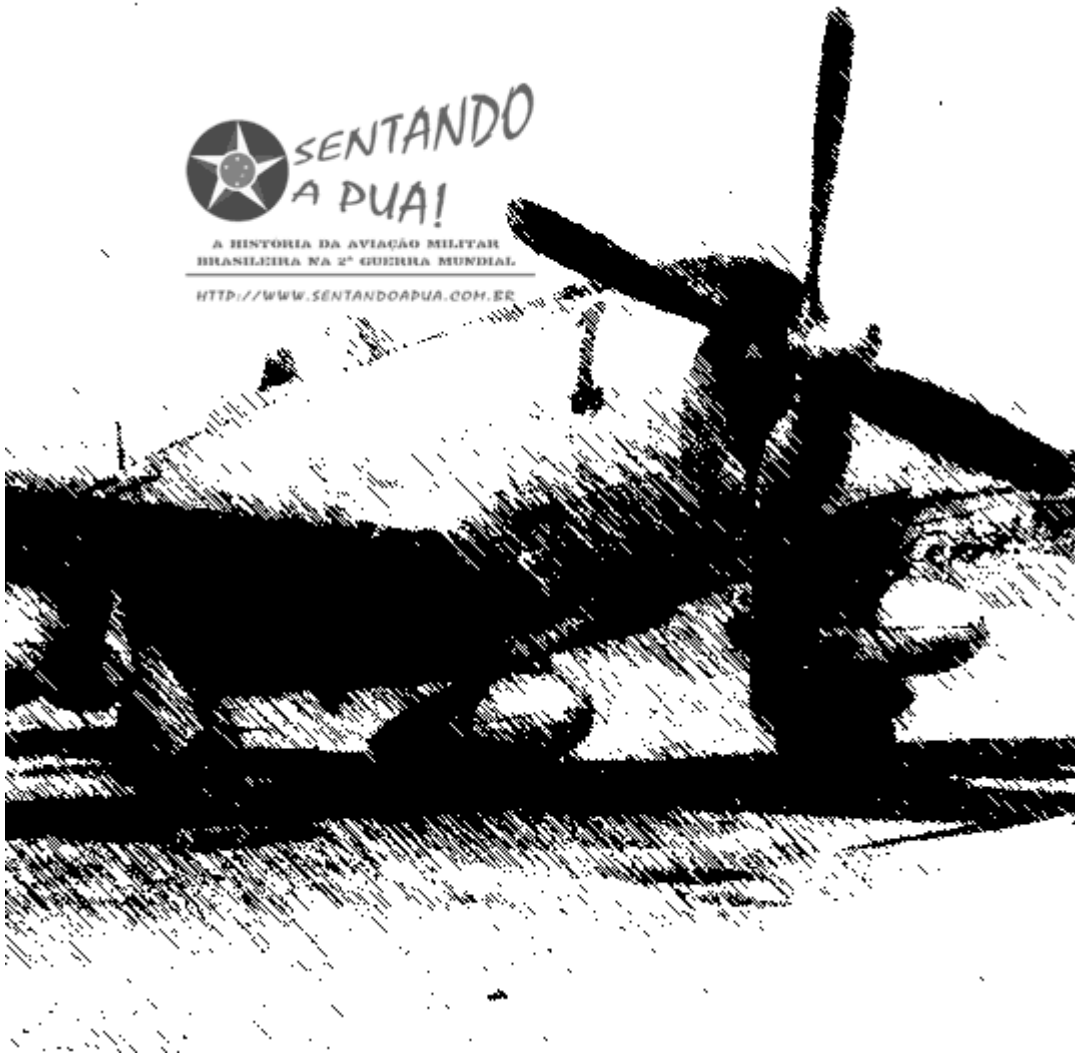




SENTANDO
A PUA!

A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO MILITAR
BRASILEIRA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

[HTTP://WWW.SENTANDOAPUA.COM.BR](http://www.sentandoapua.com.br)



HISTÓRIAS CONTADAS PELOS VETERANOS

01. BOXE ANTES DO EMBARQUE	3
02. BRASILEIRO NÃO ESTAVA ACOSTUMADO... ..	4
03. NA PENSÃO DA ZEZÉ.....	5
04. ALFAIATE BOM.....	6
05. A BANDA SAIU CARA	7
06. CHARME LATINO	8
07. PATRULHA DA MADRUGADA	9
08. FUTEBOL DA PESADA	10
09. PICOLÉ DE BRASILEIRO	11
10. PASSEIO CARO	12
11. O PREÇO DE UMA REFEIÇÃO	13
12. CRIATIVIDADE BRASILEIRA	15
13. CARTA DA MARIANA	16
14. O 22 DE ABRIL NA FAB	17
15. SE NÃO ENTENDER INGLÊS NÃO RIA	18
16. O PROCEDIMENTO.....	19
17. O PROTESTO	20
18. QUEM NÃO CHORA NÃO MAMA.....	21
19. MILHA NÃO É QUILOMETRO	23
20. BRINCADEIRA QUASE VIRA TRAGÉDIA	24
21. A DURA REALIDADE DA GUERRA	26
22. AS ENFERMEIRAS DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA	27
23. A HISTÓRIA DO CARNAVAL EM VENEZA.....	30
24. MENSAGEM DE NERO MOURA NO DIA DA VITÓRIA	31
25. QUEDA DO ASPIRANTE CANÁRIO.....	33
26. SALVO PELO GRINGO!.....	34
27. PESSOAL DE TERRA	37
28. O CONTERRÂNEO.....	39
29. 22 ABRIL - DATA HISTÓRICA	42
30. ENTREVISTA COM O BRIGADEIRO FORTUNATO.....	45

01. Boxe Antes do Embarque

O movimento na Taberna era intenso. A maioria das mesas estava ocupada por mulheres da noite, cafetões, boêmios, nossa turma do 1º Grupo de Caça, composta de 8 pessoas, marinheiros do Tio Sam, alegres e barulhentos e que já estavam prá lá de Marrakesh e finalmente alguns fuzileiros navais acompanhados de mulheres.

Estávamos num papo animado regado a chope bem gelado quando a briga começou entre os fuzileiros e os americanos. Era briga de vale-tudo, desde soco, passando por pernadas, rasteiras, rabo de arraia e a tudo o que tinham direito os valentes.

Como era de se esperar, a briga acabou sobrando para nossa turma e quando dei por mim, estava no chão, de pernas para o ar com cadeira e tudo. A briga, que teve o seu primeiro round iniciado as 23:15 do dia 04.03.1944, foi concluída, por motivo de fôrça maior, as 02:15 h da madrugada do dia 05.03, com a chegada de 3 patrulhas militares, a da marinha brasileira, a da FAB e a da marinha americana, solicitadas que foram pelo gerente da Taberna da Gloria muito sabiamente.

Ponderamos ao tenente que comandava a patrulha da FAB que íamos nos apresentar no Aeroporto Santos Dumont as 05:30 daquele dia para embarcar para a Guerra. Após uma espinafração em regra, fomos levados de carona no veiculo da FAB até nosso local de embarque.

As 05:00h com a chegada de amigos e familiares, começaram as despedidas com direito a choro e abraços das noivas, namoradas, mães e pais.

Por David Rosal Gabriel

02. Brasileiro Não Estava Acostumado...

Dia 24.03 uma sexta feira que não era 13, uma ingrata surpresa estava reservada a todos nós do Grupo de Caça. Recebemos ordens de entrar em forma e ir do alojamento para o rancho agrupados. Após o café fomos instruídos a ler a seguinte "Ordem de Serviço":

"FICA PROIBIDO AOS SOLDADOS IREM AO PX, CINEMA, PISCINA E QUALQUER LUGAR DESTA BASE SEM QUE ESTEJA ACOMPANHADO POR UM SARGENTO. FICA O RESTANTE, PROIBIDO ATÉ SEGUNDA ORDEM."

A Ordem deixou a todos estupefatos. Ninguém sabia os motivos. Fomos almoçar, já cumprindo as novas determinações, acompanhados por um sargento, e cada mesa também era comandada por um sargento.

No dia seguinte, sábado 25.03, inspeção do alojamento, depois a de armamento. Às 10:00, fomos para o Cassino aguardar a ordem de saída. O Ten. ASSIS, em nome do comandante, nos transmitiu a seguinte BOMBA !

- 1- CANCELADA A SAÍDA DE TODOS
- 2- VETADA A IDA DE QUALQUER HOMEM DO GRUPO DE CAÇA AOS SEGUINTE LUGARES:
 - 2.1 PISCINA
 - 2.2 CINEMA
 - 2.3 P.X.
 - 2.4 SAIR DO ALOJAMENTO.

Nesta altura dos acontecimentos, ninguém estava entendendo NADA. O Ten. ASSIS, não tinha dado os motivos para o castigo tão violento. Em nosso alojamento, o 807, o assunto não era outro. Nós, os soldados e cabos, resolvemos apelar para o Ten Aurélio, a fim de conhecermos os fatos que levaram o nosso comandante a julgá-los tão graves que o levaram a tomar esta decisão tão drástica.

Fomos a seguir, informados que deveríamos aguardar no alojamento uma comunicação muito importante. Saimos às 12:00h para o almoço e às 13:00h retornamos ao 807 e aguardamos o Ten. ASSIS, que chegou pouco depois das 14:00h. Para tristeza minha e consternação geral, disse que nossa detenção e restrições de lazer, tinha como causa a queixa feita pelo Comandante americano da Base ao nosso comandante Cel. Nero, pela presença entre nós de militares negros.

Uma vez que a segregação racial adotada pelos norte-americanos era total, os gringos se recusaram a frequentar a piscina, o px e o cinema, devido a presença dos nossos escurinhos.

Por David Rosal Gabriel

03. Na Pensão da Zezé

VALDECANS-BELÉM 19:15h - O Ten. AURÉLIO, reuniu a turma e avisou que o embarque seria no dia seguinte, 10 de março, às 05:00h e que não seria permitida nenhuma saída da base. Após uma reunião no alojamento, o Micheloni convocou a garotada para um pequeno passeio na cidade de BELÉM e o primeiro problema era driblar o Ten. AURÉLIO. O segundo era arranjar uma condução, uma vez que a Base ficava distante da cidade.

Reunido o grupo, caminhamos até o portão da guarda, onde o sentinela americano foi logo pedindo os passes, em um inglês com sotaque do Texas. A uma voz de comando do Micheloni, começamos todos a falar rapidamente em português e gesticulando mais que italiano. O gringo ficou doidão e não entendeu nada. Depois de soltar vários palavrões abriu a cancela e mandou todos nós para o inferno.

Aguardamos fora do portão algum tempo até que surgiu um caminhão basculante, que nos levou até o centro de Belém. Resolvemos visitar o Canal Zone, onde percorremos algumas pensões e boates e apesar da hora, 20:30h, o movimento era intenso.

Entramos na Pensão da ZEZÉ, onde havia uma mistura de marinheiros, fuzileiros e soldados, brasileiros e norte-americanos, bem como muitos civis, todos na maior zorra. Junto com o Teixeira, Cardoso e Borges, conseguimos uma mesa junto à pista, enquanto o Micheloni ensaiava dançar um tango com uma mulata vestida de vermelho.

Nesta altura dos acontecimentos, o Ten. AURÉLIO, acompanhado de um capitão americano entrou na Pensão, à nossa procura. A um aviso de debandar, saímos pela porta dos fundos e fomos direto para a Praça da República onde pegamos um táxi, retornando à base, esperando a bronca que iria vir.

Por David Rosal Gabriel

04. Alfaiate Bom

SUFFOLK COUNTY ARMY AIR FIELD - LONG ISLAND - USA

A pedido do Comandante da Base, o Comandante Nero Moura ordenou a formatura dos "enlisted man" (soldados e cabos), no pátio em frente ao comando. Todos estavam vestindo o uniforme de gabardine que a FAB havia mandado confeccionar na Alfaiataria Guanabara, localizada na Rua da Carioca, Rio de Janeiro. Foi o maior vexame. Os uniformes estavam sem as etiquetas com os nomes de cada um, o que provocou a maior mistura.

Tinha jaqueta sem fechar, mangas curtas ou compridas demais, calças a la JECA TATU e outras gracinhas que provocaram risadas dos ianques e espanto dos brazilians boys.

O Comandante Nero Moura, em comum acordo com o Comandante da Base, ordenou fora de forma e recolher os Uniformes ao almoxarifado do Grupo. Em seguida, recebemos uniforme americano completo, incluindo agasalhos para frio.

Além disso, recebemos ordens do comando para recolhermos ao almoxarifado, todas as peças de uniforme que foram adquiridas por cada um, tais como: camisas e calças caqui de tropical, Jaquetas de couro, sapatos de Verniz e que não faziam parte da relação oficial.

Foram todas as peças etiquetadas com o nome e o número de cada um, embaladas em caixotes que seriam remetidos para o Brasil e posteriormente devolvidas, O QUE INFELIZMENTE NÃO ACONTECEU!!!

Por David Rosal Gabriel

05. A Banda Saiu Cara

Sargento Hothir, resolveu pedir ao Comandante Nero uma verba para compra instrumentos musicais, com o objetivo de alegrar o grupo durante a viagem de navio e nas horas de folga, quando e se pisássemos em terra firme. Pedido aceito, verba liberada e uma pick up Dodge foi colocada à disposição para ir até a cidade.

Formada a comitiva com o sgt. Hothir, Righi, David, o carona Levenhagem, e como piloto do veículo o sargento americano Charlie Miller.

O Oficial de Dia da Base fez uma recomendação expressa de "nada de bar e nada de falar com alguém", devendo a compra ser na base do Vapt-Vupt.

