

A PARTICIPAÇÃO DO PRIMEIRO GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL¹

THE PARTICIPATION OF THE FIRST FIGHTER AVIATION GROUP IN THE WORLD WAR II

Pedro Henrique Natalli²

Eduardo Augusto Montenegro Duque³

RESUMO

Em 2023, o Brasil completa 79 anos da participação nos céus da Itália durante a Segunda Guerra Mundial. Mesmo diante de grandes dificuldades, especialmente do número reduzido de pilotos e aeronaves e do não recompletamento dos caçadores, o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1ºGAvCa) foi de vital importância para o enfraquecimento das forças do Eixo na retomada da Itália pelos Aliados. Nada disso seria possível sem o devido treinamento e preparo para a missão. Esta pesquisa visa então trazer à tona de forma detalhada o “passo a passo” da preparação para o conflito, principalmente no que tange aos desafios enfrentados pelos pilotos, como treinamento e adequação de doutrina. A pesquisa será desenvolvida a partir de uma revisão bibliográfica sobre o assunto, com a utilização de dados históricos provenientes de relatos documentados dos envolvidos em livros, teses, dissertações, monografias e artigos científicos. Busca-se ao final do artigo mostrar a participação dos combatentes aviadores, considerando o treinamento, os desafios enfrentados e os resultados obtidos do 1º GAvCa.

Palavras-chave: Segunda Guerra Mundial; Primeiro Grupo de Aviação de Caça; Formação dos pilotos; História Militar.

¹ Artigo de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) da Academia da Força Aérea (AFA).

² Cadete Aviador do 4º Esquadrão (Turma Orthrus, 2020).

³ Maj QOAv Magistério em Desempenho Humano Operacional pela UNIFA. Academia da Força Aérea. E-mail: eduardoque85@gmail.com.

ABSTRACT

In 2023, Brazil completed 79 years of participation in the skies of Italy during the Second World War. Even in the face of great difficulties, especially the reduced number of pilots and aircraft and the non-completion of the fighters, the First Fighter Aviation Group (1ºGAvCa) was of vital importance for the weakening of the Axis forces in the resumption of Italy by the Allies. None of this would be possible without proper training and preparation for the mission. This research then aims to bring out in detail the "step by step" of preparation for conflict, especially with regard to the challenges faced by pilots, such as training and doctrine instruction. The research will be developed from a bibliographic review on the subject, with the use of historical data from documented reports of those involved in books, theses, dissertations, monographs and scientific articles. At the end of the article, the aim is to show the participation of air fighters, considering the training, the challenges faced and the results obtained from the 1st GAvCa.

Keywords: Second World War; First Fighter Aviation Group; Pilot training; Military History.

INTRODUÇÃO

Na Segunda Guerra Mundial, o Brasil, que manteve-se neutro até então, adentrou à guerra ao lado dos Aliados após sucessivos ataques nazistas às embarcações brasileiras. Assim, o governo brasileiro tomou a decisão de enviar tropas ao Teatro de Operações da Itália na Europa. Nesse contexto, surgiu a necessidade da criação de um grupo de caça para o cumprimento da missão, o que originou em 18 de dezembro de 1943 o 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa) (PEREIRA, 2007).

O 1º GAvCa, durante a 2ª Guerra Mundial, demonstrou grande coragem e habilidade em combate. Participaram de importantes operações, como o apoio às tropas terrestres no Teatro de Guerra em solo italiano. Embora tenham enfrentado dificuldades e perdas, os pilotos brasileiros mostraram-se altamente dedicados e valentes, contribuindo para o enfraquecimento das forças do Eixo na retomada da Itália pelos Aliados (OLIVEIRA, 2020).

Porém, isso não seria possível sem um bom preparo e treinamento. Como o Brasil não possuía uma infraestrutura adequada e não tinha experiência na formação de pilotos de caça, foi decidido treinar os pilotos no exterior. O preparo do 1º GAvCa iniciou-se nos Estados Unidos e envolveu a seleção e o treinamento aprimorado de pilotos e técnicos. Os pilotos selecionados passaram por um intenso programa de treinamento (LIMA, 1980).

Diante do exposto, pretende-se demonstrar a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial, levando em consideração o preparo do grupo e os desafios enfrentados pelos pilotos da Força Aérea Brasileira durante esse processo. Nesse sentido,

tem-se a seguinte pergunta de pesquisa: Como foi a participação dos pilotos brasileiros na Segunda Guerra Mundial, considerando o preparo no exterior e os desafios enfrentados?

Destarte, o presente trabalho tem como objetivo geral mostrar a participação dos pilotos de caça brasileiros na Segunda Guerra Mundial com base em relatos e documentos históricos. Para alcançar o objetivo geral, teve-se como objetivos específicos: a) Reconhecer como se deu a criação do Grupo de caça; b) Verificar como foi o treinamento dos pilotos no exterior; c) Identificar os maiores desafios enfrentados pelos brasileiros no Panamá e nos EUA, durante os treinamentos para a guerra contra o Eixo; e d) Relembrar os feitos dos pilotos brasileiros na Segunda Guerra Mundial.

