileiro, sendo enviados para outros Teatros de Operações. No fim de 1944 a Força Aérea Brasileira estava em condições de fazer a

proteção aérea da navegação marítima ao longo do litoral brasileiro, operando, com eficiência, os aviões de patrulha mais bem equipados e mais sofisticados existentes na época.

O valor do trabalho realizado pela Força Aérea Brasileira na campanha antissubmarino e na proteção aérea da navegação marítima, durante a II Guerra Mundial, foi testemunhado pelo Almirante Comandante da 4ª Esquadra que, ao término da guerra, enviou mensagem ao Ministro da Aeronáutica do Brasil, na qual constam as seguintes referências:

“Os voos frequentes, prolongados e perigosos feitos pela Força Aérea Brasileira exigiram perícia de voo, a máxima cooperação e coragem excepcional.

Não há dúvida de que as operações da Força Aérea Brasileira foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo do Atlântico Sul”.

III – A FAB na campanha da Itália

Quando, em fins de 1943, o nosso Governo decidiu enviar forças brasileiras para a Campanha da Itália, o Ministro da Aeronáutica logo resolveu que, por mais empenhada que estivesse a Força Aérea Brasileira no seu laborioso processo de desenvolvimento e organização e por maiores que fossem os seus compromissos nas operações aéreas do Atlântico Sul, ela não poderia deixar de mandar um contingente para a luta na Europa, ao lado da Força Expedicionária Brasileira.

Foi decidido que, inicialmente, seria organizado e treinado um Grupo de Caça; que, assim que as disponibilidades de pessoal permitissem, outras Unidades de Combate seriam enviadas para o Mediterrâneo. De fato, quando cessaram as hostilidades na Europa, já se achava nos



Estados Unidos, em treinamento, o pessoal-chave de um Grupo de Bombardeio Médio Brasileiro.

Ficou acertado que a Força Aérea Brasileira forneceria à Força Expedicionária do Exército o pessoal necessário para a organização da Esquadrilha de Ligação e Observação, prevista na Artilharia Divisionária, com exceção dos Observadores Aéreos que seriam Oficiais do Exército, da Arma de Artilharia.

Uma vez tomada a decisão de enviar uma Unidade Aérea de Caça para o Mediterrâneo, as providências se sucederam com rapidez.



Major-Aviador Nero Moura

A 18 de dezembro de 1943, o Governo criou o 1º Grupo de Aviação de Caça; por decreto de 27 de dezembro foi nomeado o seu comandante, o Major-Aviador Nero Moura; a 3 de janeiro de 1944 partiu do Brasil, para ser treinado nos Estados Unidos, o pessoal-chave do Grupo de Caça constante do Comandante, do Oficial de Operações, do Oficial de Informações e de quatro Comandantes de Esquadrilhas;

esses oficiais, de janeiro a março, receberam um treinamento completo abrangendo 60 horas de voo em aviões de caça Curtiss P-40.

Durante o mês de fevereiro de 1944, os demais elementos do Grupo de Caça, num total aproximado de 350 homens, foram enviados, parceladamente, para a Base Aérea de Água Dulce, no Panamá. O pessoal-chave desse grupo, terminado o treinamento na Flórida, juntou-se ao resto do Grupo de Caça, no Panamá, em 18 de março de 1944.



Foi, então, iniciado um treinamento em conjunto da unidade aérea, com um programa de 110 horas de voo em aviação de caça P-40 para os demais oficiais pilotos vindos do Brasil e com programas correspondentes para o pessoal encarregado da manutenção dos aviões, do armamento, das comunicações e de todos os demais serviços administrativos.

O Grupo de Caça Brasileiro, durante as últimas semanas do seu treinamento em Água Dulce, participou ativamente da defesa aérea do Canal do Panamá, já como uma unidade tática completa, mantendo de prontidão, todos os dias, uma das suas esquadrilhas.



P-47 Thunderbolt

Em fins de junho de 1944, o 1º Grupo de Caça se deslocou para a Base Aérea de Suffolk, em Long Island, ao norte de Nova York, onde passou pouco mais de dois meses realizando novo programa de treinamento, já agora nos aviões de caça mais modernos da Força Aérea Norte-Americana: Os P-47 “Thunderbolt”; esse era o tipo de avião com que os nossos pilotos iriam lutar na Itália; cada oficial realizou 80 horas de voo de treinamento e o pessoal de terra adaptou-se ao novo material.

