"OLHO NELE!"

Esquadrilhas de Ligação e Observação

Nº 40

Vigília Constante em Defesa da Pátria

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

“Olho Nele!”

Esquadrilhas de Ligação e Observação

Vigília Constante em Defesa da Pátria

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2016

FICHA TÉCNICA

"Olho Nele!"

Esquadrilhas de Ligação e Observação

Vigília Constante em Defesa da Pátria

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autor

2º Ten QOCon His Daniel Evangelista Gonçalves

Projeto Gráfico

Seção de Tecnologia da Informação

Capa

3S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO

Rio de Janeiro

2016

Apresentação

Patrimônio Cultural é tudo aquilo que nos pertence. É a nossa herança do passado e o que construímos hoje.

Não há memória sem aprendizado. Não há aprendizado sem experiência.

Estudando-se a Segunda Guerra Mundial, logo ali num passado recente, na qual o Brasil teve memorável participação, faz-se necessária uma releitura da pequena e quase esquecida Unidade que marcou a sua participação pela importância e galhardia de militares que lutaram no Teatro de Operações do Mediterrâneo.

Aquela luta foi travada em condições extremamente difíceis, com singelas aeronaves, mas que atingiram resultados excepcionais no apoio à nossa Força Expedicionária, no pleno sucesso alcançado.

Após a guerra, a essa Unidade juntaram duas outras que, no cumprimento da missão, continuaram contribuindo para a evolução da Força Aérea Brasileira (FAB) na defesa e segurança nacional, seja apoiando o Exército Brasileiro (EB) ou a Marinha do Brasil (MB).

Enaltecemos, neste trabalho, um resumo da história das Esquadrilhas de Ligação e Observação (ELO), que tiveram papel preponderante nos cenários onde foram empregadas, até que a tecnologia dos tempos atuais as substituíram por equipamentos mais sensíveis, sofisticados e menos sujeitos às próprias ingerências do homem, como satélites, aeronaves autônomas e aeronaves remotamente pilotadas.

Há poucos registros sobre as Esquadrilhas.

Contudo, este opúsculo apresenta uma síntese histórica com o intuito de instigar a curiosidade. Procura-se aqui revisitar e preservar a memória das ELO que, apesar da aparente modesta contribuição, realizaram feitos de incrível grandeza para a História do Brasil.

Como ressaltou o filósofo José Ortega y Gasset, "Cultura é o sistema de idéias vivas que cada época possui. Melhor: é o sistema de idéias das quais o tempo vive".

Nesse mister, é obrigação do INCAER, como órgão central do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica – SISCULT - reavivar a memória, preservar a cultura, transmiti-la e deixar esse legado às gerações vindouras.

O que fazer com este opúsculo? Siga o lema das ELO ...

OLHO NELE!!!

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

L-4A "9" da 1ª ELO, voando na Itália (Arte de Roberto Celegatti
Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

"Olho Nele"
Esquadrilhas de Ligação e Observação
Vigília Constante em Defesa da Pátria

Daniel Evangelista Gonçalves

Honrando a Pátria na Guerra - A História da 1ª ELO

"A observação aérea configura-se em um importante meio de apoio ao combate, cuja finalidade precípua consiste em proporcionar informações sobre o campo de batalha ao comandante da força que a detém. Tais informações servirão de subsídios à tomada de decisões, bem como a condução de tiros realizados pelos morteiros de artilharia, possibilitando, sempre que necessário, a intervenção no combate pelo fogo de forma mais aprofundada, aumentando a capacidade das tropas de superfície na condução de operações de combate rápidas e contínuas." (Exército Brasileiro, Manual de Campanha C100-5 - Operações, 1997, p 28-29).

A primeira vez que foi empregado um observador aéreo num campo de batalha ocorreu em 1794, durante as Guerras Napoleônicas. No Brasil, isso ocorreu, com fins militares, na Guerra da Tríplice Aliança, maior conflito armado na história da América do Sul (1864 – 1870).

Feita por meio de balões, a observação foi de importância ímpar ao longo do conflito, principalmente na busca de informações sobre o inimigo durante a Marcha de Flanco, comandada pelo Marquês de Caxias em junho, julho, agosto e setembro de 1867. (LAVENÈRE-WANDERLEY,1973)

A primeira turma de observadores aéreos do Exército Brasileiro (EB) formou-se em 1921 e teve como observador "01" o então Tenente de Artilharia **Eduardo Gomes**, que, incorporado à Força Aérea Brasileira (FAB) posteriormente, ascendeu ao posto de Marechal do Ar, tornando-se Patrono da Força Aérea Brasileira. Ao longo dos anos, a experiência dos observadores aéreos do Exército evoluiu, mas foi com a eclosão da Segunda Guerra Mundial e com a criação da FAB, em 1941, que ocorreu o mais importante capítulo desta especialidade militar que tanto auxiliou no combate ao inimigo, garantindo a segurança dos aliados e a vitória.

Por isso, vale evidenciar os feitos dos pilotos e observadores aéreos da Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO), criada pelo Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho, por meio do Aviso n º 57, de 20 de julho de 1944, os quais superaram desafios e encararam o perigo durante o cumprimento das missões, tendo se transformados nos "olhos" dos combatentes no *front* italiano.

Piper L-4A "2" da 1ª ELO, voando na Itália no final de 1944. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

No transcorrer do conflito mundial, a 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária (1ª DIE), da Força Expedicionária Brasileira (FEB), contou com o apoio daquela pequena Esquadrilha da FAB que teve seu batismo de fogo nos céus da Itália. Ao localizar o inimigo, auxiliava a Artilharia Divisionária (AD) brasileira, assim como a americana e a inglesa, no combate às tropas alemães.

A Esquadrilha era formada por onze oficiais aviadores, um intendente, oito sargentos mecânicos de avião, dois sargentos mecânicos de rádio, oito soldados auxiliares de manutenção e dez aeronaves desarmadas tipo Piper L-4A/B, nominada L-4H na versão militar, apelidadas de "Teco-teco" pelos pilotos brasileiros (LIMA, 1979: 337).

O conflito militar entre as grandes potências aconteceu entre 1939 e 1945, envolvendo diversas nações, inclusive

o Brasil, que tomou parte na batalha ao lado dos aliados (Estados Unidos, França e Inglaterra).

A participação brasileira ocorreu entre julho de 1944 e junho de 1945. O contingente era formado por 25.334 homens, dos quais 15.059 compunham a 1ª DIE. Comandados pelo General Osvaldo **Cordeiro de Farias**, foram enviados para lutar na Itália, tendo sido registradas 465 mortes e 2.722 feridos (CABRAL, 1987).

É mister salientar a parceria entre as tropas brasileiras e norte-americanas, como consta no livro "A FEB pelo seu Comandante", de autoria do Comandante da FEB, o General João Batista **Mascarenhas de Moraes**. Na obra, o autor relata que o Presidente Getúlio Vargas, em março de 1943, emitiu um despacho expondo os motivos para a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, assim como relatou que o Ministro da Guerra propôs a criação de uma força expedicionária destinada a combater no velho continente. (MORAES, 1960:5)

Contudo, entrar em estado de guerra e apenas contar com as tropas não era suficiente. Era preciso preparo e treinamento. Nesse momento, os acordos entre o Brasil e seus aliados norte-americanos foram fundamentais. As tropas brasileiras treinaram nos Estados Unidos, que disponibilizou o apoio material e bélico necessários. Até o veterano canhão brasileiro de 75mm foi substituído pelos modernos 105 e 155mm, com maior poder de fogo.

A FEB, assim como o VIII Exército Britânico (sob o comando do General Oliver Leese), foi incorporada como parte do V Exército Norte-Americano, cujo Comandante era o General Mark Wayne Clark. Essas duas tropas, juntamente com os Exércitos canadense, indiano, polonês e sul-africano, compunham o XV Grupo de Exércitos, comandado pelo Marechal de Campo britânico Harold Alexander.

Dentre esses guerreiros, destacam-se os combatentes da 1ª ELO, composta de militares oriundos da FAB e do EB, cujo lema era "Olho nele". Apesar da Esquadrilha ter treinado no Campo dos Afonsos com aviões Fairchild PT-19, utilizando a doutrina militar francesa, foi enquadrada no dispositivo do Exército Americano. Sendo assim, precisou se adaptar ao equipamento e às aeronaves norte-americanas (Piper L-4H). Sem o devido treinamento, a prática foi aprendida na tentativa-e-erro, em meio ao combate, até conseguir um resultado satisfatório.

A missão recebida pelo Comandante da 1ª ELO, o Capitão Aviador João Affonso Fabrício **Belloc**, era a de executar voos isolados sobre o campo de batalha e sobre a própria linha de frente inimiga, em aviões desarmados, tipo L-4H - Piper Cub. No transcorrer da guerra, foram cumpridas as seguintes missões: reconhecimento e localização de objetivos, regulação pronta e eficaz da artilharia, identificação de posições aéreas de reunião e bases de partida, reconhecimento de itinerários, orientação de blindados através do campo, localização de demolições,

acompanhamento do inimigo em retirada e ligações de emergência.

Os critérios de seleção dos pilotos que iriam compor o efetivo da Esquadrilha foram estabelecidos pelo Capitão Belloc, e a premissa básica foi o voluntariado. Parte dos pilotos já possuía alguma experiência em missões com o Exército. Apresentaram-se aviadores de diferentes origens: da ativa, da reserva e do quadro de sargentos aviadores, remanescentes da Arma de Aviação do Exército e incorporados à FAB, o qual estava em processo de extinção devido a criação da Aeronáutica. Quanto aos observadores aéreos, a seleção ficou a cargo do Exército Brasileiro.

Alguns oficiais foram promovidos no decorrer da guerra. Os pilotos eram sargentos, mas voavam como comandantes dos aviões, acompanhados de oficiais artilheiros observadores do Exército. Apesar de poder trazer problemas de hierarquia, nada aconteceu. Voaram juntos nessa situação até o dia em que o Ministro Salgado Filho visitou a 1ª ELO na frente de combate, quando os comandantes Belloc e Adhemar Gutierrez (Capitão de Artilharia) pediram ao Ministro que premiasse aqueles rapazes, promovendo-os a Aspirantes Aviadores, o que foi atendido de pronto. A promoção foi realizada em cerimônia simples no mesmo dia.

Ministro Salgado Filho em visita às tropas brasileiras, na Itália. (Fonte: MUSAL)

Apesar da previsão dos aviões da Esquadrilha estarem designados a seus grupos, a FEB e todo o V Exército adotaram a centralização de sua observação aérea, com o intuito de reduzir os cinco campos de pouso antes planejados a apenas um, tornando mais fácil a troca de informes, o contínuo patrulhamento e o emprego dos observadores para qualquer grupo de artilharia. Os aviões serviam ainda para que altas patentes estudassem o campo de batalha, podendo ser mencionado, como exemplo, o General Cordeiro de Farias.

A FEB comportava uma AD com quatro grupos de artilharia. Cada grupo possuía dois aviões de observação que, somados aos outros dois de comando da própria AD, perfaziam um total de dez aeronaves. Esses aviões eram pilotados por oficiais da FAB e levavam, como observadores, oficiais da Arma de Artilharia do Exército Brasileiro. Era praticamente um avião para cada piloto. A numeração das aeronaves obedecia a ordem hierárquica, mas, na prática, quando a missão era dada, voava-se no L-4H que estivesse em condições.

