

Da Ilha das Enxadas à Cattewater: os aviadores navais brasileiros na Grande Guerra*

From the Ilha das Enxadas to Cattewater: Brazilian Naval Aviators in the Great War

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Historiador militar e professor, especialista em História Militar, mestre em Operações Militares e mes-trando em História do Brasil, professor da Universidade do Sul de Santa Catarina e sócio do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

RESUMO

O Brasil foi o único país sul-americano a enviar tropas para a Europa durante a Grande Guerra e atuou em quatro frentes, disponibilizando uma Divisão Naval para patrulhar a costa ocidental da África; uma missão médica para instalar e operar um hospital militar em Paris; uma comissão de oficiais do Exército para estudo de operações na França e um grupo de aviadores navais para realizar curso e, posteriormente, participar de missões aéreas de combate. A presente pesquisa tem como propósito analisar a atuação dos aviadores navais (e um militar) brasileiros na Itália, nos Estados Unidos e no Reino Unido durante o conflito e as consequências advindas para a implantação do nascente componente aéreo na Marinha do Brasil e no Exército Brasileiro, lançando uma luz sobre este pouco conhecido episódio da História do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Primeira Guerra Mundial, Aviação Naval, Aviação Militar

ABSTRACT

Brazil was the only South American country to send troops to Europe during the Great War and acted on four fronts, providing: a Naval Division to patrol the west coast of Africa; A medical mission to set up and operate a military hospital in Paris; A commission of Army officers to study operations in France; And a group of naval aviators to undertake course and subsequently participate in combat air missions. The purpose of this research is to analyze the performance of Brazilian naval (and one Army) aviators in Italy, the United States and United Kingdom during the conflict, and the consequences for the deployment of the nascent air component in the Brazilian Navy and in the Brazilian Army, shedding light on this little-known episode of Brazilian History.

KEYWORDS: World War One, Naval Aviation, Army Aviation

* Artigo recebido em 11 de fevereiro de 2017 e aprovado para publicação em 11 de abril de 2017.

INTRODUÇÃO

Quando da eclosão da Grande Guerra na Europa, em agosto de 1914, o Governo brasileiro limitou-se a emitir um protesto formal contra a invasão da Bélgica por tropas alemãs e apressou-se em declarar o Brasil um país neutro.¹

A partir de 1915, com o objetivo de estrangular as rotas marítimas internacionais e enfraquecer as economias e o Poder Militar das potências aliadas, a Marinha Imperial alemã desencadeou uma intensa campanha de bloqueio naval utilizando sua frota de submarinos, uma das tantas novidades tecnológicas introduzidas no decorrer do conflito.² Não tardou para que navios mercantes de países neutros começassem a ser afundados, pois estes continuavam a fornecer por via marítima matérias-primas e produtos para as nações envolvidas no conflito.

E foi exatamente desta forma que, pelo mar, a guerra chegou até o Brasil. Em maio de 1916 o cargueiro *Rio Branco* foi posto a pique pelos alemães. No ano seguinte, a partir do mês de maio, os navios mercantes brasileiros *Paraná*, *Tijuca*, *Lapa* e *Macau* foram afundados um após o outro por submarinos alemães quando levavam seus carregamentos para a Europa. O afundamento do *Macau*, ocorrido nas águas do Golfo de Biscaia, levou o Governo brasileiro a reconhecer o estado de guerra imposto pela Alemanha³ e ingressar no conflito ao lado das potências aliadas.

Uma vez firmada a posição contra a Alemanha, era necessário definir como o Brasil contribuiria com o esforço de guerra, o que foi efetuado durante a Conferência Interaliada, realizada em Paris na primeira semana de dezembro de 1917. Em face das demandas mais urgentes, causadas pelo prolongamento da guerra por mais de três anos, foi decidido que o Brasil enviaria uma Divisão Naval para patrulhar a costa ocidental da África, uma comissão de estudos composta por oficiais do Exército e uma Missão Médica Militar, ambas para a França, além de um grupo de aviadores navais para treinamento e operação na Europa e nos EUA.

Em um momento histórico no qual a aviação ainda procurava alçar voo no Bra-

sil, a possibilidade de enviar os aviadores da Marinha para o exterior constituía-se em rara oportunidade. Após completarem sua formação e treinamento, os pilotos brasileiros deveriam participar de operações de guerra junto com seus anfitriões. Sua história será apresentada a seguir.

O BRASIL COMEÇA A VOAR – EM BUSCA DE UMA ESCOLA DE AVIAÇÃO

Berço de Santos Dumont, o Pai da Aviação, o Brasil iniciou suas atividades aeronáuticas de caráter militar enviando dois oficiais para cursarem a Escola Farman, em Etamps, na França, um da Marinha e outro do Exército. O primeiro deles foi o Primeiro-Tenente da Armada Jorge Henrique Moller que, após concluir o curso de piloto com aproveitamento, recebeu o brevê de aviator internacional em 29 de abril de 1911⁴, tornando-se o primeiro piloto militar das Forças Armadas brasileiras. Um ano e seis meses depois foi a vez de Ricardo João Kirk, Primeiro-Tenente de Cavalaria do Exército Brasileiro, receber o seu brevê, em 22 de outubro de 1912.⁵

O envio desses dois oficiais para se especializarem na Europa em 1911 e 1912 revela a tempestividade da medida por parte do Governo brasileiro, considerando que o primeiro emprego militar do avião deu-se exatamente em 1º de novembro de 1911, durante a Guerra Ítalo-Turca (1911-1912), quando o Tenente italiano Giulio Gavotti, pilotando uma aeronave *Taube*, lançou manualmente quatro granadas sobre um acampamento otomano, localizado dentro de um oásis no deserto da Líbia.