Terminado o estágio de instrução em avião P-47, o Grupo de Caça Brasileiro estava em igualdade de condições, em matéria de treinamento, com qualquer outra unidade congênere da aviação norte-americana; além disto, pelo menos um terço dos pilotos brasileiros eram oficiais



com mais de 2.000 horas de voo; acresce, ainda, que todos os oficiais do Grupo de Caça tinham se apresentado voluntariamente para combater nos céus europeus, o que era garantia de um moral elevado dos pilotos, mais tarde fartamente posto à prova em face do inimigo.

Desta maneira, quando o Grupo de Caça Brasileiro deixou o hemisfério ocidental, com destino à velha Europa, o seu comandante e os demais responsáveis pelo seu treinamento tinham consciência de que tinha sido dado àquele grupo de brasileiros, que ia enfrentar um inimigo experimentado, um adestramento tão aperfeiçoado como aquele que, até então, era privilégio das forças aéreas das grandes potências mundiais.



Símbolo do 1º Gp Av Ca

No dia 10 de setembro de 1944, o Grupo de Caça Brasileiro embarcou, próximo a Newport, no Estado da Virgínia, no navio francês “Colombie” que se incorporou a um dos comboios que atravessavam o Atlântico Norte, com destino ao Mediterrâneo.

A 6 de outubro de 1944, o Grupo de Caça desembarcou no Teatro de Operações, no porto de Livorno, na costa ocidental da Itália; daí viajou, de trem, para Tarquínia, seu primeiro aeródromo de destino; ali armou as suas barracas e passou a viver e operar acampado; Receberam os seus aviões P-47 “Thunderbolt”, completamente novos e já pintados com as cores brasileiras, incorporando-se ao 350º Regimento de Caça Norte-Americano, que possuía três outros Grupos de Caça com pessoal norte-americano; ali realizaram os primeiros voos de experiência de seus aviões e de reconhecimento da região.

O 350º Regimento de Caça fazia parte da Força Aérea Tática do Mediterrâneo, a qual apoiava o 5º Exército Norte-Americano e o 8º Exército Inglês.

No dia 14 de outubro de 1944, pela primeira vez, tremulou a bandeira de uma unidade da Força Aérea Brasileira em território inimigo, durante uma guerra; nesse dia, a Bandeira Brasileira foi içada no acampamento do 1º Grupo de Caça, em Tarquínia, na Itália, com uma cerimônia solene; a Ordem do Dia dessa data registra:

“Na história dos povos coube-nos, assim, a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-Americana que cruzou oceanos e veio alçar as suas asas sobre os campos de batalha europeus.

Antes de entrar em ação, aqui no Velho Mundo, o 1º Grupo de Caça cumpre o sagrado dever de plantar em território inimigo a Bandeira do Brasil.

Camaradas: para a frente, para a ação, com o pensamento fixo na imagem da Pátria, cuja honra e integridade juramos manter incólumes.

Cumpre-nos tudo enfrentar, com fortaleza de ânimo, a fim de manter intacto esse tesouro jamais violado: a honra do soldado brasileiro! E nós o faremos, custe o que custar.”



*Briefing para uma missão com
o Comandante Nero Moura*

A 31 de outubro de 1944 os pilotos brasileiros começaram a tomar parte nas missões de guerra, voando nos seus próprios aviões, mas integrando esquadrilhas norte-americanas, a fim de se familiarizarem com as realidades da guerra.

A 6 de novembro tivemos a nossa primeira perda em combate: o 2º Tenente-Aviador Cordeiro e Silva, participando de uma missão de guerra, foi abatido pela artilharia antiaérea, na região de Bolonha.

A 11 de novembro, o Grupo de Caça começou a operar com esquadrilhas completamente constituídas por oficiais brasileiros e recebendo os seus próprios objetivos a serem atacados.



Um mês depois, a 4 de dezembro de 1944, juntamente com o 350º Regimento de Caça, sem interromper as operações aéreas um dia sequer, o 1º Grupo de Caça deslocou-se para uma nova base: o aeródromo de Pisa, que ficava 200 quilômetros mais ao norte e bem próximo da linha de frente, permitindo aproveitar melhor o raio de ação dos aviões.