A principal incumbência da 1ª ELO era a regulagem de tiro de artilharia, que consistia em localizar o alvo em uma carta quadriculada e passar as coordenadas, por rádio, para a câmara ou para a central

de tiro das baterias, onde os obuses recebiam os dados para serem apontados. O observador orientava a artilharia a disparar contra o inimigo segundo as coordenadas indicadas, para "enquadrar" o alvo por meio de tiros longos e curtos, à direita ou à esquerda.

As primeiras granadas lançadas eram fumígenas, para facilitar a visualização. Acertando o alvo, entrava em ação o resto da bateria, cada uma com quatro peças. A AD brasileira era composta por três Grupos de Artilharia com obuses de 105 mm, um Grupo de Artilharia com obuses de 155 mm e ainda a 1ª ELO.

Soldado Francisco de Paula, da AD da FEB. (Fonte: Francisco Miranda Blog)

As missões aéreas realizadas pela 1ª ELO eram longas e árduas. As dificuldades enfrentadas eram muitas, tais como: a exigente topografia da região em que operavam (os Montes Apeninos), as condições atmosféricas durante o inverno (com nuvens que dificultavam a visibilidade e a passagem entre os morros), a pouca potência de seus pequenos aviões, o desconforto da cabine não aquecida, a longa permanência sobre as linhas de frente, as pistas de pouso precárias de onde tinham que operar e o fogo antiaéreo inimigo das perigosas baterias antiaéreas alemães - as *Flak* - com seus canhões de 88 mm que poderiam destruir até blindados.

As missões eram levadas até o pôr do sol. Para pousar, algumas vezes, precisavam ter a pista balizada por latas contendo material incandescente, para uma melhor visualização por parte do piloto. Afora os infortúnios, a 1ª ELO convivia ainda com frequentes deslocamentos da própria base, acompanhando os movimentos da FEB e das unidades de artilharia, cujos tiros deveriam estar sempre prontos a regular.

Capitão Aviador João Afonso F. Belloc, Comandante, da 1ª ELO, em instrução a seus comandados no final de 1944, na Itália. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

O Piper L-4H

Os pilotos da FAB e os observadores aéreos do Exército Brasileiro cumpriram as respectivas missões, voando o Piper L-4H, um avião para dois tripulantes, utilizado para ligação e reconhecimento. A aeronave foi adaptada para uso militar durante a Segunda Guerra Mundial, a partir do modelo civil *CubTrainer*, um avião de turismo lento e precário, sem nenhum armamento, a não ser ocasionais caixas com pedras ou granadas de mão (usadas apenas ao final da participação brasileira no conflito), com "blindagem" feita de madeira e tela. Mesmo assim, tornou-se um dos instrumentos mais poderosos usados pelos brasileiros na campanha da Itália, ultrapassando unidades norte-americanas, inglesas e alemães em horas de voo e número de missões.

Os L-4H eram pintados em verde oliva nas superfícies superiores e cinza neutro nas inferiores. Inicialmente, utilizaram as insígnias norte-americanas em quatro posições; posteriormente, o leme foi pintado nas cores verde (à frente) e amarela. A estrela da FAB foi usada nos lados da fuselagem, mantendo as insígnias norte-americanas nas superfícies superior esquerda e inferior direita da asa, para facilitar o reconhecimento da Esquadrilha pelas tropas aliadas e evitar fogo amigo.[1]

TABELA DE CARACTERÍSTICAS DO PIPER L-4H

FABRICANTE	The Piper Aircraft Corporation – USA
MOTOR	Continental O- 170-3 65 hp 4 cilindros horizontalmente opostos
DESIGNAÇÃO MILITAR	L-4H
COMPRIMENTO	6,83 m
ENVERGADURA	10,7 m
ALTURA	1,9 m
PESO VAZIO	336 kg
VELOCIDADE MÁXIMA	139 km/h
AUTONOMIA	416 km
ARMAMENTO	-
CAPACIDADE	180 kg

Fonte: tabela criada pelo autor com base nas informações concedidas pelo MUSAL

[1] *Disponível em: http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB /index.html. Acessado em: 15 de março de 2016.*

L-4H "1", preservado no MUSAL com as cores da 1ª ELO. (Fonte: MUSAL)

Painel do L-4H "1" preservado no MUSAL. (Fonte: MUSAL)

Distintivo da 1ª ELO

A Esquadrilha contou com um distintivo próprio. A história da confecção do distintivo exclusivo da 1ª ELO consta no livro "Com a 1ª ELO na Itália" (1991), de Fausto Vasques Villanova, como destacado abaixo:

---

*"Como era de praxe, toda Unidade que se prezava tinha o seu distintivo. Quando chegamos ao Teatro de Operações, usávamos o desenho de um gafanhoto, que era o apelido que os americanos davam às Unidades de Observação de Artilharia (os "**grasshoppers**"). Não satisfeito com o fato de usarmos emblemas de outras forças principalmente estrangeiras, nosso Comandante, Cap. Belloc, solicitou ao então Capitão Fortunato Câmara de Oliveira, piloto de guerra do 1º Grupo de Caça e desenhista de mão cheia, e mais autor do emblema do 1º Grupo de Caça (o famoso Senta a Pua), para que bolasse um distintivo para a ELO.*

O Cap. Fortunato, com sua boa vontade, pôs mãos à obra e deu "à luz" o distintivo da ELO, aprovado pelo Comando da Esquadrilha e por todo o pessoal.

Aprovado o distintivo da Esquadrilha, foi o Ten. Cunha Filho, nosso intendente, encarregado de providenciar a sua confecção em Roma, para ser distribuído ao pessoal, o que foi feito na primeira ida à Cidade Eterna." (p. 26 e 27).

O oficial - o piloto

Os binóculos - o observador aéreo em sua constante vigília

O canhão - a "Poderosa Artilharia"

As asas - a Força Aérea Brasileira

As nuvens brancas - paz como desejo

O azul - a imensidão do céu

Distintivo da 1ª ELO e sua legenda. (Fonte: VILLANOVA, 1991)

Os riscos enfrentados pela Esquadrilha

O Major-Brigadeiro Rui **Moreira Lima** narra a história da FAB nos céus da Itália em seu livro "Senta a Pua" (1979). A referida obra relata que uma missão de guerra da Esquadrilha tinha a duração média de 1h 55m, onde o piloto e o observador ficavam expostos ao frio e à perigosa Artilharia antiaérea alemã (*Flak*), leve e pesada, além do perigo de formação de gelo no cone do difusor do carburador.

Muitas vezes, a referida formação de gelo provocava a parada do motor do pequeno Piper, forçando o piloto a entrar em voo planado e descer a altitudes menores, entre 300 e 600 metros (aproximadamente 958 a 1969 pés de altura), onde a temperatura mais elevada dissolvia o gelo e o motor voltava a funcionar. Porém, a baixa altitude os deixava expostos ao inimigo. Algumas observações eram feitas no alvo durante à luz do dia facilitando a visibilidade, mas aumentando os riscos. Quando isso ocorria, o alvo só era bombardeado à noite, por meio das coordenadas previamente marcadas.

Sobre as dificuldades enfrentadas pela ELO, o autor escreve:

"Houve dois casos de parada total, uma com o Cançado e o Elber, outra com o Fleming e o Iônio. Pilotos e observadores nada sofreram. Os aviões tiveram suas avarias recuperadas, após os acidentes pelos dedicados mecânicos da ELO.

O povo da 1ª ELO viveu duas guerras: a proveniente da perigosa missão que executavam e a de nervos, com aqueles sustos repentinos, provocados pelo motor. Com todas as vicissitudes, não pararam de voar. FAB e Exército deram exemplo

singular de coordenação operacional. De um lado nosso Belloc, do outro, o Capitão de Artilharia Adhemar Gutierrez: completavam-se. Pilotos e observadores passaram a ser a extensão do binóculo da artilharia. (LIMA, 1979: 338)"

É importante frisar que os mecânicos usaram toda a técnica para evitar as panes, não obtendo muito sucesso. Diante disso, o Capitão Belloc relatou a deficiência do avião, em ofício enviado ao General Cordeiro de Farias, como consta no relato abaixo:

"Comunico a V. Exa. que nossos aviões HL - Piper Cub, são aviões originalmente de turismo, adaptadas para a missão que ora desempenham nesta frente de combate. Justamente por este motivo é que na presente estação, o inverno rigoroso que estamos vivendo, o equipamento específico para aquecimento do carburador não é suficiente para evitar a formação de gelo no cone do difusor deste acessório, ocasionando a parada do motor, muitas vezes sobre as linhas inimigas. Tal fato põe em perigo a vida do piloto e do observador, considerando que sobre estes picos não existe um só lugar em que possamos realizar com segurança uma aterragem forçada. Nosso avião é frágil e impraticável para atuar nas condições atmosféricas atuais. Já tentamos todos os artifícios para evitar essa pane, infelizmente sem resultado satisfatório. O presente ofício tem como finalidade alertar V. Exa. para o risco que estamos correndo. Apenas isto. 'Com o Sacrifício de nossas Próprias Vidas'.

Assina Capitão Aviador João Fabrício Belloc (LIMA, 1979: 338)"

Mecânicos da 1ª ELO reparam o motor de um avião L-4H, na Itália, em março de 1945. (Foto: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Apesar da total superioridade aérea das tropas aliadas no Teatro de Operações, o perigo das baterias antiaéreas alemãs era constante, devido a sua grande precisão. Entretanto, os alemães tinham de pensar várias vezes antes de tentar derrubar um "teco-teco". Se errassem o primeiro tiro, a retribuição vinha rápido. Uma curta ordem por rádio e um obus brasileiro eram suficientes para começar a caça ao canhão alemão que ousara revelar sua posição.

Quando o observador percebia que os tiros tinham enquadrado o alvo, a bateria entrava em ação. O alvo desapareceria em meio a uma nuvem de fumaça, poeira e detritos. Por isso, na maioria das missões, o risco maior era no retorno. Quando o

avião dava meia-volta, o artilheiro antiaéreo alemão poderia "tentar a sorte", utilizando suas baterias antiaéreas de calibre menor, como o 37 mm ou o perigoso canhão de 88 mm, o famoso *Flak*. Todavia, nenhuma aeronave brasileira foi abatida.

FONTE: http://www.warrelics.eu/forum/german-photographs-postcards/ss-vt-portrait-others-enjoy-35542-2/

O valor dos combatentes da ELO pode ser constatado por meio dos relatos de suas missões. O Aspirante a Oficial Francis Forsyth Fleming, por exemplo, foi o aviador com maior número de missões de guerra, perfazendo um total de setenta missões. A média da ELO foi de sessenta e três missões para cada um dos dez aviadores.

Além das missões em prol do Exército Brasileiro, a Esquadrilha apoiou tropas inglesas e americanas no *front* oriental. Estão registrados, no Livro Histórico da Unidade, voos com observadores do Exército Britânico, a saber: um capitão (uma missão) e três tenentes observadores (média de sete missões), sendo que o recordista foi o 1º Tenente O' Connor K., da Royal Army, com dezesseis missões.

Livro Histórico da 1ª ELO. (Fonte: MUSAL)

O próprio General Cordeiro de Farias efetuou um voo com a ELO para avaliar as condições e o tipo de missão da Esquadrilha, tendo ficado impressionado com os riscos e o entusiasmo da Unidade. Alguns oficiais do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa) também executaram missões na 1º ELO. Foi o caso do Aspirante a Oficial Fernando Soares Pereyron **Mocellin** e do Tenente Alberto Martins **Torres**.

Este último, foi o piloto com o maior número de missões no Grupo de Caça durante a campanha na Itália. Mesmo com tanta experiência, exaltou a missão da 1ª ELO, como pode ser comprovado em seu relato: "não é sopa a gente voar solitário sobre o inimigo, correndo o risco de ser atingido por sua artilharia. Fiz apenas uma missão e olhe lá!" (LIMA, 1979: 340).