A temática do presente trabalho é de grande relevância, pois o estudo dos eventos históricos são fonte de grandes ensinamentos para os militares mais modernos, como aqueles que ainda se encontram nas escolas de formação, haja vista que compreendendo as formas de preparo de guerras antigas pode-se extrair aprendizados para o presente, que levem os comandantes a não cometerem os mesmos erros de seus antecessores (SAVIAN; LACERDA, 2009).

A presente pesquisa é qualitativa, descritiva, bibliográfica e documental. Como metodologia de pesquisa utilizou-se a revisão bibliográfica e a análise de documentos, como artigos, teses, dissertações e trabalhos científicos que abordam essa temática.

1 O CONTEXTO DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Segunda Guerra Mundial, que ocorreu no período de 1939 a 1945, caracterizou-se por ser o maior conflito mundial já existente, que envolveu grande parte das nações do mundo. Os países envolvidos dividiram-se em dois grandes grupos: os Aliados - liderados pelo Reino Unido, França, União Soviética, China e Estados Unidos - e o Eixo - liderado pela Alemanha, Itália e Japão (GILBERT, 2014; LANZA, 2020).

A guerra teve origem na expansão territorial do regime nazista na Alemanha, liderada por Adolf Hitler, que buscava dominar a Europa e disseminar sua ideologia racista. No dia 1 de setembro de 1939, a Alemanha invadiu a Polônia, mesmo tendo assinado o Pacto Germano-Soviético (também conhecido como Pacto Molotov-Ribbentrop) de não-agressão com a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), marcando assim o estopim do conflito. Rapidamente, a França e o Reino Unido declararam guerra com a Alemanha, arrastando outros países para a guerra à medida que as forças do Eixo avançavam por diferentes regiões na Europa, África, Ásia e Pacífico (MAZOWER, 2013).

Durante os seis anos de guerra, foram travadas batalhas em várias frentes em que foram utilizadas novas táticas e tecnologias, incluindo bombardeios aéreos em larga escala, submarinos, tanques e armas nucleares. Foi caracterizada também por resultar em milhões de mortes de militares e civis. Os Aliados conseguiram uma série de vitórias cruciais, como a Batalha de Stalingrado e o desembarque na Normandia (Dia D), que marcaram pontos de virada no conflito (GILBERT, 2014).

Os Estados Unidos entraram na guerra após o ataque a Pearl Harbor no Havaí em 1941. Nesse ataque surpresa, as forças japonesas lançaram diversos bombardeios contra a base naval com o objetivo de destruir a frota do Pacífico dos EUA e neutralizar sua capacidade de revidar o expansionismo japonês na região (GILBERT, 2014).

Segundo Gilbert (2014), após esse ocorrido, o presidente americano Franklin D. Roosevelt declarou guerra ao Japão, pedindo a mobilização total dos recursos dos Estados Unidos para o conflito. Esse momento foi decisivo e significativo, pois trouxe para o lado dos Aliados a maior potência industrial e militar do mundo na época. Assim, a nação mobilizou sua indústria para a produção de armas, munições e equipamentos militares, permitindo uma mudança considerável no equilíbrio de forças entre os grupos beligerantes.

Ainda nesse período, o holocausto, genocídio perpetrado pelos nazistas, resultou na perseguição e na morte de milhões de pessoas, principalmente judeus. A descoberta dos campos de concentração e extermínio chocou o mundo e contribuiu para que os Aliados se empenhassem em derrotar as nações do Eixo. Isso marcou profundamente a consciência mundial e influenciou a busca por direitos humanos e justiça nos anos seguintes (GILBERT, 2014).

A guerra chegou ao fim em 1945, com a rendição da Alemanha nazista em maio e a do Japão em setembro, após os bombardeios atômicos de Hiroshima e Nagasaki. A Segunda Guerra Mundial deixou um legado duradouro com impactos políticos, sociais e econômicos em todo o mundo. O conflito redefiniu o equilíbrio de poder global, levando à criação das Nações Unidas e estabelecendo as bases para a Guerra Fria entre os Estados Unidos e a União Soviética (SWEETING, 2012).

2 O BRASIL E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O Brasil, à época da 2ª Guerra Mundial, vivenciava uma ditadura, implantada por Getúlio Vargas. Em 1937, o referido presidente brasileiro instituiu o que ficou conhecido como “Estado Novo”, que caracterizou-se pela repressão anticomunista, forte nacionalismo e

poder centralizado, em que a censura tornou-se a maior estratégia contra aqueles que contrariavam o governo, sendo assim combatidos (SANDER, 2007).

Apesar de ter várias características políticas semelhantes aos países do Eixo, o Brasil, inicialmente, adotou uma postura de neutralidade, com o intuito de manter relações diplomáticas com ambos os grupos de nações que estavam em guerra, especialmente com os Estados Unidos e Alemanha, países com os quais, desde antes da guerra, mantinha relações comerciais (SANDER, 2007; LANZA, 2020).

Mesmo o Brasil assumindo uma posição neutra até então, em 22 de março de 1941, a embarcação mercante brasileira denominada Taubaté, que estava com a bandeira brasileira, foi atacada por uma aeronave da Luftwaffe (força aérea alemã). Como consequência, o primeiro brasileiro perdeu sua vida e outros treze ficaram feridos, gerando uma grande indignação do povo brasileiro (SANDER, 2007).

