

A Aviação de Caça



Nelson José Abreu do Ó de Almeida*

Palestra proferida em 20 de abril de 1999, no auditório do IGHMB, Casa Histórica de Deodoro, Rio de Janeiro-RJ.

O avião, nascido em 1906 com Santos Dumont, ensaiou seu potencial bélico já nos primórdios de 1911 (guerra italiana na Líbia). O livro *No Tempo das Carabinas* – tão interessante quanto repositório histórico – bem apresenta esse movimentado *début*. Sua missão inicial foi a de identificação de alvos e regulagem de tiros de artilharia e, inevitavelmente, de reconhecimento tático do terreno. Notou-se, desde logo, que pequenas bombas, mesmo lançadas manualmente, representavam o *ataque cirúrgico* para a época, além de estender o alcance dos canhões.

Ao se cruzarem, quase sempre com o céu limpo, franceses e alemães se cumprimentavam e acenavam uns para os outros. Coube a um alemão a idéia de fotografar a aeronave e os pilotos inimigos com sua Agfa caixote. Ao relevar-se o filme, apareceu o piloto francês fazendo caretas (e gestos feios...), deixando irritado o fotógrafo que, já na surtida seguinte, além da máquina fotográfica, portou também a sua arma curta de defesa pessoal. Pensando, dias depois,

haver reconhecido o piloto francês malcriado, sacou da arma e atirou diversas vezes contra ele, sem, entretanto, conseguir acertar. Mas havia nascido ali a idéia de atacar, no ar, alvos aéreos. E esse foi o embrião de onde evoluiria a Caça.

Em um próximo encontro, um francês, com um rifle de infantaria da época, logrou obter dois acertos no avião inimigo, causando danos menores à aeronave. Daí para portar-se metralhadoras de mão, metralhadoras pesadas de campo de tiro livre na nacele traseira (que, volta e meia, acertavam o próprio avião), metralhadoras fixas apontadas para a frente (atirando por fora do campo da hélice) e, afinal, metralhadoras sincronizadas com os giros da hélice foi um passo rápido. E nascia, ainda durante a Primeira Guerra Mundial, a Aviação de Caça – aquela que pretende controlar, neutralizar e/ou abater alvos aéreos, sejam eles balões, aeronaves, mísseis ou satélites.

Mas Douhet, o profeta do ar, mesmo antes da Primeira Guerra Mundial, já havia – e com rara felicidade – percebido e fixado a missão bélica primordial das aeronaves neonatas. E essa missão não considerava a Defesa Aérea, a luta aérea entre duas aero-

* Coronel-Aviador. Sócio efetivo do IGHMB.

naves, nem mesmo a regulagem de tiros de artilharia. Fixando-se numa estratégia de dissuasão, Douhet pregava que a única missão que explorava, de fato, o potencial das aeronaves era o ataque aeroestratégico. Mostrava que uma força aérea, sendo capaz de sobrevoar qualquer terreno (e as forças desdobradas nesse terreno, ou mares e esquadras) deveria possuir meios para destruir, em cada surtida, um ponto sensível (doloroso) do inimigo (não um objetivo militar, obrigatoriamente), usando material de sopro, de demolição (derrubar tudo), incendiário (para completar a destruição e exigir trabalho), e gases (para não permitir o controle imediato do incêndio nem o socorro aos atingidos).¹ Livrava a aviação de qualquer compromisso com o terreno, com TO's, e apregoava o ataque aeroestratégico e, mais, as missões *contra-valor*, em contraposição às missões *contra-força*, o que veio a ser bem compreendido pelos Marechais-do-Ar Sir Trenchard, criando a *Royal Air Force*, independente ainda em 1918, e Sir Harris, que assim empregou seus *Halifax* e *Stirling* em 1940, levando o General Eisenhower a imitá-lo, com seus B-17 e B-24, e o General LeMay a defender ardorosamente o princípio.

Colônia é um exemplo vivo (ou morto) desse conceito; Hiroshima e Nagasaki representaram a sua afirmação – e a sua consagração.