Logo ao norte da cidade de Pisa começavam as cadeias de montanhas dos Apeninos, naquela época já cobertas de neve; um inverno rigoroso impunha sacrifícios acrescidos aos pilotos e ao pessoal de terra.

O Grupo de Caça Brasileiro operou, durante a Campanha da Itália, como uma unidade de caças-bombardeiros. Realizando o bombardeio em voo picado, eram atacadas pontes de estradas de ferro e o seu próprio leito, campos de aviação, posições de artilharia, edifícios ocupados por tropas inimigas, concentrações de material e de tropa, depósitos de munição e de gasolina, etc.

Após o ataque com bombas aos objetivos predeterminados, os pilotos tinham ordem de regressar voando baixo, procurando atacar com as metralhadoras dos seus aviões os veículos encontrados nas estradas de rodagem, locomotivas, vagões de estrada de ferro, aviões aterrados nos aeródromos, etc.

Os objetivos atribuídos ao Grupo de Caça Brasileiro e às demais Unidades de Caça faziam parte de um Plano de Bombardeio com o qual o Comando da Força Aerotática visava, principalmente três finalidades:



1ª - apoio direto às Forças Terrestres;

2ª - isolamento do campo de batalha, pela interrupção sistemática das vias de comunicações, ferroviárias e rodoviárias, que ligavam a linha de frente alemã ao vale do rio Pó e ao resto do território ocupado pelos alemães; e

3ª - destruição de instalações militares e industriais no norte da Itália.



Saída para uma missão

Foi durante os duros meses do inverno 1944/45 que o Grupo de Caça Brasileiro consolidou, rapidamente, a sua experiência de guerra, a qual nenhum treinamento anterior poderia substituir.

A respeito disso pode ser citado o relatório do comandante do 350º Regimento de Caça, unidade veterana que já tinha passado por todas as campanhas do Norte da África, da Sicília e da Itália e que assim se pronunciou:

“Todos os do 350º Regimento de Caça que auxiliaram os brasileiros a se iniciarem na guerra o fizeram com prazer, porque os brasileiros desejavam combater o inimigo e combatê-lo com perícia. Um mês depois eles operavam como veteranos. Eles tinham muito poucos pilotos de recompletamento, comparando com os nossos Esquadrões mas, apesar disso, sua coragem e energia eram indômitas.”



Partindo para o combate

Numa rara ocasião, o Grupo de Caça Brasileiro teve oportunidade de apoiar diretamente a Força Expedicionária Brasileira; na véspera da conquista do Monte Castelo pela FEB, a 20 de fevereiro de 1945, o ataque de esquadrilhas brasileiras tinha eliminado a resistência inimiga numa elevação no flanco da tropa brasileira; o Marechal Mascarenhas de Moraes ao se referir a esse fato, no seu livro A FEB pelo seu Comandante, disse:

“Aviões da FAB haviam arrasado a resistência germânica de Mazzancana, numa arrojada participação no combate terrestre e num exemplo inesquecível de união dos expedicionários do ar e da terra.”



Aviadores brasileiros na Itália

Durante as operações aéreas nos meses de inverno o Grupo de Caça brasileiro sofreu numerosas baixas; três oficiais faleceram em acidentes de aviação, no período inicial, em Tarquínia; a 23 de dezembro o 1º Tenente-Aviador Ismael da Motta Paes, com o seu avião atingido pela artilharia anti-aérea, ao norte de Ostiglia, saltou de paraquedas e foi aprisionado pelos alemães; a 2 de janeiro de 1941, o 1º Tenente-Aviador João Maurício de Medeiros teve de saltar de paraquedas sobre território inimigo e faleceu ao cair sobre fios de alta tensão; a 22 de janeiro, o 1º Tenente-Aviador Aurélio Vieira Sampaio faleceu atacando locomotivas ao norte de Milão; a 29 de janeiro, o 1º Tenente-Aviador Josino Maia de Assis, obrigado a saltar de paraquedas, devido a incêndio no seu avião, foi aprisionado pelos alemães.

