



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.1303

## O COTIDIANO DO 1º GRUPO DE DO BRASIL AVIAÇÃO DE CAÇA DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Heitor Esperança Henrique

Mestre e Graduado em História pela UEM

Professor na Fafiman

**Resumo:** O 1º Grupo de Aviação de Caça é a unidade aérea que representou a Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial. Este grupo viveu uma realidade de guerra entre treinamentos, ocorridos no Brasil, Panamá e Estados Unidos, e combates, na Itália, no biênio de 1944-1945. O Objetivo deste trabalho é demonstrar o cotidiano do grupo entre treinamentos e combates e os momentos fora das atividades bélicas, como lazer e descanso. Nas diferentes cidades e locais de treinamento e batalhas, entre aulas teóricas e práticas e as atividades de guerra, os integrantes do grupo se distraíam com a prática de esportes e visitas às praias, casas de show e bares noturnos das regiões onde se encontravam. As fontes utilizadas para a realização do trabalho são relatos e memórias publicadas em forma de livro ou entrevistas pelos ex-combatentes do grupo e iconografia da unidade aérea. Pode-se concluir que o cotidiano do grupo era repleto de atmosferas diferentes, entre treinamentos, guerras, perdas e morte, e descanso e lazer em conjunto com os companheiros do grupo e os cidadãos dos locais onde estavam instalados.

**Palavras-chaves:** 1º Grupo de Aviação de Caça; Força Aérea Brasileira; Segunda Guerra Mundial; Cotidiano; 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 Moura<sup>1</sup> foi nomeado o seu comandante. (LIMA, 1989, p.17)

Dos homens recrutados por Nero Moura, trinta e dois com ele embarcaram, em três de janeiro de 1944 no aeroporto Santos Dumont para a Escola Tática Aérea em Orlando, Flórida, enquanto a maioria do pessoal, aproximadamente 350 homens, seguia por via aérea, para Albrook Field, Panamá, onde aguardaria o comandante e seus homens-chave. O grupo passou pelo curso de caça em Aguadulce, Panamá e depois partiram para o último treinamento em Long Island, Estado de Nova York, antes de embarcarem para a Itália. (LIMA, 1989, p.17). Outros voluntários chegaram a fazer o treinamento para piloto no Panamá, mas não chegaram a lutar na guerra porque o conflito terminou antes do seu treinamento. Como a FAB ainda se encontrava em processo de organização, não tinha condições de arcar com a formação dos pilotos neste curto espaço de tempo. O aperfeiçoamento dos pilotos tinha por objetivo prepará-los para utilizarem as novas técnicas de guerra que estavam sendo desenvolvidas e utilizadas no campo de batalha na Europa.

Outra preocupação inicial do comandante do grupo era o idioma, era essencial que os integrantes do grupo, entre eles: pilotos, mecânicos, controladores de rádio e administradores dominassem o inglês. Todo o treinamento, ordens, aulas teóricas e mensagens que fossem necessárias seriam neste idioma. Para que o treinamento fosse cumprido com aproveitamento era necessário o aprendizado do idioma por todo o grupo.

No início do treinamento no Panamá haviam americanos e brasileiros treinando juntos. A medida que o tempo foi passando e ocorreu a chegada dos demais brasileiros, que não foi rápida, estes americanos foram sendo substituídos pelos brasileiros e se tornando diminutos no grupo. Restavam em sua maioria

---

<sup>1</sup> Durante a guerra ocupou o posto de Tenente-Coronel.

instrutores. Com o desenrolar do treinamento o grupo brasileiro foi separado dos grupos americanos.

Durante o treinamento dos homens-chave nos Estados Unidos, antes de prosseguirem para o Panamá, os aviadores tiveram contato com o que havia de mais moderno em termos de sistemas e técnicas de instrução. Aprenderam a composição de unidades de caça, ataque e bombardeio. Tanto na parte acadêmica como na prática, os instrutores eram invariavelmente veteranos de algum teatro de operações no qual se encontrava a Força Aérea Norte-Americana, e transmitiam aos seus alunos, experiências duramente colhidas, facilitando a adaptação das novas tripulações para o combate real. (LIMA, VASCONCELOS, 2003p. 48) O grupo de Caça da FAB, em seu treinamento de combate enfrentou todos os tipos de missões, ensinadas a partir das experiências adquiridas por quem já havia estado nos campos de batalha da guerra.