A 1º ELO foi decisiva para a localização e o salvamento do Aspirante a Oficial Raymundo da Costa **Canário**, do 1º GAvCa. Em entrevista ao Major-

Brigadeiro Ruy Moreira Lima (1979, p. 341), o Tenente Elber de Melo Henriques, observador do Exército, conta que estava a executar uma missão de observação na linha de contato inimiga, quando foi avistada uma aeronave P-47, identificada como do 1º GAvCa, a qual expelia fumaça negra em grande quantidade. O piloto saltou de paraquedas logo após transpor o través da aeronave da 1ª ELO, que continuou a acompanhá-lo, informando sua localização ao Comando da AD, que se encarregou do resgate.

Porém, o piloto não sabia que havia caído em território aliado e executou todos os procedimentos de fuga, escondendo o paraquedas e se livrando da pistola *Colt* .45. Ao iniciar a evasão, avistou uma patrulha, mas devido ao uniforme brasileiro ser parecido com o do inimigo e estar anoitecendo, o que dificultava a visão, começou a correr, só parando quando ouviu um palavrão proferido pelos "pracinhas". Ao reconhecer a patrulha como brasileira, foi resgatado e, no dia seguinte, o Asp Canário já estava novamente voando.

Capitão Belloc - O Primeiro Comandante da 1ª ELO

Durante toda a contenda, a Esquadrilha foi comandada pelo Capitão Aviador João Affonso Fabrício **Belloc**, promovido a Major durante a guerra, secundado pelo Capitão de Artilharia do Exército Adhemar **Gutierrez** Ferreira.

O inovador convívio entre forças distintas poderia ter gerado dificuldades de adaptação às diferentes doutrinas, mas isso não ocorreu em tempo algum. Sempre imperou o clima cordial de camaradagem e cooperação.

A escolha do Capitão Belloc, que iniciou a sua carreira na Escola Militar de Realengo e foi declarado Aspirante a Oficial do Exército em 1934, foi feita com base em sua origem no Exército e com o excelente relacionamento que lá manteve.

O Capitão conquistou a confiança de seus subordinados e criou o espírito de grupo da Esquadrilha por meio de gestos simples. Um exemplo disso está narrado no capítulo "Conversa ao Pé da Fogueira", no já citado livro de Fausto Villanova (1991). Na rotina diária, o soldado Antonio Pioli, após o jantar, quando começava a escurecer, acendia uma fogueira na frente da barraca do Comandante. Ali, Belloc acomodava-se em um caixote vazio de munição e conversava informalmente com todos os que não estivessem envolvidos em tarefas ou de licença. Cada um contava suas experiências, tanto na vida militar como na civil.

Dizia o Capitão que esta era a melhor maneira de se conhecerem, avaliarem suas possibilidades, qualidades e limitações. A conversa na fogueira só foi suspensa por ordem superior, devido a aproximações de aviões alemães que poderiam detectar a localização das tropas aliadas.

Homem nobre e honrado, o Capitão Belloc ganhou a simpatia inclusive das tropas inimigas, como se pode comprovar em outra passagem do livro de Villanova (1991), no capítulo intitulado "Os Prisioneiros". Nele, narra-se um dos momentos finais da guerra, em princípios de abril de 1945. A infantaria brasileira avança-

va e vencia os alemães que, por sua vez, retiravam-se apressadamente. A 1ª ELO recebia ordens seguidas de deslocamento, com intervalos de poucas horas. Ao deslocar-se para o norte, para reconhecer uma área com fins de instalar uma nova base, o Capitão Belloc e mais dois oficiais da Esquadrilha foram à frente, em um jipe.

Jipe usado pelas tropas da ELO.
(Fonte: MUSAL)

Ao seguirem pela autoestrada Via Emília, depararam-se com uma coluna de vinte prisioneiros alemães se deslocando a pé, escoltados por *partigiani*, membros das forças de resistência italianas, armados com submetralhadoras, sedentos de vingança pelos males que os alemães fizeram à sua terra natal. No encontro de Belloc com o chefe dos *partigiani*, foi observada a postura para com os prisioneiros, que marchavam com os braços sobre as cabeças.

Apresentando-se como Comandante de uma Unidade da Força Aérea Brasileira, Belloc deu ordem para que eles abaixassem os braços e sentassem, se tivessem vontade, e disse:

> *"Não permito que vocês tratem esses prisioneiros alemães como animais (...) Vocês vão entregar esses prisioneiros à autoridade militar brasileira (...) se vocês fizeram qualquer maldade com eles, eu vou saber e vocês irão para o "calabouço" e para julgamento como criminosos de guerra. Entendeu?"* (p. 150)

Os alemães ficaram perplexos e agradecidos com a atitude, e ainda receberam cigarros do oficial que acompanhava Belloc, o qual ainda os saudou com o esboço de uma continência que mais parecia um aceno. Em resposta, os alemães o saudaram marcialmente com a continência.

Ao retornar de sua missão, o Capitão Belloc cumpriu o prometido e foi verificar a condição dos prisioneiros que, ao avistarem-no, levantaram-se e um dos sargentos pediu um intérprete para traduzir-lhe as seguintes palavras de agradecimento:

> *"O vosso capitão mostrou que é um militar do qual o seu país se deve orgulhar. Agiu como um ser humano, de elevada educação moral e humanitária. Salvou nossas vidas. Jamais nos esqueceremos dele. Peço-lhe permissão para apertar sua mão, em nome de todos nós."* (p.151)

Diante dos fatos narrados, fica exaltada a figura carismática do ora nominado Comandante da 1ª ELO. Sua postura ética e profissional, que o possibilitou angariar o respeito e até a veneração de subordinados ou não, fez do Capitão Belloc um exemplo a ser seguido.

Desligou-se da FAB ao atingir o posto de Coronel, ingressando na aviação civil. Veio a falecer em junho de 1960, em acidente aéreo na Baía de Guanabara, no comando de uma aeronave Convair, quando em aproximação noturna para pouso no Aeroporto Santos Dumont.

Vale recordar que o Brigadeiro Nero Moura, Comandante do 1º GAvCa na Segunda Guerra Mundial e Patrono da Aviação de Caça do Brasil, no prefácio do Livro de Fausto Villanova (1991), cita os atributos profissionais e de líder militar do Capitão Belloc, afirmando que conheceu poucos como ele.

Atuação no Campo de Batalha

É necessário contextualizar a participação de todas as tropas brasileiras, a fim de entender a importância da 1ª ELO para a vitória brasileira na guerra. A FEB iniciou o combate em meados de setembro de 1944, no vale do rio Serchio, ao norte da cidade de Lucca, conquistando suas primeiras vitórias com as tomadas de Massarosa, Camaiore e Monte Prano. Só no final de outubro, na região de Barga, a FEB sofreu seus primeiros reveses.

Para que os aliados pudessem alcançar Bolonha, era preciso romper a Linha Gótica, um complexo defensivo dos alemães, formado por fortificações nos Montes Apeninos. Como obteve sucesso em seu início, no final de novembro, a FEB foi incumbida, apoiada por algumas unidades da Força Tarefa 45 do V Exército Americano, de tomar o complexo formado pelos Montes Castello, Belvedere e arredores no transcorrer de alguns dias. A campanha dos Aliados, na Itália, foi essencialmente travada em montanhas e colinas.

Esse tipo de terreno favorecia o exército que estivesse na defensiva; no caso, o alemão, pois permitia visualizar os inimigos tentando avançar. Sem a vantagem do fator surpresa, os soldados que escalassem as colinas e montanhas defendidas pelo Exército Alemão podiam ser facilmente atingidos pelos tiros das metralhadoras alemãs MG42, apelidadas de "lurdinhas" pelos brasileiros.

Enquanto isso, a 1ª ELO deixava o Rio de Janeiro em 22 de setembro de 1944, junto com o Terceiro Escalão da FEB, embarcada no navio de transporte de guerra norte-americano *General Meigs*. No dia 6 de outubro do mesmo ano, desembarcou em Nápoles, Itália. Corriam histórias sobre a morte em combate de observadores aéreos nas praias de Anzio. Mesmo assim, a coragem não faltou aos combatentes, que chegaram a Livorno, por via marítima, no dia 12 do mesmo mês. Posteriormente, a partir do dia 28 de outubro, acamparam momentaneamente na Quinta Real de San Rossore, nos arredores de Pisa.

Em San Giusto (Pisa), receberam os aviões Piper L-4A/B. No dia 5 de novembro, as aeronaves iniciaram o voo de adaptação no próprio campo de San Rossore, um hipódromo transformado em pista de pouso, onde começou a se formar o espírito de corpo da Unidade e foram batizados os aviões em cerimônia singela. Os pilotos, junto com os companheiros observadores, puseram os mais variados nomes nas aeronaves, como

por exemplo: Escola, Brasil, Bandeirante, Santa Therezinha, Timbiras, Ceará, Diogo Júnior e Luly (LIMA, 1979).

Em seguida, a Esquadrilha instalou-se em Pistóia, onde executou a primeira missão de guerra, no dia 12 de novembro de 1944, decolando de San Giorgio, tendo como tripulação o Primeiro-Tenente Aviador João Torres **Leite** Soares e o observador Primeiro-Tenente do Exército Oswaldo **Mescolin**. De lá partiram os primeiros voos de reconhecimento ao norte dos Apeninos. Entretanto, a grande barreira orográfica dificultava as missões, fazendo com que a 1 ª ELO se deslocasse para a localidade de Suviana, em 10 de dezembro de 1944.

As primeiras tentativas da FEB de tomar o complexo Belvedere-Castello, realizadas nos dias 24, 25 e 26 de novembro, fracassaram. Em dezembro, as nevascas e o intenso frio do inverno europeu tornaram as condições ainda mais desfavoráveis aos brasileiros. Os pracinhas se viram obrigados a ficar entrincheirados nos *fox holes* (tocas de raposa), isto é, buracos cavados no solo pedregoso.

O Major Élber de Mello Henriques foi observador aéreo da artilharia da FEB, atuando na linha de frente, do primeiro ao último dia de luta. É autor do livro "A FEB doze anos depois" (1959). Na concepção de autor, a 1ª ELO:

"Em SUVIANA passou todo o período de inatividade da FEB à espera do degelo.

Foi ela, na realidade, o único elemento que trabalhou diariamente durante essa forçada hibernação. Todos os dias, antes do alvorecer, já um teco-teco se punha ao ar e essa atividade era exercida até as primeiras sombras da noite.

Isso era feito porque enquanto os olhos perscrutadores estavam atentos, qualquer atividade da artilharia adversária ou de movimentos de viaturas era percebida e o castigo vinha implacável. Chegou-se mesmo a tentar sortidas noturnas, mas as dificuldades foram insuportáveis.

No quarto o penúltimo assalto ao Monte CASTELLO, a Esquadrilha recebeu minuciosa missão, mas a visibilidade zero não nos permitiu levantar voo para ajudar a valente infantaria." (p. 204-205)

Em fevereiro de 1945, com o final do inverno, uma nova operação foi lançada. Num esforço conjunto com a Décima Divisão de Montanha do Exército Americano, os brasileiros atacaram. No dia 21 de fevereiro, após doze horas de combate, finalmente conquistaram Monte Castello.

Linha de aparelhos Piper L-4H da 1ª ELO, na Itália, no início de 1945. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Os pracinhas contaram com a ajuda da AD, cujos olhos para sua certeira pontaria eram os aviões da 1ª ELO, que criara um manto protetor para os irmãos que combatiam em terra, abrindo alas para a vitória.