A 4 de fevereiro de 1945 um dos Comandantes de Esquadrilha, o Capitão-Aviador Joel Miranda e o 2º Tenente-Aviador Danilo Moura são atingidos ao mesmo tempo, quando juntos atacavam locomotivas a sudoeste de Treviso; ambos saltaram de paraquedas, abandonando os seus aviões em fogo; o Capitão Joel, apesar de um braço partido e de um pé destroncado, andou muitas horas até que conseguiu ser recolhido por um grupo de “partisanos” que o alojaram na vizinhança de Pádua, até o fim da guerra; o Tenente Danilo caminhou a pé durante vinte e quatro dias, percorrendo duzentos e sessenta quilômetros e atravessando todo o território inimigo; depois de se juntar aos “partisanos”, nos Montes Apeninos, o Tenente Danilo conseguiu atravessar as linhas de combate e veio se juntar aos seus companheiros do Grupo de Caça Brasileiro, em Pisa.

A 10 de fevereiro, o 1º Tenente-Aviador Roberto Brandini, gravemente ferido na cabeça por um estilhaço de artilharia antiaérea, saltou de paraquedas e foi aprisionado pelos alemães; a 7 de março, o Capitão-Aviador Theobaldo Kopp, tendo o seu avião sido danificado quando atacava depósitos de munição, a nordeste de Parma, saltou de paraquedas e refugiou-se no meio dos “partisanos”; no dia 26 de março, o 1º Tenente-Aviador Othon Corrêa Netto ao atacar, com foguetes, posições de artilharia antiaérea que defendiam a ponte de Cassara, a oeste de Udine, teve o seu avião atingido e saltou de paraquedas; ficou prisioneiro até o fim da guerra.



Ao se aproximar o mês de abril de 1945, foi montada, pelos aliados, a grande “Ofensiva da Primavera” para quebrar, definitivamente, a resistência alemã na Itália, essa ofensiva foi desencadeada, pelo XV Grupo de Exércitos, no dia 9 de abril.

A 13 de abril, falece o Aspirante-Aviador Frederico Gustavo dos Santos na explosão de um depósito de munição alemão, que ele próprio metralhara, nas proximidades de Udine.

Na semana de 14 a 20 de abril, a totalidade da aviação aliada existente na Itália concentrou todo o seu poderio e desenvolveu um esforço máximo, atacando as posições defensivas alemãs ao longo de toda a linha de frente de combate; as equipagens dos aviões de caça começaram a fazer, em média, duas missões por dia.

Uma vez iniciado o avanço vitorioso dos aliados impunha-se, como golpe final, impedir que os alemães se organizassem na margem do rio Pó, utilizando o obstáculo do rio para deter os aliados.



A partir de 20 de abril, a retirada alemã se generalizou, em toda a frente, e os objetivos de oportunidade para a aviação se multiplicaram, ao longo das estradas e por toda a parte.

O dia 22 de abril é comemorado na Força Aérea Brasileira por ter sido o dia em que o Grupo de Caça Brasileiro, no auge de sua atividade, cobriu-se de glória e obteve o máximo de resultados; os seus ataques, nesse dia, na região de San Benedetto, foram um fator decisivo para o estabelecimento, no dia seguinte, da cabeça de ponte na mesma região.

No dia glorioso de 22 de abril pagamos mais um tributo pelas vitórias conquistadas: o 2º Tenente-Aviador Marcos Coelho de Magalhães teve que saltar de paraquedas sobre território inimigo; quebrou os dois tornozelos e foi aprisionado.

No dia 26 de abril faleceu o 1º Tenente-Aviador Luís Dornelles, comandando a Esquadrilha que fôra do Capitão Kopp, abatido a 7 de março; o Tenente Dornelles foi atingido pela artilharia antiaérea quando atacava uma locomotiva na cidade de Alessandra; não teve chance de saltar de paraquedas.



Aviadores brasileiros na Itália

No dia 30 de abril, o 2º Tenente-Aviador Renato Goulart Pereira foi atingido pela Artilharia Antiaérea e saltou de paraquedas, sendo recolhido por uma patrulha de soldados ingleses.

A 30 de abril cessou a resistência alemã no vale do Pó; a 2 de maio cessou a guerra na Itália.