O Brasil, no entanto, carecia de uma estrutura aeronáutica civil ou militar e não dispunha de nenhum estabelecimento de ensino para a formação de aviadores. Em 1911, um grupo de entusiastas da aviação, liderados pelos jornalistas Irineu Marinho e Victorino de Oliveira, respectivamente diretor e redator do jornal carioca *A Noite*, e pelo Almirante José Carlos de Carvalho, criou o Aeroclubes Brasileiro, com sede na Fazenda dos Afonsos, um distante subúrbio do Rio de Janeiro. O Aeroclubes, que tinha como presidente de honra o próprio Santos Dumont

e como um dos sócios o Tenente Ricardo Kirk, lançou uma campanha no jornal de Irineu Marinho, intitulada “Dê asas ao Brasil”, com o objetivo de reunir fundos para adquirir aviões e organizar uma escola de aviação.⁶ Publicando diversos artigos de sócios, *A Noite* passou também a defender a ideia de dotar o Exército Brasileiro com a arma de Aviação, com Kirk posicionando-se a favor da criação de uma escola de aviação no próprio Aero clube, sob os auspícios do Ministério da Guerra, para formar pilotos militares e civis. Os primeiros aviões foram adquiridos com recursos arrecadados pela subscrição pública e, logo em seguida, foram cedidos ao Exército para servirem, pela primeira vez no Brasil, durante a insurreição do Contestado.

O Ministro da Guerra, General Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, não conseguia visualizar as possibilidades do avião para o Exército, e determinou que a parceria com o Aero clube Brasileiro não se efetivasse. Ao contrário, contratou os serviços da Escola Brasileira de Aviação, criada e operada pelos italianos Gian Felice Gino, Victório Bucelli e Eduíno Orione, também no Campo dos Afonsos. Foram construídos oito hangares geminados e a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada.⁷ Os nove aviões adquiridos na Europa chegaram no final de 1913, e, em fevereiro do ano seguinte, a escola começou a funcionar, tendo como fiscal do Governo o Tenente Jorge Henrique Moller. Mas, apesar de terem sido matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha, devido a uma série de dificuldades a escola parou de funcionar apenas cinco meses após o início de suas atividades, em julho de 1914, sem brevetar sequer um único aviador.⁸ O Brasil continuava sem uma escola para formar seus pilotos.

A Força Pública de São Paulo também passou pela frustrante experiência de criar uma escola de aviação, em 17 de dezembro de 1913⁹, apenas para vê-la encerrar suas atividades menos de um ano depois. As limitações técnicas, a dificuldade de se adquirir material aeronáutico e, principalmente, a pequena quantidade de instrutores e mecânicos especialistas disponível tornavam extremamente difícil a organização de uma escola do gênero no Brasil.

Enquanto os entusiastas da aviação e os ministros militares se debruçavam sobre a questão da escola, um problema mais grave no Sul do País levou o avião a ter o seu primeiro emprego militar: a insurreição do Contestado. Após revezes iniciais no combate, em setembro de 1914 assumiu o comando das tropas do Exército na região o General Fernando Setembrino de Carvalho, que logo elaborou um plano para conter a rebelião e cercar os jagunços revoltosos, no qual previu a utilização do avião para missões de reconhecimento. Setembrino solicitou ao Ministro da Guerra a participação do Tenente Ricardo Kirk, que seguiu para a área de operações levando consigo o aviador civil italiano Ernesto Darioli e três aviões.¹⁰ Entre janeiro e março de 1915, os dois aviadores realizaram alguns voos experimentais e de reconhecimento. No dia 1º de março estava prevista uma missão de bombardeio contra o reduto de Santa Maria, com a participação de Kirk e Darioli, mas, embora os dois aviadores tivessem decolado sem dificuldades, o avião do Tenente Kirk colidiu contra um pinheiro perto da Colônia General Carneiro, encerrando tragicamente a primeira experiência de emprego militar do avião no Brasil.¹¹ Ricardo Kirk morreu no local do acidente, deixando o Exército Brasileiro sem nenhum aviador.

Desde o primeiro emprego do avião em combate na Líbia, em 1911, a Marinha do Brasil demonstrou interesse pela aviação, tanto que enviou o Tenente Moller para aprender a voar na França e matriculou 25 alunos na Escola Brasileira de Aviação, dos italianos Gino e Bucelli, os quais tiveram seu curso interrompido com o fechamento da escola.

Quase ao mesmo tempo em que o Exército enviava os aviões para o Contestado e, motivada pelo desenvolvimento da guerra aeronaval na Europa, a Marinha publicou, em 22 de agosto de 1914, o Aviso nº 3986, que previa a organização de uma Escola de Submersíveis e Aviação, a ser instalada na Ilha do Rijo, na Baía da Guanabara. Apesar do empenho direto do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, a estruturação da escola não foi possível devido a diversos problemas, dentre os quais a dificuldade de importar aviões e material aeronáutico em

época de guerra. O Almirante Alexandrino, um entusiasta da aviação, tentou adquirir alguns aviões junto à Farman, na França, mas a negociação não avançou, pois todas as aeronaves produzidas eram essenciais para combater as potências centrais.