Descemos na porta da loja e enquanto escolhíamos os instrumentos, o "driver" foi estacionar o veículo. Uma hora e meia depois, bastante preocupados, resolvemos procurar o veículo com o motorista. A pick up estava estacionada mais o sargento não.

Resolvemos procurá-lo pelos bares vizinhos, até encontrá-lo debruçado sobre a mesa, com uma garrafa de bourbon quase vazia e de cara cheia. Conseguimos rebocá-lo até o veículo e retornamos à Patrick Henry o mais rápido possível com o Hothir pilotando.

Após guardarmos os instrumentos fomos para o refeitório (fora de hora). O Ten. Perdigão, oficial de dia, proibiu nossa entrada no refeitório para almoçar. Depois da ponderação do Sgt. Hothir o Ten. concordou, com um porém: só entraríamos no rancho depois de fazer uma hora de ordem unida. Chamou o Cabo Campos e lá fomos nós esquerda vover, direita vover, alto, ordinário marche, etc...

Os prisioneiros alemães que varriam o chão, pararam de trabalhar, achando graça daquilo que para nós não tinha graça nenhuma. Após 45 minutos, o Tenente deu fora de forma e comandou, todos para o rancho. O Levenhagem não quis almoçar e disse que não iria. O Ten. Perdigão deu voz de prisão para o Levenhagem e mandou o Cabo Campos conduzi-lo ao xadrez, após ameaçá-lo com a corte marcial, por desobediência a superior em tempo de guerra. O fato foi levado à consideração do Comandante Nero Moura que conversou reservadamente com o Ten. Perdigão e deu o caso como encerrado.

Por David Rosal Gabriel

06. Charme Latino

E para não dizer que tudo era só trabalho, inauguramos em dezembro o nosso tão badalado Clube, o Copacabana, instalado no 1º andar de nosso quartel.

Ao lado, estava instalado o clube do 350th Fighter Group, que disputava com o nosso a maior presença das "Signorinas" para os bailes, e que deveriam ser apanhadas, em caminhões utilizados comumente para transporte de tropa, nas cidades vizinhas de Luca e Viaregio.

Acontece que nosso "primo pobre" Grupo de Caça, só dispunha de um veículo, liberado a duras penas pelo Cap. Sabrosa para o transporte das damas, enquanto os gringos, "primos ricos" esnobavam com quatro a cinco veículos.

Entretanto, as prendadas "ballerinas" assim que desembarcavam dos veículos do Tio sam, disfarçavam e de fininho iam para o Copacabana dançar e comer os famosos lanches preparados pelos nossos cucas Oriel, João Alexandre, José Albino, Daniel Mariano etc.. Um pouco antes do final do "ballo" elas aos poucos iam saindo do nosso Clube indo para o salão dos gringos.

Uma bela noite, no final do rala-rala, os americanos, de cara cheia, resolveram que não iriam transportar, de volta, as meninas em seus trucks. O motivo alegado era muito simples: "quem pariu Mateus que o embale" isto é, os brasileiros teriam que transportar todas as bambinas em um só caminhão.

A zorra estava formada e em poucos minutos, saiu uma briga, para ninguém botar defeito, envolvendo todos pinguços que se encontravam no local. Como sempre, em toda a boa briga, a gente bate e a gente leva, e no final, entre mortos e feridos salvaram-se todos. Alguns milicos, de ambos os lados, que não quiseram participar da disputa, resolveram festejar o evento, trazendo dos dois clubes, vinhos e cervejas. Como por um milagre, a briga acabou no ato e todos, principalmente aqueles que estavam de olho roxo, nariz sangrando e outras equimoses normais desses eventos passaram a encher o pote, acompanhados pelas meninas, que pela matina, foram levadas em um comboio misto para suas cidades.

A partir de então, ficou combinado com as damas, que elas deveriam freqüentar os dois clubes, solução salomônica que contentou a todos.

Por David Rosal Gabriel

07. Patrulha da Madrugada

Ao chegarmos a Tarquínia tivemos que montar nossas barracas de lona, que seriam as nossas residências. Ao finalizarmos a dura tarefa, repentinamente caiu um tremendo aguaceiro, acompanhado de fortes ventos que em poucos minutos jogou todas as barracas no chão. Para drenar toda a água acumulada no local destinado às barracas, tornou-se necessário cavar uma valeta ao redor do acampamento, com 1 metro de largura por 1,5 metro de profundidade. Nossos "engenheiros" colocaram pranchas de 2,00 metros de comprimento por 0,5 metros de largura para passagem de pedestres.

A obra de engenharia foi um desastre. Os pinguços do Grupo, saíam à tarde para beber vinho na cidade Alta de Tarquínia e de noite, ao regressarem ao acampamento, por falta de visão ou de equilíbrio, alguns caíam na vala. Devido ao intenso frio eles não poderiam ficar ali. Surgiu então a Patrulha da Madrugada, composta por pessoas sóbrias que tinham como missão, pescar os "guerreiros" abatidos pelo FLAK italiano.

Por David Rosal Gabriel

08. Futebol da Pesada

Nas horas de folga, nosso comandante estimulava a disputa de partidas de futebol. Ele não jogava mas escalava o capitão Sabrosa para o time mais fraco e ficava ao lado do campo gritando: "Ô tchê, passa a bola para o capitão!" e em seguida gritava para os jogadores do time contrário: "Dá duro nele!"

Quando o capitão Sabrosa chiava das entradas mais viris e queria dar uma chave de galão o comandante gritava: "Não reclama não, isto é jogo para homem!"

Por David Rosal Gabriel

09. Picolé de Brasileiro

Após um dos freqüentes bombardeios da artilharia alemã contra as instalações da 1ª ELO, uma granada atingiu um dos cabos de áudio, interrompendo a transmissão terra ar. Imediatamente, o comandante Belloc ordenou que o Sebastião Tecles, acompanhado por um ajudante, pegasse o jeep e se dirigisse ao local da ruptura do cabo para executar o reparo.

Durante a operação de emenda, por um descuido, o Tecles escorregou no terreno coberto de neve e caiu em um buraco cheio de água semi congelada. Não conseguindo sair gritou para o soldado: "Pega o jeep e vai até a base pedir ajuda!". Este respondeu que não sabia guiar mas iria correndo pedir socorro. Ao chegar esbaforido na sala do comando pedindo ajuda para o Tecles que tinha caído num buraco e não foi possível ser resgatado.

Imediatamente o Joel Clapp pegou uma corda e foi com o ajudante em outro jeep até o local e pescou o Tecles que estava quase desmaiado. De volta ao quartel, o Joel encheu uma banheira velha com água quente e colocou o Tecles na mesma, onde permaneceu até descongelar, ajudado por alguns copos de vinho.

Por David Rosal Gabriel

10. Passeio Caro

Durante a estada em Suffolk Field, os brasileiros descobriram duas coisas importantes que estavam acontecendo nos Estados Unidos: a primeira era um severo racionamento de gasolina para os civis, que não recebiam mais de 30 litros por semana, para um veículo. Cota maior só com prioridade especial. A segunda era que os carros que não recebiam a cota mínima, eram colocados pelos donos em cavaletes e cobertos por lona, assim permanecendo até o fim da guerra.

Então começou a nova brincadeira, que consistia em alugar os carros por Us\$ 10/dia, com o "direito" de comprar gasolina no câmbio negro nas bombas atendidas pelos negros americanos, que ficavam encantados quando um brasileiro falava que não havia preconceito racial no Brasil e que os negros eram nossos amigos.

Carro alugado, tanque cheio, saíram para gozar as delícias da praia de Westhampton o Aloisio, o Ilo e o Falkembaker. O Piloto Ilo, muito bom de inglês mas não tão bom de volante, ao fazer uma curva fechada antes da entrada de Riverhead, perdeu o controle do carro que capotou e caiu com os quatro pneus no chão. Um black soldier aproximou-se do carro e perguntou: "Is anybody dead?" Ao receber resposta negativa saiu trocando as pernas e foi a luta. O Ilo resolveu então retornar para a base mas foi parado por uma dupla de MP que ao verificar o estado dos brazilians boys, resolveu levá-los até o Posto Médico da Base . Após serem examinados, os diagnósticos: Aloisio machucou o braço esquerdo, e a mão e o Falkembaker fraturou a clavícula.

Depois de medicados foram para o alojamento aguardar o desfecho do caso. No dia seguinte, o dono do carro foi dar parte do acontecido ao Comandante Nero, que após ouvir o relato dos envolvidos, chamou o Major Gibson e o Major Beraldo e deu o seguinte veredicto: Sendo o mais velho e de posto mais elevado, o Aloisio seria responsável direto pelo prejuízo, devendo ser descontado em Us\$ 70,00/mês durante os próximos seis meses, num total de Us\$ 420,00, valor atribuído pelo feliz proprietário.

Por David Rosal Gabriel

11. O Preço de Uma Refeição

O 2º Escalão da Força Expedicionária Brasileira foi deslocado para a Itália no Navio-Transporte General Meigs, da Marinha dos EUA. Levava em seus alojamentos cerca de seis mil brasileiros. Entre as Unidades da FEB estava a 1ª Esquadilha de Ligação e Observação da Força Aérea Brasileira, subordinada à Artilharia Divisionária.

Uma surpresa estava preparada para os nossos pracinhas: o regime de alimentação. Era o seguinte: para quem não tinha atribuições no navio, duas refeições diárias (desjejum e jantar!). Para quem trabalhava, três refeições (desjejum, almoço e jantar). Imaginem só! Comer apenas duas vezes por dia... Os "peixinhos" foram logo aproveitados no serviço de segurança, imprensa, serviço especial, etc. Os Sargentos da Esquadilha que falavam inglês foram engajados no serviço de segurança, que funcionava à noite e tinham como missão principal evitar que algum pracinha mais abelhudo fosse para o convés com o cigarro aceso, o que denunciaria a nossa presença para os submarinos inimigos. Os que não falavam inglês ficaram no regime de duas refeições.

Após dois dias de viagem, eu já não agüentava mais de fome. Acostumado a fazer três refeições diárias, não me conformava. Tomei uma decisão. Dirigi-me ao Comandante, Capitão Aviador João Affonso Fabrício Belloc, expondo-lhe o problema. O Capitão Belloc ouviu-me pacientemente e disse: - Vou ver se consigo alguma coisa para justificar o seu almoço. Você terá notícias, logo que possível. Pedi licença, agradei e me retirei esperançoso, nada comentando com os outros soldados da Esquadilha.

Dois dias depois, o 1º Tenente Aviador João Torres Leite Soares compareceu ao nosso alojamento e transmitiu a seguinte ordem: "Todos os praças da Esquadilha deverão apresentar-se amanhã, às 04:30h, na cozinha. Lá procurar o Sargento Daniels, chefe do pessoal."

Nosso Comandante, não querendo criar privilégios, conseguiu trabalho para todos. É preciso ficar bem claro que eu falei em meu nome e não comentara o assunto com nenhum dos meus colegas. A ordem pegou a todos de surpresa, provocando as maiores "brincas". Bem, ordem dada é para ser cumprida. Lá fomos nós sem saber o que nos aguardava. Como eu falava inglês, fui escolhido para fazer a apresentação do pessoal ao Sargento Daniels. Feita a apresentação, o Sargento solicitou que o acompanhássemos. Chegando em frente à máquina de lavar pratos e talheres, dirigiu-se a todos e disse: "É aqui que os senhores vão passar os melhores dias desta travessia, o marinheiro Petter, encarregado deste setor, vai explicar qual é o trabalho de vocês e tudo o que deve ser feito. Boa sorte para todos e muito obrigado pela colaboração!"

Ah! Que dias "maravilhosos" passamos em frente àquela diabólica máquina! Nosso trabalho consistia no seguinte: início, 04:30h da manhã; arrumar pratos, xícaras e talheres nas mesas, para o café da manhã. Não existiam cadeiras ou bancos. A refeição era feita em pé. À medida que o pessoal terminava a refeição, nós recolhíamos o material utilizado. Retirávamos os restos da refeição e os jogávamos em um latão. Os talheres e a louça levávamos para a máquina de lavar. A "maldita"

lavadeira funcionava a vapor, abastecida diretamente da caldeira do navio. Uma vez colocada a louça na esteira rolante, esta era levada para dentro da máquina, onde recebia um jato de água fria com sabão, sempre em movimento. Em seguida, jatos de água quente e vapor, e mais uma vez jatos de água quente pura, já na saída da máquina, onde caía num escorredor gradeado de arame, para dali ser colocada nas mesas.

Após o café, começava o trabalho de arrumação para o jantar, um verdadeiro moto contínuo. Após o jantar, tinha início o segundo ato: a lavagem do refeitório, na base do escovão! Inicialmente, uma demão com água fria e sabão. Depois, água quente e sabão; a seguir, água quente pura; finalmente, água fria. O arremate era retirar a água com rodos e vassouras de cordas, enxugando com pano de chão. Após toda essa lavagem e escovação, vinha o terceiro ato - a inspeção. Era feita por um oficial da Marinha Americana, acompanhado de um oficial brasileiro, de dia, junto ao comando do navio. Ambos vinham munidos de lanterna elétrica. O oficial americano comparecia trajando um uniforme branco impecável. Tudo era olhado e inspecionado meticulosamente, inclusive embaixo dos armários e nos cantinhos mais escondidos. Se o oficial americano desconfiasse que determinado lugar estava sujo, abaixava-se e passava o dedo indicador no chão e, incontinentemente, passava-o na túnica, em sentido diagonal, de cima para baixo. Era um momento de suspense! Se o dedo sujasse o uniforme, teríamos que lavar o refeitório todo, novamente.