Em 1941, após o ataque à base norte-americana de Pearl Harbor e, conseqüentemente, a participação direta dos Estados Unidos na 2ª Guerra Mundial, o Brasil passou a se aproximar do lado dos Aliados e distanciou-se da Alemanha (ALVES, 2017; SANDER, 2007).

Sander (2007) explana que, em razão do episódio que ocorreu em Pearl Harbor, foi realizada uma reunião denominada de "Reunião dos Chanceleres" no Rio de Janeiro, em janeiro de 1942, onde houve o rompimento diplomático brasileiro com o Eixo, porém, o Brasil continuou em posição neutra na guerra (SANDER, 2007).

Nesse cenário, segundo Alves (2007), o Brasil requereu aos EUA o seguinte: o fornecimento de armamentos para as Forças Armadas brasileiras; proteção, caso fosse necessário; evitar desentendimento diplomático com a Argentina e a criação da Siderúrgica de Volta Redonda, que foram atendidas pelo país norte-americano.

Pouco tempo depois da ruptura diplomática do Brasil com os países do Eixo, como forma de retaliação, no dia 15 de fevereiro de 1942, o navio cargueiro brasileiro, Buarque, foi bombardeado pelos alemães, a fim de prejudicar a chegada de suprimentos para os Estados Unidos. Três dias depois, o mesmo ocorreu com outro navio cargueiro em Olinda. E, assim, começaram sucessivas investidas alemãs contra embarcações brasileiras durante o ano de 1942 (SEITENFUS, 2000; SANDER, 2007).

O episódio mais crítico foi o ataque ao navio de Baependi, no dia 15 de agosto de 1942, em que houveram cerca de 300 mortes. Depois de 21 navios cargueiros e de passageiros serem afundados pelos nazistas, mais de 700 brasileiros perderam suas vidas (SANDER, 2007).

Diante desses eventos, houve grande indignação do povo brasileiro que começou a pressionar o governo através de manifestações com a finalidade de obter uma ação de resposta aos ataques sofridos pelos nazistas (SANDER, 2007). Dessa forma, o Brasil foi motivado pela Alemanha a entrar efetivamente na guerra ao lado dos Aliados, o que aconteceu oficialmente no dia 22 de agosto de 1942 (SEITENFUS, 2000; ALVES, 2017; SANDER, 2007).

Após a entrada do Brasil na guerra, Salgado Filho, ministro da Aeronáutica, tomou uma importante decisão que alterou o curso da nova Força que estava crescendo: a participação no combate, associada às vivências e aprendizados que seriam adquiridas em um confronto real, o que representaria para a Força Aérea Brasileira a oportunidade de se destacar ainda mais entre as Forças Armadas e aumentar o seu reconhecimento pela população brasileira (ALVES, 2017).

Destarte, Salgado Filho compreendeu que mandar um grupo de aviadores da Força Aérea Brasileira para participar do combate da Segunda Guerra no exterior, seria amplamente reconhecido pela doutrina, que veio a ser desenvolvida no futuro nas unidades aéreas de combate brasileiras a partir das experiências lá adquiridas, o que realmente aconteceu (ALVES, 2017).

3 O INÍCIO DO 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA (1º GAvCa)

Com a entrada do Brasil na guerra, o governo brasileiro estabeleceu o 1º Grupo de Aviação de Caça em dezembro de 1943, através do Decreto Presidencial nº 6.123. Durante o treinamento nos Estados Unidos da América durante a operação no Mediterrâneo, Nero Moura foi o comandante do grupo (BARONE, 2018; LANZA, 2020).

Após a criação do Grupo, o Ministério da Aeronáutica começou a recrutar voluntários que desejassem participar da guerra, com vagas para pilotos e mecânicos. A demanda pelas vagas superou as expectativas, exigindo uma seleção rigorosa dos voluntários antes de serem encaminhados para a fase de preparação (LANZA, 2020).

A seleção para integrar o grupo de aviação de caça foi feita levando-se em conta a experiência em aviação e conhecimentos técnicos de mecânica de avião. As famílias dos pilotos do grupo eram de uma condição melhor e possuíam acesso à educação, lazer e cultura. Eles eram filhos de desembargadores, engenheiros, advogados e, por isso, tinham capacidade financeira suficiente para propiciar uma educação de qualidade (LIMA, 1980).

Após seleção dos pilotos brasileiros, estes passaram por um período de treinamento que ocorreu inicialmente em terras norte-americanas, por este país ter condições de propiciar

uma adequada infraestrutura, assim como experiência de guerra. Desta forma, Nero Moura estava com sua equipe principal formada pronta para o treinamento inicial (WANDERLEY, 1975).

4 TREINAMENTO DOS PILOTOS DO 1ª GAvCa

Os “homens chaves” do 1º Grupo de Aviação de Caça, comandado pelo Major Aviador Nero Moura, partiram no dia 3 de janeiro de 1944 para iniciar seu treinamento na Escola de Tática Aérea Aplicada da Aviação do Exército Norte-Americano, em Orlando, no Estado da Flórida. Nesse lugar, os pilotos tiveram aulas teóricas e voaram cerca de 60 horas na aeronave P-40. Tiveram ainda instrução aérea sobre acrobacias, voo em formatura, exercícios de adaptação, voo de altitude, tiro sobre alvo rebocado, tiro sobre alvo na terra e voos de cruzeiro (WANDERLEY, 1975).