Dois anos se passaram até que a Marinha pudesse ter, finalmente, sua escola de aviação. No dia 23 de agosto de 1916, o Presidente da República Wenceslau Braz criou duas escolas distintas, a de Aviação Naval e a de Submersíveis. Tendo como primeiro comandante o Capitão de Corveta Protógenes Pereira Guimarães, a Escola de Aviação Naval começou a funcionar, provisoriamente, na Ilha das Enxadas e, logo no primeiro ano, brevetou quatro oficiais, três dos quais haviam pertencido ao malogrado curso da extinta Escola Brasileira de Aviação.¹²

Para contornar a dificuldade em obter aviões na Europa, foram adquiridos nos EUA, junto à fábrica Curtiss Aeroplane Company, três aerobotes *Curtiss F*, além de boa quantidade de peças sobressalentes para garantir sua manutenção. Para ministrar instrução de voo na escola, a Marinha contratou o piloto e mecânico norte-americano Orthon Hoover, que trabalhava na Curtiss.

Em 1917, foi aprovado o Regulamento da Escola de Aviação Naval, estabelecendo os cursos a serem ministrados e as provas aéreas aplicadas.¹³ No decorrer desse ano, formaram-se novos pilotos, observadores e pessoal de apoio de aviação, inclusive alguns oficiais do Exército, que, após a morte do Tenente Kirk, tornaram-se novos pioneiros da Aviação Militar.¹⁴

A GUERRA COMO OPORTUNIDADE

O envio de aviadores navais para treinamento militar no exterior foi decidido durante a Conferência Interaliada. Na ocasião, Itália, EUA e Reino Unido declararam-se em condições de receber os aviadores brasileiros, especialmente os britânicos que, atuando em larga frente e operando com dezenas de esquadrões, estavam com dificuldades para repor seus pilotos perdidos. Na frente ocidental, a expectativa de vida dos pilotos era extremamente reduzida. O piloto do Royal Flying Corps (Real Corpo de Aviação do Exército britânico) Arthur Gould Lee calculou que a média de sobrevivência

de um piloto de caça em 1916 era de aproximadamente três semanas.¹⁵ Por decisão do Presidente Wenceslau Braz, seguiram para o exterior apenas voluntários, com a particularidade de que para os EUA foram os casados e, para a Europa, apenas os solteiros.¹⁶ De acordo com os entendimentos firmados na conferência, após concluírem o treinamento os pilotos brasileiros deveriam participar do conflito, integrando as aviações dos países que os acolhessem.

Por ocasião do reconhecimento do estado de guerra contra a Alemanha, em outubro de 1917, a Aviação Naval, embora fosse uma arma recente, já estava razoavelmente bem estruturada e possuía mais aviadores do que aeronaves. Logo, quando surgiu a possibilidade de voarem na Europa, muitos se ofereceram como voluntários, conforme destacou o jornal *Correio da Manhã*: “Como temos noticiado, continuam a chover de todas as guarnições pedidos para matrícula na Escola Militar de Aviação na Inglaterra”.¹⁷

Para os EUA, seguiram os Tenentes Mário Godinho e Fileto da Silva Santos, além do Suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior,



Figura 1 – Reportagem da Revista *Fon-Fon* mostrando o Tenente Fileto Santos durante treinamento junto à Aviação Naval dos EUA¹⁸

para estagiarem no US Naval Air Service (Serviço Aeronaval dos EUA) e, posteriormente, participarem da patrulha antissubmarino no Atlântico Norte. Os aviadores navais brasileiros permaneceram voando com a Marinha dos EUA até alguns meses após o Armistício, protegendo a navegação contra submarinos que poderiam não ter recebido o comunicado do fim das hostilidades.¹⁹

Em contrapartida, ao final da guerra, a Marinha dos EUA enviou uma missão militar de instrução para a Escola de Aviação Naval, sob os auspícios do Tenente-Comandante P.A. Cussachs e do Tenente Jayme Oliver, mais cinco suboficiais, que prestaram importantes serviços à Aviação brasileira.

No fim de 1918, outro grupo de oficiais e praças da Marinha seguiu para a Itália com o objetivo de frequentar as escolas de aviação daquele país. Sob a liderança do Capitão de Corveta Protógenes Guimarães, a equipe era composta pelos Tenentes Ernani Ferreira de Souza, Fernando Victor Savaget, Jayme Americano Freire, Epaminondas Gomes dos Santos; Sargentos Arthur Cleveland Nunes, Antônio Tarcílio de Arruda Proença, Gelmirez Patrocínio Ferreira de Mello e Octávio Manoel Afonso; além dos Cabos Pedro Antônio Silva e José Cordeiro Guerra.²⁰ Posteriormente, seguiu para a Itália o Tenente Raul Bandeira, instrutor da Escola de Aviação Naval que fora detentor dos recordes de voo de maior altura e maior duração no Brasil até 1917.