O resultado impressionante da ação do Grupo de Caça Brasileiro, no último mês da guerra, pode ser avaliado pelo seguinte trecho do relatório oficial do 350º Regimento de Caça:

“Durante o período de 6 a 29 de abril de 1945, o Grupo de Caça Brasileiro voou 5% das saídas executadas pelo XXII Comando Aerotático e no entanto, dos resultados obtidos por este Comando, foram oficialmente atribuídos aos brasileiros 15% dos veículos destruídos, 28% das pontes destruídas, 36% dos depósitos de combustível danificados e 85% dos depósitos de munição danificados.”



As estatísticas mostraram que, só nos quatro primeiros meses de 1945, os aviões do Grupo de Caça Brasileiro fizeram 1728 saídas e foram atingidos pela artilharia antiaérea 103 vezes; na maioria das vezes os aviões, mesmo atingidos, conseguiam regressar à sua base, e nisso o avião P-47 “Thunderbolt” ficou famoso, pela sua extrema robustez e capacidade de trazer os pilotos de volta, mesmo quando avariado.

Entre os 48 pilotos do Grupo de Caça Brasileiro que realizaram missões de guerra houve um total de 22 baixas, sendo que cinco foram mortos abatidos pela artilharia antiaérea, oito tiveram os seus aviões abatidos e saltaram de paraquedas, sobre território inimigo, seis foram afastados do voo por prescrição médica, após esgotamento físico e três faleceram em acidentes de aviação.

Os restos mortais dos bravos aviadores brasileiros mortos na Itália foram enterrados no Cemitério Brasileiro de Pistoia; posteriormente foram transferidos para o Brasil e atualmente se encontram na cripta do Monumento aos Mortos da II Guerra Mundial, na Avenida Beira Mar, no Rio de Janeiro.



A pequena Esquadrilha de Ligação e Observação que, com pilotos e mecânicos da FAB, trabalhou junto à Artilharia Divisionária da FEB, também se portou com eficiência e bravura na Itália, realizando 682 missões de guerra e mais de 400 regulações de tiro de artilharia.

Já nos últimos dias da “Ofensiva da Primavera”, o Marechal Mascarenhas de Moraes publicou em Ordem do Dia uma referência elogiosa ao trabalho da 1ª Es-

quadrilha de Ligação e Observação da qual constam as seguintes palavras:

“Dizer do seu trabalho nesta Campanha é cantar um hino ao destemor e à noção de dever dos aviadores e artilheiros que a constituem.

Não houve mau tempo, não houve neve, tão pouco acidentes e pistas impróprias, que arrefecessem o ânimo e a disposição dos seus componentes.”



Terminada a guerra na Itália, o 1º Grupo de Caça ainda lá permaneceu dois meses, aguardando transporte marítimo para o regresso.

O Embaixador do Brasil na Itália, Dr. Maurício Nabuco, no ofício em que comunicava o regresso do Grupo de Caça Brasileiro, disse:

“Partiu há pouco, depois de quase um ano de luta na Europa, o Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira.

Confesso a Vossa Excelência que não é sem emoção que recorro as atividades heroicas desse pequeno grupo de brasileiro que, sob o brilhante comando do Tenente-Coronel Moura, integrados na

imensa organização aérea do setor da Itália, lutaram num ambiente estranho e difícil.

Essa gente moça, que pela primeira vez na história do Brasil deixou sua terra para vir combater nos céus diferentes da Europa, e que durante bastante tempo, como Vossa Excelência sabe, teve que substituir o número pelo esforço maior de cada um, e pelo aumento individual de suas missões, merece louvor de todos os brasileiros.



Eu que vi de perto rapazes de vinte anos partindo para a morte com a maestria, a resistência e a coragem de homens afeitos à guerra moderna, posso dizer que um País que conta com gente de tal fibra nada tem a temer das adversidades do futuro. Todos nós, depois desta experiência, podemos confiar mais do que nunca nas energias físicas do nosso povo, mas sobretudo na força moral desses brasileiros que tão cavalheirescamente se põem ao lado daqueles que defendem ideias nobres.

Os rapazes da Força Aérea Brasileira deixaram na Itália gravados em número bem modesto, mas com o mesmo vigor de seus heroicos aliados, o nome glorioso do Brasil.”



