

A AVIAÇÃO DE CAÇA BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E UMA COMPARAÇÃO COM A DOCTRINA EMPREGADA NOS DIAS ATUAIS¹

BRAZILIAN FIGHTER AVIATION IN THE SECOND WORLD WAR AND A COMPARISON WITH THE CURRENT DOCTRINE

Vinícius da Silva do Amôr Divino²
Gustavo Winckler de Oliveira³

RESUMO

Este estudo se propõe a analisar a atuação da aviação de caça da Força Aérea Brasileira (FAB) durante a Segunda Guerra Mundial, bem como realizar uma comparação à luz da Diretriz do Comando da Aeronáutica (DCA) 1-1 (Brasil, 2020), documento que rege a doutrina básica da FAB nos dias de hoje. A partir de outubro de 1944, na Itália, a FAB desempenhou um relevante trabalho com o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), deixando um legado que se estende até os dias de hoje. Diante disso, o estudo será feito no campo histórico, analisando a importância da participação da aviação de caça brasileira nesse conflito. Sempre que requisitada, a FAB dedicou-se com afinco no embate, contribuindo com os países aliados em missões realizadas pelo 1º GAVCA da Força Aérea Brasileira, nos céus da Itália. O grupo empregou o avião P-47 “Thunderbolt”, como consta na maioria dos relatos, em alvos predeterminados para reduzir ainda mais a capacidade logística da Alemanha, tendo em vista que a força aérea do país europeu, naquele momento, já estava neutralizada. O presente trabalho encontra-se no campo da pesquisa bibliográfica e busca explorar, a partir de registros históricos, como as missões executadas no conflito podem ser interpretadas sob a ótica da doutrina empregada na atualidade. Em resumo, o trabalho busca oferecer uma análise da participação da aviação de caça da FAB na Segunda Guerra Mundial, analisando o emprego feito e a evolução com as diretrizes e definições doutrinárias atuais. A pesquisa mostra ao leitor semelhanças entre as definições encontradas na DCA 1-1 (Brasil, 2020) e a forma que o poder aéreo era aplicado na II Guerra Mundial, evidenciando evoluções e situações bem parecidas. Desta forma, o presente estudo tem relevância, tendo em vista o maior contato do discente do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) com documentos basilares de doutrina da FAB, além do estudo dos conflitos do passado.

Palavras-chave: Aviação de Caça; Doutrina; Força Aérea Brasileira; Emprego.

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 Árion, 2024).

³ Graduado em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea (2001). *Science Masterprogram in War Studies* pela Universidade de Defesa Nacional, Estocolmo, Suécia (2021).

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the role of the Brazilian Air Force's (BAF) fighter aviation during the Second World War, as well as to make a comparison considering Air Force Command Directive (DCA) 1-1 (Brazil, 2020), the document that governs the FAB's basic doctrine today. From October 1944, in Italy, the FAB carried out important work with the First Fighter Aviation Group (1st GAVCA), leaving a legacy that continues to this day. The study will therefore focus on history, analyzing the importance of Brazilian fighter aviation participation in that conflict. The FAB made a commitment when it was asked to take part in the conflict, contributing to the Allied countries in missions carried out by the 1st GAVCA of the Brazilian Air Force in the skies over Italy. The group used the P-47 "Thunderbolt" aircraft, as most reports say, on predetermined targets to further reduce Germany's logistical capacity, given that the European country's air force had already been neutralized. This work is in the field of bibliographical research and seeks to explore, based on historical records, how the missions carried out in the conflict can be interpreted from the perspective of current doctrine. In short, the work seeks to offer an analysis of the participation of BAF fighter aircraft in World War II, analyzing the use made and the evolution with current doctrinal guidelines and definitions. The research shows the reader similarities between the definitions found in DCA 1-1 (Brazil, 2020) and the way air power was applied in World War II, showing developments but very similar situations. In this way, this study is relevant, given the greater contact that students on the Flying Officer Training Course (FOTC) have with basic BAF doctrinal documents, as well as the study of past conflicts.

Keywords: Fighter Aviation; Doctrine; Brazilian Air Force; Employment.

INTRODUÇÃO

A Segunda Guerra Mundial é considerada por alguns historiadores como o primeiro embate no qual a utilização da força aérea foi diretamente decisiva na campanha militar. Dessa forma, segundo Tony Mason (1994), a Segunda Grande Guerra foi um dos primeiros conflitos no qual a atividade aérea foi determinante para o êxito no combate, tendo a marinha e o exército atuando, mas subordinados à aviação.

Para o bem ou para o mal, o domínio do ar tornou-se a suprema expressão do poder militar, e o Exército e a Armada, embora necessários e importantes, devem aceitar um papel subordinado. Esta é uma conquista memorável da marcha do homem (Mason, 1994).

Tal ideia se aproxima do que afirma o escritor e general Giulio Douhet (1988) em um dos onze princípios citados em seu livro *Domínio do Ar* (1988). O pensador italiano, considera que a parte ofensiva do conflito deveria partir da força aérea, enquanto as forças pela terra e pelo mar deveriam ser engajadas na defesa do território, garantindo pleno emprego dos meios aéreos durante o combate.

Budiansky (2004) escreve que alguns militares importantes da época, como o Marechal francês Ferdinand Foch e o General britânico Douglas Haig, tinham opiniões contrárias às ideias sobre

a importância da aviação em combates. Foch classificava o uso do avião como um "bom esporte", enquanto Haig considerava-o "inútil ao exército", acreditando que o vetor aéreo não desempenhava um papel significativo no campo de batalha. A partir dessas considerações, o escritor americano reitera que, mesmo com pontos positivos e negativos, o emprego do poder aéreo, buscando a superioridade aérea, foi de suma importância durante o conflito que parou o mundo desde setembro de 1939 até o mesmo mês de 1945, a partir do uso de bombardeiros, caças, transporte e reconhecimento.