Ao mesmo tempo em que aconteciam as instruções em Orlando, no Brasil começou o recrutamento de aviadores voluntários para o Grupo de Caça, no qual foram escolhidos 40 oficiais aviadores. Foi realizado um curso de adaptação com cerca de 20 horas de voo para aqueles pilotos que não tinham experiência no P-40 ainda no Brasil (FERREIRA, 2012).

Após o tempo passado nos Estados Unidos, Nero Moura e seus “homens chaves” do 1º GAvCa seguiram para a Base Aérea de Aguadulce, localizada no Panamá, onde se encontraram com o pessoal de manutenção e os novos oficiais aviadores selecionados no Brasil, para continuar com o preparo para a guerra (WANDERLEY, 1975; FERREIRA, 2012).

Chegando ao Panamá, os pilotos tiveram uma exigente e rigorosa instrução comandada pelo Coronel Gabriel Poillon Disosway. Os aviadores contaram com 110 horas de voo na aeronave P-40 para o seu preparo. Mesmo com a exigência e a cobrança elevada do Coronel Disosway, este obteve o respeito e a amizade dos brasileiros (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).



Figura 1 Coronel Gabriel Disosway e Tenente-Coronel Nero Moura
Fonte: Instituto Histórico-Cultural Da Aeronáutica (1991, p. 528)

Diante dessa exigência e cobrança por parte deste comandante, o Grupo de Caça começou a operar como uma unidade tática completa, participando efetivamente da defesa aérea do Canal do Panamá, inclusive com missões de interceptação. Dessa forma, realizaram cerca de 100 saídas operacionais, que corroboraram para a formação da pronta resposta e trabalho articulado entre aviadores e pessoal de terra (LANZA, 2020; VAZQUEZ, 2023).

Encerradas as atividades no Panamá, no dia 20 de junho de 1944, a unidade de caça seguiu para Long Island, onde começaram a parte final de sua preparação em Suffolk Air Field. Foi nesse momento que os pilotos brasileiros conheceram a aeronave que seria usada no combate na Itália: o P-47 Thunderbolt. Tendo em vista que não tinham experiência nessa nova aeronave, foi necessário um curso de aproximadamente 80 horas, para que fosse possível a adaptação (LANZA, 2020).

Nesse curso, foram treinados os mesmos exercícios concluídos com o P-40: acrobacias, voo em formatura, exercícios de adaptação, voo de altitude, tiro sobre alvo rebocado, tiro sobre alvo na terra e voos de cruzeiro. Além desses, foram realizados também treinamentos de bombardeio picado, escolta de bombardeiros, interceptação e combate no ar (LANZA, 2020).

Dessa forma, foi encerrado o treinamento do 1º Grupo de Aviação de Caça. Após o final da preparação, os pilotos brasileiros estavam treinados no mesmo nível de todos os

demais aviadores integrantes das unidades táticas americanas. Juntando-se a isso, o grupo brasileiro contava com alguns pilotos com mais de 5 anos de experiência e mais de 2000 horas de voo (WANDERLEY, 1975).

No mesmo sentido, Wanderley (1975) aduz que, quando os aviadores brasileiros partiram para a Itália, Nero Moura e os demais responsáveis pelo treinamento tinham a convicção de que deram para aquele grupamento uma preparação tão aperfeiçoada quanto às demais aeronáuticas das grandes potências mundiais. Dessa forma, o 1º Grupo de aviação de caça estava pronto para o combate na Itália.

Dentre alguns fatores que levou o 1º GAvCa a buscar seu melhor nas instruções e, conseqüentemente, um bom resultado nos treinamentos destacaram-se os seguintes motivos: alcançar o nível de preparo e capacitação das Forças Aéreas dos demais países que estavam atuando na Segunda Guerra Mundial e vingar-se dos alemães, pelos ataques ocorridos nas costas brasileiras a navios mercantes (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Entretanto, apesar de atingir o nível esperado para o emprego na Segunda Guerra Mundial, o período dedicado ao treinamento foi repleto de desafios e problemas dos mais diversos tipos a serem solucionados.

5 DESAFIOS DO 1º GAvCa

O 1º GAvCa enfrentou diversos desafios na esfera social e cultural durante seu preparo nos Estados Unidos e no Panamá. Os principais desafios enfrentados por eles na esfera social foi a segregação racial e na esfera cultural foi a alimentação.

A segregação racial nos grupamentos de aviação de caças durante os treinamentos para a Campanha italiana foi um grande problema. Nos Estados Unidos, os pilotos do 1º GAvCa sofreram uma grande segregação racial na época. Os afro-americanos eram excluídos das unidades de aviação de combate e eram frequentemente designados para funções de apoio e para tarefas consideradas de menor importância: carga e descarga de equipamentos, limpeza, serviços de logística e serviços de suporte administrativo (LIMA, 1980).