Placa em homenagem ao “Grupo de Caça”

Essa é a história da atuação da Força Aérea Brasileira na Campanha da Itália. O Grupo de Caça Brasileiro lá executou 445 missões, com um total de 2.546 saídas de aviões e de 5.465 horas de voo em operações de guerra. Lá destruiu 1.304 viaturas motorizadas, 250 vagões de estrada de ferro, 8 carros blindados, 25 pontes de estrada de ferro e de rodagem e 31 depósitos de combustível e de munição.

A Força Aérea Brasileira, na sua primeira experiência de guerra fora do território brasileiro, mandou para a Itália uma unidade aérea, o 1º Grupo de Caça, cujo pessoal correspondeu à mais alta expectativa que se pudesse ter sobre a sua bravura, noção de cumprimento do dever, espírito de sacrifício e valor profissional.



SUMÁRIO ESTATÍSTICO	
TOTAL DAS OPERAÇÕES DO GRUPO DE CAÇA BRASILEIRO NA ITÁLIA	
Total das missões executadas	445
Total de saídas ofensivas	2.546
Total de saídas defensivas	4
Total de horas de voo em operações de guerra	5.465
Total de horas de voo realizadas	6.144
Total de bombas lançadas	4.442
Bombas incendiárias (F.T.I)	166
Bombas fragmentação (260 lb.)	16
Bombas fragmentação (90 lb.)	72
Bombas demolição (1.000 lb.)	8
Bombas demolição (500 lb.)	4.180
Total aproximado de tonelagem das bombas	1.010
Total de munição calibre 50	1.180.200
Total de foguetes lançados	850
Total de litros de gasolina consumida	4.058.651

TOTAL DOS RESULTADOS OBTIDOS PELO GRUPO DE CAÇA NA ITÁLIA		
	Destruídos	Danificados
Aviões	2	9
Locomotivas	13	92
Transportes motorizados	1.304	686
Vagões e carros tanques	250	835
Carros blindados	8	13
Viaturas de tração animal	79	19
Pontes e estradas de ferro e de rodagem	25	51
Cortes em estradas de ferro e de rodagem	412	-
Plataformas de triagem	3	-
Edifícios ocupados pelo inimigo	144	94
Acampamentos	1	4
Postos de comando	2	2
Posições de artilharia	85	15
Alojamentos	3	8
Fábricas	6	5
Diversas instalações	125	54
Usinas elétricas	5	4
Depósitos de combustível e munição	31	15
Depósito de material	11	1
Refinarias	3	2
Estação de radar	-	2
Embarcações	19	52
Navio	-	1

Na ofensiva da primavera durante este último mês, o GRUPO DE CAÇA obteve o seguinte resultado:

RESULTADOS		
	Destruídos	Danificados
Locomotivas	1	13
Transportes motorizados	470	303
Vagões e carros tanque	63	163
Viaturas de tração animal	79	19
Pontes e estradas de ferro e de rodagem	4	14
Edifícios ocupados pelo inimigo	129	92
Barracas ocupadas pelo inimigo	18	14
Postos de comando	2	2
Posições de artilharia	43	7
Fábricas	4	3
Diversas instalações	39	4
Depósitos de combustíveis	6	2
Refinarias	1	1
Estações de radar	0	2

Indubitavelmente, a atuação do aguerrido Grupo de Caça Brasileiro na Itália é a página mais gloriosa da história da Força Aérea Brasileira, e o brilho imorredouro dos feitos lá praticados servirá, sempre, de estímulo às suas gerações futuras dos bravos combatentes do ar.

Durante a II Guerra Mundial, um pugilo de bravos da Força Aérea Brasileira honrou a promessa que milhões de brasileiros já fizeram:

*“Mas, se ergues da justiça a clava forte,
Verás que um filho teu não foge à luta,
Nem teme, quem te adora, a própria morte.”*

Manuel Cambeses Júnior

Coronel-Aviador

Vice-Diretor do Instituto

Histórico-Cultural da Aeronáutica

Bibliografia:

WANDERLEY, Nelson Freire Lavanère - *História da Força Aérea Brasileira*, 2ª Edição, 1975.

INCAER - *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, Volume 3, 1991.

ABRA-PC - *Estória Informal da Aviação de Caça*, 2003.

MOREIRA LIMA, Rui Barboza - *Senta a Pua!*



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Registrando a história da aeronáutica brasileira

www.incaer.aer.mil.br