O pensamento de Douhet sobre a aviação de defesa aérea (DA) foi tão bem defendido que essa última especialidade custou a sobreviver (e isto tudo apresentado antes de 1920). Argumentava ele que se houvesse um avião de ataque sediado na Sardenha e que pudesse vir a atacar, por exemplo, duas

cidades do litoral italiano do Tirreno, isso exigiria um mínimo de quatro aeronaves de defesa aérea, afora o imprescindível sistema de alerta, para oferecer uns 80% de probabilidade de anulação da ameaça, e o custo disso tudo estaria sendo subtraído à aviação útil, isto é, à aviação de bombardeio estratégico. Sua solução seria a destruição da ameaça por meio de um ataque preemptivo. Israel não teria sobrevivido à sua primeira guerra se não seguisse tais conselhos...

Imagine-se o que ele pensava sobre a aviação de apoio às operações terrestres, ou à aviação naval, que não poderiam interferir com as missões da aviação de ataque ou de reconhecimento estratégicos...

Hoje, com o reabastecimento em vôo (REVO) e com o armamento inteligente, nuclear ou não, e com os mísseis de cruzeiro apontados a *laser*, os aviões leves podem realizar missões estratégicas *a la Douhet* – o que veio a ser mais uma missão para os caças.

O avião de caça surgiu monomotor, leve, veloz, monoplace, com grande capacidade de subida e metralhadoras ar-ar. Hoje, é usualmente supersônico, podendo ser biplace (incluindo um chamado *oficial de armas*), bimotor, cheio de equipamentos eletrônicos e portando uma fantástica hoploteca de mísseis ar-ar, além de canhões *Gatling* de alta cadência de tiro.

Exemplos típicos foram os antigos *Spad-7*, os P-40, os P-47, os F-8, os F-80, os F-5, os F-103 e os ALX; os *Swopwith*, os *Hurricane*, os *Spitfire*, os *Meteor* e os *Lightning*; os *Fokker D-1*, os *Messerschmidt 109*, os *Focke-Wulf 190*, os *Komet* e os Me-262 (que teriam mudado a face da batalha na Europa Ocidental não fora a teimosia de Hitler em fazê-lo avião de ataque ao solo); os *Nieuport 28*, os *Morane-Saulnier* e os *Mirage 2000-5*; os *Caproni* e os *Fiat G-91*;

¹ Note-se que o armamento nuclear é o que melhor oferece todas essas características.

os *Viggen* e os *Gripen*; os P-3, os P-51, os *Lightning*, os F-86, os F-4, os F-16 e os F-14; os *Mig* e os *Sukoi 27* e 30 etc.

A economia, às vezes necessária, levou ao emprego generalizado de um mesmo tipo de avião para cumprir diversas missões. Os caças adaptavam-se sobremaneira ao ataque a alvos de superfície e ao apoio às operações terrestres ou navais. Assim, foram desviados de sua missão precípua, o combate às aeronaves em vôo, e deram nascimento aos aviões ditos *de ataque*. São de ataque, entre outros, os *Mosquito* e os *Hampden*, os A-20, os A-26, os F-105, os A-4 e os A-7, os *Voisin* e os *Super-Étandart*, os *Messerschmidt 87 Stukas* e os 88, os *Stormovicks*, os AMX (A-1) etc.

Seria sempre útil saber-se diferenciar entre os aviões de caça e os de ataque. Embora os primeiros possam cumprir bem as missões dos segundos, estes apenas cumprem mal, quando cumprem, as missões dos primeiros. A FAB, por exemplo, recusou-se a receber como avião de caça, nos idos de 1951-52, um esquadrão de A-4, que seria o primeiro jato da força, oferecido gentilmente pelo governo norte-americano, a preços convidativos.