Neste contexto, a Segunda Guerra Mundial envolveu algumas das maiores potências do mundo. As frentes opostas eram os Aliados, que incluíam Reino Unido, França, União Soviética e Estados Unidos, e o Eixo, formado principalmente por Alemanha, Itália e Japão. A guerra foi impulsionada pelo ressentimento alemão em relação às sanções impostas pelo Tratado de Versalhes após a Primeira Guerra Mundial, além da ascensão do nazismo e da busca pela expansão territorial por parte das potências do Eixo (Gilbert, 2012).

O conflito começou em 1º de setembro de 1939, quando a Alemanha invadiu a Polônia, provocando a declaração de guerra por parte da França e do Reino Unido. À medida que a Alemanha continuava a expandir suas conquistas, novas nações entraram no conflito, ampliando a guerra para uma escala global.

Em 1941, durante a guerra, inspirada pelas grandes potências e sob pressão interna no Brasil, foi criada a Força Aérea Brasileira (FAB), a partir da unificação das aviações da Marinha, Exército e Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas. Enquanto ocorria o conflito, o Brasil, inicialmente neutro, entrou na guerra em 1942, por conta da influência da população que percebia a guerra se aproximando do território nacional, devido aos ataques sofridos por embarcações brasileiras pela Força Naval Alemã (Filho, 2014; Sander, 2007).

Desta forma, em dezembro de 1943 foi criado o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), que somente em outubro de 1944 chegou à Europa para auxiliar os Aliados no confronto. Tal atraso ocorreu porque, antes de chegar ao campo de batalha, foi necessário selecionar o comandante, oficial de operações, pilotos e mecânicos para que pudessem seguir em direção aos Estados Unidos da América (EUA), onde foram instruídos em aeronaves americanas, conforme as diretrizes e doutrinas de combate dos EUA.

O vetor utilizado pela FAB para o combate nos céus italianos foi o P-47 "*Thunderbolt*", um avião de fabricação americana, robusto e com características relevantes para o cumprimento das missões impostas ao grupo de caça brasileiro.

Essas ideias foram introduzidas aos militares brasileiros, pois o Brasil não tinha experiência anterior em conflitos, o que fazia com que não houvesse normatização específica acerca do emprego dos aviões em ações militares. Durante o conflito, o 1º GAVCA ficou subordinado à 12ª Força Aérea dos Estados Unidos da América, seguindo as instruções passadas pela organização americana (Pereira, 2007).

Atualmente, as tarefas e ações da FAB são norteadas pela DCA 1-1. Este é um documento que estabelece os princípios e diretrizes básicas para a operação e a organização da FAB. A diretriz serve como um guia estratégico que orienta a aeronáutica em diversas missões, garantindo a coesão e a eficácia das operações. Ela abrange conceitos sobre o emprego do poder aéreo, planejamento de operações, e a integração com outras forças armadas e instituições. Assim, a DCA 1-1 (Brasil, 2020) é crucial para assegurar que todo o efetivo da FAB esteja alinhado com os propósitos da instituição.

Com isso, além das análises históricas do período, o trabalho busca responder: Como o emprego do 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial é analisado de acordo com as definições presentes na DCA 1-1 (Brasil, 2020)?

Além de cumprir o objetivo principal, que é: A partir do estudo sobre o emprego do 1º GAVCA na Segunda Guerra, analisar sob a ótica da doutrina em vigor na FAB atualmente. Dessa forma, o vigente estudo almeja alcançar tal alvo passando pelos seguintes objetivos específicos:

- a) Analisar registros históricos acerca do emprego da aviação de caça na 2ª Guerra Mundial.
- b) Identificar similaridades do emprego do P-47 na 2ª Guerra Mundial sob a ótica da atual doutrina da FAB.

Tendo em mente o emprego da aviação de caça, o presente estudo se encontra na linha de pesquisa da área de poder militar, cujo núcleo é uma análise a respeito de história militar. Além disso, pode ser enquadrada como pesquisa exploratória e documental, sobre a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial e analisar sob a ótica da doutrina utilizada pela Força Aérea Brasileira nos dias atuais.

A análise histórica contribui para a formação do futuro oficial da FAB, proporcionando ciência e domínio sobre a história da instituição e de situações ocorridas. Tal conhecimento é relevante no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), permitindo ao militar em formação um contato mais profundo com os manuais que regem a doutrina da FAB, além de entender a aplicação da força em grandes guerras e inferir a evolução doutrinária do poder aéreo.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

Considerando a comparação a ser feita entre a forma de emprego nos dois momentos no decorrer do presente estudo, é necessário entender que a doutrina aplicada nos dias de hoje encontra-se num mesmo manual, que é a Diretriz de Comando da Aeronáutica (DCA 1-1/2020), a doutrina básica da FAB. Tal documento elenca todas as tarefas e ações realizadas pela Força Aérea Brasileira, em todos os campos, para que haja uma sinergia no cumprimento das missões entre todos os campos da aeronáutica brasileira.

O Ministério da Defesa (MD) define a Doutrina como o “conjunto de princípios, conceitos, normas e procedimentos, fundamentado principalmente na experiência, destinado a estabelecer linhas de pensamentos e a orientar ações, exposto de forma integrada e harmônica” (Brasil, 2020).