Por outro lado, o 1º GAvCa da FAB não possuía restrições étnicas em suas unidades e alguns praças negros foram selecionados e treinados para integrar o pessoal de manutenção. Inicialmente, isso demonstrou um avanço significativo em relação à igualdade racial em comparação com outras nações envolvidas no conflito. No entanto, para não contrariarem as regras estadunidenses, os comandantes brasileiros decidiram criar unidades separadas para os

negros lideradas por oficiais brancos e, conseqüentemente, resultou em uma segregação dentro dos alojamentos (LIMA, 1980).

Devido a isso, Nero Moura solicitou urgentemente ao Ministério da Aeronáutica no Brasil para que a seleção dos grupamentos limitassem a ida de mais negros para treinamento e pediu também que os praças negros já presentes nos grupamentos que retornassem ao Brasil, retirando-se dos treinamentos, com o intuito de estreitar suas relações com os EUA. Assim, percebe-se que houve uma exclusão conjunta dos negros nos grupamentos militares da aeronáutica nesse momento (LIMA, 1980).

Por outro lado, na esfera cultural a alimentação foi um fator muito importante. Os pilotos necessitavam estar em boas condições físicas e mentais para enfrentar os treinamentos. Diante disso, houve momentos em que não se deu a devida atenção à alimentação pois o grupo estava comendo feijão com açúcar, leite em pó e café ralo que parecia chá. Isso culminou no baixo desempenho dos pilotos nos treinamentos no Panamá. O Coronel Disosway percebeu a falta de atenção dos pilotos nas instruções e esta informação chegou ao Major Nero Moura. Este pediu uma remessa de comida brasileira, e logo os brasileiros, se reanimaram e voltaram a treinar com empenho e dedicação (LIMA, 1980).

De acordo com o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER, 1991), os aviadores alegaram que eram muito unidos, o que foi imprescindível para superarem os mais diversos desafios, especialmente quanto a familiarização com a cultura estadunidense como, por exemplo, a alimentação e a forma de interação com os norte-americanos.

Porém, mesmo diante dos desafios enfrentados na fase de preparo do Grupo de caça, estes se encontravam prontos para o combate na Itália. Dessa forma, no dia 19 de setembro de 1944 em Patrick Henry, o 1º GAvCa embarcou rumo à Itália (WANDERLEY, 1975).

6 A ATUAÇÃO DO 1º GAvCa NA ITÁLIA E SEUS FEITOS

O país italiano, que estava ocupado pelos militares nazifascistas, foi invadido pelos Aliados em setembro de 1943 pelo Sul, o que obrigou o Eixo a recuar para o Norte da Itália. Foi estabelecido no Sul de Roma a denominada Linha de Inverno (Gustav Line), local em que encontravam-se 15 divisões do país alemão, o que dificultou o avanço das tropas aliadas (GILBERT, 2014).

A fim de romper com esta posição defensiva alemã, os Aliados colocaram em prática a Operação Shingle, em que desembarcaram 36.000 soldados dos Aliados em Anzio, na posição de retaguarda da Gustav Line, de forma que surpreenderam os militares nazistas efetivamente.

Esta operação dos Aliados foi bem sucedida, tendo em vista que os alemães quase não ofereceram resistência. Com isso, o líder nazista, Adolf Hitler, foi obrigado a tomar medidas que reforçassem a defesa italiana, tendo que retirar 35 divisões alemãs que encontravam-se na União Soviética (GILBERT, 2014).

Depois de duros combates, os militares alemães retrocederam ainda mais ao norte do país italiano, onde, em meados de agosto de 1944, formaram outra linha de defesa, a denominada Linha Gótica (*Gothic Line*), de aproximadamente 280 quilômetros, onde haviam inúmeras minas terrestres e minas antitanque, sendo nessa circunstância que os pilotos brasileiros chegaram no continente europeu (GONÇALVES, 2016).

Diante desse contexto, os aviadores integrantes do 1º GAvCa desembarcaram no dia 6 de outubro de 1944 em Livorno, na Itália, nação onde o Brasil atuou até a guerra findar. Após esse fato, foram para o Sul na Base Aérea de Tarquínia, onde se instalaram e foram instruídos pelo controle operacional (LIMA, 1980).

Assim que chegaram na guerra, conforme explica Wanderley (1975), o primeiro Grupo de Aviação de Caças foi integrado à Força Aérea Tática dos Aliados, localizado no Mediterrâneo, e nesta, incorporou-se à 12ª Força Aérea dos EUA, prestando assistência aérea ao 6º Exército, que pertencia à Força Expedicionária Brasileira (FEB). Na 12ª Força Aérea Americana, o “Senta a Púa!”, como era denominado também o 1º GAvCa, participou do 350th Fighter Group, o qual era formado por três grupos de caças estadunidenses e pelo esquadrão de aviadores brasileiros que haviam acabado de chegar (WANDERLEY, 1975).