Sobre a participação da 1 ª ELO nessa grande batalha, o Major Henriques (1959) afirma que:

"Um dos episódios notáveis da tomada de MONTE CASTELLO foi a ordem recebida pelos pilotos, diretamente do comando da AD, para saírem da altitude de segurança a fim de melhor apoiarem a nossa dura infantaria que estava "sangrando nas encostas de MONTE CASTELLO". Essa ordem, cumprida à risca, (da altitude de 3.000 m, para a de 2.000 m) permitiu a identificação e consequente neutralização até de morteiros inimigos, não obstante a tremenda reação antiaérea dos Tedescos.

O tempo fortemente nublado e violentas correntes aéreas impediram que os aviões protegessem a tomada de MONTESE. Como consequência, tremendo bombardeio inimigo dizimou as tropas brasileiras que ocupavam a localidade.

Com a aproximação da ofensiva da Primavera, nova mudança de campo foi imposta, tendo a ELO saído da região de SUVIANA para a de PORRETA (19/03/1945).

Nessa nova localidade os Observadores Aéreos tiveram papel importante na localização das pontes destruídas e na identificação de colunas inimigas em retirada." (P. 205-206)

Mecânico da 1ª ELO revisa um L-4H antes de uma nova missão em 1945. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Com o moral elevado, a FEB prosseguiu numa série de vitórias e começou a mover uma verdadeira perseguição aos alemães. Em 5 de março de 1945, os brasileiros conquistaram Soprassosso e Castelnuovo.

As tropas conquistaram Montese na manhã do dia 15 de abril, na mais sangrenta batalha travada pelos brasileiros na Itália. Essa vitória custou caro para a FEB (mais de quatrocentas baixas, contabilizando mortos, feridos e desaparecidos). Em 21 de abril, os brasileiros tomaram Zocca. No mesmo dia, as tropas aliadas entraram em Bolonha.

Neste ínterim, a 1ª ELO continuava a dar apoio às tropas do EB. Sua última missão de guerra foi realizada no dia 29 de abril de 1945, com um L-4H, sendo pilotado pelo Aspirante a Oficial Aviador Cornelio Lopes Cançado, tendo como observador o Segundo-Tenente Iônio Portela Ferreira Alves.

DESLOCAMENTOS DAS BASES DA 1ª ELO NA ITÁLIA

DATA	LOCALIDADES
28/10/44 a 13/11/44	Hipódromo de San Rossore (Pisa)
13/11/44 a 10/12/44	San Giorgio (Pistóia)
10/12/44 a 18/03/45	Suviana
18/03/45 a 27/04/45	Porreta Terme (Pista feita por placas de aço)
27/04/45 a 04/05/45	Montecchio Emiglia (Montecchio)
04/05/45 a 09/05/45	Piacenza
09/05/45 a 12/06/45	Portalbera
12/06/45 a 16/06/45	Bergamo

Fonte: tabela elaborada pelo autor a partir das informações dos livros: HENRIQUES, 1959 e LIMA, 1979

Neste mesmo dia, a FEB capturou, na cidade de Fornovo di Taro, a 148ª Divisão Alemã, o que significou o aprisionamento de mais de quinze mil alemães, dentre os quais, dois generais. A partir daquele momento, a FEB se transformava numa força de ocupação militar. No dia seguinte, ocupou Alessandria e, mais tarde, junto com soldados norte-americanos, ajudou na libertação de Turim.

Em 2 de maio, o General Mark Clark dava por encerrada a campanha dos aliados na Itália. Era o fim da participação brasileira na guerra. Ao findar a Campanha da Itália, a ELO passou a desempenhar atividades de tropa militar de ocupação, bem como o serviço de Correio da FEB, operando no campo de Portalbera.

Apesar de todas as missões heroicas, em 14 de junho de 1945, foi publicado no Boletim Interno nº 73-A da Artilharia Divisionária do Exército, em pleno Teatro de Operações, o seguinte texto:

> *"De acordo com a ordem verbal do Exmo. Sr. General-de-Divisão, Comandante da 1ª DIE, é extinta a Esquadrilha de Ligação e Observação. Em consequência, os oficiais aviadores e praças da Aeronáutica deverão se apresentar ao 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB com sede na cidade de Pisa e os oficiais e praças do Exército às Unidades a que pertencem."*

Uma ordem verbal não deveria extinguir uma Unidade da FAB, criada por um Aviso do Ministro da Aeronáutica, em 20 de julho de 1944. Por isso, a Esquadrilha foi oficialmente extinta por meio do Aviso Ministerial nº 75, de 11 de outubro de 1945, assinado pelo Ministro Salgado Filho, ratificando de vez o ato.

No final das operações, em 20 de junho de 1945, os dez "teco-tecos" iniciaram o regresso, voando em esquadrilha e com um pernoite em Pisa. No dia 21, pernoitaram em Roma, para chegar a Nápoles no dia 22, onde os pilotos deixaram suas pequenas e bravas aeronaves para serem embarcadas ao Brasil. Regressaram a Pisa, juntando-se definitivamente ao 1º GAvCa e deixavam a parceria com o Exército para trás, retornando à FAB, sua Força de origem.

A 1ª ELO realizou 684 missões de guerra e 2.399 aterragens em quase 200 dias de operações, tendo feito 400 regulagens de tiro, tanto para as Unidades de Artilharia da FEB, como também para unidades americanas e britânicas, voando 2.388 horas e 15 minutos. Consta no relatório do Comandante da AD, General Cordeiro de Farias, o registro de eficiência da 1ª ELO, com aproveitamento de 85% e seus pilotos voando, em média, 63 missões de guerra. Por terem realizado mais de 35 missões aéreas sobre território inimigo, tanto os oficiais da FAB, como os observadores da FEB, receberam do governo americano a condecoração "*Air Medal*", entregue pelo General Lucian K. Truscott, Comandante do 4º Corpo do V Exército Americano. (LIMA, 1979)

QUADRO ESTATÍSTICO DA 1ª ELO NA ITÁLIA

DADOS	NÚMEROS
Horas voadas em missões de guerra	1.282 h 50 min.
Horas totais voadas na Itália	2.388 h 15 min.
Missões de guerra	684
Voos realizados	1.956
Pousos realizados	2.399
Regulagens de tiro de artilharia	400
Dias operacionais de guerra	184

Fontes: INCAER, MUSAL e Arquivos do Coronel Aparecido Camazano Alamino.

A Esquadrilha apresentou números expressivos, como o fato de nenhuma aeronave ter sido abatida em meio a todos os perigos e adversidades. Estes bravos brasileiros, imbuídos de destemor e senso de dever, devem ser enaltecidos pelo heroísmo e êxito em combate, como foi registrado pelo próprio Comandante da FEB em seu livro:

"Não houve mau tempo, não houve neve, tão pouco acidentes e pistas impróprias, às quais, às vezes, não podiam regressar, que arrefecessem o ânimo e a disposição dos seus componentes.

Destinados a regular o tiro das baterias, sobrevoando a zona das posições sem ultrapassar os nossos elementos, a eles se pediu, também a vigilância do campo de batalha e, em avião improprio e desarmado, penetravam a fundo no terreno inimigo, afrontando uma defesa antiaérea para a qual não estavam preparados.

Durante muito tempo e desde a nossa chegada à região do vale do RENO, eram os únicos olhos que a Divisão possuía, além do conjunto de alturas que queríamos conquistar; seu voo desassombrado obrigou continuamente o inimigo a se manter em silêncio e imóvel, receoso do tiro certeiro de nossa Artilharia, cuja ajustagem sempre conduziram com absoluta perfeição." (MORAES, 1960: 387)

A 1ª ELO foi uma das responsáveis pela defesa da Pátria brasileira e do mundo na Guerra. Porém, sua história ficou contada aos pedaços, separada e misturada a outras Unidades. Entretanto, foi mantida a grandeza, como pode ser constatado nas palavras de Rubem Braga, correspondente de guerra brasileiro, após realizar voo de reconhecimento com a 1ª ELO:

"Obscuro e quase esquecido do noticiário dos jornais e rádios do mundo, longe dos feitos sensacionais e das proezas dramáticas, o pobre Teco-Teco (alusão ao Piper Cub da ELO), na sua vida modesta e rotineira, é ele também um instrumento de morte dos nazistas, uma preciosa máquina trabalhando todo o dia na construção da Vitória" (Apud. LIMA, 1979:343)

O Comandante da FEB, General Mascarenhas de Moraes, enalteceu o mérito desta honrosa Esquadrilha de Ligação e Observação, publicando no Boletim Interno nº 120, de 30 de abril de 1945, da DIE, as seguintes palavras:

"A rapidez e desenvolvimento dos engenhos da guerra moderna exigiram da Artilharia, a arma do projétil, meios próprios que se sobrepusessem ao terreno e ao clima e que orientassem, com segurança, precisão e oportunidade, os seus tiros através das linhas inimigas. E foi no modesto e frágil avião de turismo, transformado agora em

olhos prescrutadores e audazes, que se encontrou a solução, de tão magno problema, pois o seu emprego estava sujeito a várias exigências técnicas como pouca velocidade, fácil manobra no campo e estabilidade no ar. Nasceu, assim, esse órgão novo e eficiente, entre nos batizado de Esquadrilha de Ligação e Observação, elemento integrante da Artilharia Divisionária.

Dizer do seu trabalho nesta Campanha é cantar um hino ao destemor e a noção do dever dos aviadores e artilheiros que a constituem."

Ao analisar o Livro Histórico da 1ª ELO, que registra as missões realizadas, as reportagens, os artigos e os livros, como também são encontrados relatos dos pilotos, algumas informações e comentários de militares que estiveram presentes no conflito, nota-se o quão fundamental foi a participação da Esquadrilha para que a FEB retornasse ao Brasil consagrada e vencedora. Espalhados, os pequenos fragmentos dessa história não recebem a devida importância e valorização. Mas, contextualizados, percebe-se que, sem a Esquadrilha, o resultado poderia ter sido diferente e muito mais vidas brasileiras poderiam ter sido perdidas.

A 1ª ELO Recriada

Passada a guerra e dez anos após a sua extinção, a 1ª ELO foi recriada, por intermédio do Decreto nº 38.295, de 12 de dezembro de 1955. Sua sede era o histórico Campo dos Afonsos, berço da aviação militar brasileira, no Hangar Sargento Menezes, situado entre o Cassino dos Oficiais da Escola de Aeronáutica e a Sala de Tráfego. Era subordinada ao Comando Aerotático Terrestre (CATTER), Unidade incumbida da coordenação do apoio às Forças de Superfície.

A Esquadrilha era equipada inicialmente com os Piper L-4H e os Cessna L-19A Bird Dog. Os Piper L-4H voaram na 1ª ELO de 1956 até 1959, quando foram desativados e destinados ao Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), para serem entregues aos aeroclubes. Com a desativação dos L-4H, foram recebidos os Neiva L-6 Paulistinha, os Cessna L-19A/E Bird Dog, os helicópteros Bell H-13G e H-13H e os Neiva L-42 Regente ELO.

Piper L-4H 3071 da 1ª ELO, no Campo dos Afonsos, em 1959.
(Foto: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

O emblema da 1ª ELO também foi recriado, aprovado pela Portaria nº 328/GM3, de 3 de abril de 1961.

Emblema da 1ª ELO adotado em 1961

Mais uma vez, a 1ª ELO tinha a missão de apoiar o Exército Brasileiro, desempenhando a missão de auxiliar na formação de seus observadores aéreos, na regulagem de tiro de artilharia e na observação aérea, bem como o Curso de Formação de Observadores Aéreos, ministrado na Escola de Instrução Especializada (EsIE), subordinada ao Grupamento de Unidades Escola (GUEs).

