



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.1302

O 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: MISSÕES.

Heitor Esperança Henrique

Mestre e Graduado em História pela UEM

Professor na Fafiman

Resumo: O 1º Grupo de Aviação de Caça era a unidade aérea com 48 pilotos e aproximadamente 450 integrantes de apoio que representou a Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial. O objetivo do trabalho é demonstrar e discutir as missões de guerra cumpridas pelo grupo, que junto de outros três esquadrões formavam o 350º Fighter Group sob o comando do XXII Comando Tático Aéreo, que apoiava o V Exército norte-americano, do qual fazia parte a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Foram 444 missões realizadas entre 31 de outubro de 1944 e 2 de maio de 1945. A metodologia baseia-se na análise de fontes referentes as missões citadas. As informações sobre as missões foram retiradas do Daily Report originais, e cedidas pelo Brigadeiro Rui Moreira Lima, ex-combatente e integrante do grupo, encontradas no site <http://www.sentandoapua.com.br/portal/>. Através da análise da documentação é possível concluir que o grupo brasileiro cumpriu suas missões, individualmente ou em conjunto com os demais esquadrões norte-americanos, de acordo com o que era esperado por seus comandantes.

Palavras-chaves: 1º Grupo de Aviação de Caça; Força Aérea Brasileira; Segunda Guerra Mundial; Missões; Pilotos.

O Brasil, em 1942, ano de sua entrada na Segunda Guerra Mundial, era um país periférico e pobre, longe de ter a capacidade bélica dos protagonistas da guerra. A população brasileira era majoritariamente rural e nunca havia estado numa guerra dessa magnitude. No entanto, dessa população se formou uma força expedicionária (FEB) e uma unidade aérea (FAB) composta pelo 1º Grupo de Aviação de Caça, que representaram o Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Quando o Brasil entrou na guerra, o uso da força aérea para fins militares estava em pleno desenvolvimento no mundo todo. A aviação avançava como promissor e importante meio de transporte, além de estratégica ferramenta para a defesa das nações.

O avião havia sido inventado há pouco tempo e já estava sendo usado na guerra. Sua primeira utilização ocorreu durante a Primeira Guerra Mundial, no entanto; as estratégias que se utilizavam do poder aéreo ainda estavam no início. Durante o período entre-guerras, principalmente durante a Guerra Civil Espanhola, o uso do avião foi aperfeiçoado e os países buscavam cada vez mais melhorar suas técnicas de voo em preparação para batalhas. (JORDAN e WUEST, 2008, p. 41). Neste momento, foram criados diversos Ministérios do Ar em todo o mundo e durante a Segunda Guerra Mundial, o Brasil também criou o seu. Os anos da Segunda Guerra Mundial foram caracterizados por um grande crescimento na produção de aviões e pelo rápido desenvolvimento da tecnologia envolvida com aviação, tanto para fins civis como militares, caracterizando um uso bem maior comparado ao da Primeira Guerra.

A criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil pelo Decreto-Lei nº2.961 de 20 de janeiro de 1941 (BUYERS, 2004, p.11), e da Força Aérea Brasileira foi fruto de uma ideia já em marcha no Brasil há vários anos, sendo antecipada pelos acontecimentos da guerra, na qual a importância do poder aéreo vinha crescendo. No ano de 1941, a Aviação Militar e a Aviação Naval se fundiram dando origem à Força Aérea Brasileira, sediada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. (INCAER, p. 2-4). No segmento militar, o novo Ministério trouxe a fusão de todo o acervo material e de pessoal pertencente à Aviação do Exército e à Aviação Naval, para assim formar a Força Aérea Brasileira. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p.18). De início a FAB estava composta por aproximadamente 200 pilotos e 200 elementos de manutenção de aviões, além da parte burocrática e administrativa. (BUYERS, 2004, p.44)

As primeiras atuações da Força Aérea Brasileira no contexto da Segunda Grande Guerra se deram na costa brasileira, apesar de se achar ainda em fase de organização como força armada autônoma, passou a colaborar no serviço de patrulhamento e proteção de comboios no Atlântico Sul, em ação conjunta com os elementos de superfície das marinhas de guerra brasileira e norte-americana. Coube

a FAB o mérito de ter garantido o intercâmbio de víveres imprescindíveis ao abastecimento das regiões litorâneas do país. Esta atividade ficou conhecida como a campanha anti-submarina.