No dia seguinte, a mesma rotina. Início às 04:30h e término às 22:00h. Bem que o Sargento Daniels tinha razão, pois foram realmente "maravilhosos" os dias que passamos naquela cozinha, lavando chão, pratos, xícaras e talheres, sem vermos a luz do sol ou o azul do Atlântico e posteriormente o do Mar Mediterrâneo. Foi realmente caro o preço que paguei por aquele maldito almoço, que me custou 18 dias de suor, lágrimas e muito xingamento. Pior de tudo é que companheiros de Esquadilha, passados mais de quarenta anos, não esquecem o que, involuntariamente, lhes arranjei.

Por Fausto Vasques Villanova - 1ª ELO

12. Criatividade Brasileira

Nossa unidade, a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação estava estacionada em Suviana, nos Apeninos durante todo o Inverno. Juntamente com um Esquadrão Americano de Observação do V Exército. Relacionamento muito bom, sempre que necessário uma unidade ajudava a outra. Na hora da revisão do motor de nossos aviões. Pedíamos emprestado aos colegas o aparelho de medir a pressão dos cilindros.

O mecânico da ELO Waldemar Bitencourt, teve uma idéia luminosa e colocou-a em ação. Lembrou-se que os aviões novos, no lugar de velas normais vinham com velas de plástico, cheias de sal, para retirar a umidade do interior dos motores. Essas velas foram guardadas para qualquer eventualidade. Waldemar pegou um jogo dessas velas, e com auxílio de uma furadeira, retirou o sal do interior das mesmas. Comprou na Cantina (PX) uma caixa de preservativos masculinos (Camisinha de Vênus) e iniciou a montagem do seu dispositivo Na cabeça de cada vela, colocou uma camisinha, colada e fixada com arame.

A Primeira fase do projeto estava pronta. Pediu autorização Ao Suboficial Reis, depois de explicar o seu invento, e após a autorização, junto com sargentos e pilotos, fez a demonstração que consistia em girar a hélice manualmente, e a medida que o ar entrava no cilindro, inflava a camisinha e em seguida esvaziava, passando para o cilindro seguinte e assim por diante, até concluir qual o cilindro que estava com menor pressão.

O fato chegou ao conhecimento do Comandante BELLOC que mandou deixar o motor como estava e chamou o Comandante americano para ver a invenção, que a partir daquele dia, era visitada por outros oficiais americanos que passaram a adotar o "camisômetro"

Por Fausto Vasques Villanova - 1ª ELO

13. Carta da Mariana

"Colégio Brigadeiro Newton Braga
Rio de Janeiro, 21 de novembro de 2000
Aluna: Mariana Cardozo Simas Turma 806
Redação sobre o filme Senta a Pua!

Senta a Pua!

Estamos no ano 2000. Tenho 14 anos de idade. Um dia, como outro qualquer, a escola nos fez um convite; assistir a um filme; um documentário sobre a 2ª guerra mundial. Devo confessar que foi apenas um pretexto para passar uma tarde fora.

Quando a fita foi passando, sem dar conta, foi tomando a minha atenção. Eram depoimentos de homens que, a princípio, me pareciam comuns, como o meu avô.

Aqueles senhores contavam histórias, vividas por eles, com a voz presa e lágrimas nos olhos.

As lembranças eram relatadas de tal forma, que eu podia vê-las em seus rostos. Como se neles, outra fita estivesse sendo projetada. Como mágica.

Falavam das missões, dos riscos, dos medos. Quanto aos medos o que mais me impressionou nos relatos, foi o fato de que, muito mais do que temer a morte, eles temiam a necessidade de matar. Alguns contaram como viram amigos serem feridos, mutilados e mortos. Mal podia tirar os olhos da tela, e muitas vezes me transportava a 1944, como se pudesse protegê-los, caso lá estivesse.

Ao término do filme, saímos do cinema maravilhados. Nossos comentários eram unânimes: "me amarrei...", "chocante", "muito bom"... Não sabíamos que a surpresa maior estaria do lado de fora. Eram alguns dos militares que fizeram parte do filme, ao vivo e a cores, falando com os alunos, respondendo a perguntas, com a mesma emoção que eu havia visto no filme. A emoção tomou conta de mim de tal forma que corri até eles e pedi autógrafos como uma "tiete" de uma banda de rock. Eles eram exatamente o que eu vi no filme, senhores, velhinhos, vovozinhos, que provocaram em mim um desejo enorme de abraçá-los, acariciar suas cabeças branquinhas e lhe dizer: "Agora está tudo bem, você voltou, está em casa, eu vou cuidar de você, não precisa mais chorar, e sim ter orgulho por ter cumprido seu dever, representando bravamente seu país. Sei que as cicatrizes do corpo e da alma jamais sumirão, mas sejam felizes, porque hoje, no ano 2000, alguém de apenas 14 anos, na humilde pretensão de amenizar de alguma forma as tristes lembranças, tem o orgulho de poder dizer a todos vocês "muito obrigada", o Brasil se orgulha de vocês."

14. O 22 de Abril na FAB

Trata-se de uma data de grande significado para a Força Aérea Brasileira Vamos comemorá-la em breve, tendo este humilde caçador, mais uma vez, a honra de estar presente, na qualidade de Comandante da Aeronáutica.

Já está muito longe o dia em que, com 13 anos de idade, saí do Méier e fui, sozinho, assistir ao desfile triunfal da nossa Força Expedicionária Brasileira, ao longo da Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro. Fui esperar o Sgt. Mário, amigo de nossa família, freqüentador constante de nossa casa, de repente afastado para ir à guerra. O herói voltava!

O esquadrão de P-47 sobrevoou o desfile, numa velocidade espantosa para a época, eis que, no solo, as viaturas mais rápidas não trafegavam a mais de 80 km/h.

Emoção e adrenalina. Surgiu a minha vocação. Quero pertencer a esse Grupo! Não só pertenci, mas comandeí. Mais que isso, tornei-me íntimo praticamente, de todos os seus integrantes. Com muitos deles ainda convivi no tempo em que servi em Santa Cruz. Mais que isso, tornei-me amigo do Brigadeiro Nero Moura, de quem ouvi fantásticas histórias sobre a participação brasileira na guerra, antes, durante e depois dela. Tudo isto contado durante o tempo em que pude comparecer aos "happy-hours" das segundas-feiras em seu apartamento da Avenida Nossa Senhora Copacabana.

Nas proximidades deste 22 de abril vem-me à memória o tanto que ouvi, contado pelos veteranos, a respeito da data que é comemorada por todos os caçadores da FAB, do presente e do passado . É uma página da História Militar deste país , mal contada e, portanto, desconhecida, especialmente, dos jovens brasileiros, sempre desinformados das virtudes militares e do papel que desempenham como guardiões dos valores nacionais.

O 22 de abril foi o dia em que os "Jambocks" contribuíram, decisivamente, para o rompimento do "front" acelerando o final do conflito, no Mediterrâneo.

A cada ano a Base Aérea de Santa Cruz abre seus portões para o público externo, reunindo, em suas tradicionais instalações, representantes de todas as Unidades de Caça, que se congregam com os veteranos e com eles brindam ao passado com esperança no futuro. E a cada ano vão deplorando a ausência daqueles que escreveram a sua história , daqueles que foram os responsáveis pela transformação doutrinária de toda a Força, em seguida ao pós-guerra, agora presentes no céu dos aviadores.

Os gritos de guerra, a "Ópera do Danilo", o "Cancioneiro da Caça", o almoço dos oficiais e o dos graduados, as reuniões dos Comandantes e as reuniões setoriais, a vibração, a garra, o entusiasmo, a certeza, que espero que tenham, de que estamos, no Comando, empenhados em garantir-lhes o vôo que o talento do caçador brasileiro merece.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

15. Se não Entender Inglês Não Ria

No Panamá, realmente, tive momentos de grandes dificuldades. Lembro-me de uma cena, durante o trabalho de manutenção em um avião P-40. Os mecânicos brasileiros, no início, trabalhavam com mecânicos americanos que, eram nossos instrutores. Falar inglês bem poucos falavam! Felizmente eu entendia e fazia me entender.

Eu trabalhava com mais um colega, também sargento, o Brandão, que não entendia uma só palavra em inglês e, costumava ficar nervoso e, certa vez, deu para rir durante uma aula dada pelo sargento americano. De repente, vi o americano com uma enorme chave de fenda, tentando atingir o Brandão! Tomei um grande susto! Dei um grito, mais ou menos assim: "Stop you guy! Are you crazy?" (Para cara! Você tá maluco?). O americano disse-me: "He is a son of a bitch, he is joking!" (Ele é um filho da puta, ele tá de sacanagem!).

Para convencer o americano que o Brandão estava rindo de nervoso, por não estar entendendo uma palavra e, não debochando como ele supunha, não foi fácil!

Felizmente, o mal entendido terminou e, tudo voltou à calma!

Por João Rodriguez Filho

16. O Procedimento

Durante uma ronda noturna, dentro da Base Aérea de Albrook Field, em Aguadulce, eu e o Felipetto, outro sargento, fomos obrigados a pôr em prática os procedimentos de guerra aprendidos em treinamentos anteriores. O Felipetto não sabia uma palavra em inglês e, todos os procedimentos eram em inglês! Ao aparecer um jeep com o oficial de dia, iniciamos o procedimento!

Havíamos combinado que, ele para treinar, deveria ser o primeiro a pôr em prática o aprendido e além do mais ele era mais antigo do que eu.

Durante todo o tempo da ronda eu fazia com que ele falasse, na ordem, todo o procedimento a por em prática ao interceptar alguém "desconhecido".

Então, como disse, apareceu um jeep com o oficial de dia, procedendo a uma ronda! Eu falei, "Chegou a hora Felipetto! Inicie o procedimento". Com um vozeirão que lhe era peculiar, bem alto, gritou: "HALT!" (ALTO!) e nada mais! O Felipetto, assustado, pediu-me: "Joãozinho, continua você porque eu esqueci o resto!". Então continuei o procedimento:

"Who is there?" (Quem está aí?)

"Advance to be recognized". (Avance para ser reconhecido.)

"Drop your identification card". (Mostre sua identidade.)

"About, face" (Meia-volta, vover)

"What is your name?" (Qual o seu nome?)

Este era mais ou menos o procedimento completo, e o Felipetto não passou do "HALT!".

Por João Rodriguez Filho

17. O Protesto

EUA - Dia 7 de setembro de 1944, Independência do Brasil.

Nós brasileiros, para surpresa geral, fomos proibidos de sair dos alojamentos, para ir a cidade como fazíamos todas as noites. Eu e mais 5 colegas (Pérsio, Pedro Fonseca, Lima, Medeiros, Brandão e talvez mais alguns) resolvemos fazer um protesto, tomando, todos juntos, um tremendo porre! Bebemos de tudo que se possa imaginar: Whisky, Rum, Vodca, Conhaque e finalmente, por haver esgotado todo o estoque existente, acrescentamos ao coquetel a famosa "After Shave", loção após a barba!

Reviramos todas as camas de pernas para o ar! O Fazani tentando nos levar para tomar um banho frio, em vão, éramos ou estávamos fortes demais ou bêbados demais, quem sabe! O único que o Fazani conseguiu dar um banho foi o Pedro Rodrigues, e que banho!

Lembro-me que eu brincava muito com todos, inclusive com o Antonio Varela que tinha um vasto bigode. Eu puxava o bigode dele e falava: "Nice moustache you have" (Que belo bigode você tem) e assim terminou a noite de bebedeira sem mais novidades, graças a Deus!

Por João Rodriguez Filho

18. Quem Não Chora Não Mama

TARQUÍNIA, ITÁLIA

Passei lá também por momentos muito difíceis! Em pleno inverno, com temperaturas que chegavam até 12 graus negativos, acordávamos mais ou menos as 06:00h, ainda escuro, para irmos fazer o "pre-flight" nos aviões P-47. Íamos das barracas até a pista a pé, caminhando em valas com gelo (água congelada), e não tínhamos sequer um agasalho! Usávamos os cobertores para nos enrolarmos neles para nos aquecermos.

Chegávamos aos aviões e eles estavam cobertos de gelo! Nós, os mecânicos dos aviões, usávamos vassouras para varrer o gelo que havia sobre as asas e o "canopy". Fazíamos o "pre-flight" às 07:00h.

A forte neblina (nevoeiro) impedia que os vôos se iniciassem antes das 11:00h! O pior é que nossos vizinhos, os americanos, dos outros esquadrões começavam o "pre-flight" às 09:00h ou 09:30h!

Comentando esses fatos com o tenente Bochetti, meu amigo, ele me contou reservadamente que no almoxarifado do grupo havia grande quantidade de agasalhos próprios para serem usados pelo pessoal de pista.

Sabendo da existência desses agasalhos pedi aos nossos chefes de equipe (Queiroz, Gondim, Militino, Setta, etc.) que ponderassem junto aos nossos oficiais responsáveis, por aquela determinação, que mudassem os horários e outras coisas mais. Infelizmente todos se negaram a se dirigir ao responsável por aquelas determinações, o Cap. Av. Gibson.

Certo dia, num daqueles bem tumultuados, cheio de problemas, apareceu para fazer um vôo de experiência, em meu avião, o Cap. Gibson! Assim que o avião decolou, apelei mais uma vez para o mais antigo presente na pista, não posso precisar quem, e mais uma vez ele se negou a fazer tal ponderação ao Cap. Gibson.

Discuti, e disse que eu mesmo, apesar de ser um dos mais modernos (novos), iria falar sobre todos os assuntos que estavam nos afligindo. Fui alertado para que não tomasse essa iniciativa pois eu poderia ser severamente punido e quem sabe voltar até para o Brasil! Eu estava tão desesperado que resolvi assumir todos os riscos.