Ainda no treinamento nos Estados Unidos, a rotina diária obrigava os homens a passarem uma parcela do dia dentro de salas de aula. Aprendiam o organograma de um esquadrão da USAAF<sup>2</sup> e as tarefas que desempenhavam cada elemento de sua organização, até táticas de combate aéreo. Apesar da diferença de organização entre a unidade brasileira e as americanas, os brasileiros tinham a necessidade de obter pleno conhecimento do funcionamento administrativo e operacional de um esquadrão americano, visto que seriam incorporados dentro daquela arma. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 50)

Neste treinamento, os pilotos realizaram surtidas de tiro terrestre, tiro aéreo, navegação a baixa altura, técnicas de interceptação, combate aéreo e distintos tipos de voo de formação tática. As técnicas utilizadas neste treinamento eram resultado direto da experiência colhida pelos aviadores norte-americanos em outros teatros de operações diversos como a Europa, África do Norte e Pacífico. Muito dessas técnicas ensinadas aos pilotos durante o treinamento eram praticamente desconhecidas no Brasil. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 52)

Após o final da primeira etapa de treinamento nos Estados Unidos, no dia 10 de março de 1944 foi, então, iniciado no Panamá, um treinamento em conjunto com toda a unidade aérea, com um programa de 110 horas de voo em aviação de caça

---

<sup>2</sup> United States Army Air Forces

P-40<sup>3</sup> 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. Sob tutela de seus instrutores, os oficiais brasileiros executaram tiro terrestre, bombardeio picado e rasante. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 53)

Durante o treinamento no Panamá o grupo de caça brasileiro obedeceu a seguinte hierarquia militar. No topo do comando na região estava o Comando de Defesa do Caribe, exercido pelo General George H. Brett. Logo abaixo estava a Sexta Força Aérea liderada pelo General Ralph H. Wotten, do qual se subordinava diretamente três esquadrões: o 26º Fighter Command do Coronel Willis R. Taylor, o 30º Fighter Squadron liderado pelo Capitão William S. Chairsell e o 1º Brazilian Fighter Squadron liderado por Nero Moura. (BUYERS, 2004)

No Panamá, os alojamentos eram de madeira, com um mínimo de conforto, em plena selva panamenha, todos entelados para evitar a entrada de mosquitos portadores da malária que infestavam a região. O clima era semelhante ao Nordeste brasileiro, com ondulações montanhosas e vários picos vulcânicos. A vegetação era basicamente caracterizada pela floresta tropical, com muita poeira e vento constante que soprava do Pacífico. (BUYERS, 2004, p. 56)

As atividades diárias do ciclo de instrução de voo faziam com que os primeiros voos decolassem às seis horas e os últimos pousassem ao meio dia. Na parte da tarde, os pilotos recebiam aulas teóricas. Para o pessoal de manutenção ou de apoio administrativo, a mesma rotina rígida era obedecida. No que dizia respeito ao pessoal técnico, isso incluía executar todos os serviços de manutenção de nível esquadrão nas aeronaves. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 56)

Após as aulas de instrução e treinamento, nos momentos livres, os integrantes do grupo buscavam descontrair da melhor maneira possível: nadavam em um pequeno igarapé próximo à base de treinamento, formavam rodinhas de música e chimarrão, organizavam campeonatos de vôlei e faziam partidas de futebol e basquete. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 65-79)

O Grupo de Caça Brasileiro durante as últimas semanas do seu treinamento em Agua Dulce, participou ativamente da defesa aérea do Canal do Panamá como

---

<sup>3</sup> O Curtiss P-40 Warhawk foi um avião monomotor norte-americano, monolugar de asa baixa. Construído completamente em metal como avião de ataque ao solo, voou pela primeira vez em 1938, e foi usado em grande número durante a Segunda Guerra Mundial.

uma unidade tática completa, mantendo de prontidão todos os dias uma das suas esquadrilhas. Mais de uma centena de voos de interceptação foram realizadas até o fim da permanência da equipe no Panamá.

Neste momento, a situação dos Aliados na Europa estava melhorando consideravelmente, e isso alegrava os integrantes do grupo, mas também os faziam ficar ansiosos diante da possibilidade de a guerra terminar antes do seu treinamento e efetivamente, antes do combate real. (BUYERS, 2004, p.55)