Na Segunda Guerra Mundial a Força Aérea Brasileira esteve representada pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. O grupo foi instituído pelo decreto nº 6.123 de 18 de dezembro de 1943 assinado pelo presidente Getúlio Vargas, e em 27 de dezembro o então Major Nero Moura¹ foi nomeado o seu comandante. (LIMA, 1989, p.17)

Depois de diversas etapas de treinamento no Panamá e nos Estados Unidos o grupo embarcou para a Itália em Suffolk, Virgínia, em 18 de setembro de 1944 às 18 horas e 30 minutos. O deslocamento foi feito no navio UST Colombie. O deslocamento durou dezessete dias, e desembarcaram em Livorno, Itália, no dia 6 de outubro de 1944, chegando no dia seguinte a Base Aérea de Tarquínia, onde permaneceram até 21 de novembro, quando se deslocaram para a Base Aérea de San Giusto, Pisa, onde ficaram até o final da guerra. (LIMA, 1989)

O 1º Grupo de Caça não foi utilizado na caça propriamente dita porque, quando chegou à Itália, praticamente não havia mais atividade aérea inimiga naquele teatro. Dessa forma o grupo atuou como unidade de caça bombardeiro, isto é, no bombardeio picado sobre objetivos táticos, tais como pontes de estradas de ferro e de rodagem, trechos e instalações de estrada de ferro, campos de aviação, posições de artilharia de campanha e antiaérea de todos os calibres, edifícios utilizados pelas tropas inimigas, concentração de material e de tropa, depósitos de munições e de combustíveis, comboios, fábricas, organizações de terreno, etc. (INCAER, p.16)

Em todas as missões, após o ataque, aos objetivos, os pilotos voavam baixo buscando metralhar quaisquer veículos em circulação pelas estradas, aviões no solo, tropas em movimento, etc.

Esse ataque era de grande eficácia, desde que consideremos que cada P-47² era armado com oito metralhadoras de meia polegada, cuja ação simultânea concentrava grande poder de fogo, não raro provocando grandes incêndios e explosões fazendo voar pelos ares os depósitos de munições. (LIMA, 1989, p. 25-28)

¹ Durante a guerra ocupou o posto de Tenente-Coronel.

² Modelo de aviação de caça utilizado pelo grupo brasileiro durante a guerra.

Para o bombardeio de mergulho eram utilizadas bombas de 250 kg, das quais cada avião conduzia duas, colocadas externamente, sob as asas. Houve também o emprego de bombas de gasolina gelatinosa. Excepcionalmente os P-47 chegaram a conduzir duas bombas de 500 kg cada. (LIMA, 1989, p. 25-28)

“Devido às más condições do tempo, não puderam auxiliar a infantaria brasileira em algumas missões difíceis, como a tomada de Monte Castelo. Quando puderam, finalmente, lutar em articulação com os homens do Exército brasileiro, na quinta tentativa de conquistar a elevação, o objetivo foi alcançado. Ao final da guerra, a avaliação do desempenho do Grupo de Caça brasileiro foi excelente, segundo os comandantes da unidade norte-americana aos quais estavam subordinados.” (FERRAZ, 2005, p.61)

As primeiras missões³ de guerra executadas pelo grupo brasileiro ocorreram no dia 31 de outubro de 1944 e foram 5 no total. Essas missões tinham em média duas horas cada e num primeiro momento foram executadas em conjunto com os demais esquadrões integrantes do 350º Fighter Group⁴, que já contavam com centenas de missões executadas, para se acostumarem aos poucos com os campos de batalha em plena guerra. Eram missões de bombardeio picado com objetivos de destruir pontes, trens, linhas férreas, edifícios ou veículos inimigos.

