

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



DIÁRIO DE GUERRA
de um
PILOTO DE CAÇA
Campanha da Itália
(1944/1945)



1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA
- SENTA A PUA -





**Cap. Av. ROBERTO PESSOA RAMOS
("PATO RAMOS")**



Roberto Pessoa Ramos – Capitão Aviador

“Nascido em 05 de maio de 1918 na cidade de João Pessoa/PB, Pessoa Ramos era um indivíduo formidável, além de oficial brilhante. Conhecido como “Pato Ramos”, ele realizou **95 missões na Itália**, primeiro com a Esquadrilha Amarela e, mais tarde, como **Comandante da Esquadrilha Verde**”.

(Texto e foto publicados no Livro “Heróis dos Céus” – A Iconografia do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália – 1944/1945)



O B2, um Thunderbolt P-47D Valente e Robusto



“...Eu continuei com o saudoso **Pessoa Ramos**. Fui com ele até o último dia.
Nós três: O **B2**, **Pessoa Ramos** e **Eu** nos tornamos inseparáveis amigos.”

(Declaração do **JOSÉ VARELA**, 3º Sargento durante a guerra, mecânico e amigo do B2 Thunderbolt P-47, o avião do outro amigo, o Pessoa Ramos. Texto do livro “Senta a Púa!” do Rui Moreira Lima).

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



**REPUBLIC P-47D – UM “THUNDERBOLT”
Equipou as Esquadrilhas Vermelha, Azul, Verde e Amarela.**



**Capitão Aviador
Newton Lagares Silva
Comandante da Esquadrilha Verde**



**Capitão Aviador
Joel Miranda
Comandante da Esquadrilha Amarela**



**Capitão Aviador
Fortunato Câmara de Oliveira
Comandante da Esquadrilha Azul**

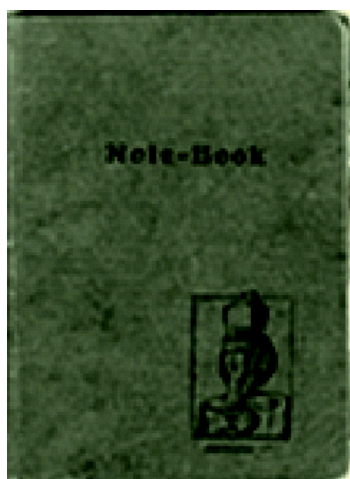


**Capitão Aviador
Lafayette Cantarino R. de Souza
Comandante da Esquadrilha Vermelha**



O DIÁRIO DE GUERRA

Apresentação



A publicação do “**Diário de Guerra**” do **Pessoa Ramos** foi motivada por duas principais razões:

- **colaborar com a preservação e a divulgação da história e da cultura da Aviação Brasileira e**
- **promover uma homenagem aos integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça que participaram da Campanha da Itália.**

Os episódios aqui transcritos foram registrados por ele em um pequeno livro de bolso, organizados por datas, contendo as narrativas de suas mais importantes e interessantes missões de guerra, e fatos pessoais, que marcaram aquele período de 1944 a 1945.

A forma como o autor descreve os acontecimentos, de uma maneira simples, direta e objetiva, demonstra bem suas características comportamentais mais marcantes: como Homem – O Ser Humano, e como Oficial Aviador Militar – o Profissional.

Era um ser que se realizava, sempre, em cada instante vivido, segundo suas próprias palavras. Incansável na busca do SER MAIS, enfatizava o seu

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



AUTODESENVOLVIMENTO e priorizava a sua AUTO-REALIZAÇÃO, deixando o TER em um remoto segundo plano.

Cultivou a verdade, praticou a amizade e a lealdade e abominou a falta de ética e consideração.

Durante toda a sua carreira registrou atitudes de um grande líder e decisões de administrador eficaz, justo e de bom senso.

Nada mais compreensível, portanto, também homenageá-lo, divulgando fragmentos de sua curta vida, porém rica de exemplos de atitudes e prática de “valores”.

O texto publicado é cópia fiel do original.

A sua redação e o seu estilo foram preservados, apesar da necessidade de “tradução”, ou interpretação, da caligrafia, além da ação do tempo.

O QUE ELE NÃO ESCREVEU

Aditamentos

DIA 18 – MAIO – 1944



2º Tenente – Aviador Dante Isidoro Gastaldoni

Gaúcho nascido no dia 21 de Novembro de 1923. Dante desde cedo mostrou ser um brilhante oficial de temperamento pacato e tranqüilo.