A aviação de caça inexistia no Brasil antes da instituição do Ministério da Aeronáutica. Havia, é verdade, aviões de caça nos inventários militares, mas não havia unidades organizadas nem o espírito respectivo. Por volta de 1942, e por força do *Land Lease*, existiam no Nordeste (e em outros pontos do território nacional) diversas aeronaves de caça P-36 e P-40. Era moda, então, ter-se de voar umas tantas horas nesses aviões para se poder concorrer às escalas de linhas do Correio Aéreo Nacional, ou a dos *Hudson* e dos *Ventura* (bimotores) e dos menos simpáticos *Vultee Vengeance* (monomotores), em missões de patrulha, bem mais desejadas

(e agradáveis) que o vôo nos pequenos caças – onde se voava amarrado, transpirando e tendo que desempenhar todas as funções tão bem distribuídas pela tripulação de um avião de transporte ou patrulha. Enquanto um piloto de *Ventura*, por exemplo, tinha sob seu comando um co-piloto, um navegador, um rádio-operador, um mecânico de bordo, artilheiros e, mais recentemente, um operador de radar, o piloto de caça devia, ele só, desempenhar todas essas funções, exigindo, assim, um preparo bem mais intenso e completo, além de enfrentar riscos maiores, pela pleora de parâmetros a controlar. Dizem as crônicas que o piloto de caça – um agressivo *pit bull* – voando *amarrado* à sua cadeira de ejeção e *amordaçado* pela máscara de oxigênio, só tem uma vantagem: ninguém testemunha se ele ficar com medo, a bordo.

A caça no Brasil – que se pode confundir com o surgimento da própria Força Aérea Brasileira (FAB), como força de combate organizada – nasceu realmente com a volta da Itália do 1º Grupo de Caça, em julho de 1945. Foi só então que os *veteranos* montaram, em Santa Cruz, um sistema de seleção e de cursos como os que haviam freqüentado em Água Dulce (sobre P-40) e em Norfolk (com os P-47), antes de partirem para o combate em Livorno, Tarquínia e Piza. Mas houve, por contingência, uma grande diferença: os P-40 brasileiros praticamente já não existiam, espalhados que foram pelo Norte e pelo Sul do país, ao invés de organizados como unidades de emprego. Assim é que, em 1946, após um Estágio de Seleção para Piloto de Caça (ESPC) realizado em T-6, pela primeira vez na história da aviação, passou-se diretamente desse avião, com seus 1.500 quilos, 600HP e 160MPH, para o P-47, pesando acima de 8 toneladas, com 2.000HP e cruzando a 350MPH. Ninguém acreditou.

Mas isso aqui se fez, com raríssimos incidentes e durante anos a fio, sob o pulso firme e experiente dos veteranos. Mais do que um treinamento de primeira, os instrutores passavam, com a autoridade e a experiência de quem vivera o problema em combate, o espírito da caça, o sentimento de missão a cumprir, a dedicação extremada ao vôo e ao avião (que era preciso conhecer em detalhes, já que se voava sozinho), as missões que se esperava de um caça de escolta e de um caça-bombardeiro, de ataque ao chão. A intercepção, a missão nobre da caça, só começou a ser cogitada em 1952, com a chegada dos primeiros radares e a instituição de embriões de *unidades de Controle e Alarme*.

O Brasil formou, até hoje, mil e tantos caçadores – uns vinte por ano –, o que representa apenas cerca de 15% de cada turma de oficiais aviadores, devido à estrita seleção necessária. *Ça vá sans dire* que aqui, como alhures, os pilotos de caça são a nata da aviação de combate. Existem, diz-se, *a Caça e o resto...*

Hoje, a ABRAPC, acrônimo de Associação Brasileira de Pilotos de Caça, congregando mais da metade dos pilotos de caça existentes e que *pretende manter acesa a chama*, registrando, inclusive, a *história informal da caça no Brasil*, é muito bem dirigida pelo Major-Brigadeiro-do-Ar Lauro Ney Menezes, caçador emérito, que, mercê de suas qualidades intelectuais, conhecimentos técnicos e letra fácil, está sendo proposto para sócio efetivo deste Instituto.