Depois das primeiras missões executadas em conjunto com o grupo americano os brasileiros ficaram três dias sem executar nenhuma outra. Voltando ao cenário de guerra no dia 4 e cumprindo três dias de missões, ainda em conjunto com os outros esquadrões americanos, em 6 de novembro o grupo brasileiro já havia cumprido 25 missões.

Depois da vigésima quinta missão o grupo brasileiro teve um intervalo de quatro dias sem missões a cumprir. Retornando no dia 11, permanecendo em serviço até o dia 13 com duas missões a cada dia. A partir destas missões que corresponderam do número 26 até a 31 o grupo brasileiro passou a voar sozinho. As primeiras missões estritamente brasileiras tinham por objetivo a procura de alvos que merecessem atenção e pudessem contribuir para o esforço de guerra alemão, como pontes, estradas férreas, estações ferroviárias, depósitos de combustíveis e

³ Todas as missões realizadas pelo grupo brasileiro, com os integrantes e esquadrilhas envolvidos foram compilados dos Daily Report originais, e cedidos pelo Brig. Rui Moreira Lima. Encontram-se no portal <http://www.sentandoapua.com.br/portal/>

⁴ Grupo da Força Aérea Norte Americana composto de quatro esquadrões do qual os brasileiros eram subordinados.

munições, e escoltas de comboios de outros tipos de aviões. Em algumas ocasiões o grupo brasileiro executava missões com uma formação de doze aeronaves.

O grupo brasileiro voou 59 missões até o fim do mês de novembro, sempre havendo intervalo de um ou dois dias depois de um período de três ou quatro em atividade. Já no mês de dezembro o grupo brasileiro atuou com mais frequência e houve menos intervalos entre as missões. No próximo mês o grupo executou 75 missões, 21 a mais que o mês anterior e chegou ao total de 134 ao fim de dezembro.

Durante as missões, barracões e prédios inimigos, pontes e estradas ferroviárias eram atacadas e destruídas pelos brasileiros. Em alguns casos as missões não eram total sucesso, dos ataques realizados pelas esquadrilhas brasileiras vários alvos permaneciam intactos ou parcialmente destruídos devido aos erros de pontaria no ataque ou causados pelo tempo encoberto que tornava a visibilidade muito baixa para uma investida, ou não era possível confirmar a sua destruição. Em alguns casos o alvo primário da missão não era localizado, desta forma os pilotos buscavam alvos de oportunidade antes de regressarem a base. Em vários casos foram avistados carros e prédios marcados com os símbolos da cruz vermelha, evitando o ataque dos pilotos.

Em algumas missões foram relatadas a observação de aeronaves não identificadas nas regiões de ataque, não há relatos se eram aliadas ou inimigas, e em nenhum dos casos houve o conflito aéreo com outros aviões para os pilotos brasileiros.

As missões no mês de dezembro não foram interrompidas nem no Natal, na véspera, dia 24 foi executada uma missão enquanto no dia 25 foram executadas três. Tal rigor também foi obedecido durante a virada do ano de 1944 para 1945, em 31 de dezembro foram executadas três missões, e no dia primeiro de janeiro de 1945, duas.

No mês de janeiro o grupo brasileiro executou 62 missões chegando a um total de 196 desde a chegada a Itália. Em fevereiro o número de missões executadas foi de 51, totalizando 247 ao final do mês. No mês de março o grupo realizou 57 missões totalizando 304.