Os aviadores navais brasileiros iniciaram suas atividades de instrução na Escola de Observadores Militares, em Centocelle, onde aperfeiçoaram o conhecimento na importante atividade de observação aérea. Em seguida, especializaram-se na pilotagem de aviões terrestres, na Escola de Aviação Militar do Exército Italiano, localizada em Cerveteri. Voando aeronaves *Ansaldo*, os aviadores foram qualificados nos cursos de caça e acrobacia aérea, ministrados nos céus de Roma e Fubara. A fase seguinte foi o curso de hidroaviões, realizado na Escola de Aviação Naval localizada na grande Base Naval de Taranto. Utilizando as aeronaves *Ansaldo I.S.V.A.* e *Macchi M.5*, os aviadores navais brasileiros capacitaram-se na execução de patrulhas antissubmarino e ataques com bombas e torpedos.

O grupo enviado à Itália não chegou a entrar em combate e lá permaneceu até 1919, mas o Ministro da Marinha determinou que fosse considerado “como embarque em navio de guerra o tempo de serviço de todo o pessoal da Marinha, designado para dirigir e aperfeiçoar, na Europa e nos EUA, os seus conhecimentos de Aviação Naval”.²¹

Durante o período de instrução na Itália, o Tenente Jayme Americano Freire envolveu-se em um grave acidente, ao capotar seu avião durante um pouso malsucedido. Felizmente, o piloto nada sofreu, embora a aeronave ficasse bastante danificada.

Ao final da Conferência Interaliada, o embaixador brasileiro em Londres foi recebido em audiência pelo Rei George V, para quem entregou uma carta do Presidente Wenceslau Braz manifestando o desejo do Brasil de se unir à causa aliada. Em resposta, o soberano britânico ofereceu as escolas de aviação do *Royal Naval Air Service* (RNAS), arma aérea da Marinha Real, e do *Royal Flying Corps* (RFC), força congênere no Exército britânico, para fornecer treinamento básico e avançado aos aviadores brasileiros. Superados alguns entraves burocráticos, ficou decidido o envio de oito oficiais da Marinha e um do Exército para a Inglaterra, os quais seguiram em duas levas.

O primeiro grupo partiu em 8 de janeiro de 1918, a bordo do Pacote *Barrow*, que fazia a linha da Mala Postal britânica, e era composto pelo Capitão-Tenente Manoel Augusto Pereira de Vasconcellos e Primeiros-Tenentes da Armada Virginius de Brito de Lamare, Fábio de Sá Earp e Belisário de Moura, além do Primeiro-Tenente Aliathar de Araújo Martins, do Exército Brasileiro. Todos eram aviadores brevetados pela Escola de Aviação Naval e o Tenente De Lamare era famoso por haver conduzido Santos Dumont como passageiro, em um voo sobre a Baía de Guanabara em janeiro de 1917, quando o “Pai da Aviação” visitou a escola.

Dezoito dias mais tarde, partiu do porto do Rio de Janeiro o Pacote *Amazon*, conduzindo os Primeiros-Tenentes Heitor Varady e Eugênio da Silva Possolo, e os irmãos e Segundos-Tenentes Lauro de Araújo e Olavo de Araújo, todos oficiais da Marinha. Destes, apenas Varady era cursado como piloto,

e os demais não possuíam qualquer experiência com aviação.

A chegada dos aviadores brasileiros à Inglaterra praticamente coincidiu com a criação da Real Força Aérea britânica (RAF – Royal Air Force), organizada pelo General Hugh Trenchard, a partir da fusão do RNAS e do RFC. A RAF incorporava um conceito de organização e emprego diferenciado e inovador, tornando-se a primeira Força Aérea do mundo a se tornar independente do controle do Exército ou da Marinha.²² As primeiras semanas foram reservadas para a aclimatação e aprendizado da língua inglesa, visto que somente os irmãos Araújo eram fluentes no idioma.

O primeiro destino dos brasileiros foi a cidade de Eastbourne, no condado de Sussex, localizada na costa sul da Inglaterra. Ali havia uma escola de aviação pertencente à Eastbourne Aviation Co. Ltd. que, com o início da guerra em 1914, havia sido requisitada pelo Governo britânico e incorporada ao RNAS para ministrar a instrução primária de voo.

A reestruturação decorrente da criação da RAF transformou a escola na 206 Training Depot Station (TDS), unidade responsável pela instrução preliminar de voo em hidroaviões e aeronaves baseadas em terra. Para isso, utilizava os Aerobotes *Curtiss H-2 Small America* e os Aviões *Avro 504*, *Airco DH6*, *Sopwith Camel* e *Sopwith Pup*.²³

O corpo docente do 206 TDS incluía diversos instrutores veteranos dos combates aéreos da frente ocidental, como o comandante Arthur W. Wood, que se tornou ás²⁴ do RNAS aos 20 anos de idade, com 11 vitórias²⁵, e o Tenente australiano Harold Percy Watson, que, mais tarde, se tornaria piloto de provas de aeronaves experimentais da RAF.

Como ocorreu na Itália, os brasileiros foram instruídos inicialmente no voo de hidroaviões, utilizando os Aerobotes *Curtiss H-2*. Devido à sua experiência anterior no Brasil, o Tenente De Lamare pulou essa primeira fase da instrução e passou diretamente ao voo em aviões baseados em terra. A nova etapa do curso foi realizada com as Aeronaves bipostas *Airco DH6* e *Avro 504*, e as monopostas *Sopwith Pup* e *Camel*, este, um avião de caça arisco de difícil pilotagem e que exigia muito do piloto. O *Camel* esteve envolvido em diversos acidentes durante os treinamentos em Eastbourne.