Membro da Esquadrilha Amarela, ele veio a morrer em um acidente no final do curso de Caça no Panamá.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



O Pessoa Ramos, juntamente com o Perdigão, Waldyr e Eustórgio foram incorporados ao 1º Grupo de aviação de Caça em 12 de Agosto de 1944, diretamente em Suffolk, AAF – Westhampton Beach – Long Island – NY, portanto, após o período de treinamento no Panamá.

DIA 20 – FEVEREIRO -1945



O “Pato” Brabo

O amigo irmão, Maj. Brig. do Ar. Rui Moreira Lima, narrou o “algo mais” ocorrido naquela importante missão, realizada em Montese.

O texto é do seu bem elaborado livro “Senta a Púa!”:

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



“Em outra missão, também sob a liderança de Pessoa Ramos, em que Menezes era o número 2, eu o líder de elemento e Paulo Costa o número 4, decolamos no dia 20 de fevereiro de 1945, para atacar duas baterias de artilharia na região de Montese. Era missão típica de cooperação com as forças terrestres. No caso, estávamos cooperando com a FEB. Depois de um estudo acurado da região, pois se tratava da linha de bombardeio, onde, se houvesse qualquer engano, poderíamos acertar nossos próprios soldados, partimos para a missão. Por um erro de interpretação de minha parte, ataquei e mandei que meu ala atacasse um outro ponto diferente daquele em que o Pessoa corretamente lançara suas bombas. A antiaérea alemã estava em seus grandes dias. Tudo em volta era explosão de 20mm e traçantes de metralhadoras. Pessoa Ramos manifestou pelo rádio seu desagrado por eu haver atacado o alvo diferente do seu, declarando quealaria comigo em nossa chegada em Pisa. Regressamos. Quando estava preenchendo o relatório de vôo, ainda sentado na nacele do avião, vi Pessoa Ramos de pistola 45 em punho apontando para mim e ameaçando-me dar um tiro, “- Você não obedeceu minha ordem, vai pagar por isso”.- e deu o golpe de mão na pistola. Sai do avião às carreiras, gritando que o segurassem antes que ele desse no gatilho.

Enquanto me escondia atrás dos aviões estacionados na pista, chegou o Miranda Correia gritando que o General Mascarenhas de Moraes estava ao telefone e desejava falar urgentemente com o comandante da Esquadrilha. Pessoa interrompeu sua “caçada”, antes me ameaçando de longe, com gestos. Salvo pelo gongo, fui atrás dele para saber o motivo daquela loucura. O Comandante da FEB salvou a situação. Deu parabéns ao Pessoa Ramos pelo êxito da missão. A artilharia foi destruída por ele, e minhas bombas e as do Paulo Costa atingiram em cheio uma companhia de infantaria alemã, matando e ferindo grande parte dos seus componentes, permitindo ainda que uma patrulha recolhesse dezessete prisioneiros. Na conversa com Pessoa, o general declarou que o pessoal do 1º Grupo de Caça tinha “olhar de lince”, pois descobriu aqueles homens escondidos em trincheiras, e ainda camuflados pelos arvoredos.

Com tal notícia, Pessoa se acalmou e me chamou para comemorarmos. Esquecera a raiva. Recebemos ambos um vasto elogio assinado pelo Coronel Humberto Alencar Castelo Branco, ressaltando nossa bravura, perícia e, principalmente, aquele “olhar de lince” que permitiu descobrir o inimigo.

A guerra é assim. O sujeito erra o alvo e ainda pousa de herói. Conteí estas missões para dar uma idéia do Capitão Aviador Roberto Pessoa Ramos, meu

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



comandante de Esquadrilha no final da guerra. Foi o substituto do Lagares no comando da Verde, a velha Green Flight nascida no Panamá durante o treinamento, adulta na Itália, quando se tornou veterana no combate”

DIA 21-ABRIL-1945

**SE FICASSE O BICHO PEGAVA,
SE CORRESSE ... CORREU !!!**

“O avião mal havia parado e já era possível ver o Pessoa Ramos saindo da nacele e iniciando uma grande corrida numa direção qualquer, não importando para onde, desde que ficasse o mais distante possível do avião. Só parou quando alguns companheiros o cercaram e o Dr. Thomas aplicou-lhe um “sossega leão” ”. Assim, comentam os amigos, e contava o próprio Dr. Thomas, sobre as conseqüências imediatas do acidente daquele dia 20-abril-1945.