A partir do mês de abril os inimigos já estavam se retirando para o norte. Enquanto os pilotos observavam o avanço das tropas aliadas na mesma direção no

decorrer de suas missões. Era a Ofensiva da Primavera⁵ e devido a isso o grupo brasileiro intensificou a sua atuação no mês de abril. Foi o mês que os brasileiros mais realizaram missões, foram 135 no total, e a grande maioria delas foram realizadas na segunda quinzena, do dia 14 ao dia 30 de abril foram realizadas 107 missões das 135 de todo o mês. Ao fim de abril o grupo brasileiro já havia executado 439. No mês de março o grupo de caça realizou 5 missões, as últimas, até o dia 2, o avanço dos aliados em direção ao norte já era grande e as atividades estavam se encerrando na região, com um número total de 444 missões ao fim de toda a campanha. As hostilidades na região italiana cessaram no dia 8 deste mesmo mês, dando um fim definitivo a participação do grupo brasileiro na guerra.

Nos registros e resumos das missões executadas pelo grupo há referências sobre as quedas e ataques sofridos pelos pilotos abatidos pela defesa alemã. Mas não há detalhes sobre em qual delas ocorreu.

Nos resumos das missões também não há nenhuma referência de uma atuação em conjunto do grupo com a FEB. O grupo atuou em conjunto com a Força Expedicionária na última investida contra o Monte Castelo, e a ajudou na conquista da posição.

Ao final de abril devido a Ofensiva da Primavera os pilotos voavam de duas a três missões por dia e alguns já alcançavam quase uma centena de missões realizadas, um esforço acima da média. Porém, numa visão geral, além dos objetivos principais, que muitas vezes não foram cumpridos, e os alvos de oportunidade, o grupo brasileiro atuou na normalidade, como um integrante do 350^o Fighter Group agradando aos seus superiores americanos.

Um dos problemas que o grupo brasileiro enfrentou durante a guerra foi a questão da reposição das tropas. Após os pilotos passarem por um grande número de missões, o Coronel Nero Moura requisitava o envio de novos pilotos ao grupo, o que não aconteceu. Isso fez com que o grupo operasse em déficit a partir do segundo mês de operações na Itália. Os pilotos brasileiros por vezes voaram de duas a três missões por dia e alguns completaram aproximadamente cem missões

⁵ Última grande operação aliada na Itália. Buscando abreviar a guerra na Itália, na primavera de 1945 todas as forças aliadas foram mobilizadas em uma importante ofensiva, que deveria eliminar o remanescente das forças nazistas, que já exaustas e sem suprimentos sucumbiriam facilmente.

no final da guerra, enquanto um piloto de caça americano voava em média trinta e cinco missões de guerra, e, após isso, a substituição era automática. (LIMA, 1989)

Durante o período de 6 a 29 de abril de 1945, quando foi intensificado o ataque aos alemães com o objetivo de derrotá-los definitivamente o Grupo de Caça Brasileiro fez 5% das saídas executadas pelo XXII Comando Aéreo Tático e segundo o relatório oficial do 350º Regimento de Caça os brasileiros foram responsáveis por 15% dos veículos destruídos, 28% das pontes destruídas, 36% dos depósitos de combustíveis danificados e 85% dos depósitos de munições danificados. (LIMA, 1989)

O grupo brasileiro, na sua atuação na Itália, executou 444 missões, com um total de 2546 saídas de aviões e 5465 horas de voo em operações de guerra. Destruiu 1304 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 munição. (LIMA, 1989)

Em 30 de abril de 1945 cessou a resistência alemã no Vale do Pó e a 2 de maio ocorria o fim da guerra na Itália. O 1º Grupo de Caça colaborou assim,

“no plano de bombardeios que o Comando da Força Aérea Tática do Mediterrâneo levou a efeito, objetivando: primeiro, apoio às forças terrestres por meio de ataques às posições de baterias, organizações do terreno e concentração na retaguarda do campo de batalha; segundo, isolamento do campo de batalha pela interrupção sistemática das vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias que ligavam a linha de frente alemã na Itália ao vale do Pó e este ao território alemão; e terceiro, destruição de indústrias e de instalações militares do norte da Itália.” (INCAER, p.17)

O grupo brasileiro foi indicado a Presidencial Citation porque um dos pilotos durante uma missão observou o avanço das tropas aliadas em território inimigo, impedindo que as mesmas sofressem um ataque de fogo amigo. Nos resumos das missões há apontamentos de observações dos avanços aliados dentro de território inimigo, vários deles, mas não há um apontamento direto de qual foi a missão responsável pelo ocorrido, que levou o grupo a ser indicado a receber a honraria das forças norte-americanas.