Figura 2 – Os aviadores navais enviados para a Inglaterra. Da esquerda para a direita: Lauro de Araújo, Heitor Varady, Eugênio Possolo, Virginius De Lamare, Olavo de Araújo, Manoel Pereira de Vasconcelos e Fábio Sá Earp. O Tenente Possolo perderia a vida em decorrência de acidente durante missão de treinamento.²⁶

Embora fosse experiente, o Tenente De Lamare envolveu-se em dois acidentes e, apenas por muita sorte, escapou sem ferimentos. Em uma das oportunidades, a aeronave que pilotava sofreu perda total. Em 12 de janeiro de 1918, foi a vez de o Tenente Olavo Araújo se envolver em um acidente fatal, quando a hélice de seu avião atingiu mortalmente o fazendeiro Frederick Elstone, que operava uma ceifadeira na orla da pista de aterragem. O inquérito instaurado concluiu que a morte foi acidental, mas advertiu o piloto declarando que ele deveria ter sido mais cauteloso. Poucas semanas depois, o Tenente Olavo realizou um pouso desastroso, caindo com seu avião em uma canaleta ao lado da pista. Desta vez não teve tanta

sorte, sofreu traumatismo craniano e feriu-se na perna, permanecendo fora de combate, baixado ao hospital, até o Armistício.

Mas o acidente mais grave ainda estava por vir. No dia 5 de setembro uma Esquadilha de seis aviões, comandada pelo Capitão da RAF Frank H. Creasy, decolou para um voo de instrução, três dos quais pilotados pelos aviadores brasileiros Possolo, Varady e De Lamare. O exercício envolvia um voo em formatura mas, quando a Esquadilha se encontrava a uma altitude de 1.500 pés, o *Sopwith Camel 1F* pilotado pelo Tenente da RAF R.H. Sanders colidiu com a cauda do *Camel* do Tenente Eugênio Possolo. Perdendo a estabilidade, imediatamente as duas aeronaves precipitaram-se em parafuso em direção ao solo, provocando a morte instantânea dos dois aviadores. O inquérito subsequente considerou o lamentável fato um acidente normal de instrução. O corpo do Tenente Possolo, que havia escondido o fato de ser casado para poder seguir para a Inglaterra, foi enterrado no Cemitério de Ocklynge, com as devidas honras militares. Nos três dias que sucederam a morte dos Tenentes Possolo e Sanders, os *Camel* de Eastbourne se envolveram em mais dois acidentes, matando

seus pilotos. Devido à elevada taxa de perdas e à necessidade de recompletar, com pessoal habilitado, o crescente número de Esquadrões, a instrução de pilotos na RAF era bastante precária e, com frequência, resultava em acidentes. Ao término da guerra, 14.166 pilotos britânicos haviam morrido, dos quais, cerca de 8.000 vítimas de acidentes, mais da metade do total.²⁷

Quinze dias depois, os Tenentes Varady, De Lamare e Sá Earp seguiram para a base RAF Calshot, situada em uma praia na Baía de Southampton, próximo à localidade de Lee-on-Solent. Nesta base estava estacionada a 209 TDS, pertencente à Escola de Bombardeiros de Patrulha, equipada com os Hidroaviões *Short 184*, *Short 827*, *Norman Thompson NT2* e *Felixstowe F2A*.²⁸ Como parte do treinamento avançado, as missões passaram a ser cumpridas em condições reais, utilizando todo o equipamento, munição e disciplina de combate. Desafortunadamente, durante a estadia em Lee-on-Solent, Sá Earp e Varady contraíram a gripe espanhola e, embora conseguissem sobreviver, permaneceram internados no hospital até o final da guerra.

Com todos os oficiais já brevetados e com o treinamento completo, os brasileiros foram

designados para a base RAF Cattewater, localizada perto de Plymouth, no sudoeste da Inglaterra, onde foram incorporados aos Esquadrões 237 e 238 da RAF, unidades operacionais subordinadas à 10ª Força de Defesa Costeira, que realizava a patrulha antissubmarino no Canal da Mancha. Voando Hidroaviões *Felixstowe F.5*, *Short 184* e *Short 240*, armados com bombas e torpedos, os brasileiros atuaram em Esquadilhas mistas, juntamente com aviadores britânicos e norte-americanos.



Figura 3 – O *Sopwith Camel* foi uma das aeronaves utilizadas pelos aviadores navais brasileiros em Calshot. Embora de bom desempenho, era de difícil pilotagem e frequentemente se envolvia em acidentes, como o em que perdeu a vida o Tenente Eugênio Possolo.