Nesse caminho, com intuito de complementar o trabalho, além da doutrina básica será avaliado o que consta na Concepção Estratégica “Força Aérea 100”, Diretriz de Comando da Aeronáutica (DCA 11-45/2018), que visa nortear as estratégias e caminhos para que haja uma evolução constante dentro da Força, nos empregos e meios utilizados, a fim de construir as capacidades militares almejadas, pautadas pela DCA 1-1 (Brasil, 2020). Tal documento busca prever a evolução até o ano de 2041, quando a FAB completa cem anos de existência.

Tratando-se de evoluções dentro da FAB, pode-se citar alguns pontos cruciais de avanço a serem levados em conta, tais como capacidade de defesa, que pode ser vista como a capacidade do país de manter sua soberania utilizando do seu material humano e tecnologias em prol da missão de manter a segurança nacional em todos os níveis (Brasil, 2018).

Dando continuidade à importância estratégica em combate, desde as guerras mais antigas, o controle do espaço aéreo tem se mostrado fundamental para o sucesso das operações militares no solo. E a evolução dos conflitos fez com que cada vez mais os meios aéreos fossem significativos. Logo que surgiram os primeiros pensadores do poder aeroespacial, conseguiram identificar com facilidade que a arma aérea tinha influência decisiva sobre as demais. O poder aéreo não fez com que a guerra mudasse, mas aumentou a quantidade de possíveis elementos nos combates (Brasil, 2018).

Os conceitos desafiadores desenvolvidos na FAB no passado refletem a visão inovadora inerente aos profissionais do ar e do espaço. Esse espírito de inovação, que busca analisar problemas a partir de uma perspectiva alternativa, é uma parte fundamental da cultura e herança da Aeronáutica Brasileira, tanto na esfera militar quanto civil, independentemente de sua especialidade ou função (Brasil, 2018).

Os avanços percebidos nas operações do dia a dia são cada vez mais complexos fazendo com que a gama de possibilidades de emprego sejam cada vez mais abrangentes, isso faz com que acredite-se que o futuro nos reserva inovações cada vez mais rebuscadas e eficientes em prol de uma operação mais fluida.

Desde a criação da FAB, em 1941, sob pressão dos acontecimentos da Europa no momento em questão, houve grande evolução e estudos em prol de melhorias, para que houvesse uma organização dinâmica e comprometida em servir o Brasil de forma cada vez mais eficiente (Brasil, 2018).

Por conta dos avanços que ocorriam por todo o mundo, a evolução da FAB era necessária, para que mantivesse suas capacidades combativas e tendo em vista que dentro da Força Aérea verificou-se que muitos dos antigos conceitos necessitavam ser revistos, como forma de adequá-la às reais peculiaridades do cenário vigente (Brasil, 2018).

1.1 CARACTERÍSTICAS DO PODER AEROESPACIAL

No que tange às características do poder aeroespacial, segundo a DCA 1-1, são particularidades presentes no emprego de aeronaves e armas em sincronia, que tem como principal objetivo potencializar as capacidades de um país em conflito, seja atacando ou defendendo. Em contrapartida, a falta ou subdesenvolvimento dos quesitos leva à limitação e enfraquecimento do seu emprego. Tais características citadas para que se mantenham as capacidades combativas são: pronta-resposta, velocidade, penetração, alcance, mobilidade e flexibilidade (Brasil, 2020).

Desta forma, os atributos são percebidos de forma que um depende do outro para que se tenha êxito na missão final. A definição de penetração, segundo a DCA 1-1, explica que é uma peculiaridade que busca adentrar o território inimigo de forma eficiente, mesmo com a defesa e os obstáculos naturais impostos. Caso não haja velocidade para percorrer o caminho da forma mais rápida possível ou flexibilidade para que a ação seja moldável às circunstâncias empregadas, a ofensiva não terá sua capacidade totalmente explorada (Brasil, 2020).

Os demais conceitos citados, segundo a DCA 1-1 (Brasil, 2020), podem ser definidos como: pronta-resposta que é a habilidade de reagir imediatamente a uma demanda, utilizando os meios da forma mais eficiente possível. O alcance é uma característica onde os meios possíveis para que se chegue mais longe, a partir de reabastecimento em voo, cargas externas, entre outras formas, e a

mobilidade, que seria a qualidade de conseguir alterar o local de operação de forma eficaz e sem perder operacionalidade.

Além dos quesitos apresentados, pode-se citar como traços do poder aeroespacial durante um combate a perspectiva, que foi a primeiro emprego do espaço aéreo, aumentando a consciência situacional da tropa. Isso se dava por conseguir enxergar posições no teatro de operações que anteriormente não eram vistas, peculiaridades do que se conhece atualmente como reconhecimento aéreo. A precisão que durante um conflito é de suma importância para que se tenha o máximo de êxito e o mínimo de efeitos colaterais sobre um alvo, a fragilidade que é inerente ao vetor aéreo para que se tenha uma melhor performance, fazendo com que os materiais sejam menos robustos e sejam facilmente destruídos por uma artilharia ou aeronaves inimigas se não forem empregados da forma correta (Brasil, 2020).

1.2 APLICAÇÕES DO PODER AEROESPACIAL

As especificidades do poder aeroespacial devem ser evoluídas para que as aplicações desse poder sejam eficientes. A partir de características apuradas no que tange à utilização do espaço aéreo, será possível fornecer aos gestores mais opções e possibilidades de emprego, em prol de um objetivo final (Brasil, 2020).

Dentre os possíveis empregos, é possível destacar alguns com maior relevância se observados sob a ótica do conflito a ser estudado no presente trabalho. São eles: observar, negar, desviar, neutralizar e destruir.