O citado Curso era apoiado pela 1ª ELO, sendo esta a principal ocupação da Esquadrilha, que recebia uma turma a cada ano naquele período. O avião era adaptado para as diversas missões que viriam a realizar, orientadas pela FAB e pelo EB.

Todavia, atendiam não apenas as unidades sediadas no Rio de Janeiro, como também quem estava sediado no então II Exército (atual Comando Militar do Sudeste). Nesse caso, os pilotos eram deslocados para São Paulo, onde se juntavam aos observadores aéreos do EB, para cumprir as missões que poderiam ocorrer no próprio Estado ou em Mato Grosso. Em geral, eram realizadas missões de Reconhecimento Aéreo e, esporadicamente, missões de Ligação de autoridades.

O Tenente-Brigadeiro do Ar Fernando de **Almeida** Vasconcellos foi um personagem marcante da Esquadrilha ainda enquanto Tenente, servindo nela entre 1963 e 1967. Além de piloto, foi, por vezes, Comandante da 1ª ELO durante a ausência de seus capitães.

O Brigadeiro Almeida relatou que chegou a voar com dois observadores aéreos do EB, que haviam servido na Campanha da Itália. Contou que a memória sobre os feitos da 1ª ELO durante a Segunda Guerra não era enaltecida internamente após sua recriação. Não havia relação direta entre a ELO da Itália e a do Brasil, a não ser alguns poucos observadores aéreos do Exército e mecânicos da Aeronáutica remanescentes, bastante antigos nas Forças, que serviram em ambas as Esquadrilhas e relembravam as histórias do conflito.

Ainda segundo o Oficial-General, a principal aeronave da época era o L-19. O avião era preparado tanto para Ligação quanto para Observação. Apresentava as pontas das asas pintadas de vermelho, com o fim de auxiliar na localização em caso de acidente. Suas laterais e o teto eram transparentes, permitindo melhor visualização por parte dos observadores aéreos.

Os pilotos faziam o transporte de autoridades, com fins administrativos ou no

campo de batalha, caso necessário, geralmente do Exército, mas também da FAB. A aeronave dispunha também de cabides nas asas, que poderiam lançar fios para a comunicação telefônica por quilômetros. Poderia lançar fardos, tanto livres quanto com a abertura de paraquedas, acionado por um botão automático.

L-19E FAB 3157 Bird Dog da 1ª ELO em voo. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Nas manobras em que a 1ª ELO participava, era comum ter como missão o lançamento de foguetes sinalizadores, inclusive em manobras conjuntas com a Força Aérea dos Estados Unidos (USAF). Lançava-se o foguete o mais próximo possível do alvo. Em seguida, um avião de bombardeiro ou de caça, atacava o local onde havia ficado marcada a localização.

A 1ª ELO estava apta a cumprir as missões de "Apanha e Lança Mensagem", que consistiam em estabelecer uma comunicação direta e efetiva, feita por meio de um tubo com mensagens escritas, evitando que fossem interceptadas por rádio. Levantavam-se dois mastros pelo pessoal de terra, com uma corda presa e o tubo pendurado. Em pleno ar, o observador aéreo lançava a mensagem com as mãos ou a apanhava, através de um gancho. Abria-se a janela e fazia-se o apanhado, "pescando a mensagem". Exigia um sincronismo perfeito entre o pessoal de terra, o piloto que passava no ponto exato e o observador que apanhava ou lançava a mensagem.

Acompanhar o deslocamento das colunas e comboios das tropas do Exército fazia parte da rotina da 1ª ELO. Os pilotos da Esquadrilha transmitiam as informações necessárias para os Comandantes do Exército Brasileiro. Relata o Brigadeiro Almeida:

"Naquele tempo, não havia muita comunicação de terra. Por isso, éramos necessários. Fazíamos muitas manobras reais, com deslocamento de tropas a pé ou em comboios de viaturas, onde o percurso levava horas, muitas vezes para Resende, Campos, Macaé, subindo a Serra das Araras pela Dutra. A ELO acompanhava a tropa, informando onde ela estava e se havia algum problema a enfrentar, passando para o Exército a informação."

Também eram executadas operações de pista improvisada. Consistia em um dos treinamentos da 1ª ELO feitos em parceria com os observadores aéreos do Exército, o qual preparava a pista, balizava e controlava a autorização dos pousos e decolagens em ambiente hostil. Esse tipo de missão era feito no terreno onde se estava, numa pequena faixa plana, já

que os aviões da Esquadrilha tinham a facilidade de decolar praticamente de qualquer lugar, graças às excepcionais características *STOL (Short Take-off and Landing)* da aeronave.

Os primórdios da 1ª ELO remontam aos tempos clássicos da aviação, que exigiam muito do preparo e treinamento dos pilotos. Exemplo disso eram as missões de Busca Real. As buscas de aviões acidentados eram feitas pela Unidade, sempre a primeira a ser posta em ação, para localizar a aeronave em questão. Um exemplo desta atividade foi a participação da ELO na busca da aeronave FAB 2068 (Douglas C-47). A missão foi uma das mais importantes da história da Força Aérea, que empregava, pela primeira vez, diversas Unidades, todas trabalhando de forma conjunta.

Naquela época, a região Norte do Brasil era mais inóspita e com difícil acesso. O desenvolvimento e o auxílio às diversas aldeias indígenas dependiam exclusivamente dos campos de pousos abertos pelas Forças Armadas. Na ocasião, segundo o Brigadeiro Almeida, um desses campos transmitiu uma mensagem de SVH (Salvamento de Vida Humana), reportando que estavam sendo atacados por índios. A Força Aérea enviou uma aeronave C-47, com um efetivo de militares de Infantaria e Armamento para o salvamento em caráter emergencial, com o intuito de proteger aquele destacamento.

A aeronave não encontrou o campo e acabou desaparecendo na floresta com toda a tropa. Naquele tempo, não havia meios de orientação para voar à noite na Amazônia, mas como se tratava de vidas humanas, decolou assim mesmo. Quando a aeronave entrou em DETRESFA (a última das fases onde são sinalizados os níveis de emergência envolvendo aeronaves, quando é alta a probabilidade de destruição das mesmas), a 1ª ELO foi acionada juntamente com todas as unidades possíveis.

Nas grandes missões, um Hércules C-130 do 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT) levava dois helicópteros da Esquadrilha com suas pás desmontadas, seus pilotos e mecânicos, para trabalhar em conjunto com o Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento, conhecido como PARA-SAR. Como relata o Brigadeiro Almeida:

> *"Quando a aeronave estava em DETRESFA, éramos colocados em prontidão na Base Aérea dos Afonsos. Assim que a localizavam, éramos enviados para buscar os corpos ou as vítimas. Isto aconteceu na missão de resgate ao Douglas C-47 FAB 2068. Levaram dez a doze dias para os militares serem encontrados. Mesmo passado todo este tempo, ainda foram resgatados sete homens com vida."*

A 1ª ELO teve participação em importantes operações e manobras, recebendo treinamento especializado, por meio de cursos oferecidos pela USAF no combate a grupos guerrilheiros. Destacam-se as participações da Esquadrilha na Operação CHARRUA, em 1966, a manobra CAPARAÓ, de 1967, e a Operação CATRAPO UNO, entre maio e junho de 1965.

O Brigadeiro Almeida nos traz a informação de que a 1ª ELO cumpria missões além das militares que lhe eram peculiares:

"Outra missão que tivemos, nada militar, foi atender a uma solicitação da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN). Um dos nossos aviões foi equipado com radio-altímetro. Foi instalado no banco traseiro um cintilômetro, cedido pela CNEN, que detecta a radiação nuclear, pois havia a possibilidade de existirem jazidas de urânio em áreas do Nordeste. A Aeronáutica instalou estes aparelhos no então Parque de Aeronáutica dos Afonsos. A ELO deslocou-se para o interior do Nordeste, na Bahia, para cumprimento da missão. Quem ocupava o papel de observador nestas missões era um civil, engenheiro da CNEN, que ficava operando o cintilômetro. Fazíamos o que chamamos de busca em pente, e o aparelho ia registrando as oscilações, e havendo a possiblidade de ter urânio, a equipe de terra ia até o local verificar."

O voo era realizado a cinquenta pés de altura, acompanhando as variações do terreno a partir de recobrimentos aerofotogramétricos, realizados a altitudes maiores. A missão foi baseada inicialmente na cidade de Paulo Afonso, mudando depois para Caldas do Cipó, Esplanada e Salvador.

O helicóptero usado pela Esquadrilha era o Bell H-13H. Todo transparente, leve e com pouca capacidade de carga, servia para Ligação e Observação, levava o piloto e mais dois passageiros ou o piloto de até dois feridos em macas instaladas nos esquis.

Bell H-13H FAB 8523 da 1ª ELO, no Campo dos Afonsos, no início dos anos 1960.
(Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Os helicópteros da ELO foram responsáveis por: missões humanitárias ou de resgate, como nas enchentes das cidades do Rio de Janeiro, Campos, Belmonte, Caraguatatuba e Itajaí, levando socorro ou retirando pessoas de localidades ilhadas; na localização de aeronaves acidentadas, quando os helicópteros eram embarcados, após desmontarem suas pás, nas aeronaves Fairchild C-82, C-119 Flying Boxcar ou Hércules C-130; e em parceria com o PARA-SAR, no resgate de sobreviventes.

As asas móveis da Esquadrilha também atendiam a municipalidade, como nas missões fotográficas para o governo. Nesse tipo de atividade, a aeronave operava sem as portas, para não gerar reflexo nas fotos. Fotógrafos civis eram enviados para preparar campanhas publicitárias e de turismo do Brasil para o mundo.

O prestígio, o preparo e a capacidade dos pilotos da ELO eram tamanhos que chegaram a ser cogitados para missão

em Santo Domingo, capital da República Dominicana, onde estava ocorrendo uma guerra civil em 1965. Foram cogitados também a lutar no Vietnã, recebendo, inclusive, a ordem de preparatória, mas não a de deslocamento, permanecendo no Brasil. O alto nível de periculosidade dessas missões comprovava a eximia qualificação dos valentes guerreiros da 1ª ELO.

A Esquadrilha foi desativada por intermédio da Portaria nº 019/GM3, de 17 de julho de 1972. Uma fração de seu pessoal e material somou-se a uma parcela do 1º Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º ERA) e uma outra parcela da Terceira Esquadrilha de Ligação e Observação (3ª ELO – que será abordada mais à frente nesta obra), juntas formaram o Primeiro Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (1º EMRA), sediado em Belém/PA. O restante da Esquadrilha, juntamente com o efetivo e material do Terceiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (3º ERA), formaram o Terceiro Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (3º EMRA).

CRONOLOGIA DE OPERAÇÕES E AERONAVES DA 1ª ELO

AERONAVE	INÍCIO OPERAÇÃO	TÉRMINO OPERAÇÃO	OBSERVAÇÃO
Piper L-4A/B Grasshopper	1944	1944	Itália – 2ª Guerra Mundial
Piper L-4H Grasshopper	1944	1945	Itália – 2ª Guerra Mundial
Piper L-4	1956	1959	Uso no Brasil
Bell H-13H Sioux	1960	1964	Uso no Brasil
Neiva P-56B Paulistinha L-6	1960	1963	Uso no Brasil
Cessna L-19A/E Bird Dog	1957	1972	Uso no Brasil
Neiva L-42 Regente ELO	1971	1972	Uso no Brasil

Fontes: Boletins do Ministério da Aeronáutica – Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino

Neiva L-42 Regente ELO recebidos pela 1ª ELO com pintura anticolisão.
(Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

"Esquadra no Mar, Duelos ao Ar" – A História da 2ª ELO

A Segunda Esquadrilha de Ligação e Observação (2ª ELO) distinguia-se pela vanguarda, mobilidade e operacionalidade.