Fonte: Australian War Memorial (<https://www.awm.gov.au/collection/E03874/>)

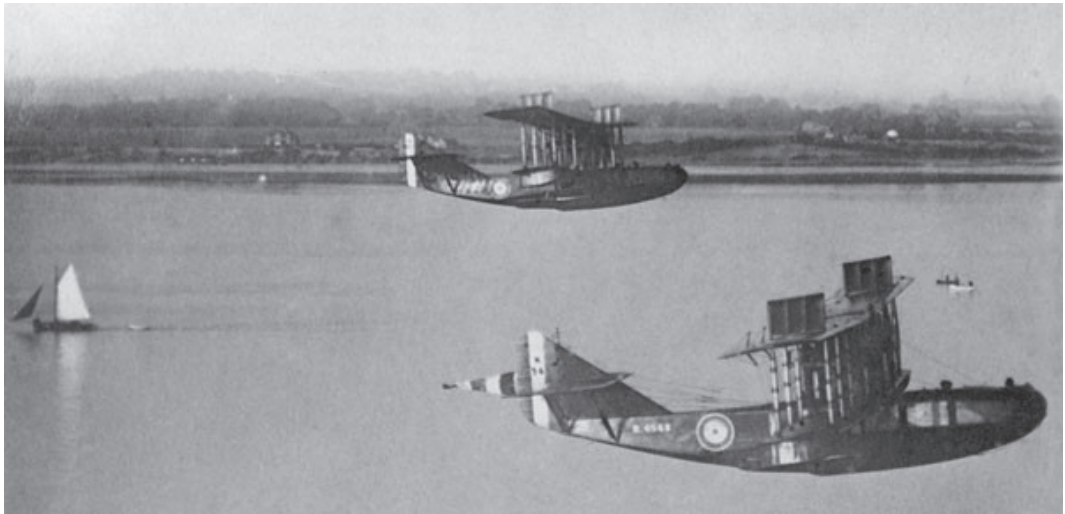


Figura 4 – Aerobotes Felixstowe F5 em formação no Reino Unido. Essas aeronaves de patrulha também foram utilizadas pelos aviadores brasileiros
Fonte: Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Felixstowe_F5#/media/File:Felixstowe_F5s_in_flight.jpg)

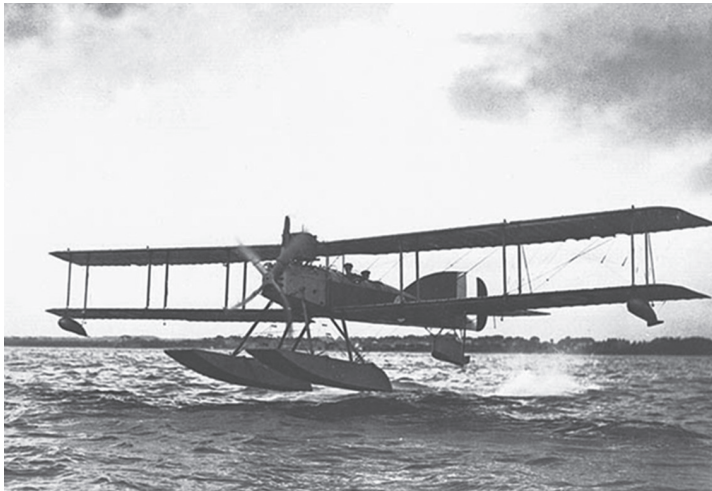


Figura 5 – Outra aeronave da RAF voada pelos pilotos brasileiros foi o torpedeiro *Short 184*, aqui fotografado em procedimento de decolagem.
Fonte: Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Short_Type_184#/media/File:Short_184.jpg)

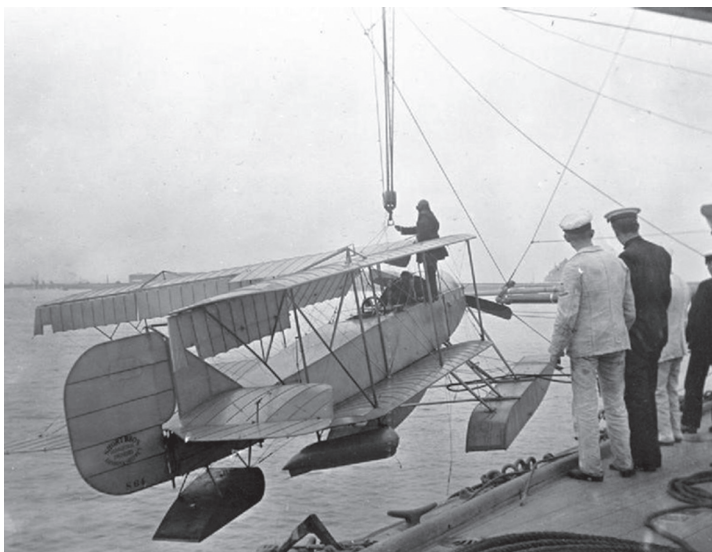


Figura 6 – Short 240 sendo recolhido após cumprir uma missão de reconhecimento.
Fonte: Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Short_Folder#/media/File:Short_Folder_S.64_IWM_Q_090115.jpg)

Em um espaço de três meses, a 10ª Força contabilizou 9.000 horas de patrulha, localizou 42 submarinos inimigos e afundou três. Mesmo após o Armistício, celebrado em novembro de 1918, os aviadores baseados em Cattewater continuaram os voos de patrulha, com o objetivo de localizar e destruir as minas magnéticas lançadas aos milhares pelos alemães durante a guerra para bloquear os portos da Inglaterra.

Em março de 1919, os aviadores brasileiros que estavam na Inglaterra receberam ordens para retornar ao Brasil, o que foi feito a bordo do Tênder *Belmonte*. Terminava, dessa forma, a contribuição da incipiente Aviação Naval brasileira na guerra que, embora modesta, trouxe valiosos ensinamentos para a consolidação da arte de voar nas Forças Armadas brasileiras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento das Aviações Naval e Militar foi uma consequência extremamente positiva da Grande Guerra para as Forças Armadas brasileiras. Enquanto a Marinha do Brasil optou por uma missão aeronaval norte-americana, o Exército Brasileiro aproveitou a experiência dos franceses.