De acordo com a DCA 1-1 (Brasil, 2020), a definição deles é no sentido literal das palavras, tendo como únicos elementos que podem apresentar outro entendimento: “negar” e “desviar”. Isto posto, pode-se definir o primeiro como: tornar o inimigo incapaz de empregar sua força por ter sua logística dificultada ou bloqueada. Já o segundo termo tem como definição: fazer com que o oponente necessite canalizar forças num ponto que inicialmente não precisaria de tanto, ou seja, alteraria a força aplicada num combate.

1.3 AÇÕES DE FORÇA AÉREA

Segundo a DCA 1-1 (Brasil, 2020), as ações de Força Aérea são atividades realizadas em harmonia entre todos os meios e pessoas envolvidas num sistema, em prol de um objetivo final. Dentre

as 55 ações presentes no documento de doutrina básica da FAB, durante o trabalho serão citadas três, que são mais facilmente percebidas durante as operações da Segunda Guerra Mundial.

A ação de ataque consiste no uso de meios aeroespaciais para neutralizar ou destruir alvos inimigos fixos, móveis ou estacionários, previamente localizados e identificados. Esta ação é cinética, o que significa o uso de força física para atingir os objetivos, seja em operações ofensivas ou defensivas, visando a redução da capacidade operativa do inimigo na superfície (Brasil, 2020).

O reconhecimento armado é uma ação que envolve o uso de meios aeroespaciais para detectar, identificar, neutralizar ou destruir alvos inimigos em áreas ou rotas previamente selecionadas. Diferente de outras ações, o reconhecimento armado permite que as forças identifiquem alvos móveis ou fixos e, em seguida, tomem decisões rápidas sobre sua neutralização ou destruição, proporcionando flexibilidade tática em campo (Brasil, 2020).

Seguindo a mesma linha de raciocínio, sobre reconhecimento aéreo, a DCA 1-1 (Brasil, 2020) versa que é uma atividade que busca obter conhecimento, utilizando a visão dos tripulantes para tal. É considerada a forma mais simples de reconhecimento, utilizando uma aeronave sobre um ponto ou objeto de interesse.

2 METODOLOGIA

Segundo Gil (2021), existem algumas classificações para pesquisa no que tange à forma que se chega no resultado desejado. A partir das premissas do autor, pode-se dizer que o presente estudo encontra-se na linha de pesquisa documental e bibliográfica.

Conforme cita Gil (2021), para que o trabalho seja contemplado na linha de pesquisa citada, foi realizado um estudo profundo de livros, artigos, entre outros trabalhos já realizados sobre a FAB na Segunda Guerra Mundial. Assim, fazendo com que a pesquisa possa ser considerada uma pesquisa bibliográfica, na qual o objetivo é que se tenham informações concretas sobre um tema, além de manter um contato próximo com as produções acerca de algum assunto. Além dessa definição, o trabalho foi documental, tendo em vista que foram analisados documentos da FAB para que pudessem realizar uma comparação entre os registros históricos e o que é tido como regra nos manuais dos dias de hoje.

Nesse sentido, foi realizada uma análise acerca do conflito, para que haja clareza na comparação entre o que foi empregado nos céus italianos e o contexto atual. O levantamento buscará a definição teórica das missões que foram realizadas na guerra, sob a ótica do que é explicado atualmente

sobre o tema. Para tanto, foram necessários estudos a respeito dos documentos da Força Aérea Brasileira, como a DCA 1-1 (Brasil, 2020), que é a doutrina básica a ser aplicada pela FAB, além de descrever de forma detalhada as atividades exercidas e levar em conta também a DCA 11-45 (Brasil, 2018), que visa entender o caminho que a FAB seguirá na evolução até 2041, quando a instituição completará cem anos.

Ao mesmo tempo, inicialmente, toda pesquisa é vista como exploratória, até que se tenham objetivos e os meios de alcançar tais metas. Tal fato se dá pela parte exploratória da pesquisa ser necessária para que se possa determinar o campo de investigação de um trabalho. (Gil, 2021). Para Lakatos (2017), a pesquisa exploratória tem como um dos objetivos familiarizar o autor com o tema ou realizar um aprofundamento no assunto estudado. Tal ponto é verificado no presente trabalho a partir do momento que houve um maior contato do autor, discente do CFOAv, com manuais de doutrina da FAB e produções sobre as guerras do passado para que se tenha conhecimento mais profundo a respeito do tema.

3 DESENVOLVIMENTO

3.1 TREINAMENTO REALIZADO PELOS PILOTOS BRASILEIROS

A partir do momento que se viu necessária a criação de um grupo de caça para ser enviado para a Segunda Guerra Mundial, começaram alguns trâmites para que se pudesse ter pilotos capacitados a combater nos céus italianos.

Num primeiro momento, a partir de um decreto assinado em dezembro de 1943, foi nomeado o então Major Nero Moura como comandante do 1º GAVCA. O militar, por sua vez, pediu voluntários para a missão e escolheu 36 homens, entre oficiais e praças para formar seu “pessoal-chave”. Os combatentes selecionados em sua maioria eram pilotos de transporte que voavam no Correio Aéreo Nacional (CAN) e mecânicos de aeronaves (Castro, 2000).

No início de 1944, começou a primeira fase de treinamento, realizado na escola de aviação do exército americano, em Orlando, na Flórida. Esse treinamento era feito num avião de caça diferente do que seria utilizado no combate, o *Curtiss P-40*. O objetivo principal da instituição era conseguir incutir no novo contingente a doutrina, objetivos e a forma de operar dos americanos. Os instrutores presentes no treinamento eram, em sua maioria, ex-combatentes de diversos países que tiveram êxito em suas missões, fazendo com que fosse um grupo seletivo e capacitado (Castro, 2000).