Em 17 de maio de 1944 o grupo já se encontrava em fase de conclusão de curso no Panamá com um aproveitamento considerado ótimo pelos seus superiores americanos. Restando seis semanas para a conclusão do treinamento no Panamá o pessoal de terra e os pilotos já estavam convictos e certos sobre as suas responsabilidades. Havia os pilotos efetivos que treinavam 4 horas de voos por dia e os pilotos reservas, em menor número, que treinavam apenas uma hora, mas aprendiam as funções dos homens de terra. Os efetivos apenas pilotavam e tinham aulas teóricas. Todos os pilotos aprendiam várias funções, dentre elas: bombardeio em mergulho; tiro com alvo terrestre alvo aéreo; ataques rasantes; patrulha e grandes altitudes. (BUYERS, 2004) (LIMA, VASCONCELOS, 2003)

O treinamento no Panamá duraria até o fim de junho. Após esta etapa todo o grupo partiu de navio para os Estados Unidos para a última fase de treinamento antes de participarem da guerra no campo de batalha. Terminado o treinamento no Panamá, os pilotos receberam a visita do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho e de outros comandantes responsáveis pelo treinamento para receberem os diplomas por terem concluído com aproveitamento o curso de caça. (LIMA, VASCONCELOS, 2003)

Em fins de junho de 1944, o grupo se deslocou para a Base Aérea de Suffolk, em Long Island, ao norte de Nova York, enfrentando uma viagem de sete dias e chegando em 4 de julho de 1944, onde passou mais de dois meses realizando um novo programa de treinamento, agora nos aviões de caça mais modernos da Força Aérea Norte-Americana: os P-47 Thunderbolt<sup>4</sup>, cada oficial realizou 80 horas de voo de treinamento enquanto o pessoal de terra adaptava-se ao novo material. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 82)

---

<sup>4</sup> O Republic P-47 Thunderbolt, também conhecido como "Jug", foi o maior, mais caro e mais pesado caça na história da aviação a ser motorizado por um único motor de combustão interna. Foi um dos principais caças da Força Aérea dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial, sendo utilizado também por outras forças aliadas durante o conflito, incluindo a Força Aérea Brasileira.

Comparado com as instalações do campo de treinamento do Panamá, os alojamentos norte-americanos eram mais modernos e sofisticados, mesmo sendo construídos de madeira. (BUYERS, 2004, p. 75). Durante a sua estadia nos Estados Unidos, a forma encontrada para distração dos integrantes do grupo, era a visita a badalados e famosos nightclubs da cidade de Nova York, e as visitas às praias da mesma cidade em fins de semana. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 86-93)

O principal objetivo desta última etapa de treinamento era o aperfeiçoamento no modelo de avião que seria usado na guerra, tanto para os pilotos como para os mecânicos e demais integrantes do grupo. O treinamento foi semelhante ao recebido no Panamá, distinguindo-se principalmente pelo uso do P-47 Thunderbolt e pela grande ênfase concedida as missões de escolta.

No final do curso foi organizado um treinamento diferente para os oficiais e graduados do grupo. Passaram dois dias acampados no meio de florestas para aperfeiçoar sua experiência em vida de campanha. Neste período os voos ocorriam normalmente. Em 31 de agosto, foi dado como concluído o ciclo de instrução do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro, e os seus integrantes se preparavam para o embarque definitivo à Itália. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 92)

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, que faz parte de um comboio formado por dezessete navios de transporte e dez de escolta. O deslocamento durou dezessete dias, e desembarcaram em Livorno, Itália, no dia 6 de outubro de 1944, chegando no dia seguinte à Base Aérea de Tarquínia. (LIMA, 1989)

Durante o acampamento em Tarquínia os pilotos tiveram muitas dificuldades com as instalações. Não haviam hangares ou qualquer estrutura pré-montada, o local estava repleto de lama e ainda tinham de montar o próprio acampamento, desembarcar o material de trabalho e dar início às montagens das acomodações. Quando não estavam voando, a rotina resumia-se a permanecer no campo de Tarquínia lendo cartas, livros ou revistas trazidos do Brasil, escutando músicas, ou formar rodas de conversa com os demais integrantes do grupo. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p. 94-136)

Em 31 de outubro do mesmo ano os pilotos brasileiros começaram a executar suas próprias missões de guerra, voando seus próprios aviões, mas

integrando esquadrilhas norte-americanas, a fim de se familiarizarem com as realidades da guerra. E em 11 de novembro, o Grupo de Caça começou a operar com esquadrilhas completamente constituídas por oficiais brasileiros e recebendo seus próprios objetivos a serem realizados. (INCAER, p.16-17)

Um mês depois, a 4 de dezembro de 1944, sem interromper as ações aéreas de combate, o grupo foi transferido para uma nova base: o aeródromo de Pisa, que ficava duzentos quilômetros ao norte e bem próximo das linhas inimigas. Ao norte da cidade de Pisa se encontram as cadeias de montanhas dos Apeninos, naquela época já coberta de neve devido ao rigoroso inverno da região. (LIMA, 1989)