Criada por meio do Decreto nº 39.495, de 3 de julho de 1956, e ativada em 31 de abril de 1957, tinha como missão operar em conjunto com a Marinha do Brasil, em ataques simulados aos meios navais, e em manobras conjuntas com o Exército Brasileiro, realizando missões de Reconhecimento Armado e Controle Aéreo Avançado, devido à alta disponibilidade de seus meios aéreos.

Emblema da 2ª ELO

Versão colorida

Versão em baixa visibilidade

Segundo reportagem da revista Aerovisão nº 183, a 2ª ELO, ao longo de sua história, foi a única esquadrilha da Força Aérea Brasileira (FAB) baseada em Organização Militar de outra Força, no caso, a Marinha. Entretanto, originalmente, sua primeira sede foi a Base Aérea do Galeão (BAGL), operando inicialmente o avião North American T-6, de 1957 a 1974.

O código dos pilotos que voaram na 2ª ELO era "Duelo". Concomitantemente, estes eram enumerados em classificação vitalícia e única, por ordem de apresentação na Unidade Aérea, a partir do Coronel Aviador Pereira Sobrinho, cuja numeração foi "01", até o Tenente Marins, último piloto, com a numeração "182".

Distintivo de braço do Duelo 4 (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Quanto à formação operacional, no primeiro ano na Esquadrilha, o Duelo (piloto) ingressava no Programa de Complementação Operacional de Ataque, para se padronizar nas especificidades do emprego da aeronave como plataforma de combate. No segundo ano, o piloto fazia o Curso de Instrutor e Curso de Líder de Elemento de Ataque, ficando responsável pela formação de novos integrantes. No terceiro ano, o piloto realizava o Curso de Líder de Esquadrilha de Ataque, tornando-se capacitado a liderar com proficiência uma Esquadrilha de quatro aeronaves nas missões atribuídas à Unidade. (AEROVISÃO, NOV/JAN, 98/99).

Mesmo com mudanças de sede, troca de equipamentos e acréscimos de outras missões, a Esquadrilha adaptou-se rapidamente, demonstrando alto grau de profissionalismo e prontidão desde o dia 15 de fevereiro de 1957, quando os primeiros North American T-6 foram transladados de Lagoa Santa para o Galeão. (AEROVISÃO, NOV/JAN, 98/99).

A história da Esquadrilha tem início quando o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Henrique **Fleiuss**, designou o Capitão José de Farias **Pereira Sobrinho** para o cargo de Comandante da 2º ELO, devido aos contatos que este mantinha na MB, cujas sementes foram plantadas desde 1950, ano em que foi designado para realizar o Curso de Tática Antissubmarino Aeronaval.

Continuou seu bom relacionamento com a Marinha quando ocupou o cargo de Instrutor-Chefe do Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino Aeronaval (CITSAN), na própria MB, e também quando chefiou o Departamento de Aviação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN). Essa boa convivência o fez ser reconhecido e agraciado com a condecoração da Ordem do Mérito Naval.

T-6 FAB 1400 da 2ª ELO, no Galeão, em 1960. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Conforme entrevista dada à revista "2ª ELO, Esquadrilha de Ligação e Observação, 1956-2004 (s/d)", o Capitão Pereira Sobrinho se mostrava conhecedor das dificuldades que teria de enfrentar e as relatou ao Ministro durante uma reunião realizada em fins de janeiro de 1957.

Diante do relato, disse o Ministro ao Capitão: "O senhor tem carta branca. Organize uma Esquadrilha, apresente seus planos, diga o que precisa e terá. Temos pressa, quero uma solução para os apoios que devemos à Marinha." (p. 4). E assim foi feito, em caráter acelerado e emergencial, fugindo do padrão normal de ativação de Unidades Aéreas, pois o apoio à Marinha era previsto em Lei e já estava demasiado em atraso.

Tudo foi planejado e o Ministro aprovou todas as propostas do Capitão, como o recebimento de, pelo menos, cinco aviões T-6 com as seguintes características: serem equipados com metralhadoras; cabides de bombas e tanque externo de combustível de maior autonomia, revisados no Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa (PAMA-LS); pintura especial dos aviões em cor amarela, para melhor visualização em caso de queda no mar (cujo padrão permaneceu durante os primeiros 21 anos de sua história); uma viatura própria; local para sede na BAGL (foi concedida uma área livre no final do hangar do 2º/2º GT, com pouco mais de cinco metros de profundidade); livre acesso para tratar diretamente com os Diretores-Gerais, Direção do PAMA-LS e Comandante da BAGL; equipamentos de voo e sobrevivência para as tripulações; e publicações aeronáuticas para navegação e voo por instrumentos.

Com as devidas providências tomadas, a Esquadrilha entrou em operação no dia 31 de maio de 1957, com o primeiro voo em formação sobre a BAGL.

Além de seu Comandante, a 2ª ELO era constituída por quatro tenentes aviadores, um oficial especialista em administração, seis sargentos mecânicos de voo, além de sargentos especialistas, cabos, soldados e taifeiros. O Comandante Pereira Sobrinho mantinha contatos com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o CIAAN e o Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), onde se concentravam as atividades de guerra antissubmarino e cursos de observadores aéreos. (REVISTA 2ª ELO, s/d).

Porém, alguns problemas entre a MB e a FAB levaram o próprio Capitão a pedir autorização ao Ministro para pôr a Esquadrilha em operacionalidade. Segundo o Capitão:

"Com o apoio do Brigadeiro Fleiuss, reuni os Oficiais e pedi audiência ao Ministro

da Marinha, Almirante Alves Câmara. O Ministro nos recebeu e lhe oferecemos a 1ª flâmula da 2ª ELO e colocamos a Esquadrilha a sua disposição. Na semana seguinte já recebíamos os observadores aéreos da Marinha, que passaram a compor nossas tripulações." (p. 05)

Entre eles estavam os Capitães de Corveta Roberto Monnerat, Álvaro Resende Rocha, José Leite Soares e Jaime Leal Costa, assim como os Capitães-Tenentes José Maria do Amaral Oliveira, Leo Waddington Rosa e Cleumo de Carvalho.

Mesmo antes da própria ativação, a 2ª ELO já registrava sua primeira missão de apoio à MB, quando executou surtidas com seus T-6 no dia 25 de maio de 1957. A Esquadrilha se ajustou rapidamente às exigências e peculiaridades oriundas do trabalho em equipe com a MB.

T-6 da 2ª ELO, utilizado na década de 1960. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

A década de 1960 foi marcada pelo progressivo aumento do tráfego de aeronaves, em apoio aos deslocamentos periódicos dos helicópteros da Aviação Naval, que estariam cada vez mais na rotina de atividades da 2ª ELO, atingindo longínquos pontos do território nacional e alcançando um grande número de horas de voo em Unidades Aéreas da FAB, só não superando os Esquadrões de Transporte. O trabalho da Esquadrilha foi tão bem desempenhado, que era solicitada cada vez mais para exercícios organizados pelo Corpo de Fuzileiros Navais e do Exército Brasileiro.

O Coronel **Márcio** de Almeida Rosa, ex-Comandante da 2ª ELO, relatou sobre o histórico deslocamento à Fernando de Noronha, numa demonstração operacional que visava à integração em missões com outras unidades da Força Aérea, engajadas no Patrulhamento e Vigilância Marítima. Participaram dessa missão o Primeiro Esquadrão do Sexto Grupo de Aviação (1º/6º GAv), o Parque de Material Aeronáutico de Recife (PAMA-RF), a Base Aérea de Natal (BANT) e a de Recife (BARF), todas engajadas nas missões de defesa da costa brasileira.

Ainda na década de 1960, ocorreram grandes alterações, pois foram recebidos os primeiros North American SNJ-5C e SNJ-6C, versões do AT-6D, dotadas de gancho de parada e outras modificações que permitiam operações a bordo de navio-aeródromo. No mesmo ano, os pilotos realizaram cursos em aeronaves de asas rotativas, na Base Aérea de Santos (BAST).

Feita a padronização, em fevereiro de 1961, chegaram os primeiros helicópteros Bell H-13J, que apesar da pequena participação das asas rotativas na história da Esquadrilha, dez meses depois, já participavam no auxílio ao resgate de vítimas na tragédia do incêndio no *Gran Circo*

Norte-Americano, em Niterói/RJ, quando faleceram mais de quinhentas pessoas, das quais setenta por cento eram crianças. (VENTURA, 2011).

Graças a 2ª ELO, o número de vítimas não foi maior, já que realizaram surtidas de socorro, resgate e transporte de medicamentos às vítimas, conforme relata a Revista 2ª ELO (s/d).

Bell H-13H da 2ª ELO (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

No início do ano de 1963, a 2ª ELO foi transferida para Brasília/DF. Em julho do mesmo ano, a 2ª ELO deslocou-se para Natal, com o propósito de efetuar o treinamento e a instrução dos Aspirantes da FAB. Pouco tempo depois, em agosto do mesmo ano, foi para Foz do Iguaçu, a fim de reprimir o contrabando de café.

Em meio a já consolidada rotina de missões de apoio à MB, é importante ressaltar as nuances e especificidades que tangem a história da 2ª ELO no contexto aeronaval. A partir do Decreto nº 55.627, de 1965, a 2ª ELO foi reorganizada e, em 1966, foi transferida para a recém-criada Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA), pertencente a Marinha do Brasil.

Em março de 1965, a 2ª ELO incorporou cinco North American T-28R1 e cinco Pilatus P.3-0 pertencentes à MB. Apesar do reforço, as dificuldades logísticas de manter as aeronaves fizeram com que a passagem das mesmas pela Esquadrilha fosse curta, deixando de voar em 1973.

No ano de 1966, participou da Operação UNITAS VII, exercício de grande envergadura da Marinha do Brasil com a Marinha dos Estados Unidos.

Em agosto de 1967, chegou à Esquadrilha o primeiro Neiva C-42 Regente, proporcionando apoio mais qualificado à MB. Esta aeronave, com capacidade de transportar até três passageiros, realizava, principalmente, voos de Ligação.

Por volta de 1968, novamente a Esquadrilha foi dotada de North American T-6, só que, agora, não mais com equipamento bélico.

Anos depois, em 1974, a frota se modernizou novamente. Os bravos T-6 estavam em processo de desativação e, para substituí-los, foram incorporados oito aviões de treinamento básico, os Neiva T-25 Universal, pintados de amarelo, além de dois aviões Neiva U-42. A chegada

Neiva Regente U-42 da 2ª ELO, no Campo dos Afonsos, nos anos 1970. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

destas aeronaves transformou a 2ª ELO em uma Unidade polivalente de combate, especializada não só em apoio naval, mas em missões realizadas pela aviação de caça. (Revista 2ª ELO).

Nessa fase, a Esquadrilha não voava mais com observadores navais, pois a especialidade fora extinta na Marinha, passando a realizar exercícios de adestramento junto às Flotilhas da Esquadra, Flotilha de Submarino e, principalmente, com a Flotilha de Contratorpedeiros. Participou de missões de apoio à formação de aviadores em curso no CIAAN e operações conjuntas com os esquadrões de helicópteros subordinados à Força Aeronaval e ao Corpo de Fuzileiros Navais.