Após a primeira fase do treinamento, os pilotos foram para a Base Aérea de Aguadulce, onde receberam instruções sobre armamento, manutenção, comunicação e combates, com foco no combate aéreo e na superioridade aérea. Em junho de 1944, em estágio mais avançado, foram enviados à Base Aérea de Suffolk, em Nova Iorque, para adaptação ao avião P-47 "Thunderbolt" (Pereira, 2007).

Os pilotos brasileiros, por não terem conhecimento específico e conseqüentemente, apresentarem carência de normatização das ações a serem empregadas pela FAB em uma situação de combate, precisaram se adaptar à doutrina, linguagem, materiais bélicos, alimentação e costumes americanos (Pereira, 2007).

3.2 P-47 “THUNDERBOLT”

A aeronave utilizada pelo 1º Grupo de Caça na Segunda Guerra Mundial foi o *REPUBLIC* P-47D, avião monoplacé destinado ao combate aéreo e ataque ao solo. Era uma máquina produzida em grande escala pelos americanos, onde, na época, a fábrica da *Republic* produzia um avião por hora. Tratava-se de avião muito pesado para a missão que desempenhava, pesando aproximadamente sete toneladas. Para comparação, ele tinha quase o mesmo peso que alguns aviões cargueiros do mesmo período. Equipado com um motor de 2200 cavalos de potência, esse valor podia chegar a 2800 com a injeção de água utilizada durante o combate. O avião tinha uma autonomia de cerca de 760 quilômetros. Seu armamento padrão incluía 8 metralhadoras *Browning* .50, 2 bombas de 453 kg e 6 foguetes de 127 mm nas asas, além de uma bomba de 226 kg sob a fuselagem. Segundo registros encontrados, os pilotos do combate diziam que era uma aeronave extremamente robusta, o que fazia com que se sentissem seguros dentro dela.



Figura 1 P-47 “Thunderbolt” do 1º GAVCA

Fonte: recuperado de <https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/07/republic-p-47-thunderbolt/>

3.2 O EMPREGO DA AVIAÇÃO DE CAÇA DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O 1º Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira chegou à Itália em 7 de outubro sob forte pressão e preconceito por parte dos líderes americanos na guerra, que viam os pilotos brasileiros como inferiores e inicialmente não viam motivos para estarem integrando as tropas no conflito, mesmo que tivessem tido toda sua instrução e fossem utilizar os meios e regras dos EUA (Castro, 2000).

Os conhecimentos adquiridos nos treinamentos em solo americano apresentavam defasagens em relação ao necessário naquela fase do combate. Tendo em vista que a guerra encontrava-se em um momento no qual a Força Aérea alemã (*Luftwaffe*) já estava neutralizada (Pereira, 2007).

Todo o treinamento realizado anteriormente ao conflito foi em prol da anulação do poder aéreo alemão, que seria alcançado a partir dos combates aéreos. Por já ter sido conquistado tal objetivo, os militares brasileiros não teriam grande utilidade, mas foram engajados em missões diferentes do que estavam acostumados e com o tempo foram demonstrando valor (Lima, 1980).

Mesmo que ainda não soubessem desempenhar totalidade das missões que seriam designados, os pilotos brasileiros receberam como principais objetivos o apoio direto às forças terrestres, a tentativa de dificultar a logística alemã, quebrando as conexões que existiam entre as áreas dominadas e o Vale do Pó, e a missão de destruir construções militares e industriais no norte italiano (Wanderley, 1975).

Somente em 31 de outubro de 1944 ocorreu o que ficou conhecido como “batismo de fogo” para os pilotos brasileiros, que iniciaram suas missões, ainda em missões em conjunto com outros esquadrões estrangeiros. Em novembro os combatentes do Brasil começaram a atuar nos céus italianos formados por esquadrilhas totalmente brasileiras, tornando-se um esquadrão independente (Pereira, 2007).

3.3 MISSÕES DESEMPENHADAS PELO 1º GAVCA NO CONFLITO

O 1º Grupo de Aviação de Caça desempenhou um papel fundamental durante a Segunda Guerra Mundial, participando ativamente de missões que utilizavam bombas de emprego geral para destruir alvos, reconhecimento visual para que pudessem complementar pontos críticos em seus mapas de navegação, utilizaram bombas incendiárias e realizaram ataques a alvos de oportunidade com as metralhadoras presentes nos P-47, geralmente no retorno das missões. Atuando ao lado das forças aliadas no teatro de operações, o grupo foi responsável por atacar posições chave inimigas, realizar

observações estratégicas, entre outras missões, demonstrando bravura e competência em um dos conflitos mais importantes do século XX.

Ao tratar sobre as missões que mais foram realizadas, pode-se dizer que dentre as 445 missões realizadas pelos brasileiros, em sua maioria, buscavam neutralizar posições logísticas importantes dos inimigos, causando uma dificuldade na manutenção do conflito de forma combativa. Um exemplo foi uma das primeiras missões desempenhadas pela FAB, que deveria destruir um túnel em Gênova que guardava mantimentos e munições dos alemães. Tal tarefa foi cumprida com duas esquadrilhas de quatro aeronaves cada e utilizaram bombas de emprego geral para neutralizar o ponto (Lima, 1980).