Pisa representava uma significativa melhora em relação ao acampamento improvisado da base anterior em Tarquínia. Ali, o grupo possuía uma longa pista pavimentada para decolagens e pousos, estacionamentos cobertos e um hangar central. Os integrantes do grupo e dos outros esquadrões não residiam mais em barracas, passaram a se alojar edifícios na cidade de Pisa. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p.136)

Os momentos de descontração vividos pelos integrantes do grupo estavam concentrados na cidade de Pisa. Os brasileiros faziam longas caminhadas pelas ruas da cidade, visitavam pontos turísticos e faziam amizades com os moradores, frequentavam catedrais, teatros, clubes e bares. Houve ocasião de matrimônios entre brasileiros e as mulheres que habitavam a cidade. (LIMA, VASCONCELOS, 2003, p.136-181)

Na Itália o grupo brasileiro estava subordinado à unidade americana denominada de 350<sup>o</sup> Fighter Group. O 1<sup>o</sup> Grupo de Caça atuou como um esquadrão do 350<sup>o</sup> Fighter Group, que estava sob o comando do XXII Comando Aéreo Tático, que apoiava o V Exército norte-americano do qual fazia parte a FEB. (LIMA, 1989, p. 19-24)

O 350<sup>o</sup> Group, comandado pelo Coronel Ariel W. Nielsen, possuiu quatro esquadrões na campanha do Mediterrâneo. 345<sup>o</sup> Fighter Squadron, Comandante: Major Lee C. Wells; 346<sup>o</sup> Fighter Squadron, Comandante: Major Charles E. Gilbert II; 347<sup>o</sup> Fighter Squadron, Comandante: de 22 de setembro a 22 de janeiro de 1945, Major Hugh D. Dow, abatido, prisioneiro, ultimo comandante: Major Alvin H. Ballard;

1º Brazilian Fighter Squadron, Comandante: Tenente-Coronel Nero Moura. (LIMA, 1989, p. 19-24)

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. Assim o grupo atuou como unidade de caça bombardeiros, 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.

Durante a campanha na Itália a FAB não possuía um serviço de comunicação autônomo, dessa forma as correspondências trocadas entre Nero Moura e as famílias dos pilotos abatidos ou mortos<sup>5</sup> pelos inimigos chegavam com certa lentidão ao seu destino. Para a realização desta tarefa era utilizado o mesmo serviço da FEB. Aos familiares dos pilotos feitos prisioneiros ou que saltassem além das linhas inimigas, o comandante brasileiro enviava cartas com a intenção de tranquilizar as suas famílias e que aguardassem notícias melhores.

As cartas demonstram toda a tristeza sentida pelas famílias dos aviadores falecidos e como a perda mudaria suas vidas definitivamente. Os aviadores mortos na Itália apesar de experientes na aviação eram muito jovens, alguns deles com aproximadamente 20 anos de idade.

A forma como Nero Moura escreveu essas correspondências demonstrava seu grande domínio da escrita e confessava aos familiares dos falecidos, a localização das sepulturas provisórias dos pilotos mortos no cemitério das Forças Expedicionárias Brasileiras vizinho a cidade de Vada na província de Livorno, Itália. Todos os pertences desses pilotos eram devidamente documentados e inventariados e depois enviados ao Brasil pelo Ministério da Aeronáutica até serem repassados as suas respectivas famílias. Os restos mortais eram trazidos ao Brasil para Mausoléu da Aeronáutica no cemitério de São João Batista no Rio de Janeiro.

---

<sup>5</sup> Cartas trocadas entre Nero Moura e as famílias das vítimas, presente nos arquivos do CP-DOC. (42 páginas)

Todo o procedimento de envio dos corpos dos brasileiros de volta ao país de origem ocorreu depois do fim das hostilidades, quando foram devidamente sepultados no cemitério Militar brasileiro de Pistóia.

A partir de 20 de abril, a retirada alemã da região italiana se generalizou, devido a Ofensiva da Primavera<sup>6</sup>, e os objetivos de oportunidade para a aviação se multiplicaram ao longo das estradas e por toda parte. Uma vez iniciado o avanço vitorioso dos Aliados impunha-se, como golpe final, impedir que os alemães se organizassem na margem do Rio Pó, que poderia ser utilizado como obstáculo para deter os Aliados. E 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.

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)

## 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.

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.

---

<sup>6</sup> 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.

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.