Assim que o Cap. Gibson pousou fui atendê-lo e vendo-me só junto dele, senti certa apreensão, não medo. Pedi-lhe permissão pois tinha alguns assuntos a conversar com ele.

Expus todo nosso problema, com todos os detalhes, porém tive antes o cuidado de lembrar-lhe que não caberia a mim, como um dos mais modernos, fazer-lhe tais reivindicações.

Ouviu-me muito atentamente, e demonstrando grande surpresa, pois jamais tinha sido notificado de tais anormalidades. Para minha surpresa, ao invés de me repreender, pediu-me: "Sargento João, o que você sugere para melhorar essa situação?"

Falei: "Cap. Gibson, se o senhor se dispuser a mudar o horário do pré-vôo, a exemplo dos americanos, e a distribuir os uniformes para frio que estão no almoxarifado, mesmo sendo americanos, pelo menos até que cheguem os abrigos do Brasil, ficaríamos muito gratos."

De imediato o Cap. Gibson perguntou-me: "Sgt. João, você acha que isso vai resolver o problema do frio?" . Respondi-lhe que pelo menos minimizaria nossa situação desesperadora. Apenas educadamente, disse-me que iria estudar o problema.

Quando o Cap. Gibson se afastou da pista após todo aquele desabafo, os mais antigos (os que deveriam ter tomado aquela atitude) disseram-me: "Joãozinho, você vai ser mandado de volta para o Brasil, o Cap. Gibson é muito Caxias!"

Contei-lhes que essa não havia sido a minha impressão, achei-o bastante compreensivo e receptivo! Para minha surpresa geral, no dia seguinte após o café da manhã, foi anunciado no alto-falante existente no acampamento o seguinte aviso: "Atenção senhores mecânicos de avião e rádio-telegrafistas de vôo, apresentem-se no almoxarifado do grupo."

Para espanto de todos nós, o Ten. Bochetti distribuiu a todos nós mecânicos e rádio-telegrafistas os uniformes completos para frio (americanos) constando de:

Botas de carneiro invertido
Calça e casaco de lã de carneiro interno
Boina e luvas de lã
Parecíamos esquimós!!!

Teve um final feliz a minha conversa com o Cap. Gibson, apesar do medo de todos os mais antigos que eu. Graças a Deus! Eu não suportava mais tanto sofrimento!

Fiquei gostando ainda mais do Cap. Gibson. Para ter uma idéia da consideração que ele tinha comigo, fui o primeiro a saber da decisão que ele tomou em voltar para o Brasil.

Chegou de uma missão completamente molhado, dava a impressão de que havia saído de uma piscina. Perguntei-lhe assustado: "O que houve Cap. Gibson?". Ele calmamente e demonstrando cansaço respondeu-me: "Sgt. João, vou voltar para o Brasil, isto aqui não é mais para mim! É para esses meninos novos! É preciso ter culhão preto!"

Realmente, foi a última missão que fez, regressou para o Brasil. Se eu já o admirava, passei a admirá-lo mais ainda pela sua sinceridade e honestidade!

Por João Rodriguez Filho

19. Milha Não é Quilômetro

PISA - Em uma tarde, após o encerramento dos vôos, resolvi dar uma de doido. Peguei o jeep, chamei o Pedemonte, amigo meu, e sem saber dirigir comecei a correr na pista de decolagem. O jeep fazia um tremendo barulho na pista, pois a mesma era revestida por uma esteira de aço toda furada.

O velocímetro acusava 60 mph (cerca de 90 km/h) e eu, ingenuamente, lia 60 km/h. Quando percebi o meu erro, fiquei de pernas bambas. O Pedemonte apavorado: "Joãozinho, podíamos ter capotado!"

Conclusão, voltei pela pista a no máximo 20 mph (cerca de 30 km/h)!

Por João Rodriguez Filho

20. Brincadeira Quase Vira Tragédia

Mais ou menos em Janeiro de 1945, se não estou enganado, fui alvo de uma brincadeira, por parte de dois colegas e amigos, o Winitkowski e o Gilberto Medeiros, que quase se transformou numa tragédia.

Vínhamos, mais ou menos, uns 30 sargentos e soldados, da pista, para almoçarmos no quartel na cidade, em um caminhão americano coberto com uma enorme lona.

Vínhamos, mais ou menos, a 60 km/h, todos brincando e contando piadas diversas. Vinha eu trazendo, para ser lavado, um macacão imundo de graxa, pré-lavado com gasolina de avião, ainda molhado e com forte cheiro de gasolina.

O Wini brincando disse: "Joãozinho, vou botar fogo neste macacão!" Pedi-lhe pelo amor de Deus que não fizesse isso, mas de nada adiantou, pois o Gilberto Medeiros, também meu amigo ("mui amigo") disse: "Não se preocupe, Joãozinho, que jogando o fósforo não vai pegar fogo".

Em tempo, o macacão estava em meu colo, todo dobrado.

Qual não foi a minha surpresa e pânico geral de todos! O Wini jogou o fósforo aceso em cima do macacão e, ato contínuo, aquele fogaréu!

O caminhão correndo em uma estrada asfaltada, motorista americano, e todos gritando: "Pare, Pare!!!!".

O motorista, pensando ser uma algazarra normal, não estava nem aí! Por sorte, um iluminado que não sei quem, bateu na lataria da cabine do caminhão e, aí então, o motorista começou a frear e, antes mesmo de parar, vários sargentos já estavam se jogando para fora do caminhão, não espontaneamente mas, empurrados pelos que estavam na parte dianteira da carroceria. Estavam quase todos já intoxicados com o grande volume de fumaça e a alta temperatura no interior do caminhão.

Quando o macacão começou a queimar, joguei-o no chão da carroceria, pois estava me queimando e, jogá-lo para fora do caminhão era impossível, porque a parte traseira da carroceria estava lotada!

O fogo foi tanto que queimou o piso da carroceria e a lona da cobertura em segundos, o que provocou a formação de enorme labareda e muita fumaça, nos intoxicando a todos!

Por sorte, o Sgt. Vital, com um canivete, rasgou a parte superior da lona da cobertura do caminhão e a fumaça começou a sair em grande quantidade e, nos aliviando daquele sofrimento!

Todos que estavam mais próximos a mim, ficaram sem bigode, sobrancelhas e cabelos dos braços! Havia um forte cheiro de cabelo queimado!

Atiraram-se do caminhão ou foram forçados a tal, entre 8 e 10 sargentos, caindo uns sobre os outros. O Sgt. Bechara quebrou um braço, o Sgt. Lúcio quebrou os dentes e vários outros com ferimentos leves. Estávamos, nesse momento, passando através de um cemitério! E sobre uma ponte!

Por coincidência ou providência divina, vinha atrás do caminhão uma ambulância e, por isto, somente por isto, o socorro foi prestado em alguns segundos apenas.

Só por Deus não terminou em uma tragédia, uma brincadeira de mau gosto! Na hora de relatar a ocorrência, o Wini disse que, ao acender o cigarro, houve o acidente porque estávamos muito próximos.

Ninguém o incriminou e tudo passou como se fosse um simples acidente e não uma brincadeira de mau gosto.

Graças a Deus não houve vítimas fatais!

Por João Rodriguez Filho

21. A Dura Realidade da Guerra

Em Pisa, tive ainda outro caso interessante, com o piloto do meu avião, o A3, o Ten. Eustórgio. Certa vez, manifestei a vontade de um grande sonho, qual seria, o de voar no meu avião A3, ao Ten. Eustórgio. Ele muito calmamente, conversou comigo e disse: "Olha Joãozinho, voar até que seria possível", e explicou-me como seria, "porém de grande risco! Se nos pegarem, serei punido e, possivelmente, proibido de continuar voando." Sensibilizado, agradei ao Ten. Eustórgio e, desisti de realizar aquele meu sonho fantasia!

No dia 24 ou 25 Dez 1944 (na verdade 04 Jan 1945¹), o Ten. Eustórgio chegou de uma missão (missão 144 do 1º GAvCa) abatido e eu perguntei-lhe o que havia acontecido, a resposta foi: "Joãozinho, se minha mãe pudesse imaginar o que fiz hoje, certamente teria um 'infarto' . Ela é muito religiosa (católica). A missão foi o lançamento de bombas incendiárias."

O Ten. Eustórgio contou-me que viu vários soldados alemães saindo dos abrigos antiaéreos, correndo como verdadeiras tochas humanas, tudo provocado pelas bombas incendiárias! Realmente foi uma cena brutal!

Por João Rodriguez Filho

¹revisão do site

22. As Enfermeiras do Brasil na Segunda Guerra

Quando o Brasil declarou guerra ao Eixo em 1942, teve início a preparação e formação de uma Força Expedicionária Brasileira, a fim de tomar parte na Segunda Guerra Mundial.

Naquele entonces, a nossa Força Aérea estava se estruturando também para tomar parte na contenda.

Organizadas as tropas que deveriam partir para além-mar, sentiram falta de um segmento: as Enfermeiras.

Nem o Exército nem a Aeronáutica possuíam, em seus Quadros, enfermeiras militares, e, como civis não poderiam acompanhar as tropas, foi, então, criado no Exército o Curso de Emergência de Enfermeiras da Reserva do Exército, preenchido com enfermeiras voluntárias, oriundas de todas as Escolas, pois que, quando a Escola Ana Nery foi consultada sobre a possibilidade de fornecer as enfermeiras, sua diretora disse que "Enfermeira de Ana Nery não se sujeitaria a ganhar os parcos 520\$000 (quinhentos e vinte mil réis)", que seria o soldo das mesmas.

Também a Aeronáutica tinha necessidade de incorporar suas enfermeiras. Cientes de que o impasse criado para o ingresso delas era a questão financeira foi oferecido a elas o soldo de Tenente, na época de 1.200\$00 (mil e duzentos réis), o que foi aceito pela Escola.

Uma vez selecionadas as voluntárias pela Escola Ana Nery, com a assistência do Segundo-Tenente Médico Dr. Luthero Vargas (filho do Presidente Getúlio Vargas), foram incorporadas às fileiras da Aeronáutica seis enfermeiras: Isaura Barbosa Lima, Ocimara Moura Ribeiro, Antonina Holanda Martins, Maria Diva Campos, Regina Cerdeira Bordalo e Judith Arêas.

O treinamento das mesmas não seria feito no Brasil, como não foi o dos pilotos, e sim nos Estados Unidos, pois precisavam adaptar-se a rotina de trabalho nos Hospitais Americanos e ao manuseio do material, muitos deles para nós desconhecidos.

O Grupo do Serviço de Saúde da FAB partiu do Brasil no dia 12 de julho de 1944 com destino aos Estados Unidos, onde foram receber instrução no Nursing Air Evacuation, na Base Aérea de Mitchel Field em Nova York. Chegou a Miami no dia 14 de julho de 1944.

O treinamento nesta Base durou de 20 de julho de 1944 a 29 de agosto de 1944 . As enfermeiras tiveram durante todo o tempo o acompanhamento de uma Capitão americana, Joella Patterson.

Uma vez incorporadas ao 1º Grupo de Caça, incorporação esta que se deu no dia 5 de setembro de 1944, prepararam-se para embarcar no navio Transporte COLOMBIE, que partiu do porto de News Port no dia 20 de setembro de 1944, com destino à Itália.

A viagem durou 16 dias. O risco de serem torpedeados era muito grande, mas finalmente chegaram a Livorno no dia 6 de outubro de 1944.

Depois de um desembarque debaixo de chuva torrencial, deslocaram-se de trem para a Base de Cevitavecchia, em Tarquínia, e foram servir no 154th Station Hospital.

Quando o Grupo se trasladou da Base de Tarquínia para a de Pisa, as enfermeiras também se deslocaram para a cidade de Livorno, bem próximo da Base, onde estava instalado o 12th General Hospital, ao qual chegaram no dia 7 de outubro de 1944 e permaneceram até o dia 19 de junho de 1945, embarcando por via aérea no dia 20 de junho de 1945, e, depois de várias escalas pelo norte da África, chegaram ao Rio de Janeiro em 3 de julho de 1945.

Ao regressarem ao Brasil, foram desmobilizadas como todos os participantes da Segunda Guerra Mundial. Algumas foram trabalhar como civis nos hospitais da FAB.

Só após a guerra foram consideradas integrantes da FEB pelo Presidente Getúlio Vargas, e adquiriram todos os direitos inerentes aos Febianos, inclusive o de serem beneficiadas pela reintegração ao Serviço Ativo com a promulgação da Lei nº 3.160, de 10 de junho de 1957, a confirmação do posto com o qual haviam trabalhado na Itália: o de segundos-tenentes.

As Integrantes do Serviço de Saúde da FAB foram incorporadas pela Ordem de Convocação G-1-149, de 8 de julho de 1944, emanada pelo Ministro da Aeronáutica através do Decreto de 4 de agosto de 1952, Diário Oficial de 12 de agosto de 1952, publicado no Boletim da DP nº 159, de 13 de agosto de 1952, quando foram então incluídas na Reserva da Aeronáutica no posto de segundos-tenentes, de acordo com o Art. 10 da Lei nº 1.209, de 25 de outubro de 1950, combinado com a Lei nº 1.209, de 25 de outubro de 1950 e com a Lei Nº 1.647, de 18 de julho de 1952, por terem participado, incorporadas ao 1º Grupo de Caça na Itália, das operações de Guerra.

Quando se fala em Enfermeiras que serviram na guerra, atualmente, muitas pessoas acham que foi um fato muito normal. Entretanto, se nos reportarmos aos idos de 1942, como era a nossa sociedade - eminentemente machista - e pensarmos num grupo de jovens dispendo-se a enfrentar o desconhecido de uma guerra, vamos ver que todas elas foram verdadeiras heroínas.