Uma missão bem comum para o conflito, por parte dos brasileiros, foi por exemplo, um ataque à artilharia realizado em Bolonha, que buscava neutralizar uma linha de artilharia inimiga e após isso retornar para a base de origem engajando sobre alvos de oportunidade, ou seja, todo e qualquer alvo que estivesse naquele caminho seria alvejado, a fim de ser destruído. Além da missão citada, houve uma oportunidade na qual as capacidades da FAB foram utilizadas em conjunto com a Força Expedicionária Brasileira (FEB), em Monte Castello. O objetivo da missão era neutralizar uma área de trincheiras utilizando bombas incendiárias, facilitando a entrada e tomada da localidade, por parte da FEB, local este que era de grande importância para o conflito. Tais missões demonstram um dos objetivos colocados para os brasileiros que era o apoio às tropas terrestres (Lima, 1980).

Mesmo que inicialmente tenham sofrido preconceito por parte de alguns americanos que duvidavam das capacidades dos brasileiros, com o passar do tempo, os pilotos da FAB foram bastante valorizados por conseguirem fazer algumas missões de forma mais eficiente que os demais, tendo tal reconhecimento inclusive pelo governo americano da época. Desde o início, a FAB foi designada para realizar missões de reconhecimento e foi observado pelos comandantes que os militares do Brasil tinham maior facilidade nesse quesito. Tal fato se dava por conta das experiências anteriores dos combatentes que em sua maioria realizavam atividades no Correio Aéreo Nacional, um voo visual, com navegação difícil, que fazia com que os pilotos estivessem mais ambientados com a necessidade de observar algumas peculiaridades no solo, produzir mapas com demarcação de áreas sensíveis, entre outras atividades, descreve o Brigadeiro Neiva no documentário Senta a Pua (Castro, 2000).

Outra investida da FAB durante a segunda guerra mundial foram missões de bombardeio picado, nas quais haviam alvos predeterminados e após a recuperação do ataque, faziam um reconhecimento armado, buscando alvos de oportunidade enquanto ainda estavam nas linhas inimigas. Um exemplo disso, além da missão de Bolonha, na qual durante o retorno buscavam alvos de oportunidade no caminho. Uma missão que também apresentou tais características foi a missão

realizada sobre a ponte ferroviária Casarsa, que era muito importante para o funcionamento da logística alemã. Tal missão consistia em destruir as duas pontes que estavam localizadas ao norte de Veneza. Para tanto, os brasileiros empregaram duas esquadrilhas, realizaram a missão e voltaram para a base buscando alvos no caminho (Lima, 1980).

Durante o conflito, quase totalidade dos ataques realizados pelos pilotos brasileiros foram à alvos no solo, o que estatisticamente é mais perigoso se comparado a uma disputa entre dois aviões voando. Tal ponto, se dá devido às condições de vantagem que uma antiaérea possui perante um avião em mergulho (Castro, 2000).

Tabela 1 Campanha do 1º Grupo de Caça do Brasil na Itália

Item	Destruidos	Danificados
Aviões	2	9
Locomotivas	13	92
Transportes motorizados	1304	686
Vagões e Carros tanque	250	835
Blindados	8	13
Pontes	25	51
Plataforma de triagem	3	0
Construções inimigas	144	94
Postos de comando	2	2
Posição de Artilharia	85	15
Indústrias	6	5
Diversas instalações	125	54
Depósitos de combustível e munição	31	15
Refinarias	3	2
Radar	0	2
Embarcações	19	52
Navio	0	1

Fonte: Wanderley, 1975.

3.4 COMPARAÇÃO DO EMPREGO NA SEGUNDA GUERRA COM A DCA 1-1

Ao analisar algumas missões realizadas durante a Segunda Guerra Mundial, é possível realizar uma ligação com a doutrina aplicada nos dias de hoje, além de ser possível enxergar o que foi feito sob a ótica das definições presentes na DCA 1-1 (Brasil, 2020).

Ainda sobre o documento citado, alguns exemplos de emprego durante o conflito podem se enquadrar nos quesitos presentes nas características da Força Aérea, como: pronta-resposta, velocidade, penetração, alcance, mobilidade e flexibilidade, quesitos percebidos nas missões desempenhadas.

A flexibilidade dos militares do 1º GAVCA foi testada desde o início do combate, tendo em vista que fizeram um treinamento inicial vislumbrando um cenário voltado para a obtenção da superioridade aérea e chegaram ao teatro de operações com outra realidade a ser desempenhada.

Durante o conflito, houve um momento em que o 1º Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira precisou se deslocar da cidade de Tarquínia para Pisa, sem perder a capacidade combativa nesse meio tempo, conseguindo aplicar integralmente o poder, mesmo tendo mudado de localidade, mostrando exatamente o que diz o conceito de mobilidade:

Resulta da habilidade do pessoal, das aeronaves, dos armamentos, dos equipamentos e dos sistemas de Força Aérea para, de imediato, desdobrarem-se de um aeródromo para outro, operando com igual ou maior efetividade (Brasil, 2020).

As características de penetração, alcance e velocidade são essenciais em todas as missões aéreas, especialmente porque são realizadas longe das bases, exigindo que os meios aéreos cubram grandes distâncias rapidamente e ainda mantenham capacidade combativa no destino. Essas peculiaridades estão interligadas, uma dependendo da outra. Além disso, a capacidade de pronta-resposta é fundamental para que se aproveite o efeito surpresa e as defesas inimigas não tenham tempo de se organizar. Muitas vezes, as aeronaves precisam agir rapidamente em oportunidades criadas, o que reforça a necessidade de velocidade e mobilidade. Essas características relevantes ao serem comparadas às capacidades da força terrestre que chegaria aos pontos na velocidade dos seus carros e pessoal, enquanto os aviões conseguem chegar de forma bem mais rápida.