Se para o Exército, como é geralmente aceito, a FEB representou experiência preciosa que atingiu, estratégica, tática e tecnicamente, a todas as armas e serviços, na FAB a história foi um pouco diferente. Tendo entrado em combate quando a aviação alemã já não voava, na prática, sobre a Itália,

os aviões do 1º Grupo de Caça – ficando subordinados à Força Aerotática e não à Força Costeira, que realizava a Defesa Aérea naquele teatro de operações, como inicialmente previsto – foram empregados quase que exclusivamente como caça-bombardeiros. Dos milhares de surtidas realizadas, apenas menos de uma dezena foi de escolta ou de patrulha aérea de combate; todas as outras o foram de ataque ao solo, no papel, portanto, de *aviação de ataque*, ao que o P-47 se prestava tão bem. Houvesse a FAB constituído uma unidade da 5ª Força Aérea, empregando os B-17 ou os B-24, a história teria sido muito diferente e os veteranos certamente teriam dado ênfase às missões de ataque e de reconhecimento estratégicos, papéis principais de qualquer força aérea. Mas ficamos no *ataque ao chão* e a mentalidade, assim trazida e cultivada, praticamente erradicou a independência de manobra típica de uma Força Aérea, em suas principais responsabilidades inatas, o ataque e o reconhecimento estratégicos, lançando-a apenas às missões de apoio às operações de superfície, o que tornou sempre mais dolorosa e incompreensível as queixas/acusações de desserviço levantadas pelas outras Forças, mormente pela Marinha.

Se, por um lado, a experiência italiana fez da FAB uma organização tática e tecnicamente preparada e atuante como *aviação de apoio às operações de superfície*, o interesse sobre a *aviação de ataque estratégico* foi eclipsado – apenas cogitado uma única vez, e levemente, por um único Ministro. Imagine-se, atualmente, se um Ministro da Defesa, mesmo que seja militar e até da própria FAB² irá pensar em tema

2 Diversos ministros-chefes do EMFA, mesmo os da FAB, não trataram do assunto, como não cogitaram, ainda, da Guerra Psicológica.

dessa importância? A contaminação foi tão marcante que os F-8, os *Meteor*, interceptadores de 1ª linha na época, foram literalmente *moídos* estruturalmente nos intermináveis passes de tiro terrestre e no bombardeio planado. A *Águia, comme déjà vu*, ficara definitivamente amarrada ao *Jacaré* e à *Baleia*...

Nascida em 1914, com os tiros da arma de defesa pessoal do alemão que voava seu frágil biplano *Fokker*, a aviação de caça glorificou-se em setembro de 1940, na chamada Batalha da Inglaterra, onde uns poucos *Hurricanes* e *Spitfires* (e o embrião radar) controlaram e derrotaram a investida da numerosa *Luftwaffe* – que não seguia, felizmente, os princípios de Douhet e não fora preparada para o ataque aeroestratégico e, sim, para o apoio ao chão, à *Blitzkrieg*.

O verdadeiro Dia da Caça seria o 23 de setembro, comemorado pela 1ª Ala de Defesa Aérea, data em que o esforço de defesa aérea da Inglaterra foi máximo e decisivo, e que levou ao famoso dito de Churchill: “Nunca tantos deveram tanto a tão poucos.” Por isso mesmo, o W. C. Badder, que pilotava *Spitfires* na Batalha da Inglaterra, voltou a voar mesmo com pernas mecânicas, após perder as suas em um acidente aéreo, tendo saltado de pára-quadras em território inimigo e sido feito prisioneiro de guerra, ocasião em que a *Luftwaffe* permitiu que fossem lançadas, sobre o *StalagLuft* 13, outro par de pernas para o prisioneiro famoso que havia danificado as suas no salto – tempo em que a caça ainda seguia as regras da cavalaria medieval...