O Pessoa Ramos, por sua vez, dizia só lembrar que “- tinha que correr para bem longe do avião, pois tudo ia explodir”.

Numa decolagem, tanques cheios de combustível, duas bombas de 500 libras sob as asas e muita munição, realmente não dá para imaginar outra coisa senão uma explosão de grandes proporções.

“- A minha estrela é muito boa”, dizia ele com freqüência, e ela, mais uma vez, brilhou, com toda certeza.



Pessoa Ramos, ao centro, após ter “conversado com o Dr. Thomas”. À sua direita o Bocchetti e o Lagares, à sua esquerda.



DIA 23 – ABRIL - 1945

A RELÍQUIA NA CARNE

Atingido no canopy (capota) do seu avião por um estilhaço de 40mm, ao atacar uma Divisão Blindada da Wehrmacht, na cidade de Sermide, teve as costas e a perna direita feridas por estilhaços do próprio canopy. Medicado de emergência, foi retirado um pedaço de estilhaço da perna, que foi enfaixada, voltando a voar em seguida.

Já no Brasil, cerca de um ano após o seu regresso, começou a sentir dores na perna, no local onde havia sido atingido pelo estilhaço. Foi feita, então, uma pequena cirurgia, retirando-se outro pedaço do canopy, desta vez, em forma de um triângulo, de tamanho considerável.

A “reliquia” foi guardada por ele, estando até hoje entre os seus objetos pessoais, no acervo da família.

Trouxe com ele, dentro dele, na própria carne, literalmente, uma relíquia de seu ferimento em combate.

Por este ferimento em combate foi condecorado com a Medalha Cruz de Sangue.



CRUZ DE SANGUE (FAB)