Para efeito de comparação, os carros de combate da Segunda Guerra Mundial tinham como velocidade média 40 km/h em terreno plano e 20 km/h em terreno acidentado (CIVITA, 1986b). Os aviões P-47 utilizados pelos brasileiros no combate tinham velocidade máxima de aproximadamente 670 km/h (Pereira, 2007). Ou seja, para desempenharem uma mesma missão a velocidade empregada no vetor aéreo faz com que o terrestre seja obsoleto.

As missões anteriormente citadas têm pontos em comum, como por exemplo em Bolonha havia uma linha de artilharia, em Gênova, um túnel, entre outros, ou seja, um alvo fixo predeterminado a ser atacado. Além disso, pode-se perceber que todas as ações foram cinéticas, tendo em vista que os alvos foram neutralizados a partir da destruição dos mesmos, utilizando aeronaves e armamentos aéreos.

Com isso, pode-se afirmar que a maioria dos relatos encontrados sobre as missões engajamentos realizados nos céus italianos se enquadra em missões de ataque, focadas no emprego de armamento aéreo para neutralizar pontos estratégicos e capacidades inimigas, alinhando-se ao que descreve o documento que orienta a doutrina básica da FAB atualmente.

Ataque (Atq) é a Ação que consiste em empregar Meios Aeroespaciais utilizando-se de meios cinéticos para neutralizar ou destruir alvos oponentes fixos, estacionários e móveis na superfície, previamente localizados e identificados (Brasil, 2020).

As missões eram realizadas, em sua maioria, em locais distantes da base de operação brasileira e por vezes sobrevoavam por um tempo na ida e na volta o território inimigo. Sendo que após a realização do ataque, as esquadrilhas brasileiras procuravam alvos de oportunidade e realizavam ataques com metralhadoras. Exemplos dessa situação foi o engajamento feito à ponte ferroviária de Casarsa, na qual retornaram buscando neutralizar veículos e pontos de artilharia alemã. Além dessa oportunidade, houve a missão de emprego de bombas incendiárias sobre linha de artilharia em Monte Castello foi outro evento no qual as esquadrilhas mobilizadas para a missão retornaram à base buscando oportunidades de emprego no caminho (Lima, 1980).

Tais empregos se assemelham bastante ao que a DCA 1-1 (Brasil, 2020) fala sobre o reconhecimento armado, no qual existe o emprego dos vetores realizando um reconhecimento da área inimiga e engajando o poder de fogo sobre alvos que possam aparecer na rota predeterminada.

Reconhecimento Armado (Rec A) é a ação que consiste em empregar Meios Aeroespaciais para detectar, identificar, neutralizar ou destruir alvos oponentes fixos, estacionários ou móveis, na superfície, em uma área ou rota previamente selecionada (Brasil, 2020).

Os pilotos brasileiros inicialmente foram designados para realizar missões que visavam somente conhecer a aérea do inimigo e elencar pontos críticos para que pudessem ter um mapa de navegação mais preciso sobre o território inimigo. Os próprios tripulantes atualizavam o mapa e informaram novas descobertas. Tais atividades se aproximavam muito do que rege a DCA 1-1 (Brasil, 2020) sobre reconhecimento visual, que significa a capacidade de navegar e observar pontos marcantes

no solo, quesito que era bem apurado nos militares do Brasil por conta da prestação de serviços ao CAN.

Reconhecimento Visual destina-se a obter o conhecimento, utilizando-se da visão dos tripulantes. É a forma mais simples de Reconhecimento Aeroespacial, podendo ser atribuído a qualquer aeronave que sobrevoe um objetivo de interesse (Brasil, 2020).

Isto posto, pode-se inferir que a maioria das atividades realizadas pelo 1º GAVCA se davam com objetivo de negar, neutralizar e destruir alvos pontuais que sem eles, as potências do Eixo teriam dificuldades logísticas, conceitos que foram aplicados na Segunda Guerra Mundial há quase oitenta anos e estão presentes nas diretrizes doutrinárias da FAB até os dias atuais, em diretrizes como a DCA 1-1 (Brasil, 2020).

Como por exemplo, as missões que tinham como alvo pontuais, estradas, locais de armazenamento dentro do território alemão, buscavam eliminar as capacidades da Alemanha de manter o conflito, fazendo com que não empregasse mais seus meios de defesa ou ataque, se aproximando da definição de “negar” presente na DCA 1-1, que diz basicamente que é a utilização do Poder Aeroespacial para diminuir a eficácia do inimigo, neutralizando a capacidade de se manter ou iniciar uma nova investida dentro do combate (Brasil, 2020).

Na mesma linha de raciocínio, o uso do poder aéreo tinha outros objetivos, como: “destruir” e “neutralizar”, que eram amplamente aplicadas durante o conflito, por meio dos ataques realizados utilizando-se de meios cinéticos para aniquilar posições no teatro de operações inimigo.

Além dos empregos percebidos nos registros analisados, pode-se dizer que por conta do momento da guerra que os militares brasileiros foram aplicados, com o objetivo majoritariamente de quebrar a logística alemã e fazer com que eles precisassem canalizar meios de outras frentes para aquele local, indo de acordo com o conceito de “desviar”, presente na DCA 1-1 (Brasil, 2020).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o trabalho, foi realizada uma pesquisa bibliográfica acerca da Segunda Guerra Mundial, com ênfase no emprego da aviação de caça da Força Aérea Brasileira, especialmente no emprego durante o conflito. O 1º GAVCA teve um desempenho relevante durante o confronto, e o estudo se aprofundou em suas capacidades e nas missões executadas durante a guerra. Além de fornecer informações técnicas e históricas sobre o desempenho do P-47, o trabalho busca ampliar a compreensão sobre o impacto dos combatentes brasileiros no teatro de operações.