No ano de 1977, a 2ª ELO atingiu o ápice em número de aeronaves e pilotos. Sua dotação era de oito T-25 e dois U-42, contando com dez oficiais aviadores e um oficial especialista. As solicitações de missões com a Esquadra aumentaram. Entretanto, no decorrer daquele ano, iniciaram os ciclos de grandes serviços de manutenção nas aeronaves. A dotação das aeronaves T-25 foi diminuída, seguindo a numeração sequencial das mesmas.

O Coronel Márcio destaca que a solução vislumbrada pelo Comandante da Esquadrilha, Capitão Aviador Marcelo Hecksher, para não diminuir significativamente o número de aeronaves, foi abrir mão dos T-25 amarelos, que estavam saindo de linha, após as revisões no Parque de Material Aeronáutico do Galeão (PAMA-GL), e negociar o recebimento de aviões T-25A disponíveis.

Esquadrilha de T-25 da 2ª ELO sobre o litoral do Rio de Janeiro, em 1976. (Fonte: Coleção pessoal do Coronel Marcelo Hecksher, via Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Estas aeronaves possuíam pintura camuflada e "pódios para armamento", para colocação de casulos de metralhadora, foguetes e bombas. A 2ª ELO, portanto, voltava às origens, pronta para o combate.

Primeiro padrão de camuflagem dos T-25. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Após os trâmites burocráticos na Aeronáutica e a demonstração das vantagens de operar junto à Força Aeronaval, a Esquadrilha começou a receber os T-25A, e, assim, o número de aeronaves se manteve o mesmo.

Novas missões foram atribuídas à 2ª ELO com a chegada dos T-25A. Houve uma maior proximidade com a Esquadra nas simulações de Táticas de Ataque e Combate contra alvos de superfície (navios). Inclusive, um dos grandes exercícios realizado foi o emprego real de ataque diurno e noturno ao largo de Cabo Frio/RJ, do litoral até 25 milhas da costa, com o Contratorpedeiro Rio Grande do Norte.

Em 1978, a 2ª ELO participou, também no litoral de Cabo Frio, das primeiras avaliações e treinamentos do novo sistema diretor de tiro, instalado na fragata "Niterói", composta por radares ingleses de última geração.

Foram realizadas as seguintes missões operacionais no período: Campanha de Tiro e Bombardeio na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), utilizando o estande da Marambaia, com seis aeronaves deslocadas; e avaliação dos novos botes, de fabricação nacional, em missão conjunta com o PARA-SAR, em exercício de Sobrevivência no Mar, na Lagoa de Araruama.

Em 1979, novamente fatores diversos voltaram a afetar a operacionalidade da Esquadrilha. A 2ª ELO recebeu a ordem de transferência dos T-25A para outra unidade, recebendo três L-42 Regente, o que causou a redução do efetivo.

A 2ª ELO passou, então, a executar missões restritas com o Corpo de Fuzileiros e pequenos apoios de transporte à Força Aeronaval. Já as missões com a Esquadra foram canceladas.

No ano de 1980, a Esquadrilha foi dotada de duas aeronaves U-7 Sêneca, fabricadas pela Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), as quais não atendiam plenamente a missão, porém dariam oportunidade aos oficiais de realização de treinamento de voo por instrumentos e algum apoio nos deslocamentos dos esquadrões da Força Aeronaval.

U-7 2602 da 2ª ELO, em Cumbica, em 29 de agosto de 1980. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Em 1982, a 2ª ELO recebeu novamente os T-25A, com pintura camuflada característica e voltou a realizar as missões que tanto a engrandeceram no final da década de 1970.

Sem dúvida, um grande marco para a 2ª ELO e para toda a aviação militar brasileira foi o ano de 1986. A Esquadrilha foi a primeira unidade operacional da FAB a receber os AT-27 Tucano, também produzidos pela EMBRAER, aumentando a capacidade da Unidade. A Operação SULEX, em maio de 1987, confirmou o aperfeiçoamento do emprego armado do Tucano, vindo a elevar e consolidar os conhecimentos dos integrantes da 2ª ELO nesta nova aeronave.

Em julho do mesmo ano, realizaram missões de emprego de armamento em estande. Em outubro, o emprego com bombas. Na SULEX do ano seguinte, o Tucano se confirmou como plataforma d`armas, devido ao sucesso obtido na Operação, ao empregar bombas e foguetes.

Em 1991, ocorreu a Operação ANACONDA, em reação aos ataques de guerrilheiros a destacamentos do Exército Brasileiro no Rio Traíra, na fronteira com a Colômbia. Foram realizados voos de patrulha, em parceria com forças navais e terrestres, e a 2ª ELO mostrou-se capaz de atuar em regiões ermas.

No ano seguinte, participou da RIO-92, quando os Tucanos da Esquadrilha foram utilizados como vetores de Defesa Aérea de área restrita, compondo o dispositivo de proteção dos muitos Chefes de Estado presentes no evento.

Explorando a diversidade dos AT-27, desde 1994, a 2ª ELO começou a treinar missões de Combate Aéreo e de Tiro Aéreo, inclusive contra aeronaves de asas rotativas, marcando uma verdadeira inovação. Posteriormente, empregaram também óculos de visão noturna nos AT-27.

Graças ao Tucano e ao seu novo leque de opções, capaz de empregar foguetes, bombas e metralhadoras, a Esquadrilha incorporou às suas missões o Reconhecimento Armado e o Ataque, diminuindo

AT-27 FAB 1402 com a camuflagem do primeiro padrão de pintura. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

cada vez mais o engajamento com a MB, passando a ser elo do Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA).

A 2ª ELO participou de inúmeras missões de simulação de ataques e ataques reais, exercícios de adestramento e manobras combinadas ou conjuntas com a Marinha e o Exército, destacando-se: COMBINEX, OPERAER, CAÇÃO, DRAGÃO, ARATACA, RIBEIREX, GDBEX, CRUZEX, PORTEIRA FECHADA, MARACAJU I E II, LOBO GUARÁ, UNITAS (com participação da US Navy) e NINFA - em território paraguaio. (Revista 2ª ELO, s/d).

A última morada da Esquadrilha foi a BASC, transferida em 1995 com todo o material e pessoal, mantendo suas missões operacionais. A última modificação foi feita em 2002, quando passou a subordinar-se à III Força Aérea, tornando-se a mais nova Unidade de Caça da FAB, até a sua extinção em 30 de janeiro de 2004, após 47 anos de atividade.

Os dois anos da 2ª ELO foram marcados pela formação operacional de pilotos líderes de esquadrilha da Aviação de Caça. Mesmo em seus últimos anos, confirmando um alto padrão de operacionalidade, foram voadas 6.500 horas e realizadas 4.000 saídas.

AT-27 da 2ª ELO com a cor cinza, em 28 de dezembro de 1999. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

Ao longo dos anos, a 2ª ELO cumpriu com sua principal missão ao apoiar a MB, principalmente em missões de ataque simulado ao navio-aeródromo Minas Gerais, adestrando os homens do mar no emprego de sua embarcação como plataforma de armas antiaéreas. Todavia, a Esquadrilha, diversificou sua doutrina, operando também com o Exército Brasileiro, "realizando missões de reconhecimento armado e de controle aéreo avançado. Os treinamentos de tiro terrestre, lançamento de foguetes, bombardeiro picado e nivelado e formaturas operacionais foram intensificados." (Aerovisão NOV/JAN, p.24)

Desde os seus primórdios, a 2ª ELO sempre cumpriu com seu lema: "Estar pronta para qualquer missão, em qualquer lugar e contra qualquer inimigo", mostrando acentuado senso de disciplina, espírito de equipe e competência, mesmo com todas as dificuldades, adaptação à outras Forças Armadas, mudanças de sede e missões a milhas e milhas da costa brasileira.

Em janeiro de 2004, com a presença do Comandante da Aeronáutica, do Alto Comando, de Comandantes de Unidades, ex-Comandantes e oficiais da 2ª ELO, diante da tropa formada, foi desativada aquela que tantos percalços passou em seus 47 anos de excelentes serviços, mantendo, em seu bojo, homens que souberam ultra-

passar todas as adversidades com profissionalismo e dedicação à Força Aérea.

Sobre a história da 2ª ELO, ficam as palavras do Brigadeiro-do-Ar Gilberto Antônio Saboya **Burnier**, quando comandava a Terceira Força Aérea, presentes no livro histórico do 3º/3º GAV:

"É com grande satisfação e imensa honra que me dirijo aos atuais integrantes da 2ª ELO, representando neles, todos aqueles que passaram pelo efetivo desta gloriosa Unidade Aérea (...) a 2ª ELO contou-nos durante a sua existência uma história de vitoriosos guerreiros do ar, que enfrentaram tempestades e turbulências desde o seu nascedouro, quando o recém organizado Ministério utilizou-a com o intuito de amenizar a crescente instabilidade entre a Marinha, o Exército e a própria Aeronáutica."

CRONOLOGIA DE OPERAÇÃO E AERONAVES DA 2ª ELO

Aeronave	Início Operação	Término Operação	Observação
North American T-6C/E/G	1957	1960	
North American T-6 SNJ-5C	1961	1966	Retirado o gancho em 1966
North American T-6E/G	1965	1974	
Bell H-13D/G/H Sioux	1958	1964	
North American T-28	1965	1972	Recebido da Marinha
Pilatus P-3/L-3	1967	1972	Recebido da Marinha
Neiva T-25 Universal	1974	1977	Cor Amarela
Neiva T-25A Universal	1977	1978	Armado e camuflado
	1982	1986	
Neiva U-42 Regente	1975	1978	Utilitário
Neiva L-42 Regente ELO	1979	1979	Ligação e Observação
EMBRAER 810 Sêneca U-7	1980	1987	Utilitário
EMBRAER AT-27 Tucano	1986	2004	

Fontes: Boletins do Ministério da Aeronáutica – Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino

A Breve e Imponente 3ª ELO

Emblema da 3ª ELO

Grandes Comandos e Unidades Aéreas foram criadas na década de 1950, dentre elas a 2ª e a 3º ELO, destinadas a proporcionar maior e mais eficiente apoio à MB e ao EB, por meio do Comando Aerotático Naval (CATNAV) e do Comando Aerotático Terrestre (CATTER), respectivamente, ambos criados pelo Decreto nº 41.077, de 1º de março de 1957. Os dois Comandos eram responsáveis por coordenar a instrução e o adestramento das unidades aéreas destinadas ao emprego em conjunto com as forças navais e terrestres do Brasil (Revista 2ª ELO).

Emblema do CATNAV (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

A Terceira Esquadrilha de Ligação e Observação (3ª ELO) apresentou uma curta história, mas não menos valorosa.

Foi criada em 8 de novembro de 1958, pelo Decreto nº 44.833, e ativada em 1º de janeiro de 1959, por meio da Portaria nº 1/GM2 de 07 de janeiro do mesmo ano.

Tinha como missão apoiar as unidades do EB pertencentes ao Terceiro Exército, no sul do Brasil. Assim como as demais ELO, preocupava-se, prioritariamente, com as missões de Ligação, Observação, Regulagem de Tiro de Artilharia e formação de observadores aéreos, mas também tinha a tarefa de participar das missões de apoio às unidades da FAB, sob a então jurisdição da Quinta Zona Aérea. A 3ª ELO era subordinada operacionalmente ao CATTER, respondendo administrativa e disciplinarmente ao Comandante da Base Aérea de Porto Alegre (BAPA), hoje, Base Aérea de Canoas (BACO).

Neiva L-6 Paulistinha, utilizado pelas 1ª e 3ª ELO, em missões de Ligação. (fonte: MUSAL)

A sede da 3ª ELO se materializou nas instalações próximas ao Quartel General (QG) da Quinta Zona Aérea, em Canoas/RS. As instalações foram herdadas da Aviação Militar, anteriormente utilizadas pelo Terceiro Regimento de Aviação (3º RAv).