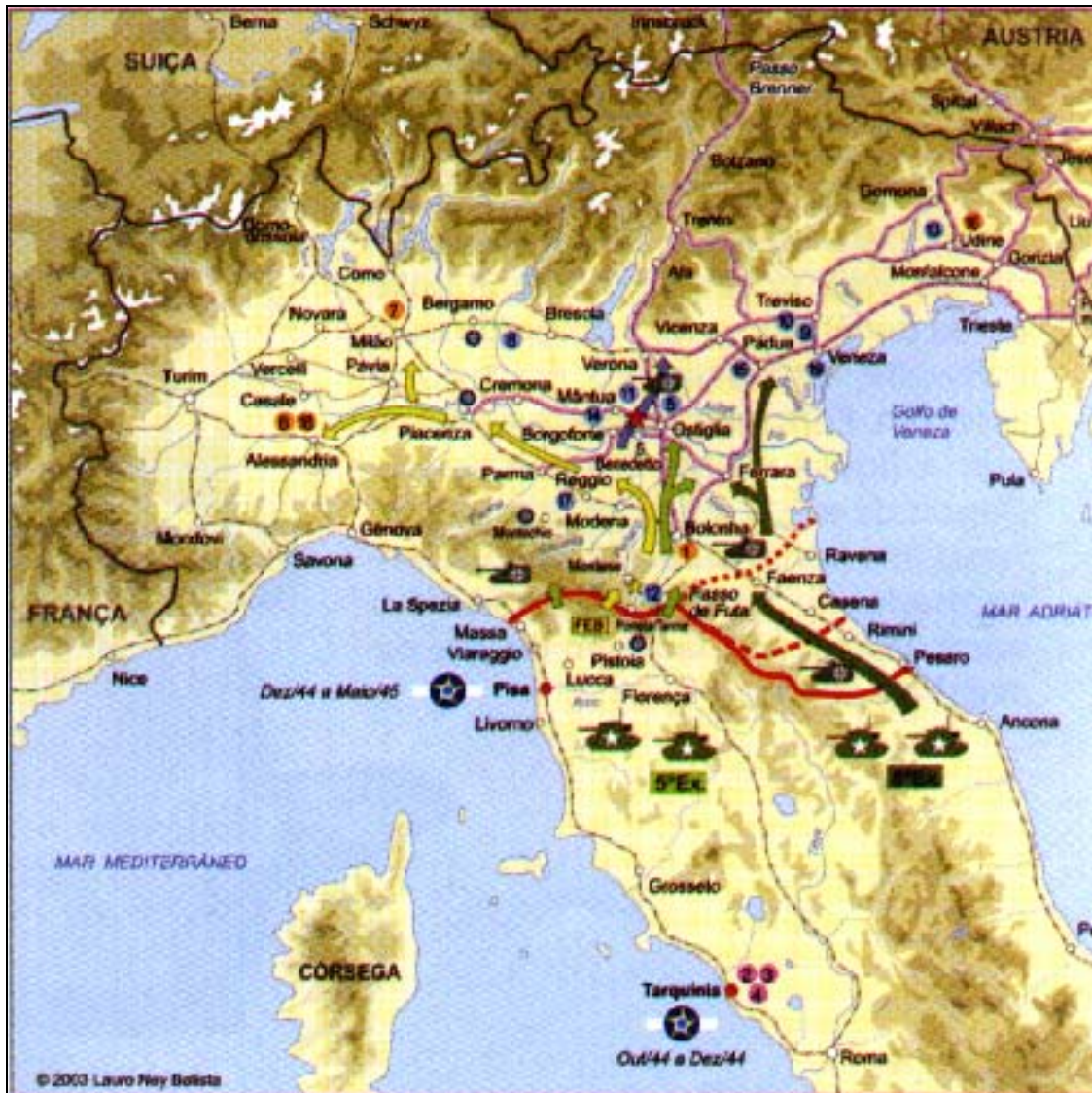


ONDE TUDO ACONTECEU...