O GRUPO DE CAÇA BRASILEIRO NO ÂMBITO DA
FÔRÇA AÉREA ALIADA DO MEDITERRÂNEO

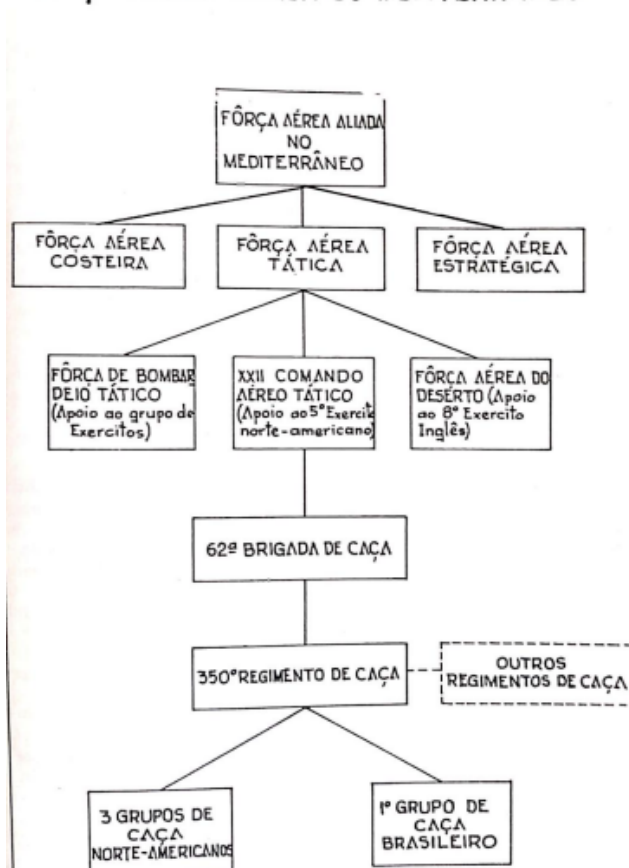


Figura 2 O Grupo de Caça Brasileiro no âmbito da Força Aérea Aliada no Mediterrâneo
Fonte: Wanderley (1975, p. 281)

A equipe brasileira não combateu diretamente outros caças, tendo em vista que foram designados para cumprirem missões de ataque de forma estratégica, bombardeando principalmente estradas de ferro e de rodagem, trechos e instalações, campos de aviação e de artilharia, edifícios, depósitos, fábricas e outros terrenos que auxiliavam os inimigos no conflito (INCAER, 1991).

Em 31 de outubro de 1944, os aviadores do Brasil iniciaram seus primeiros voos no Teatro da Guerra na Itália e voaram primeiramente de forma conjunta com os grupos americanos, para se habituarem com os aviões, com a forma com que os pilotos americanos cumpriam suas missões e com os procedimentos ocorridos ao seu redor (WANDERLEY, 1975).

Passada essa fase de início, especificamente na data de 11 de novembro de 1944, os membros do 1º GAvCa começaram a cumprir missões ao lado de grupos totalmente formados por aviadores brasileiros, de forma que receberam suas próprias missões e finalidades (WANDERLEY, 1975).

De acordo com Wanderley (1975), em dezembro de 1944, os aviadores do “Senta a Pua” já possuíam a desenvoltura de veteranos. Quase não houve recompletamento de pilotos no seu esquadrão, porém, mesmo com isso, eram homens de uma coragem e energia extraordinária.

Normalmente, quando um aviador cumpria trinta e cinco missões em um cenário específico, este recebia dispensa pelo período de 6 meses para voltar à sua nação, vindo um novo aviador para substituí-lo. Isso, entretanto, não aconteceu com o 1º GAvCa e, em fevereiro de 1945, grande parte do esquadrão havia ultrapassado 50 missões. Vale ressaltar que 9 pilotos superaram as 90 missões, são eles: Torres (100 missões); Keller, Lima Mendes e Pessoa Ramos (95 missões); Horácio e Lima (94 missões); e Eustórgio, Goulart e Meira (93 missões) (OLIVEIRA, 2020).

Além disso, os pilotos brasileiros passaram por momentos críticos, como, por exemplo: 5 mortes em batalha; 4 mortes em incidentes aéreos; 8 mortes em confronto, onde 5 foram aprisionados pelos nazistas e 3 receberam proteção da Resistência Italiana aos alemães, os *partigiani*; e, 7 afastados em razão de saúde (MEDINA, 2019).

Diante desse cenário e da falta de recompletamento de pilotos, foi oferecido aos caçadores do “Senta Pua” a redução do número de missões que o esquadrão estava engajado, oferta esta que foi rejeitada. Isso resultou num grande engrandecimento e reconhecimento dos feitos conquistados por estes, já que tornaram-se a equipe de pilotos de caça com integrantes seletos e altamente eficientes que alcançaram uma elevadíssima quantidade de missões realizadas quando comparado com demais aviadores dos Aliados (MEDINA, 2019; OLIVEIRA, 2020).

Mesmo com toda a dificuldade, os “Jambocks”, que era o termo utilizado pelos americanos para referirem-se aos aviadores do 1º GAvCa, participaram de 445 missões, o que representa 5% das operações comandadas pelo 350th Fighter Group, da USAAF (MEDINA, 2019; OLIVEIRA, 2020).