Em outra ocasião houve, mesmo, constatação quando o jovem caçador General Walter Nowotny, uma verdadeira lenda alemã, foi morto por um novato canadense voando um *Tempest* (um P-47 inglês), não

em combate – como acontecera também na Primeira Guerra Mundial com von Richthofen –, mas quando pousava seu ME-262. O General Adolf Galland, célebre caçador alemão da Segunda Guerra Mundial, quando observava que “o avião de caça, uma fina obra de engenharia, deve ser utilizado como o bisturi do cirurgião e nunca como a faca do açougueiro” referia-se, sem dúvida, ao ataque ao solo. Os ME-109 ou os FW-190 nunca atacaram o chão.

A caça tem sido cantada em prosa e verso. Um famoso poema, o *High Flight*, de Spencer, termina dizendo que o piloto de caça, sozinho, perdido no azul profundo do céu, na prata das nuvens e no ouro do Sol voa tão alto que, se esticar a mão, tocará, inevitavelmente, a face de Deus...

Mas comemora-se, a 22 de abril, o Dia da Caça, pois que nesse dia, em 1945, o 1º Grupo de Caça na Itália fazia um *esforço máximo* em ataques no vale do Pó e realizava, embora com o efetivo reduzido pelo atrito em pessoal, que não fora repostado, além do mau tempo reinante, mais surtidas que quaisquer das unidades norte-americanas engajadas, o que lhe valeu uma *Unit Citation*.

O 1º Grupo de Caça e um outro esquadrão norte-americano do *350th Fighter Group* foram as únicas unidades a receberem a *Unit Citation*, na frente italiana. A maioria de seus componentes recebeu a *Distinguished Flying Cross* norte-americana e muitos outros a inglesa, além de 5 Cruzes de Bravura, 13 Cruzes de Sangue e 58 Cruzes de Aviação, com variadas Palmas e Estrelas.

O nosso mais profundo respeito e a nossa homenagem àqueles que lá estiveram e portaram-se excepcionalmente bem, honrando sua Força Aérea e a nação brasileira. Houve, é fato, uma única exceção: repatriado, foi sempre proibido citar seu nome

no Grupo de Caça, como forma de repúdio coletivo.

Nos mais de dez meses de combate na Itália, o 1º Grupo de Caça teve 8 pilotos abatidos pela artilharia antiaérea inimiga, 5 mortos em combate e 2 em acidentes de vôo, e 11 saltaram de pára-quadras. Entre esses últimos:

- o Primeiro-Tenente-Aviador Josino Maia de Assis, que se uniu a um coronel norte-americano e passaram cerca de 4 meses ajudando-se mutuamente a sobreviver num campo de prisioneiros de guerra, comendo três batatas por dia, até que foram recuperados pelas forças norte-americanas, tomaram banho, fizeram exames médicos, receberam uniformes novos e... foram para o rancho, onde receberam as três batatas típicas. O coronel norte-americano insurgiu-se e exigiu mais comida; após alguma discussão e diversas chaves de galão, recebeu (para inveja do Assis) um prato cheio, que devorou prontamente, para estar a torcer-se de dores três minutos depois... (aí sem a inveja do Assis);

- o Tenente Roberto Brandini, que sofreu uma cirurgia no cérebro, uma trepanação, em um hospital alemão e recebeu uma placa de metal na cabeça. Embora a cirurgia tenha sido um sucesso médico, a placa nunca mais permitiu que ele fosse à praia, pois esquentava demais ao sol;

- os tenentes Renato Goulart Pereira e Armando de Souza Coelho e o Aspirante-a-Aviador Raymundo da Costa Canário, que saltaram sobre as linhas amigas – este último, de fato, sobre as linhas da FEB – e foram prontamente recuperados;

- o Segundo-Tenente-Aviador Danilo Marques Moura, irmão do Tenente-Coronel-Aviador Nero Moura, Comandante do

Grupo, que se ocultou após o salto, fez tudo errado mas tudo deu certo, discutiu com um oficial alemão que conduzia prisioneiros de guerra, pediu cigarros a outro, abordou um italiano que cismou que era *partigiani*, roubou uma bicicleta e terminou por cruzar as linhas no Pó, numa viagem de quase um mês, tão movimentada que foi cantada em uma *ópera bufa*, conhecida e recitada até hoje por todos os pilotos de caça.