A guerra da mulher militar começou aqui mesmo no Brasil. Eram apontadas com pechas terríveis, até de "prostitutas que queriam ir para a guerra fazer a vida" foram tachadas pela esposa de uma alta patente!

Porém, não esmoreceram! Estavam dispostas a defenderem a honra de sua Pátria e a ajudarem seus semelhantes mitigando-lhes as dores.

As seis Heroínas da FAB não receberam o carinho e as reverências a que faziam jus. Foram muito esquecidas pela própria Força.

Restam apenas duas entre nós, Ocimara Moura Ribeiro, que passou a viver em companhia de um filho em Poços de Caldas, Minas, e Maria Diva Campos, internada

na Casa Gerontológica Brigadeiro Eduardo Gomes (CGABEG), onde poucos sabem quem é aquela mulher em uma cadeira de rodas e que já quase não consegue falar.

As atuais oficiais enfermeiras, em sua maioria, nem se dão conta de que se hoje estão na Força Aérea, devem àquelas precursoras esquecidas.

Durante a campanha da Itália, por servir no Hospital vizinho, ou seja, no 7th Station Hospital, e estar sempre em contato com o pessoal do Grupo de Caça, tive ocasião de encontrar-me algumas vezes com as colegas da FAB.

Jovens de hoje, quando forem à CGABEG e virem aquela velhinha em uma cadeira de rodas, já bastante senil, lembrem-se de que ela foi uma das heroínas da qual todos os brasileiros devem se orgulhar. Soube defender a sua Pátria, dedicando a ela e a seus irmãos feridos e enfermos, os melhores dias de sua vida.

Glória, pois, às Oficiais Enfermeiras do 1º Grupo de Caça da FAB!

Texto redigido pela Maj. Enf. Ex. Ref. Elza Cansanção Medeiros e editado na Revista da Aeronáutica nº 232 (Março/Abril 2002)

23. A História do Carnaval em Veneza

"No dia 07.02.45 decolou a Esquadrilha Azul sob o comando do Cap. HORÁCIO Monteiro Machado, tendo como ala o Ten. Pedro de LIMA MENDES - o LIMATÃO, eu (Rui) como número 3 e o Ten. Alberto Martins TORRES, como número 4. Após executarmos o bombardeio picado destruindo completamente a ponte ferroviária a leste de Treviso, o Horácio desceu para o "strafing" no eixo Treviso - Veneza. Foi justamente próximo a Maestre, pequena vila situada na área de Veneza, que o Lima Mendes viu, atacou e destruiu uma posição de AAAé alemã. A reação dos tedescos foi violenta, só não atingindo toda a esquadrilha por pura sorte. Ao regressarmos a Pisa, paramos no Bar do Albergo Nettuno para uma cerveja. Nesse instante os músicos do hotel estavam tocando "Funiculi Funicula", música semelhante ao nosso "Carnaval em Veneza", marcha de grande sucesso em sua época.

Comemorando a missão que acabáramos de fazer, chamei o Perdigão, Meira, Rocha e o Pessoa Ramos para inventarmos uma letra parodiando o "Carnaval em Veneza, descrevendo as peripécias vividas naquela missão. Apesar do dia 7 de fevereiro de 1945 corresponder à quarta feira de cinzas, no carnaval desse ano, o ambiente no 1º Grupo ainda era de carnaval. Daí por diante não nos foi difícil colocar a letra na música. Procuramos apenas descrever a missão, com naturalidade, e como tudo que nasce espontaneamente, as palavras se ajustaram à canção, tornando-se o Hino do 1º Grupo de Caça na Itália. No dia seguinte lançamos o "Carnaval em Veneza" no Clube SENTA A PÚA, com entusiásticos ADELPHIS."

Por Brig. Rui MOREIRA LIMA

24. Mensagem de Nero Moura no Dia da Vitória

"CAMARADAS!

É com o mais justificado júbilo que celebramos hoje com os nossos valorosos aliados a vitória esplêndida que marcou o epílogo desta guerra sangrenta e impiedosa, o mais trágico acontecimento de nossos tempos e que tão profundamente feriu o mundo inteiro.

Chegamos assim, ao término de nossa jornada, longa e árdua, iniciada há sete meses, quando pela primeira vez hasteamos em solo italiano a nossa bandeira.

Distante de nossa Pátria há quase dois anos em intenso treinamento para nos adestrarmos no manejo de nossas armas, para ela estiveram voltados nossos corações é nosso pensamento; distante de nossa terra, e de nossa gente, nelas buscamos a inspiração vigorosa para os nossos feitos na luta contra as forças do mal, contra o inimigo comum que tanto violentara os princípios de liberdade humana e tanto fizeram periclitar as bases de nossa civilização.

Nos campos de batalha da Europa, vós todos deste Grupo de Caça, como os nossos irmãos da FEB, ombro a ombro com os nossos bravos aliados americanos e ingleses, elevastes bem alto o nome do Brasil.

Nos céus da Itália, escrevestes os vossos feitos gloriosos, vencendo os lances mais difíceis de nosso áspero caminho. Nos céus da Itália ainda vibrastes na couraça robusta do inimigo golpes profundos e destruidores que de certo reduziram-lhe as forças para a luta; com vossa perícia e vosso fogo mortífero, soubestes desmoralizá-los, bloqueando-lhes, obstruindo-lhes a retirada. Realizastes esplendidamente a vossa tarefa guerreira; vós que feristes diretamente o inimigo, vós outros que afiastes as armas de nossos pilotos e tornastes possível manter nos céus inimigos as asas brasileiras.

Magnífica foi, pois a vossa atuação, cujo valor poderá ser medido ao lado do exemplo de heróica bravura e heroísmo, espírito que nos legaram os inesquecíveis companheiros tombados por ação inimiga nos campos de batalha.

Imolados no cumprimento do dever, seus feitos e seus exemplos, serão a inspiração máxima dos aviadores brasileiros. À nossa História Militar, juntastes mais um capítulo escrito só de bravura e heroísmo, com a simplicidade dos que desconhecem sacrifícios, até o da própria vida, no cumprimento do dever.

Camaradas! Sou profundamente grato a todos vós e me orgulham o vosso valor, as vossas gloriosas realizações nesta guerra.

Comandá-los e tê-los conduzido nesta jornada que agora se encerra com a grande vitória final, foi sem dúvida o maior privilégio que a mim poderia o destino ter reservado.”

Itália (Pisa), 09 de maio de 1945.

NERO MOURA
Tenente-Coronel-Aviador

25. Queda do Aspirante Canário

No dia 15 de fevereiro de 1945, o Aspirante Canário integrava uma missão de oito P-47 (Lafayette, Armando, Dornelles e ele, Kopp, Eustórgio, Keller e Meneses) que atacava objetivos próximos às linhas aliadas, quando a frente ainda se mantinha nos Apeninos, teatro de muitos feitos valorosos de nossa Força Expedicionária, a FEB da Cobra Fumando. Certa altura, Canarinho foi atingido pela antiaérea tedesca e foi obrigado a abandonar o aparelho, de pára-quedas. Conseguiu safar-se normalmente, o pára-quedas funcionou direitinho e não houve maiores percalços na descida. Uma vez no chão, desfez-se do pára-quedas, quando percebeu a aproximação de tropa que pôde divisar, ao longe, por entre o bosque e a vegetação mais rasteira. Estava na vertente de uma colina nevada e os vultos inimigos vinham de cota inferior. Resolveu correr morro acima para escapar à captura. Era comum pilotos abatidos não serem aprisionados, conseguindo juntar-se aos Partizanos, guerrilheiros italianos que apoiavam os aliados.

Subiu o morro em carreira desabalada o nosso Canarinho, que, diga-se de passagem, sempre ostentou boa forma física. No topo da colina, exausto, com a língua maior que a gravata, desanimou ao sentir-se inteiramente cercado por soldados que surgiam de todo os quadrantes. — Estou perdido! Contou-nos que sua primeira providência foi largar a 45, pistola regulamentar que portávamos, para evitar maiores encrencas. Mas, á medida que os infantess se aproximavam, reconheceu-lhes o uniforme — Aleluia! Eram da FEB! Uma patrulha brasileira! Os pracinhas, entretanto, se aproximavam com cautela por falta de identificação daquele avião todo encapotado, na realidade irreconhecível à primeira vista. Percebendo a dúvida, Canarinho usou a senha infalível, aos berros: — Eu sou brasileiro — P.Q.P.! E esta senha, nestas circunstâncias, é o mais eficiente processo de identificação. Esta força de expressão tão lusa e brasileira desanuviou logo o ambiente e provocou, de imediato, um perfeito clima de cordialidade e confraternização.

Este processo de identificação de nacionalidade não é, entretanto, exclusividade nossa. Contou-me o meu bom amigo irlandês-maranhense, conterrâneo do Rui, o Charles Reade, também piloto de caça, da RAF, Outro caso semelhante de emprego do processo. Abatido sobre a Inglaterra, quando pilotava creio que um SPITFIRE, numa refrega com os alemães, caiu de pára-quedas no meio de uma lavoura freqüentada por diversos sadios e aborrecidos lavradores britânicos. Como o esporte da época naquelas paragens era malhar pilotos alemães indesejáveis e, como, por via das dúvidas e, até mesmo, por desejo, tudo que caía era alemão, a rapaziada tocou o malho no Charles com todos os implementos disponíveis. Apanhou que nem boi ladrão, antes de poder oferecer qualquer esclarecimento. Antes que a coisa piorasse, o nosso Reade pôs a boca no mundo com todo o repertório de palavões que havia amalhado nos educandários e quartéis britânicos. Foi como o som da flauta mágica. Tão logo o vitupério pornográfico acariciasse os ouvidos enfurecidos, estes se enterneceram e cessou a pancadaria. Novamente o valor da senha enfática para salvar a carcaça.

Por Alberto Martins Torres, piloto brasileiro com o maior número de missões na Itália.

26. Salvo pelo Gringo!

Outro lance dramático do Canário. Preliminarmente, esclareço que não testemunhei o final do episódio — justamente a parte mais importante — mas fui inteirado de todos os pormenores pelos cronistas e bardos de quartel, certamente burilados e enriquecidos, como só, aliás, acontece até mesmo nas atas de reuniões de idoneidade indiscutível. E como, afinal, interessam menos as minúcias dos fatos do que os grandes gestos e atitudes que eles possam representar, aceitemos esta versão.

O Canarinho nesse dia era ala do Tenente Othon Correia Netto, comandante de uma das duas esquadrilhas que cumpririam missão no mesmo objetivo. A outra era liderada por mim. Teto baixo, chuva, toda a área encoberta. Vôo em formação cerrada, por instrumentos, conduzidos pelo Radar de terra até o objetivo. Foi nesta missão que o Correia Netto, o nosso querido e respeitado Serião, foi abatido pela antiaérea de Casarsa.

O Serião era um outro jovem que, como o Canarinho, já tinha a testa prematuramente alta, exibindo os primeiros albos de calvície. Esta característica que lhes era comum, me parecia, de certa forma, um símbolo ou marca daquela respeitabilidade, firmeza e nobreza de atitudes que eles também partilhavam. E se esta minha intuição tiver qualquer fundamento científico, teria a corroborar a tese o patrono deste grupo especial, na pessoa, também respeitabilíssima, do então Major Pamplona, Operações do 1º Grupo de Caça, cuja frente era a maior de todas.

Mas, na verdade, esta condição de latitude da frente nada tem a ver com a história, pois os pontos cruciais do episódio foram, primeiro, de ordem fisiológica para, depois, se situarem no terreno dos sentimentos nobres de altruísmo e de solidariedade humana. Como já disse, o tempo estava péssimo. Na cabeceira da pista permaneciam sempre dois P-47, de alerta, para decolarem, em caso de ataque aéreo de surpresa. Eram os STAND-BY, sempre escalados dentre um dos outros três grupos americanos, também sediados em Pisa.

Era uma tarefa chatérrima. Os contemplados tinham que envergar aquela tralha toda, rolar o avião até uma das cabeceiras e, na escuta da torre, permanecer ali algumas horas, até serem substituídos. Se, pelo menos, aparecesse algum alemão com vocação de suicida, a coisa poderia até ficar divertida. Mas, como não aparecia, o negócio era levar bastante literatura e gramar aquelas horinhas de tédio da melhor forma possível. Não sei de quem brotou o brilhante argumento, mas o fato é que os Brasileiros não entravam nesta escala por alegadas dificuldades de comunicação em inglês... E vejam que o inglês era o idioma usado por nós em todas as comunicações durante a Campanha da Itália! Para todo o resto não surgiu esta dificuldade! Enfim, quem dorme de touca fica de STAND-BY.

Neste dia também, como de costume, o alemão corsário não veio, porém, como verão adiante, veio o Canarinho para quebrar a monotonia daquela enfadonha tarefa.

Decolou primeiro a esquadrilha do Correia Netto e, em seguida, a minha. Devíamos reunir rapidamente e cerrar as formações. Combináramos seguir rumos divergentes

durante os primeiros dez minutos para depois seguirmos, paralelamente, o VECTOR (proa) ditado pelo controle-radar. Assim fizemos. Mal penetrávamos no negrume das nuvens carregadas, ouviu-se o seguinte diálogo, pelo rádio, naquela modulação cristalina que tinham os nossos equipamentos V.H.F.:

— Serião, é o Canário! Vou ter de regressar já! Estou com uma dor de barriga insustentável: não dá p'rá prosseguir!

O timbre e as inflexões da mensagem corroboravam a gravidade do seu conteúdo. Achando que deveria animar o aflito contribuí com um aparte que omito, a bem do estilo.

Correia Netto: — Entendido garoto, pode voltar — mete os peitos!