Com base em informações da XII Tactical Air Command (Décima Segunda Força Aérea Tática) dos EUA, o 1º Grupo de Aviação de Caça, com suas missões de ataque, atingiu o seguinte resultado percentual no referido Comando: 85% de destruição a depósitos de munições, 36% de destruição a depósitos de combustíveis, 28% da destruição a pontes, 15% de destruição a veículos motorizados, 10% de destruição a veículos hipomóveis, 19% de danificação a pontes, 13% de danificação a veículos terrestres e 10% de danificação a veículos hipomóveis (MEDINA, 2019; OLIVEIRA, 2020).

Tabela 1 Total de operações realizadas pelo 1º GAvC do Brasil na Itália

Operação	Total
Missões Executadas	445
Saídas Ofensivas	2.546
Saídas Defensivas	4
Horas de Voo em Operações de Guerra	5.465
Horas de Voo realizadas	6.144
Bombas Lançadas	4.442
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

Fonte: Pereira (2007, p. 87)

Tabela 2 Resultados obtidos pelo 1º GAvCa do Brasil na Itália

Item	Destruidos	Danificados
Aviões	2	9
Locomotivas	13	686
Transportes motorizados	1.304	686
Vagões e carros tanques	250	835
Carros blindados	8	13
Viaturas de tração animal	79	19
Pontes de 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
Postos de comando	2	2
Posição da artilharia	85	15
Instalações industriais	6	5
Diversas instalações	125	54
Depósitos de combustível e munição	31	15
Refinarias	3	2
Estação de radar	-	2
Embarcações	19	52
Navio	-	1

Fonte: Pereira (2007, p. 88)

No dia 22 de abril de 1945 o 1º Grupo de Aviação de Caça obteve os melhores resultados do grupo. Foram realizadas 11 missões, com 44 surtidas. Essa quantidade de missões representou uma expressiva marca operacional em comparação aos demais Esquadrões que operaram naquele período de Guerra. Diante disso, essa data ficou marcada para a história como Dia da Aviação de Caça do Brasil (PEREIRA, 2007; LIMA, 1980).

O dia 22 de abril resultou na recomendação do “Senta a Pua!”, que era o nome do grupo de caça brasileiro, para receber a Presidential Unit Citation, pelo comandante do 350th Fighter Group. Porém, somente após o fim da 2ª Guerra Mundial, em 1983, os caçadores do Primeiro Grupo de Aviação de Caça foram homenageados com esta condecoração americana, que somente outros dois grupos estrangeiros receberam. O referido esquadrão efetivamente corroborou de forma significativa para a libertação da nação italiana, local onde até os dias atuais há monumentos, praças e homenagens anuais aos brasileiros, como forma de demonstrar a importância da sua atuação para a Itália (LANZA, 2020; OLIVEIRA, 2020).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando o objetivo geral do presente trabalho que foi mostrar a participação dos pilotos de caça brasileiros na Segunda Guerra Mundial com base em relatos e documentos históricos, pode-se perceber que houve um avanço significativo nesta direção, sem, entretanto, ter-se esgotado tal propósito.

A seguir serão resgatados os objetivos específicos procurando-se identificar os principais dados obtidos que podem esclarecê-los.

Quanto ao primeiro objetivo específico de reconhecer como se deu a criação do Grupo de caça, ficou evidenciado que em razão da entrada do Brasil na 2ª Grande Guerra, o governo brasileiro criou o 1º Grupo de Aviação de Caça em dezembro de 1943, por meio do Decreto Presidencial nº 6.123. A seleção de voluntários para a guerra de pilotos e mecânicos do 1º GAvCa foi rigorosa e utilizou como critérios a experiência em aviação e conhecimentos técnicos de mecânica de avião. Após a seleção, os integrantes do 1º GAvCa passaram por um intenso treinamento.

Com relação ao segundo objetivo específico de verificar como foi o treinamento dos pilotos no exterior, averiguou-se que o treinamento do 1º GAvCa ocorreu inicialmente nos Estados Unidos, posteriormente no Panamá e por último novamente nos Estados Unidos. Nos Estados Unidos inicialmente os pilotos voaram cerca de 60 horas na aeronave P-40. No Panamá contaram com 110 horas de voo na aeronave P-40. Na parte final do treinamento nos Estados Unidos, os brasileiros tiveram instrução no P-47 Thunderbolt, que seria usada na guerra após o treinamento, com 80 horas para se adaptar à nova aeronave.

Sobre o terceiro objetivo específico de identificar os maiores desafios enfrentados pelos brasileiros no Panamá e nos EUA, durante os treinamentos para a guerra contra o Eixo, verificou-se dois problemas principais, um na esfera social e outro na esfera cultural. Na

esfera social, foi constatada a segregação racial imposta a alguns praças negros que pertenciam ao pessoal de manutenção. Na esfera cultural, foi verificada a importância da alimentação dos aviadores para o cumprimento da missão, visto que quando não estavam sendo alimentados da maneira correta, não apresentaram desempenho adequado nos treinamentos.

No que concerne ao quarto objetivo específico de lembrar os feitos dos pilotos brasileiros na Segunda Guerra Mundial, foi possível verificar que os aviadores brasileiros realizaram um total de 445 missões de ataque de forma estratégica. Devido à falta de reequipamento e ao grande empenho dos pilotos, os integrantes do Primeiro Grupo de Aviação de Caça executaram mais missões quando em comparação aos demais aviadores Aliados, alguns chegando próximo de 100 missões realizadas.