Da mesma forma que o Exército contratou em 1919 a Missão Militar Francesa, a Marinha também buscou no exterior o auxílio de uma potência estrangeira para a instrução, modernização e reorganização da Força Naval brasileira. A escolha recaiu sobre os EUA, que venceram a disputa com o Reino Unido pelo envio da missão. O contrato foi assinado em Washington, em 6 de novembro de 1922, mas, como ocorrera no Exército, a cooperação internacional começou mais cedo para a Aviação Naval, com a consultoria técnica dos norte-americanos, sob os auspícios dos Comandantes Cussachs, Olivier, Capehart e de cinco suboficiais da US Navy.

A doutrina norte-americana introduziu modificações no funcionamento dos cursos, permanecendo o de Piloto-Aviador e sendo criados os de Mecânico Naval de Aviação e Marinheiro Especialista de Aviação, com

o objetivo de reforçar a infraestrutura da Aviação Naval. Com o fim da guerra, a importação de aeronaves excedentes tornou-se mais fácil, e a Escola de Aviação Naval aproveitou a oportunidade para adquirir, em 1919, dois *Fairman F41*, quatro *Curtiss N9*, dois *Ansaldo I.S.V.A.*, um *Macchi M7* e cinco *Macchi M9*. A Aviação Naval recebeu, ainda, duas doações, um *Avro 504*, da fábrica inglesa Handley Page, e um *Macchi M7*, presente do Governo italiano.²⁹

A chegada de militares franceses para instruírem o Exército Brasileiro teve início justamente pelos instrutores de aviação.³⁰ Antes mesmo do término da guerra, o Brasil solicitou oficialmente ao Governo da França a vinda de uma Missão Militar de Aviação e, em julho de 1918, o chefe da Comissão Militar Brasileira na França, General Napoleão Felipe Aché, encaminhou um pedido formal nesse sentido ao embaixador brasileiro em Paris.³¹ No dia 10 de julho de 1919, com a chegada da Missão Militar Francesa de Aviação³², também conhecida como “Pequena Missão”, e chefiada pelo Capitão Etienne Magnin, foi criada a Escola de Aviação Militar, com sede no Campo dos Afonsos, na Capital Federal. Para a instrução, foram adquiridos, inicialmente, aviões franceses excedentes do conflito, que chegaram ao Brasil nos anos de 1919 e 1920. As primeiras aeronaves da Aviação Militar foram dos seguintes modelos: *Nieuport* e *Spad 84 Hebermont* (treinamento), *Nieuport* e *Spad VII* (caça), e *Breguet XIV* (observação e bombardeio).

No início de 1920, formou-se na escola a primeira turma de Pilotos Aviadores Militares do Exército Brasileiro, recebendo o brevê de piloto 12 oficiais, e, a partir da segunda turma, além dos oficiais, passaram a ser formados sargentos e cabos pilotos. Uma nova turma de pilotos graduou-se em 1921 e, nesse mesmo ano, foi criado, na Escola de Aviação Militar, o curso de Observador Aéreo, consolidando, de uma vez por todas, a Aviação no seio do Exército Brasileiro.³³

Efetivamente, as Forças Armadas brasileiras começavam a voar.

FONTES

BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 – Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>. Acesso em 6 out. 2014.

_____. Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917 - Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>. Acesso em 19 out. 2014.

FIRST WORLD WAR. Primary documents – Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915. Disponível em http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_boatwar1915.htm. Acesso em 18 out. 2014.

Jornal *Correio da Manhã*, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).

Revista *Fon-Fon*, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARGUELHES, Delmo de Oliveira. *Sob o céu das Valquírias*. Curitiba: CRV, 2013.

BARRASS, M.B. *A History of RAF Organisation - Aircraft allocated to Training Units – Pilots*. Disponível em <http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm>. Acesso em 20 jul. 2015.

BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983.

CALAZA, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, n. 8, ago. 2012. Disponível em <http://www.historiamilitar.com.br/artigo4RBHM8.pdf>. Acesso em 18 jul. 2015.

DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na revolução de 1932*. Recife: EDUFPE, 2013.

INCAER. *História geral da Aeronáutica brasileira – dos primórdios até 1920*, v.1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

KINDELL, Ron. *Royal Navy hall of honour World War I 1914-1918*. Penart: Naval History.net, 2009.

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

LINHARES, Antônio Pereira. *Aviação Naval brasileira 1916-1940*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971.

MARTINS, Helio Leoncio. *A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. História Naval Brasileira*, v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

SHORES, Christopher. *Finnish air force 1918-1968*. Berkshire: Osprey, 1969.

WYEN, Adrian van. *Naval aviation in World War I*. Washington: Chief of Naval Operations, 1969.