Tal condecoração foi indicada, devido ao ótimo desempenho do grupo brasileiro na guerra, pelo Coronel Ariel W. Nielsen, comandante da USAF, em 17 de maio de 1945, condecoração concedida apenas às tropas norte-americanas, por atos de extremo heroísmo contra um inimigo armado. (LIMA, 1989, p.434). A única

unidade que não pertence aos Estados Unidos a receber esta condecoração, além do grupo de caça brasileiro, foi uma unidade de caças da RAF.

Depois do fim da Segunda Guerra Mundial, o grupo brasileiro permaneceu na Itália por mais dois meses, aguardando transporte marítimo para voltar ao Brasil. Saiu de Pisa em 26 de junho de 1945, embarcou em Nápoles em seis de julho e atracou no cais da Praça de Mauá em 18 de julho. Comandados pelo Coronel Nero Moura uma formação de dezenove P-47 Thunderbolt deslocou-se pelo ar desde Kelly Field, Texas, pousando no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, em 16 de julho. (LIMA, 1989, p.18)

O reconhecimento dos atos de guerra dos pilotos brasileiros chegou quarenta e um anos após o final da Segunda Grande Guerra, no governo de Ronald Reagan. Foi no dia 22 de abril de 1986 (Dia da Aviação de Caça (FAB)) que o 1º Grupo de Caça recebeu a Presidencial Unit Citation (USAF) em solenidade presidida pelo então presidente da república José Sarney na Base Aérea de Santa Cruz (LIMA, 1989, p.441).

Em 10 de junho de 1988, às 10 horas, no Museu da Força Aérea dos Estados Unidos, na cidade Dayton, Estado de Ohio foi inaugurado um monumento em homenagem ao 350º Fighter Group (seus esquadrões de caça subordinados: 345º Fighter Squadron, 346º, 347º, e o 1º Brazilian Squadron – o 1º Grupo de Caça). A solenidade foi realizada na presença de duzentos e dez veteranos do 350º sob o comando de Ariel W. Nielsen e trinta veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça sob o comando, do então Patrono da Aviação de Caça na FAB, Nero Moura. (LIMA, 1989, p.449)

Segundo LIMA (1989) e BUYERS (2004) o desempenho brasileiro foi além do esperado. Esperava-se que o grupo brasileiro cumprisse suas missões e tarefas no mesmo padrão que os demais esquadrões americanos que compunham o 350º Fighter Group. O destaque brasileiro aconteceu ao final da campanha na Itália quando seus pilotos não eram substituídos assim como ocorria nos esquadrões americanos, desta forma, adquiriam uma experiência maior em combate e eficiência ao cumprir as missões que lhes eram destinadas.

REFERÊNCIAS:

BUYERS, Jonh W. **A História do 1º Grupo de Caça 1943-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.

_____. **História do 350º Fighter Group da Força Aérea Americana: 1942-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2006.

FERRAZ, Francisco Cesar Alvez. **Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. Opúsculo.

JORDAN, David e WIEST, Andrew. **Atlas da Segunda Guerra Mundial: Volume Único**. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, Rui Moreira. **“Senta a Pua!”** 2ª edição. Editora Itatiaia, Belo Horizonte: 1989.

LIMA, Rui Moreira e VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. **Heróis dos Céus: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945**. Rio de Janeiro: Action, 2003.