Destarte, conclui-se que os resultados obtidos pelo Primeiro Grupo de Aviação de Caça superou o esperado e foi altamente satisfatório. Isso ficou evidenciado desde o treinamento até o seu emprego na Guerra. Os pilotos brasileiros cumpriram as missões que lhes foram incumbidas com excelência, bravura, resiliência e fé na missão, mesmo diante de diversos desafios.

Como marco dos resultados, no dia 22 de abril de 1945, é comemorado o Dia da Aviação de Caça no Brasil pelos grandes resultados obtidos nesse dia. Tal fato foi de tamanha relevância, que o Primeiro Grupo de Aviação de Caça recebeu a Citação Presidencial dos Estados Unidos no ano de 1983.

Dessa forma, este trabalho ressalta e detalha esse importante fato na história da Força Aérea Brasileira (FAB) e serve como forma de consulta e inspiração para os futuros líderes da FAB entenderem sobre a participação e a resiliência dos pilotos brasileiros na Segunda Guerra Mundial.

Por todo o exposto, faz-se necessário o aprofundamento das investigações sobre o tema em pesquisas futuras a fim de ampliar e aprofundar o estudo sobre a participação do 1º GAvCa na Segunda Guerra Mundial. Como sugestão de continuação dessa pesquisa, sugere-se analisar a relação dos aspectos doutrinários sedimentados na 2ª guerra com a atual formação dos pilotos militares brasileiros.

REFERÊNCIAS

ALVES, Otávio Silveira. **A construção da liderança baseada em ícones do passado: o estudo do perfil militar dos integrantes do 1o Grupo de Caça da FAB (1940-50)**. Trabalho Monográfico de Curso, apresentado como requisito do Curso de Formação de Oficiais da Academia da Força Aérea, Pirassununga, SP, 2017.

BARONE, João. **1942: O Brasil e Sua Guerra Quase Desconhecida**. 1. ed. Rio de Janeiro: Harpercollins Brasil, 2018. 352 p.

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

FERREIRA, João César Leonel. **A participação do Primeiro Grupo de Caça na Segunda Guerra Mundial**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao final do Curso de Formação de Oficiais da Academia da Força Aérea, Pirassununga, SP, 2012.

GILBERT, Martin. **A Segunda Guerra Mundial**. Os 2.174 dias que mudaram o mundo. 1ª edição. Rio de Janeiro. Editora Casa da Palavra, 2014.

GONÇALVES, Daniel Evangelista. **Olho Nele! Esquadrilhas de Ligação e Observação. Vigília Constante em Defesa da Pátria**. Rio de Janeiro. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História geral da aeronáutica brasileira**, v. 3. Rio de Janeiro: Villa Rica, 1991.

LANZA, Bruno Henrique dos Santos. **A Logística Empregada Pelo 1º Grupo De Aviação De Caça No Que Tange À Manutenção de Aeronaves**. Monografia (Curso de Formação de Oficiais) – Academia da Força Aérea, Pirassununga, SP, 2020.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. 2 ed. Rio de Janeiro: Gráfica, 1975.

LIMA, Rui Moreira. **Senta a Pua!** 1ª Edição. Rio de Janeiro, RJ. Biblioteca do Exército, 1980.

MAZOWER, Mark. **O Império de Hitler**. A Europa sob o Domínio Nazista. 1ª edição. São Paulo. Editoria Companhia das Letras, 2013.

MEDINA, João Ignácio de. **Senta a Pua! Brasil!** Aviação de Caça na FAB. Rio de Janeiro. Contactus Soluções Gráficas, 2019.

OLIVEIRA, Jonas Queiroz. **Senta a Pua! Brasil! Atuação do Primeiro Grupo de Aviação de Caça Brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. Monografia [S.i.] – Faculdade de Educação Ciências e Artes Dom Bosco, Monte Aprazível, SP, 2020. Disponível em: http://www.sentandoapua.com.br/portal3/phocadownloadpap/Documentos/TCC_Senta%20a%20Pua%20Brasil_Jonas_Queroz_Oliveira.pdf. Acesso em 15 setembro 2023.

PEREIRA, Maria Luiza Pigni Santiago. **Senta a Pua! Resiliência em ambiente de aviação:** a experiência do Grupo de Aviação de Caça do Brasil na Segunda Guerra Mundial. 2007. 386 f. Tese (Doutorado em Psicologia Experimental: Análise do Comportamento) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2007.

SANDER, Roberto. **O Brasil na mira de Hitler, A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas.** Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2007.

SAVIAN, Elonir José; LACERDA, Paulo Henrique Barbosa. **Manual de História Militar Geral.** Resende: Academia Militar das Agulhas Negras, 2009.

SEITENFUS, Ricardo. **A Entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.

SWEETING, Charles Glenn. **O Piloto de Hitler.** A vida e época de Hans Baur. São Paulo. Editora Jardim dos Livros, 2012.

VAZQUEZ, Vicente. **O 1º Grupo de Caça na Campanha da Itália.** Disponível em <https://www.jambock.com.br/v7/index.php/mn-hist/mn-hist-trei/mn-hist-prea-pana>. Acesso em 08 maio 2023.