L-6 FAB 3096 da 3ª ELO em voo sobre o Rio Grande do Sul. (Fonte: Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

No início de sua formação, a Esquadrilha recebeu oito aeronaves Neiva L-6 Paulistinha, de fabricação nacional. Posteriormente, em 1961, foi dotada com os helicópteros Bell H-13G/H. Em 1963, receberam os aviões Cessna L-19A/E Bird Dog, que, gradativamente, começaram a substituir os Paulistinha L-6. Essas aeronaves eram equipadas com rádio compasso, de frequência modulada e VHF. Estes equipamentos, avançados para a época, eram extremamente necessários para o cumprimento das missões, pois a meteorologia no Rio Grande do Sul era muito inconstante, mudando bruscamente e apresentando tempestades mais violentas do que as da Região Amazônica.

A convivência com o Exército sempre foi profícua. Os capitães daquela Força davam aulas sobre organização e missões aos pilotos da 3ª ELO.

O Coronel David Branco, que serviu na 3ª ELO entre 1964 e 1967, destacou uma missão da Esquadrilha em apoio à Comissão de Limites do Exército, comprovando o dinamismo da Unidade, que, além de missões de rotina, também era designada para cumprir tarefas como Levantamento Topográfico e Reambulação. Em seu relato:

"Reambulação era o seguinte: havia as fotografias tiradas pelo nosso serviço fotográfico, onde existia, por exemplo, um rio, uma colina ou um riacho. Nós íamos ao lugar e perguntávamos às pessoas que lá moravam o nome certo das coisas. Não se podia dar nomes aleatórios aos locais, pois se houvesse um combate qualquer, e não soubéssemos o nome correto, não haveria como localizá-los ao certo, o que poderia trazer prejuízos. A outra ordem era fazer o levantamento topográfico. Tínhamos de medir os pontos e fazermos uma triangulação. Naquela época, a triangulação era feita com nove casas decimais. Não havia computadores, nem máquinas de calcular, apenas máquinas rudimentares. Fiquei vinte dias voando de helicóptero entre Santa Vitória do Palmar e o Chuí. Comigo, iam dois sargentos do Exército com um teodolito e um telurômetro para medir o ângulo e a distância. Mesmo com o H-13 voando mal com três pessoas, conseguíamos mapear tudo."

Bell H-13H da 3ª ELO, em Canoas, em 1965. (Fonte: Paulo F. Laux, via arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino)

L-19E FAB 3154 da 3ª ELO, em Canoas, em 1965. (Foto: Paulo F. Laux)

Outra importante missão ocorreu quando a 3ª ELO participou, em Corumbá/MT, de uma remarcação de fronteiras. Os fazendeiros bolivianos haviam alterado o marco de fronteiras, em três quilômetros, para dentro dos limites brasileiros. A mudança neste pedaço de fronteira seca, vez ou outra, representava problemas.

As aeronaves C-45 Beech, que patrulhavam as fronteiras, detectaram alterações nas demarcações entre os países, por meio do Serviço Aéreo de Fotometria da FAB. Alertaram, então, o Itamarati, que, em seguida, acionou o Exército. Este, por sua vez, enviou a 3ª ELO para remedir a fronteira, aplicando a força necessária e recolocando o marco em seu devido lugar.

Segundo o Coronel Branco, a rotina da Unidade era viajar com os oficiais do EB para as mais diversas missões de Ligação e Regulagem de Tiro. Fizeram também muitas missões em repressão ao contrabando, junto com oficiais observadores do Exército.

O Comando da 5ª Zona Aérea determinava missões conjuntas entre os L-19 da 3ª ELO e os T-6 do Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (ERA-51) de Porto Alegre, já que os aviões da Esquadrilha conseguiam pousar nos "campinhos", nos quais os T-6 não tinham condições.

Em uma delas, a Esquadrilha foi enviada à Foz do Iguaçu, para destruir os acampamentos e os campos de pouso que os contrabandistas abriram no meio do mato. Pousaram em um lugar chamado Porto Rico, onde a represa de Itaipu, inicialmente, seria construída. Como descreve o Coronel Branco:

"Nós pousamos e eu ouvi: 'Branco! Se abaixa que estão atirando!' Era um colega de turma de Barbacena que tinha sido desligado, que foi para o Exército e estava lá levando tiro. Eu decolei e subi. Como o avião tinha um belo VHF, eu avisei Guaíra para falar com Foz do Iguaçu e mandar reforço. Umas duas horas depois, chegaram outros três L-19 armados 'até

as orelhas'. Dos contrabandistas, um morreu, dois foram presos e um Capitão do Exército também faleceu."

L-19E FAB 3154 da 3ª ELO, em Canoas, no final dos anos 1960 (Foto: Paulo F. Laux)

A Esquadrilha foi desativada em 15 de janeiro de 1973, de acordo com a Portaria nº R-025/GM3, de 10 de novembro de 1972. Uma fração do pessoal e material compôs o Primeiro Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (1º EMRA), juntamente com uma parcela do Primeiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º ERA) e ainda uma parcela da Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Os outros componentes da Esquadrilha formaram o Quarto Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (4º EMRA, posteriormente denominado 5º EMRA), juntamente com uma fração do 1º ERA e do Centro de Instrução de Helicópteros.

Outras tantas missões da Esquadrilha mereceriam destaque e relevância por seu dinamismo e sucesso. Entretanto, as missões ora relatadas são apenas um breve exemplo do comprometimento dos pilotos da 3ª ELO, demonstrando lealdade e prontidão, sempre prontos a honrar os princípios militares e a salvaguardar a Pátria.

A Esquadrilha, mesmo com poucos anos de existência, foi de suma importância para a patrulha das fronteiras, o combate às drogas e aos guerrilheiros, o treinamento das tropas do Exército e até para o salvamento de vidas de moradores da Região Sul do país, que viviam em lugares ermos, necessitando de mantimentos e medicamentos que só chegavam no tempo necessário porque a FAB se fazia presente, por meio da 3ª ELO.

CRONOLOGIA DE OPERAÇÕES E AERONAVES DA 3ª ELO

Aeronave	Início Operação	Término Operação
Neiva P-56B Paulistinha L-6	1959	1965
Bell H-13H Sioux	1961	1966
Cessna L-19A/E Bird Dog	1963	1973

Fontes: Boletins do Ministério da Aeronáutica – Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino

Considerando os fatos relatados ao longo desta obra, procurou-se analisar os documentos, as reportagens e as entrevistas a respeito das Esquadrilhas de Ligação e Observação, a fim de lhes dar o merecido destaque e valor.

Ao realizar a releitura das fontes citadas, foi possível obter um novo olhar sobre as ELO, contextualizando suas importâncias na evolução da Força Aérea Brasileira.

A cada reconstituição histórica dos feitos destas bravas Esquadrilhas, notar-se-á o quanto os elogios existentes não são suficientes para enaltecer e fazer justiça aos nobres homens da 1ª ELO, que arriscaram suas vidas na Itália, durante a guerra contra a tirania nazifascista, contribuindo para a vitória brasileira, mesmo com todas as adversidades encontradas.

Não obstante, o mesmo se estende aos notáveis guerreiros das outras ELO, que contribuíram na busca e salvamento de um grande número de brasileiros e ajudaram no desenvolvimento tecnológico e humano do país, demonstrando sempre elevada noção de dever, honra e lealdade ao proteger as fronteiras de terra e mar da Pátria, apoiando o Exército Brasileiro e a Marinha do Brasil.

Colaboradores

Coronel Márcio de Almeida Rosa

Coronel David Branco

Tenente Brigadeiro Fernando de Almeida Vasconcellos

Coronel Aparecido Camazano Almino

Fontes e referências

BLOCH, Marc. **Apologia da História.** Jorge Zahar Editor: Rio de Janeiro, 1997.

Cabral, Francisco Pinto. **Um batalhão da FEB no Monte Castelo.** Thesaurus, Brasília: 1987, p. 119-130.

Exército Brasileiro. **Manual de Campanha C100-5: Operações**, 1997.

GOMES, Angela de Castro. **História do Brasil Nação 1808-2010: olhando para dentro 1930-1964**, **v. 4**, Fundação MAPFRE, Editora Objetiva: São Paulo, 2013.

HENRIQUES, Elber de Mello. **A FEB: Doze anos depois**. BIBLIEx: Rio de Janeiro, 1959.

JUNIOR, J. Flores. **Aviação Naval Brasileira**. Action Editora: Rio de Janeiro, 1995.

LIMA, R. Moreira. **Senta a Pua**. 2ª Ed. Itatiaia: Belo Horizonte e Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: Rio de Janeiro, 1979.

MORAES, J. B. Mascarenhas de. **A FEB - pelo seu comandante**. BIBLIEx: Rio de Janeiro 1960.

Revista **AEROVISÃO. ano XXI n. 183,** ago - out, 1997.

Revista **AEROVISÃO. ano XXII n. 196,** nov - jan, 1998 - 1999.

Revista **2ª ELO-Esquadrilha de Ligação e Observação: A 2ª ELO se despede da Força Aérea Brasileira,** 1956-2004 (s/d).

VENTURA, Mauro. **O Espetáculo Mais Triste Da Terra: O Incêndio do Gran Circo Norte-Americano**. Companhia das Letras, 2011.

VILANOVA, F. Vasques. **Com a 1ª ELO na Itália**. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: Rio de Janeiro, 1991.

WANDERLEY, Nelson F. L.. **A História da Força Aérea Brasileira**. Editora Ministério da Aeronáutica, 1966.

WANDERLEY, Nelson F. L.. **Os balões de observação da guerra do Paraguai**. Separata da Revista do IHBG: v. 299, abr-jun, 1973.

Fontes digitais

Academia de História Militar Terrestre do Brasil. Disponível em: http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm#1elo acessado em: 11/11/2015.

Clube dos Generais. Disponível em: http://www.clubedosgenerais acessado em: 11/11/2015.

Comando da Força Aeronaval. Disponível em: https://www.mar.mil.br/foraer acessado em: 8 jul. 2013.

Grandes Guerras. Disponível em: http://www.grandesguerras.com.br/artigos/text01.php?art_id=240 acessado em: 03/10/2015.

Ponto de Vista. Disponível em: http://www-pontodevista.blogspot.com.br/2011/06/1-esquadrilha-de-ligacao-e- observacao.html acessado em 03/10/2015.

Portal FEB. Disponível em: http://www.portalfeb.com.br/armamento/feb-do-inicio-ao-fim/ acessado em: 16/11/2015.

Senta Pua. Disponível em: http://www.sentandoapua.com.br/portal/1o-elo-mainmenu-95/o-simboloolho-nele acessado em: 03/10/2015.

CUNHA, Rudinei. Disponível em: http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/index.html acessado em: 09/07/2015.

MIRANDA, Francisco. Disponível em: http://www.chicomiranda.com/2012/02/28/0-primeiro-tiro-da-artilharia-da-feb/ acessado em: 09/07/2015.

Associação Brasileira de Pilotos de Caça. Disponível em: http://www.abra-pc.com.br/index.php/a-aviacao-de-caca/bolachas-de-caca/201-bolacha-do-flexa.html acessado em: 05/05/2016.

Desenhos: gentilmente elaborados por Rudnei Dias da Cunha.

Imagem da Capa: Arte de Roberto Celegatti de um L-4A Luly "9" em missão na Itália (Arquivo pessoal do Coronel Aparecido Camazano Alamino).

O 2º Ten His Daniel Evangelho Gonçalves pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br