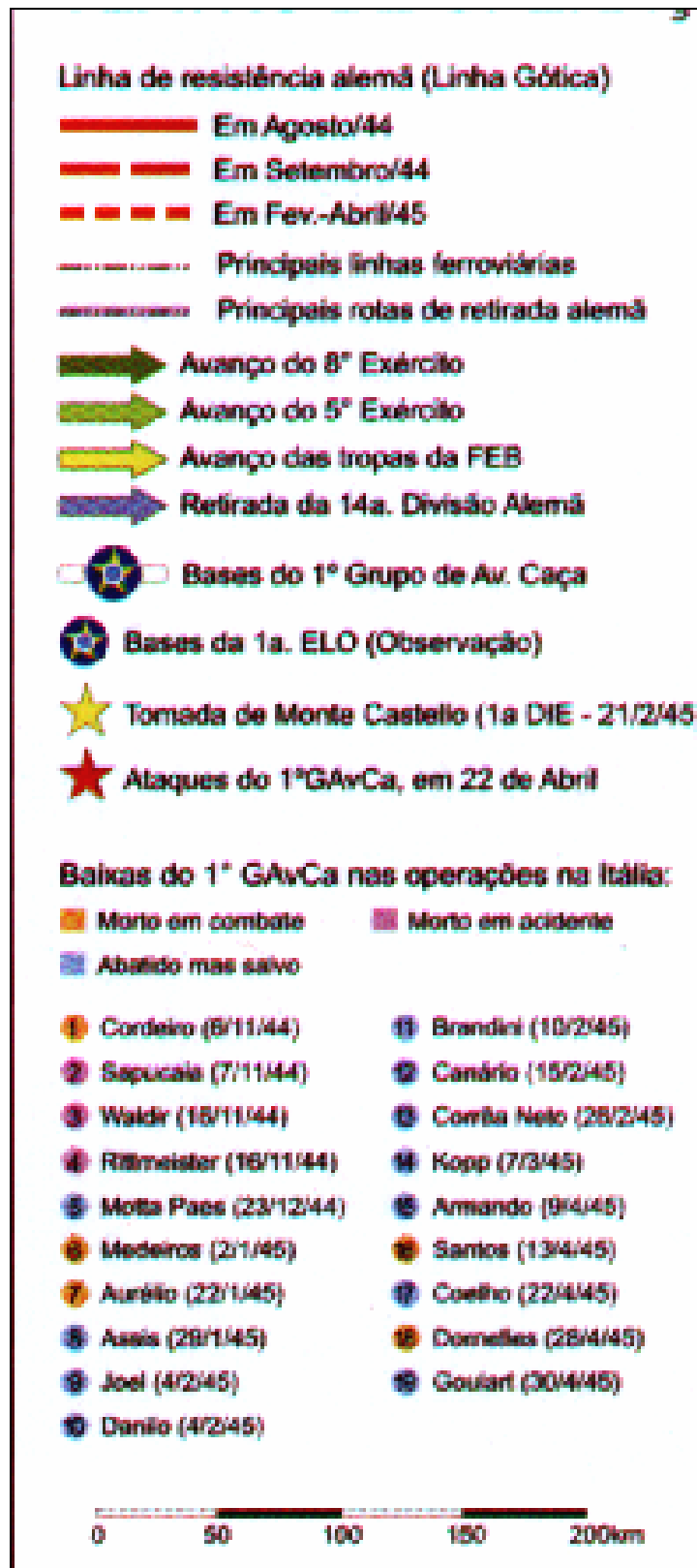




TEATRO DE OPERAÇÕES NA ITÁLIA 1944/1945



**OBS: Textos e Legendas na página seguinte.
Fonte: Lauro Ney Batista – Revista Asas – Carlos Filipe Operti.**





**O DIÁRIO DE GUERRA
DO
Cap. Av. PESSOA RAMOS,
UM
PILOTO DE CAÇA**

02 – Agosto - 1944

– Deixei Natal (RGN), em avião do A.T.C.* , em companhia do Perdigão, Waldyr e Eustórgio, às 11:30 h.

Chegamos em Miami no dia seguinte, às 21 horas. Fomos à procura do Major Secco, logo na manhã seguinte, que telefonando para Washington, nos comunicou que não havia tanta pressa, que podíamos ir de trem para New-York. Em vista disso, passamos quatro dias no “Versaille Hotel”, e nos divertimos bastante.

12 – Agosto - 1944

– Apresentamo-nos ao Grupo de Caça em Suffolk A.A.F.

– Westhampton Beach - Long Island - N.Y., onde fizemos nova inspeção de saúde: fomos vacinados contra todas as possíveis doenças e fizemos 1 hora de vôo no “P-47” e não mais por falta de aviões.

11 – Setembro - 1944

– O Grupo deixa a Base de Suffolk e se desloca de trem para o “Patrick Henry Camp”, na Virginia. Um monstruoso campo de concentração com capacidade para 100.000 homens. Dividido em áreas, tendo cada área um cinema, ginásio, P.X , rancho, etc. Possuía, também, igreja, clube de oficiais, bancos, correio e telégrafo e “salões de beleza” para as “W.A.A.F.”

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



19 – Setembro - 1944

– Embarcamos no “U.S.A.T. Colombie”, ao som de música de uma banda militar, na tarde deste dia, em New York, tendo sido feito o deslocamento para este último porto, de trem.

Durante toda a viagem só tivemos direito a duas refeições e o mais desagradável era darmos serviço no porão durante duas horas por dia, sem interrupção. As refeições eram fartas e bem servidas.

A tripulação do navio era francesa.

O comboio era composto de 13 navios, comboiados por 5 destroyers. Havia, a bordo, cinema, P.X. e show's à noite.

No dia 4 de outubro chegamos à Nápolis e daí, sem desembarcar, fomos para Livorno.

06 – Outubro - 1944

– Desembarque do Grupo de Caça em Livorno – porto bastante bombardeado. Fomos de caminhão diretamente para a estação, onde embarcamos em trem.

Conhecemos a ração “e” e viajamos a noite toda para Tarquínia, onde fiquei impressionado com a quantidade de aviões existente no campo – todos sem camuflagem. Depois de termos nos instalado em barracas, ficamos aguardando a entrega do nosso material e instalação dos serviços.



Da esquerda para a direita: Pessoa Ramos, Ismar, Torres, Brandini e o Kopp.



Linha de vôo do 1º GAvCa no campo de Tarquínia, logo após uma chuva torrencial.

Fui designado para a “Yellow Flight”, cujo comandante é o Joel. Fazem parte da esquadrilha: Ismar, Dornelles, Medeiros, Mota, Brandini, Lara e Rocha.

Tendo sido, este último, escalado para ser meu ala.

Demos dois vôos de treinamento e todos ansiavam pelo momento de entrar em ação.