Friso, novamente, que o Canarinho já tinha então tamanho crédito como pessoa e como piloto que ninguém poderia pôr em dúvida a veracidade da existência do mal, nem tampouco atribuir o surgimento do aludido mal a causas menos honrosas. Foi justamente este segundo aspecto que eu feri, cavilosamente, no aparte que ofereci na ocasião. Fi-lo tranqüilamente, pois sabia o Canarinho imune a tais insinuações.

Canarinho regressou. Correia Netto prosseguiu com os outros dois de sua esquadrilha. Nas minhas recordações daqueles tempos, vários pontos desta missão me marcaram a memória. Um foi ver o Correia Netto sendo abatido e flutuando de pára-quadras. Que alívio ver aquele cogumelo branco desabrochar! Mas esta história já foi contada pelo Rui. Outra visão que trago nítida é de quando voávamos, as duas esquadrilhas, rumo ao objetivo, ainda por instrumentos, em rumos paralelos. Por poucos minutos, talvez já na altitude de uns quatro ou cinco mil metros, alcançávamos, no mesmo instante, uma brecha horizontal, entre as camadas, que se apresentava como um enorme disco escuro. Pude então ver a esquadrilha desfalcada do Correia Netto à nossa frente e à esquerda a umas duas milhas, como três pontos pretos naquele imenso sanduíche de nuvens. Um instantâneo inesquecível a destacar a nossa pequenez.

Nesse dia quase todo o território do norte da Itália estava encoberto. Depois de termos cumprido a missão e de o Serião ter sido abatido, reuniram-se os outros dois que restavam de sua esquadrilha à minha e desbordamos em direção ao Adriático, onde encontramos grandes aberturas na cobertura de nuvens. Transmitimos essa informação ao COOLER (Controle Radar de Terra) que desviou uma esquadrilha inglesa para essas bandas, onde o regresso se fazia mais ameno.

Meanwhile, como não diria o Guizan — pois é! Nesse ínterim, outra situação dramática se desenrolava, desde o regresso do Canarinho por motivo de força maior intestinal. Contam os imaginosos que o Canarinho nunca pousou tão bem, lisinho, sem o menor solavanco — e olhe que ele é mão-de-seda! Pousou, rolou até o fim da pista e, mal dobrou para a pista de rolagem, estacionou, bem junto a um dos dois STAND-BY americanos de quem já falamos. Capota aberta, freio de estacionamento, desatrear toda aquela parafernália de cintos, pára-quadras, máscara de oxigênio, capacete com fones, etc..., e em seguida um striptease debaixo da asa para despojar casacos de couro, macacões e mais umas tantas peças da complicada indumentária de um piloto de combate.

A tudo isto o americano do P-47 do STAND-BY assistia com interesse visível, porém controlado, de guerreiro sempre preparado para enfrentar situações pouco rotineiras. Logo que o Canarinho terminou o seu striptease e encetou, de cócoras, a solução para os seus males, o americano, já com visão completa do problema, retomou sua leitura, acompanhando de rabo de olho o prolongado período de concentração do desditoso colega de armas.

Vencida a primeira etapa do problema, o Canarinho, já mais animado, buscava a solução para a segunda — a higiênica. O americano, percebendo o dilema, gritou-lhe:

— Hold it! (aguarde)

... e continuou lendo uma carta, dessas femininas, de papel rosa com monograma e perfuminho. Ao fim, deu-lhe ainda uma cheiradinha ou, quem sabe, um ósculo, e gritou para o Canário:

— Hei!

E foi então que, num rasgo de solidariedade e de altruísmo, sacrificou aquela delicada mensagem de amor, reduzindo-a a uma bolota e lançando-a ao Canarinho, para que este pudesse concluir, honrosa e cabalmente, sua missão ingrata.

Por Alberto Martins Torres, piloto brasileiro com o maior número de missões na Itália.

27. Pessoal de Terra

Em uma guerra, todos são heróis muitos (quase todos) anônimos.

Longe, muito longe do papo de esquina, do churrasco, do açaí, longe do feijão tropeiro, da água de coco, longe do seu chão, da família, do outro lado do Atlântico, lá estavam para defender, com dignidade e consciência, a Pátria onde nasceram.

A ação do 1º Grupo de Aviação de Caça, na Itália, durante a Segunda Grande Guerra é uma página ímpar na história da Aviação Militar brasileira.

Ao lado de Nero Moura, Motta Paes, Dornelles, Canário, também estavam muitos joões, álvaros, josés e sebastiões, que, como anônimos artífices, participaram daquela odisséia.

O máximo de aviões disponíveis no estacionamento. Assistindo a decolagem, lá estava o Flores, manutenção de pista, que ficava ansioso aguardando o regresso dos aviões. Alguns regressavam bem danificados e eram levados para o hangar, e lá estavam Koerbel, Prediliano, Vital, Bechara, Aquino, Brito e Campitelli, virando redondo até o avião ficar pronto.

Para completar o serviço, o P-47 precisava de plástica e maquiagem. Entrava então a equipe de chapas, metais e pintura e lá estavam, Oliveira, Thadeu, Mangueira, Chicó, Cláudio, Edgar, Arruda, e Perraceta.

Precisou de peças para o serviço, aparecia a turma de suprimento, tendo à frente o Bochetti; controlando o estoque, Rego Barros; entregando o material, Portela, Gabriel, Da Silva e Bracco, na organização e limpeza da barraca de suprimento.

E o avião voltava para a pista, e precisava ser reabastecido, este e todos os que voltavam de missão. A frente deste setor estavam Souza, Jacoboski, Carneiro, Nazareth, Araújo, Almeida e Sartori (vulgo Paletó).

Ordem de missão pronta, está na hora de armar os aviões; Jesus, Prado e Costa, da Seção de Armamento, executavam esta tarefa.

Disparo de hélice na decolagem, nunca; o Regis e o Contente estavam lá e não deixavam acontecer.

Garcia, Fernando e Eliezer cuidavam dos instrumentos de vôo, e os pilotos podiam acreditar no que liam.

Comunicações e Controle de Tráfego, importantíssimos em condições normais, o que dizer em condições normais de emergência, com essa missão estava o Campagner.

A manutenção de equipamentos é aquele serviço que só aparece quando alguma coisa falha, por isso o Santos pouco era acionado; tudo funcionava certinho.

O Hertel sempre cuidando da pista, do estacionamento e da movimentação de aviões.

A área era muito grande: paiol, combustível, pista, barracas, e a turma de segurança, com Dantas e Gondim à frente, com dinamismo e responsabilidade, cuidavam para que todos trabalhassem em paz.

Os donos da burocracia, a seção de pessoal, fichas, alterações, dispensas etc.: hoje estamos escrevendo este trabalho porque o Aluísio, o Edson e o Tiber lá estavam.

Os flight chief davam a palavra final: reabastecimento, armamento, instrumentos, rádio, tudo OK - o avião está pronto para a missão - Bourdon, Bálsamo e Setta passaram por maus momentos, a confiança entre piloto e manutenção era fundamental e existia.

Tomando como exemplo o trabalho anônimo desses falcões brasileiros nos céus e terras do TO da Itália, ficam algumas lições a aprender: a coragem, o desprendimento e a união desses homens valorosos, que, esquecidos de suas ambições, sofrimentos e agruras particulares, souberam firmar e dirigir suas energias para atingir um objetivo; souberam, com maestria, é certo, esquecer a distância que os separava de sua terra natal e que os fazia encarar gente de estranhas línguas; souberam, sem dúvida, encontrar o significado da palavra “soldado”, aproximando-a do que representa ser cidadão brasileiro. Com toda a certeza os olhos desses homens marejam quando escutam o Hino Nacional e vêem nossa bandeira tremular.

Texto Adaptado da Revista da Semana, de 12 de maio de 1945.

28. O Conterrâneo

22 de abril de 1945

- 0830: decolagem de uma esquadrilha
- 0835: decolagem de outra
- 0840: decolagem de mais outra

Para nós outros, pessoal de manutenção, era um dia como outro qualquer, porém uma euforia dominava o todo e deixava transparecer nos semblantes daqueles que mantinham os aviões do 1º Grupo de Aviação de Caça - Essa euforia nada mais era do que a satisfação do dever cumprido. Os vinte e três aviões existentes no Grupo estavam todos disponíveis. Isso significava que tínhamos afiado todas as facas com que lutariam os nossos pilotos naquele dia.

Os quatro aviões da última esquadrilha que decolara, desapareciam no horizonte, envolvidos pelas nuvens, na direção norte do aeródromo da cidade de Pisa, quando notamos, sentada num caixote, à porta do adaptado Hangar do Grupo, a figura simpática de Virgílio Prediliano de Andrade, que apesar de sua estatura mediana, mais ou menos um metro e setenta centímetros de altura, de rosto oval e bochechas gordas, olhos castanhos escuros e pálpebras grossas, mais parecia uma poita (1) devido a sua rotúndica conformação física.

Arriscamos um "Que é que há" ao aproximarmos do Prediliano, esperando apenas ser retrucado com o clássico, "nada", devido à sisudez que aparentava no momento, e no entanto fomos surpreendidos com um desabafo:

— "Ah... conterrâneo..." - e num gesto com a cabeça, sisudo, olhando firme para a formação de P-47 que desaparecia no horizonte, - complementava o seu pensamento com o conhecidíssimo sotaque arrastado de nordestino cansado:

— ... aqueles "meninos" que lá vão; quem voltará? Quem ficará para sempre? É sempre uma dúvida "conterrâneo".

— Revolta-me, às vezes, ter que cooperar para colocar os aviões no ar, e para que? Para matar esses "meninos"? Para destruir o inimigo?

- "Não, conterrâneo" - replicamos — "a nossa missão é afiar as armas com que os nossos pilotos vão desagravar a honra da Pátria ferida pelo afundamento dos nossos navios indefesos nas costas do Nordeste".

- "Sei perfeitamente, — respondeu Prediliano — Isso são apenas reflexões com meus "botões".

Assim era o primeiro sargento Virgílio Prediliano de Andrade, chefe da equipe de Manutenção do segundo escalão, o popular "Conterrâneo" - alegre e mandão nas horas de trabalho e sisudo e taciturno quando se afastava da sua equipe como se um estado mórbido de tristeza invadissem a alma.

O tratamento de "Conterrâneo" que endereçava a todos aqueles com quem convivia, apelido pelo qual ficou conhecido, tinha um sabor todo especial na sua concepção — significava "Meu Amigo". E assim, chefiava uma turma heterogênea de Sargentos,

Cabos e Soldados de diferentes especialidades — mecânicos de avião, especialistas em motores, células, sistemas hidráulicos e elétricos, hélices, chapas de metais, instrumentistas etc., especialidades essas que conhecia como um verdadeiro mestre. Desde março de 1944, data em que conhecemos o "Conterrâneo", em Aguadulce, no Panamá, até aquele dia, jamais alguém o viu parado, isto é, sem estar fazendo alguma coisa. Era sempre providenciando isso e aquilo, designando turma de trabalho, Inspeccionando tudo e, de vez em quando, apesar do seu corpanzil, trepado numa bancada pesquisando uma "pane" ou trocando uma "vela", quando para isso dispunha de uma equipe especializada. O homem não obstante seus quarenta e cinco anos dos quais vinte e seis de vida militar, era de um dinamismo ímpar. As suas funções de Chefe da equipe de manutenção, confundiam-se com a de "Dono do Hangar".

A maior satisfação de uma equipe de hangar é colocar o avião para fora, isto é, dar o avião que lhe foi entregue em "pane", em condições de voar.

Em operações de guerra, essa satisfação, sempre foi redobrada, mesmo porque era mais um avião para levar a destruição ao inimigo, encurtar-lhe a resistência, apressando, assim, a vitória, para o nosso breve retorno ao lar.

20 de abril de 1945. Prediliano foi chamado à presença do oficial de Manutenção, então tenente Flores, que lhe falou:

- "Prediliano, recebemos ordens para dar o máximo nestes próximos dias. Você tem três aviões no hangar. Quando saem?"
- "Hoje, seu tenente, saem dois e amanhã pela manhã; daremos, o outro" — respondeu Prediliano.
- "Muito bem – prosseguiu o tenente
- agora, do acordo com as minhas anotações, temos na pista um avião para troca de cilindro e outro para revisão de duzentas horas. Quando então poderemos contar com esses aviões?". Prediliano pensou um pouco e respondeu:
- "Amanhã à tarde entregaremos todos os aviões, inclusive os dois que vêm".
- "Mas, Prediliano" - ponderou o tenente - "o pessoal já será muito "sugado" e qualquer esforço extraordinário poderá trazer graves conseqüências. Temos aviões bastantes para executar as missões que nos forem pedidas e minha pergunta prende-se, exclusivamente, à previsão para o caso de uma necessidade eventual".
- Oh! não "seu" tenente; eu sei. Nessa questão de pessoal não tenha cuidado. Sei "levá-los" muito bem".

De fato; "Conterrâneo" foi o maior especialista em pessoal que lá vimos. Era um líder por excelência; Sabia mandar. Sabia fazer. Sabia aproveitar o máximo do entusiasmo que dominava aquela plêiade de homens que trabalhava para colocar a jovem Força Aérea Brasileira, quando não em plano superior, mas em igualdade de condições com as veteranas Forças Aéreas Aliadas. O hangar do "Conterrâneo", como se costumava dizer, em qualquer situação e condições - instalado numa barraca de lona, como em Tarquínia, num Hangar destroçado pelos bombardeios nazistas e aproveitado para nosso uso, como no caso de Pisa, ou num Hangar.