Outras histórias famosas existiram, como a das ambulâncias do então Primeiro-Tenente-Aviador Hélio Langsh Keller, filho do velho General Keller, que lhe valeu o apelido de *Keller the killer*. O Grupo, que na ocasião fazia a interdição do campo de batalha na frente de uma divisão norte-americana, havia sido acusado de maus serviços, pois a artilharia alemã continuava recebendo munição. Mas nada eles deixavam passar. Atacavam carroças, trens, caminhões etc...; só passavam as ambulâncias que evacuavam os feridos da frente. Certo dia, liderando uma esquadrilha, o Keller mergulha para atacar um comboio mas suspende o ataque, pois tratava-se das ambulâncias de evacuação, voltando para a frente para apanhar mais feridos. Durante a recuperação, ganhando novamente altura, pareceu-lhe que havia algo errado, que não se encaixava direito... Percebeu, então, que os homens que abandonavam as ambulâncias – para proteger-se nos lados da estrada – não estavam com os uniformes do pessoal de saúde mas, sim, com os da *Wermacht*. Mergulhou de novo e atacou a primeira ambulância, que explodiu levando mais três com ela, revelando afinal qual era a carga que transportavam quando de volta para a frente.

Têm-se a lamentar profundamente algumas singulares histórias: a do Tenente-Aviador Pedro de Lima Mendes, que voou

95 missões de combate sem levar um tiro sequer, para vir a vitimar-se dando instrução de caça em Santa Cruz; a do Primeiro-Tenente-Aviador John Richardson de Cordeiro e Silva, que foi atingido pela anti-aérea e morto em sua primeira surtida de combate; a do Aspirante-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, que, na sua 44ª missão, foi abatido e morto pela explosão do depósito de munições que acabava de atacar.

O Marechal Mascarenhas de Moraes, em fevereiro de 1945, assim se expressou sobre uma instância de ação do 1º Grupo de Caça: “Aviões da FAB haviam arrasado a resistência germânica em Mazzancana, numa arrojada participação no combate terrestre e num inesquecível exemplo de união entre os expedicionários do ar e de terra.”

Um relatório sazonal do 350th Fighter Group registra: “De 6 a 29 de abril de 1945, o 1º Grupo de Caça voou apenas 5% das surtidas executadas pelo XXII Comando Aéreo Tático mas, dos resultados obtidos, foi oficialmente atribuído aos brasileiros a destruição de: 15% dos veículos, 28% das pontes, 36% dos depósitos de combustível, 85% dos depósitos de munição.”

Os dados falam por si mesmos...

O Tenente-Brigadeiro-do-Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley afirma que: “A atuação do 1º Grupo de Caça brasileiro na Itália é a página mais gloriosa da história da FAB; o brilho imorredouro dos feitos lá praticados servirá, sempre, de estímulo às futuras gerações.”

Tal declaração, vinda de um historiador reconhecido, patrono da Cadeira que humildemente ocupo neste Instituto e que foi pioneiro do Correio Aéreo Nacional e voou, como voluntário, 13 missões de combate com o 1º Grupo de Caça, ganha excepcional valor.

Por tudo isso é que nós, da FAB, mesmo acusados de não atendermos às necessidades e aos reclamos que nos são feitos, sejam eles operacionais, técnicos ou administrativos, sentimo-nos, de fato, muito orgulhosos de pertencer a uma Força Aérea que ostenta uma unidade como o 1º Grupo de Caça.

Last, but not the least, vale lembrar, e ressaltar, que a Força Aérea Brasileira, representada por sua aviação de caça, foi a única Força Aérea sul-americana que, até hoje, empregou aeronaves de combate fora do continente sul-americano, e a única a engajar-se na Segunda Guerra Mundial.

Por isso tudo: *a la chasse*.



*As pessoas são solitárias porque constroem paredes
ao invés de pontes.*

Joseph F. Newton

*Indague-se de tempos em tempos: “Estarei, sem o saber,
impedindo as pessoas de se aproximarem?”*