Ao abordar a atuação do 1º Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira, o estudo realizou uma comparação entre as missões realizadas na época e as diretrizes presentes na DCA 1-1 (Brasil, 2020), que rege a doutrina de emprego do poder aéreo atualmente. Essa análise comparativa visou identificar como as operações conduzidas durante a Segunda Guerra se alinham com as definições e princípios doutrinários vigentes. A investigação foi guiada pela questão central: como o emprego do 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial é analisado de acordo com as definições presentes na DCA 1-1 (Brasil, 2020)?

Para responder essa indagação, o estudo incluiu uma análise sobre a preparação dos militares brasileiros para as missões e o desempenho das operações realizadas em combate. O objetivo principal foi examinar o emprego do 1º GAVCA na Segunda Guerra, sob a perspectiva da doutrina vigente, destacando as similaridades entre as estratégias utilizadas na época e as definições e doutrina atuais da FAB. Esse levantamento permitiu uma compreensão mais ampla das operações de caça e seu impacto tanto no contexto histórico quanto no atual.

Adicionalmente, o trabalho envolveu um estudo aprofundado da DCA 1-1 (Brasil, 2020), documento que rege a doutrina da FAB e tem relevância para a formação dos discentes do CFOAv. Apesar de os aviadores em curso terem contato com a doutrina, o estudo buscou proporcionar uma análise mais profunda, permitindo uma comparação direta entre as experiências práticas do passado e as diretrizes contemporâneas. Esse aprofundamento visa não somente ampliar o conhecimento doutrinário dos discentes, mas também conectar a teoria com a prática operacional vivida no campo de batalha.

Com base nessas observações, ficou evidente que, apesar da evolução tecnológica significativa dos aviões e dos sistemas de combate aéreo, muitos dos princípios básicos de emprego continuam a ser aplicados de forma semelhante. As diretrizes doutrinárias atuais da FAB ainda refletem muitos dos objetivos e peculiaridades observados no emprego do P-47 durante a Segunda Guerra Mundial. Assim, o estudo demonstra que, mesmo após quase oitenta anos, os fundamentos da aplicação do poder aéreo permanecem alinhados e o que é determinado atualmente é uma evolução do que foi empregado na Segunda Guerra Mundial.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. **Concepção Estratégica Força Aérea 100**. DCA 11-45. Brasília, 2018.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. **Doutrina Básica da FAB**. DCA 1-1. Volume 1 e 2. Brasília, 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 9.888, de 16 de setembro de 1946. Lei de organização do Ministério da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, DF: Presidência da República, 1946. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei9888-16-setembro-1946-450064-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 20 maio 2024.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Portaria 2.102/GC3, de 18 de dezembro de 2018. Aprova a reedição da PCA 11-47 "Plano Estratégico Militar da Aeronáutica 2018-2027". **Boletim do Comando da Aeronáutica**, n. 222, 20 dez. 2018

BUDIANSKY, S. **Air Power. The men, machines, and ideas that revolutionized war, from Kitty Hawk to Iraq**. New York: Penguin Books, 2004.

CIVITA, R. **Guias de Armas de Guerra: Tanques da Segunda Guerra Mundial**. [S.l.]: Nova Cultural, 1986. v. 1.

DARGAM, S. O. **REPUBLIC P-47D - Thunderbolt**. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/352-p-47d> . Acesso em: 20 maio 2024.

Defense technical information center. **Operational Aspects of Dardanelles Campaign** Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/citations/tr/ADA283487> . Acesso em: 22 maio 2024.

DOUHET, Giulio. **O Domínio do Ar**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

FILHO, Hermilindo Lopes. **Nas Asas da História da Força Aérea Brasileira**. 2014.

GILBERT, Martin. **A segunda guerra mundial**. Leya, 2012.

LIMA, Rui Moreira. **Senta a pua!**. Biblioteca do Exército Editora, 1980.

MASON, R. A. **Air Power: A Centennial Appraisal**. Harper Collins, 2003.

MEDINA, João Ignácio de. **Senta a Púa! Brasil! Aviação de Caça na FAB**. Rio de Janeiro, RJ: INCAER, n. 52, p. 1–50, 2019. Disponível em: https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_caa. Acesso em: 21 maio 2024

OLIVEIRA, G. M. B. A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial ea importância da liderança em conflitos mundiais (The participation of Brazil in World War II and the importance of leadership in world conflicts). **Monography presented for obtaining the Bachelor's degree in International Relations, University of Brasilia**, 2011.

PEREIRA, Maria Luiza Pigini Santiago et al. **Senta a pua! - Resiliência em ambiente de aviação: a experiência do grupo de aviação de caça do Brasil na segunda guerra mundial**. Tese (Doutorado em Psicologia (Psicologia Clínica)) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. 2007.

RUDNEI, P. **Republic P-47 Thunderbolt**. Disponível em: <https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/07/republic-p-47-thunderbolt> . Acesso em: 21 maio 2024.

SENTA A PUA!. Direção de Erik de Castro. Roteiro de Márcio Bokel, Erik de Castro e Carlos Lorch. Brasil: BSB Cinema Produções Ltda, Riofilmes, 2000. Documentário, 112 min.

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. **História da Força Aérea Brasileira**. 2ª.ed. Rio de Janeiro: [s.n.], 1975.