Assim, foi que na tarde de 21 de abril "Conterrâneo" - entregou os aviões à pista, limpou e arrumou o hangar e no outro dia, deixando o pessoal da sua equipe de

prontidão para qualquer eventualidade, arranjou um caixote e sentou-se à porta do seu hangar. Envolto nos seus pensamentos, não sabia, assim como nós, outros, que aquele iria ser o dia decisivo para a Vitória Aliada nos campos de batalha da Itália e que ele, com a sua modéstia, não só havia contribuído para a causa aliada, mas também, para projetar, no mundo, em definitivo, o valor do aviador brasileiro.

Prediliano morreu. Morreu voando, Era o seu desejo. Depois de 26 anos de serviços prestados à aviação militar do seu país, Prediliano transfere-se para a reserva remunerada no posto de segundo-tenente. Vai ter uma vida sossegada junto aos seus entes queridos; esse era o pensamento dos seus amigos. Qual, nada! Aquele homem não era de descanso. Nasceu para trabalhar e trabalhar pela aviação do Brasil. Ingressou na aviação comercial e em pouco mais de quatro anos após a guerra, desaparecia num vôo entre Salvador e Vitória o indelével "Conterrâneo" Virgílio Prediliano de Andrade, mecânico de avião da então Aerovias Brasil.

Quinze vinte e dois de Abris são passados desde aquele último em que vimos Prediliano sentado à porta do hangar do 1º Grupo de Aviação de Caça em operações de guerra na Itália e mais de treze anos separam-nos do último contato pessoal. Custa-nos acreditar que ele morreu. Para nós, foi transferido para uma Unidade, bem distante, aonde não se fala de guerra fria, não se vê miséria, não se vê flagelados de guerra quente e só se fala de amor ao próximo, paz e bondade para com a humanidade, - justamente consonância com a índole do "Conterrâneo". Algumas vezes, quando chove e os estrondos do trovão fazem curvar-nos à consciência em reverência ao Todo Poderoso, ocorre-nos uma idéia infantil: comparamos o céu a um grande Hangar e no justo momento em que caem as chuvas, pensamos que São Pedro ordenou uma limpeza geral no céu e "Conterrâneo" está a movimentar as bancadas, as ferramentas, o material, etc., de um lado para outro, para conservá-los, arrumados e limpos, após um dia de trabalho intenso.

Por Aloysio Guilherme de Souza em 1960 e gentilmente cedido por ele para este site.

(1)POITA - Corpo pesado que as pequenas embarcações usam para fundear.

29. 22 ABRIL - DATA HISTÓRICA

22 DE ABRIL DE 1500, Epopéia dos navegadores portugueses, quando as caravelas de Pedro Alvares Cabral fundearam na baía de Porto Seguro, dando ensejo a Pero Vaz de Caminha a fazer ciente a El Rei, Dom Manuel, o Venturoso, informando-o de que “nesta terra tudo dá”, profecia que vem sendo cumprida “sine qua nom”, inclusive, de gente brava, haja vista, a história pátria.

Outro 22 DE ABRIL 445 anos depois aconteceu a Odisséia de um grupo de gente natural do Oiapoque ao Chuí, ou seja, o dia do grande remate dos “Senta a Pua”, que sol! O Comando de ULISSES, natural das bandas do Chuí, que na pia batismal recebeu o nome de NERO MOURA, Major Aviador, incuto militar, diplomata nato, guerreiro lúcido e prudente, que atravessou a linha do equador com a sua gente descendente de gama europeia e dos tupiniquins e a conduziu até vitória final contra as facínoras nazi-facistas no território e céus da Itália, dando o ensejo unidade sob seu Comando, apelidada em inglês de “First Brazilian Fighter Squadron”, de ser elogiada pelos Altos Comandos da Força Aérea Aliada no Teatro de Operações de Guerra do Mediterrâneo, cujos feitos se acham registrados nos anais de todas as Forças Aéreas do Planeta, o que levou o Congresso dos Estados Unidos da América a autorizar o seu governo a outorgar a medalha “Presidential Citation for Extraordinary Heroism” ao 1º Grupo de Aviação de Caça, do Brasil.

Na minha opinião, o Congresso dos Estados Unidos se pautou pela outorga da referida medalha, na excelência do elogio que a 12ª Força Aérea externou-se ao desligar o Grupo de Caça brasileiro do seu organograma, pelo término da guerra:

“Os avestruzes voltam ao Brasil com a sua missão cumprida e bem cumprida”.

Sua insígnia na carenagem do motor de todos aviões P-47-Thunderbolt, o First Brazilian Fighter Squadron, o “avestruz”, obteve para a sua Unidade no Teatro de Operações de Guerra do Mediterrâneo uma FAMA JAMAIS ALCANÇADA POR QUALQUER UNIDADE DA FORÇA AÉREA AMERICANA, sob cujas ordens lutaram os valorosos brasileiros.

Uma homenagem especial ao pessoal de apoio do 350th Fighter Group, Unidade que congregava os 4 esquadrões de P-47 (345th, 346th, 347th e 1st Brazilian) se acha registrada numa placa no Museu da Força Aérea Americana, em Dayton, estado de Ohio, o que muito me envaidece por ter pertencido ao efetivo do pessoal de terra do “First Brazilian”, e com permissão do David Rosal Gabriel (um dos “supply boys” do Sgt. Hotir) transcrevo-a com a sua tradução:

“VOCÊ deu tudo de si para manter os nossos Thunderbolts voando, missão após missão;

VOCÊ preparou nossos P-47 danificados em missão de guerra, com a perícia e a engenhosidade, mantendo-os em condições de vôo durante 24 horas por dia;

VOCÊ esperou em silêncio enquanto nossos pilotos estavam em missão sobre o território inimigo;

VOCÊ brindava nossas vitórias;

VOCÊ aplaudia quando nossos pilotos retornavam e chorava quando eles não retornavam;
Nós, pilotos de Caça do 350th Fighter Group, nunca os esqueceremos!”

O fato histórico que se levou às autoridades da Aeronáutica a consagrar o dia 22 de abril, como o Dia da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira, se deu num domingo, com a primeira decolagem à 8:30 horas, de 4 aviões e à segunda às 8:40 horas e assim sucessivamente, até à 18:00 horas, a última, também de 4 aviões, perfazendo o total de 44 saídas para operações de guerra, quando o Grupo só dispunha de 23 aviões e 22 pilotos disponíveis.

Sobre a disponibilidade dos aviões, esse fato se consubstanciou pela identidade de objetivo do pessoal de apoio aéreo, o qual pela minha ótica, como “engineering clerk”, releve-me ressaltar a equipe de manutenção sob à égide do Tenente Jaime Flores Pereira (Engineering Officer), que com o seu caderninho nas mãos anotando todos os “status” dos aviões, azucrinando os ouvido dos mecânicos cujos aviões não se achavam disponíveis par vôo, confabulando com o Sub Oscar Hertel (Inspetor) e Sgt Gondim (“Line Chief”) e escutando as providências tomadas ou que iam ser tomadas pelo Sgt Prediliano (Chefe do Hangar) para revisões de 200 horas e outras panes que tiravam os aviões da pista. Prediliano, justiça seja feita, dispunha de um pedaço da nata dos técnicos da FAB, como Sargentos Koerbel, Regis, Contente, Caetano, Vital (apelidado de “boy Vital” pela sua idade em relação aos outros) Homero, Aquino, Bechara, e uma seleção de cabos e soldados, donde se sobressaia o “pau para toda obra”, o Cabo Brito.

O 22 de abril, domingo, muito embora tenha sido um longo dia de trabalho sem nada a acrescentar aos outros domingos, a não ser a continuidade de um exausto sábado, que o expediente da pista havia terminado cerca das 21 horas, quando o caminhão “pilotado” pelo Sgt Dioracy chegou ao acantonamento, trazendo o “Belly Tank” (Sgt. Antônio de Oliveira) e os Sgts. Thadeu Emilio, Chicó. Cláudio, os principais “alfaiates” que remendavam os buracos das carenagens dos aviões deixados pela artilharia do inimigo. Por incrível que pareça, esses tupiniquins representavam o termômetro da disponibilidade dos aviões para dia seguinte. Enquanto eles se encarregavam das plásticas e da maquiagem, os outros se movimentavam, ao mesmo tempo, pelas Esquadrilhas. O Sgt. Setta tomava conta da “A” até o dia que foi substituído pelo Sgt Queiroz, por regresso ao Brasil. Essa esquadrilha contava com excelentes “Crew Chiefs” como os Sgts. João Rodrigues, Winitskowski, Assunção, Argollo. A esquadrilha “B” tinha como chefe o Sgt Jean Louis Bordon. A “C” era chefiada pelo incansável Sgt Wenceslau Bálamo contando para o desempenho da sua missão como Chefe de Equipe Sgts Fazani, Lima, Wagner, Bandeira, Brandão. A esquadrilha “D” foi chefiada pelo Sgt. Militino, até quando o Sgt. Gondim retornou ao Brasil e, por decisão consensual, Militino assumiu as funções de “Line Chief”. Como “Crew Chief” na esquadrilha “D”, só me recordo do incansável Sgt. Cansado que tinha como auxiliar o “boy” Octávio. As funções de “Flight Chief” da “D”, foi assumida pelo Sgt. Robson Saldanha. Como Chefes de Equipagens da manutenção tem muitos outros que a memória não conseguiu guardar as esquadrilhas que eles atuavam, mas, para minha satisfação, os nomes de Willer Pérsio, Antônio Vitalino Sobrinho, Antônio de Oliveira Varela, José Varela, Severino Barbosa, Pelágio, Paiva,

Cantisani, Reinaldo Konrath, Norton Marinho, Sgt. Garcia Fojaz cuidava dos instrumentos de bordo.

Na Seção de Armamento, o Suboficial João Pereira Leite chefiava uma equipe de abnegados como o Sgt. Newton, o “Camburão”, com a sua “Ordenance”, Sgt. Goulart Ferreira, (o “Gugú”, pau prá toda obra), o Braga, Sérgio Borges, Carlos Fernandes, Albino e o “Big” (S1-Aldir Agostini da Costa), que às vezes usava o “lombo” para colocar bombas no “racks” quando faltava a viatura apropriada por algum motivo. Esses arroubos comumente aconteciam, mormente no setor de armamento que, após a chegada dos aviões das missões, checavam as metralhadoras e as municiam, esvaziava as câmaras fotográficas, as reabasteciam de filmes virgens para registrar o cumprimento das missões que, mais tarde, serviriam para análise do Ten. Miranda Correa (Oficial de Informações). A equipe de Comunicação, tendo à frente Baldir Calado, Oriel Martuscelli, Vicente Silveira, Valadão e outros só deixavam as frequências dos “jambocks”, em paz, quando a cristalinização dos sons afluíssem sem interferências estáticas. Enquanto isso, Júlio Jacoboski, Aldo, Nazareth e caterva, com os seus “trucks” da “Refueling Unit”, reabasteciam todos os aviões, tudo isso, para deixar as armas prontas para que os nossos heróis cumprissem a sua parte no dia seguinte. E, assim, estava na hora de ir prá “casa”.

A guerra no “front” da Itália terminou no dia 29 de abril, burocraticamente, a 2 de maio e a 8, terminava de todos lados europeus, e daí prá frente, a nossa vontade era de regressar ao Brasil, mas, sempre assuntos administrativos que correm os ditos trâmites legais e fomos ficando em Pisa, elogios daqui, acertos sentimentais e casamento de alguns dali viagens de outros, entrevistas, que não poderiam faltar e através do legendários “Star & Stripes” órgão de divulgação do Exército dos Estados Unidos durante a guerra, entrevistou alguns componentes do 1º Grupo de Caça e entro eles o nosso “Line Chief” Militino Vieira de Paiva, a qual transcrevemos:

“A nossa experiência na Itália foi interessante, mas todos nós estamos felizes por regressar e rever nossos famílias e amigos. Nós que trabalhamos nos aviões para mantê-los disponíveis, o fazíamos com satisfação, cumprindo nossas obrigações, porque sabíamos, ao ver os aviões voltarem com grandes danos causados pela artilharia antiaérea, que nossos pilotos estavam cumprindo com o seu dever. Agora, quando tudo terminou, asseguro que me agradaram alguns aspectos desta vida em campanha como, a boa camaradagem, os ensinamentos e as novidades que vimos, entretanto, estou certo que me sinto Imensamente feliz por ter que regressar ao Brasil”.

Por Aloysio Guilherme de Souza e gentilmente cedido por ele para este site.

30. Entrevista com o Brigadeiro Fortunato

Um ano após o Brigadeiro Fortunato ter ido se apresentar ao eterno Comandante Nero Moura. E lá no céu nos proteger e pintar a cada novo dia um por-do-sol mais bonito. O Sentando a Pua resolveu homenagear esta grande figura humana e republicar uma entrevista dele à revista Aerovisão.

Quando e como foi o seu despertar para a aviação militar?

Conforme eu revelei no meu livro “De como vovô virou avestruz”, desde a meninice eu era fascinado pela aviação. Penso que esse interesse foi em grande parte provocado pelo fato de eu ter um tio que era piloto da velhíssima guarda - o então Cap. do Exército, da arma de aviação, Alzir Rodrigues Lima que, anos mais tarde, já Coronel e Cmt. da Escola de Aviação Militar, propiciou o meu primeiro vôo (eu era, no tempo, aluno do 3º ano do Colégio Militar), lá pelos anos de 1930, num avião de bombardeio - bimotor Lioré et Olivier. Eu residia, nessa época, em Deodoro, na vizinhança do Campo dos Afonsos e, do quintal de minha casa, eu apreciava, embevecido, as evoluções dos Moranes, Nieuport-Delage, Potez e os outros aviões franceses, com que era equipada a nossa 5ª arma do Exército, naqueles tempos. Vindo como aluno do Colégio Militar acabei voando, dessa vez para valer, num avião-escola recém-adquirido nos Estados Unidos - Wacco F - que, por coincidência, foi nele que fiz meu “laché”, alguns anos mais tarde já como cadete da arma de aviação do Exército, em 1935.