NOTAS

- ¹ BRASIL. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 – Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>. Acesso em 6 out. 2014.
- ² FIRST WORLD WAR. *Primary documents – Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915*. Disponível em http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_boatwar1915.htm. Acesso em 18 out. 2014.
- ³ BRASIL. Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917 – Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império alemão contra o Brasil. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>. Acesso em 19 out. 2014.
- ⁴ INCAER. *História geral da Aeronáutica brasileira – dos primórdios até 1920*, v.1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988, p.388.
- ⁵ *Ibid.*, p.383.
- ⁶ *Ibid.*, p.376.
- ⁷ LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975, p.34.
- ⁸ LAVENÈRE-WANDERLEY, *Op.Cit.*, p.35.
- ⁹ A Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo foi criada pela Lei estadual nº 1.395-A, de 17 de dezembro de 1917.
- ¹⁰ Cf INCAER (Op.Cit., p.423), “[...] Kirk e Darioli se dirigem, de trem, para a região conflagrada, acompanhando o transporte de cinco aviões, quatro *Morane-Saulniers* e um *Blériot-Sit*, além de material de reparo e algumas peças sobressalentes. Nessa viagem, fagulhas da maria-fumaça caem sobre os dois aeroplanos pertencentes ao Aero-Club (um *Morane* e o *Blériot*), causando a baixa dos aparelhos por incêndio e explosão.”
- ¹¹ CALAZA, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, n.8, ago. 2012. Disponível em <http://www.historiamilitar.com.br/artigo4RBHM8.pdf>. Acesso em 18 jul. 2015, p.89.
- ¹² Os quatro primeiros oficiais brevetados como pilotos aviadores navais foram os Primeiros-Tenentes Antônio Augusto Schorcht, Raul Ferreira de Vianna Bandeira, Virgínius Brito De Lamare e Segundo-Tenente Victor de Carvalho e Silva.
- ¹³ O regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 12.364, de 17 de janeiro de 1917.
- ¹⁴ Entre esses pioneiros da Aviação Militar, estavam os Tenentes Aliathar de Araújo Martins, Bonifácio Tavares, Raul Vieira de Mello, Anor Teixeira dos Santos, Aroldo Borges Leitão e Mário Barbedo.
- ¹⁵ ARGUELHES, Delmo de Oliveira. *Sob o céu das Valquírias*. Curitiba: CRV, 2013. De acordo com o autor (p.59-60), “com os diversos ritmos do combate, essa razão de perdas variava. Durante o abril sangrento de 1917, o RFC estimava a média de vida dos pilotos de caça em horas de voo: dezessete e meia. Na visão dos pilotos, a morte dos companheiros, dos inimigos e do próprio devir, que não era nem um pouco animadora. Estatisticamente, o próximo a morrer poderia ser ele mesmo. Daí o senso de presente, tão vivo nas memórias de guerra. Ver o sol nascer mais uma vez já podia ser considerada uma grande vitória.”
- ¹⁶ MARTINS, Helio Leoncio. A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. *História Naval Brasileira*, v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, p.257-258.
- ¹⁷ *Jornal Correio da Manhã*, n. 6875, de 21 de dezembro de 1917. Acervo da Biblioteca Nacional.
- ¹⁸ Fonte: *Revista Fon-Fon*, n. 33, 17 ago. 1918.
- ¹⁹ WYEN, Adrian van. *Naval aviation in World War I*. Washington: Chief of Naval Operations, 1969, p.89.
- ²⁰ LINHARES, Antônio Pereira. *Aviação naval brasileira 1916-1940*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971, p.16.
- ²¹ Ordem do Dia nº 246, de 9 de novembro de 1918, do Ministro da Marinha, apud. LINHARES, *op. cit.*, p.16.
- ²² Cf SHORES (1969), a Força Aérea finlandesa reclama o fato de ser a primeira Força Aérea independente no mundo, quando foi fundada, em 6 de março de 1918, que consistia em um avião e era comandada por um oficial subalterno. A RAF, no entanto foi criada em 1º de abril de 1918, mas é considerada como a pioneira em função de ter estrutura, organização e cadeia de comando do porte de uma Força Aérea.
- ²³ BARRASS, M.B. *A History of RAF Organisation – Aircraft allocated to Training Units – Pilots*. Disponível em <http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm>. Acesso em 20 jul. 2015.
- ²⁴ De acordo com ARGUELHES (p.50), o “famoso esportista aéreo francês, Adolphe Pégoud, conseguiu abater seis aviões no mesmo ano. A imprensa francesa o aclamou como ás da aviação. Esse termo local designava antes de 1914 as estrelas dos esportes; após Pégoud, passou a significar piloto que havia abatido muitos aviões. Logo, estabeleceu-se tacitamente que mereceria o título quem atingisse a marca de pelo menos cinco vitórias.”
- ²⁵ KINDELL, Ron. *Royal Navy hall of honour World War I 1914-1918*. Penart: Naval History.net, 2009, p.454.
- ²⁶ Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.
- ²⁷ ARGUELHES, *Op. Cit.*, p.183.
- ²⁸ BARRASS, *Op.Cit.*
- ²⁹ INCAER. *Op. Cit.*, p.455.
- ³⁰ A primeira Missão Militar Francesa funcionou no Brasil entre 1906 e 1924, com intervalo durante a Primeira Guerra Mundial, mas esta foi contratada para qualificar a Força Pública de São Paulo e não o Exército Brasileiro.
- ³¹ BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A missão militar francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983, p. 63.
- ³² A Missão Militar Francesa de Aviação também ficou conhecida como “Pequena Missão”, para distingui-la da missão maior que viria ao Brasil no ano seguinte, sob a direção do General Maurice Gamelin.
- ³³ DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na revolução de 1932*. Recife: EDUFPE, 2013 *Op. Cit.*, p. 56-57.