Quais as dificuldades encontradas pelo 1º Grupo de Caça no Teatro de operações?

O nosso exaustivo treinamento, que visou nos tornar aptos ao combate em avião, isto é, a caça aérea na sua mais pura essência, não mais seria aplicado na realidade que encontramos na Itália. Para complementar o treinamento fizemos, algumas vezes, exercícios de bombardeio picado; aliás, com mais frequência, na fase inicial do nosso adestramento, ainda no Panamá, em velhos aviões P-40. O que nos esperava na Itália era bem diferente: o domínio do ar dos aliados era absoluto e a campanha naquela frente se desenvolvia, francamente, na 2ª fase da guerra denominada “isolamento do campo de batalha”. Essa fase nos impunha o corte das comunicações entre a vanguarda, onde as tropas de terra combatiam, e as suas fontes de abastecimento, de munição, víveres, repletamento e reforço de tropas, etc... O P-47 era o avião ideal para esse tipo de ação: poderoso, robusto, capaz de transportar grande carga de bombas, bem armado etc...Quando lá chegamos e enfrentamos essa nova realidade, nos ocorreu solicitarmos aos americanos que nos ensinassem um treinamento prévio de bombardeio picado. Ao que nos foi respondido: “Pois não...Mas, do outro lado do Bomb Line”. Isto é: o treinamento vocês farão em cima dos tedescos. De fato, em pouco tempo, já estávamos suficientemente treinados para cortar linhas de estrada de ferro, destruir pontes, depósitos e fábricas, como se tivéssemos treinado bombardeio picado a vida inteira.

A outra grande dificuldade com que nos deparamos foi surgindo com a continuação da nossa atividade, à proporção que as nossas perdas foram se acentuando e o nosso Estado Maior não nos enviava reposição de pilotos. Parece até que eles é que

tentavam promover o isolamento do campo de batalha, mas de maneira “sui generis”, eles é que nos isolavam no campo de batalha...

O desempenho do 1º GAvCa nas missões de combate entretanto, era soberbo e até, muitas vezes, superior ao dos nossos companheiros de luta naquele “front” (o livro do Brig. Rui e algumas conferências do Brig. Wanderley iluminam, com dados e estatísticas, o nosso esforço em confronto com os demais esquadrões de caça baseados no teatro italiano). As citações recebidas pelo 1º GAvCa, provindas do Alto Comando americano, são comprovantes eloquentes da nossa atuação.

Faça um paralelo entre a FAB da Segunda Guerra e a atual.

Sem nenhum prurido de orgulho ou convencimento, aquele impulso inicial que o Cel. Ortugal se empenhou em dar à FAB, nos anos de 1943, padronizando o treinamento aéreo e o espírito militar dos alunos e instrutores da Escola de Aeronáutica dos Afonsos, além de um outro, muito importante que se desenrolava no nordeste com os USBATU, só foi possível ser formalizado e consolidado com a volta do 1º GAvCa da Itália. A nossa Unidade, o nosso treinamento e a nossa experiência, modificaram definitivamente a feição da Força Aérea Brasileira como corporação militar moderna e eficiente. Eu próprio, que não servi em Sta. Cruz, mas que aceitando, ao regressar da Itália, um convite do então Cel. Wanderley, para comandar um dos Grupos de A-20 em Cumbica, tive a oportunidade de imprimir uma feição militar e guerreira à instrução e à utilização do A-20, na ocasião. Quanto aos novos padrões de Instrução implantados em Sta. Cruz, não é preciso nem comentar: ali se implantou a nova mentalidade militar da FAB, que serviu de modelo para o restante das unidades de nossa corporação.

Eu, que vim dos tempos da aviação militar do Exército, cuja mentalidade ainda persistia mesmo na época em que o Cel. Fontenelle era Cmt. dos Afonsos, assisti a mais radical transformação da aviação militar brasileira: sim, após a guerra, transformamo-nos numa verdadeira Força Aérea, com as limitações que a indústria e os meios disponíveis ainda nos impunham.

São duas fases inteiramente diferentes: a FAB antes da guerra e o FAB após o conflito. E o 1º GAvCa é, a meu ver, o maior fator dessa transformação.

Como foi o dia 22 de abril de 1945?

Quem já leu o livro do Brig. Rui, ou conhece um pouco da história do 1º GAvCa na Itália, sabe que o então Cel. Nero Moura resolveu, independente da vontade de seus comandados, submeter os mais velhos a uma rigorosa inspeção de saúde. Foi então verificado, como ele com certeza já vinha observando, que os mais velhos - os “comandantes de esquadrilha” e os seus “Operações” - estavam com suas reservas físicas bem desgastadas. O Cap. Joel Miranda já tinha sido abatido e se achava do outro lado da linha sob a proteção dos “partizans”; o Cap. Newton Lagares estava, no momento, afastado. Restávamos eu, o Cap. Lafayette Rodrigues e o Maj. Oswaldo Pamplona Pinto. Em virtude da inspeção de saúde, levada a termo pelo Dr. Thomas Girdwood, fomos afastados do vôo e mandados de regresso ao Brasil. Assim, não tivemos oportunidade de tomar parte no magnífico esforço de nossos companheiros, no memorável 22 de abril. Mas o registro histórico do comportamento dos pilotos e apoio, e dos resultados desse esforço, quase sobre-humano, dos componentes do 1º GAvCa nesse dia, dão eloquente testemunha da sua importante atuação e justifica a

escolha da data, como Dia da Aviação de Caça, dentre os datas comemorativas da Força Aérea Brasileira.

O Sr. teria alguma experiência singular no campo de batalha para relatar?

Sim. Tenho algumas que considero não terem obtido o êxito que eu esperava e outras bastante gratificantes. Contudo, esclareço, que aquelas que não reputo as de melhor resultado jamais foram executadas pondo em risco desnecessário os meus liderados da Esquadilha Azul.

Aliás, devo registrar que, sob o meu comando, nunca perdi qualquer membro da minha esquadilha. O fator sorte pesou, sem dúvida, mas sempre me mantive muito atento aos quesitos de segurança, no cumprimento das missões. Por exemplo, foi recomendado pelo comando americano - e que se tornou padrão de ação no combate dos caças-bombardeiro - que os ataques às estações ferroviárias, onde estivessem estacionados muitos vagões e locomotivas, fossem feitos em uma única passagem sobre o objetivo.

Tal ataque deveria ser bem planejado para se conseguir, principalmente, surpresa. Fazer uma segunda passagem era se expor em demasia à defesa antiaérea ali montada, que se punha em condições de atirar em apenas 10 segundos. Eu nunca voltava a atacar alvos dessa natureza. Se o único ataque fosse bem urdido obtinha-se um êxito muito bom.

A missão mais espetacular que cumpri, foi aquela em que consegui destruir no solo um JU 88, na pequena cidade de Ghedi, ao sul do lago de Garda. Como o domínio do ar pelos aliados era absoluto na fase em que começamos a operar, não havia possibilidade de enfrentarmos aviões alemães no ar. As poucas aeronaves que eles possuíam naquele teatro de operações, só eram utilizadas à noite em incursões de observação. Eram muito bem camuflados e melhor ainda protegidos.

No dia 29 de janeiro de 1945, decolei de Pisa comandando duas Esquadilhas: a primeira eu, Ten. Santos, Ten. Neiva e Ten. Goulart; a segunda - sob meu comando - era liderada pelo Cap. Lagares, sendo seu nº 2 o Ten. Tormin, nº 3 Ten. Rui e nº 4 o Ten. Coelho. O nosso objetivo era atingir a linha ferroviária nas mediações de Lavis, localizado no Passo de Brenner. Eu, nessa missão, tenho o crédito pessoal de ter conseguido um corte na ferrovia. Após o bombardeio, cada uma das esquadilhas devia se separar e cobrir as faixas afastadas no terreno, para as destruições de alvos terrestres. A minha, isto é a Azul (a outro, a do Cap. Lagares era a Verde) coube uma faixa que passava ao lado da localidade de Ghedi. Iamos em altura razoável, porque o avião do Ten. Goulart estava vazando um pouco de óleo. No través de Ghedi eu avistei, no seu aeródromo, a silhueta de um JU-88, porque a rede de camuflagem, com a nevada da noite anterior, tinha cedido e, assim, ficou mais visível o avião, no seu abrigo próximo da pista. Analisei rapidamente a configuração do terreno e verifiquei que a abertura do abrigo, isto é, da trincheira onde o avião estava estacionado, ficava justamente situada numa reta que a torre da igreja de Ghedi e a guarita do campo demarcavam. Ordenei que o 2º elemento ficasse de "top-cover" (cobertura de topo) a uns 2 mil metros de altura, um pouco afastado do aeródromo, e eu fui para o rés do chão, acompanhado do meu ala, o Ten. Santos. Isto é, desaparecidos dos "olhos" da defesa do avião alemão.

Procurei, sempre rasante, acertar a reta igreja-guarita, o que consegui. Daí a pouco vi um enorme trator que varria, na pista, a neve que se acumulara durante a noite. Fiquei, por um instante, em dúvida se destruí o trator (cujo motorista abandonou-o em

corrida desabalada) ou o avião que deveria aparecer em seguida. Optei, lógico, pelo avião! Fiz o “balsing” (manobra que consiste em cabrar rapidamente o avião e colocá-lo num ângulo de 45° com o alvo terrestre) e, assim, o JU-88 apareceu em verdadeira grandeza no meu visor de tiro. As balas de .50 da defesa pipocavam com intensidade em torno de mim e de meu ala, que voava a meu lado, um pouco atrás. Na aproximação ouvi pela rádio uma mensagem inquietante: “Capitão, o seu avião está pegando fogo!” Como não era eu, cogitei: “Coitado, quem terá sido o companheiro atingido?” - e prossegui no ataque. Despejei longas rajadas contra o alvo. E eles em mim. Terminado o assalto, continuei rente ao chão, manete a pleno e fazendo manobras evasivas, até me afastar dali. Perguntei ao Neiva, que acompanhava tudo lá de cima:

- “Então, o JU pegou fogo?...”

- “Não, Capitão”, respondeu ele.

- “Então, você toma o rumo de volta que daqui a pouco eu me junto a vocês.”

Nessa mesma missão, a “Blue” ainda destruiu, no “strafing”, um transporte motorizado e danificou mais dois. Ao chegar em Pisa eu descrevi o desenrolar da ação ao Ten. Miranda Correia, o A-2. Pesava-me uma preocupação muito séria: é que as tentativas de destruir aviões inimigos no solo eram consideradas manobras arriscadas, que deviam ser sempre evitadas. E eu, que sempre fora zeloso pela segurança dos membros da minha esquadrilha - tinha posto em perigo a mim e ao meu ala. Os aviões do inimigo, pouco numerosos então, eram por eles defendidos da maneira mais acirrada. Pois é, eu atacara um e não tinha visto o resultado esperado.

Fui me deitar, essa noite, cheio de preocupação. Lá pelas 9 ou 10 horas da noite, o Miranda Correia me acorda. “Pronto, pensei, o Nero vai me suspender do vôo, no mínimo...” Entretanto o Miranda me falou:

“- Olha. Fortunato, os americanos que passaram logo depois de você, por Ghedi, reportaram o teu JU 88 pegando fogo!...”

Foi minha missão “fita azul”.

Ah! ia me esquecendo de um pormenor interessante: na hora de relatar a missão para o A-2 eu perguntei:

“- Qual foi o nosso companheiro cujo avião pegou fogo?”

Miranda: “- Pegou fogo?... não sei ainda...”

Eu: “- Mas ouvi nitidamente a mensagem: Capitão, seu avião está pegando fogo”

Depois de rápido silêncio, o Santos falou:

“- Fui eu, Capitão, que avisei ao senhor...”

É que nós estávamos tão “grudados” ao solo, quando ataquei o bombardeiro alemão, que a minha hélice levantava uma intensa poeirada de neve, dando a impressão que eram rolos de fumaça, desprendendo, do meu avião...

Como eram vistos os pilotos brasileiros pelos americanos?

No início de nossa atuação sei que os americanos não depositavam muita confiança em nós. Com o tempo, conquistamos o respeito deles pelo nosso denodo e eficiência, a tal ponto que nos outorgaram o diploma da “Citation”, ao qual só fizeram jus duas unidades aéreas não americanas: uma inglesa durante a batalha da Inglaterra e o nosso Grupo de Caça.

Como foi recebido, pelos veteranos recém-chegados ao Brasil, a nova missão de formar Pilotos de Caça aproveitando a experiência adquirida durante a guerra?

Embora eu, em especial, não recebesse missão específica de formar novos pilotos de caça (Já que o Cel. Wanderley me levou para S. Paulo para adestrar os pilotos de A-20, bombardeiro rasante) senti-me, como todos os demais companheiros do 1º GAvCa que voltaram da Itália, absolutamente responsável pela implantação de uma nova mentalidade militar dentro da Força Aérea. A nossa nova missão era a de formar uma força aérea militar eficiente e adestrada para as missões de defesa do espaço aéreo brasileiro.

Como os veteranos vêem o “Espírito da Caça” nos dias atuais?

O "Espírito do Caça" é o maior legado de todos os esforços e sacrifícios que fizemos. Hoje nos orgulhamos, emocionados, com essa mentalidade que os jovens herdaram de nós, fortalecendo-a e aprimorando-a. Não há palavras com que se possa exprimir esse sentimento de orgulho e patriotismo.

Texto publicado originalmente na Revista da Aeronáutica