Ao fundo o Rocha e à direita o Coelho.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça

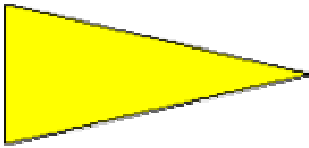


20 – Outubro - 1944

– Os comandantes de esquadrilhas começaram a fazer missões com os americanos. O avião do Joel voltou furado por “A.A. .50”. A nossa missão normal vai ser o bombardeio picado e o ataque a objetivo no solo, isso porque a aviação inimiga pouco aparece nos céus da Itália, fazendo apenas vôos de inquietação. Esta é a pior missão da caça por que fica exposta ao ataque de todo calibre da A.A. (Antiaérea).

04 – Novembro - 1944

– Passei mais dois dias em Roma. Visitei as Catacumbas, Museu do Papa, Pinacoteca e a Catedral de S. Pedro. Comprei o rádio, a flâmula da “Yellow”, a bandeira brasileira, pulseira com o sino de San Michele, a guitarra e o terço de coral.



Ao regressar, no dia

06 – Novembro - 1944

– Soubemos que o Cordeiro tinha sido abatido pela A.A. quando atacava uma posição de artilharia, em Bolonha. Caiu nas nossas linhas.



2º Tenente – Aviador John Richardson Cordeiro e Silva

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



07 – Novembro - 1944

- O Olsem faleceu hoje quando treinava. Saltou de pára-quadras, mas estava muito baixo.



1º Tenente – Aviator Oldegard Olsen Sapucaia

11 – Novembro - 1944

- Fui escalado para missão, porém como deu pane no avião do Horácio, segui como reserva até a “found line” e regressei.



Aviões da Esquadrilha Amarela



12 – Novembro - 1944

– Fiz minha 1ª missão, justamente no **meu dia 12***.

Voei perfeitamente calmo e só pensei na **Inah*** quando na hora da decolagem. Quando vi os primeiros tiros de A.A. fiz as manobras precisas com a cabeça no lugar e só na volta, quando já não esperávamos, ao atravessarmos as linhas, as granadas rebentavam tão perto que pensei na possibilidade de ser abatido. Isso porque, estávamos voando na reta.

A missão foi um reconhecimento armado.

Voltei satisfeito por ter me sentido bem.



O briefing para a missão.

Equipamento e fardamento: camiseta de lã, cuecas e meias pretas, ceroulas de lã e meias de lã, camisa “caqui”, calça “caqui” e botinas de sola de borracha, macacão de vôo, camisa de couro forrada com pele de carneiro, botas de couro, idem, luvas de couro, idem, óculos de vôo, capacetes e máscaras de oxigênio. “Dog-Tag” (Chapa de identificação de metal) pendurada no pescoço. No macacão levava, caneta, lápis, balas, chicletes, pacote de emergência em forma de cantil, bolsa de dinheiro e mapas para caso de escape, cartas geográficas, bolsa de medicamentos, “Mae-west” para quedas com barco de borracha. Proibido levar qualquer documento, aliança (retirei a aliança, pulseira de identificação de ouro e o relógio, e mantenho-os guardados na caixa das cestas com as lembranças de Roma). Como se vê, o equipamento é muito complexo e o pior da missão é se vestir e entrar no avião. Porém, é melhor sobrar do que faltar. Leva-se, também, três fotografias em trajes civis para caso de escape e, a tiracolo, a pistola COLT, com uma carga completa. Vôo com um relógio comprado no nosso P.X.



Da esquerda para a direita: Meira, Pessoa Ramos, Rocha, Coelho e Tormim (no alto).

16 – Novembro - 1944

– Ao voltar da 3ª missão soube que um P-47, pilotado pelo Perdigão, bateu num DC-3, no qual viajavam o Waldyr e o Rithmaster, que filmavam o vôo da esquadrilha do Perdigão, que em consequência entrou em parafuso, explodindo quando bateu no chão. O Perdigão saltou de pára-quedas.

Todos do DC-3 pereceram.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



1º Tenente – Aviador Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca.



**1º Tenente – Aviador
Waldir Paulino Pequeno de Mello**



**1º Tenente – Aviador
Roland Rittmeister**

19 – Novembro - 1944

– Dia da Bandeira.

Fiz minha melhor missão até hoje: ataque razante entre Modena e Parma. Decolamos às 8:30 h, Joel, Medeiros, eu e Rocha. Na região o teto estava baixo e enfumaçado, logo após que furamos encontramos um trem que metralhamos, deixando 3 vagões esfumaçando, logo depois outro trem com locomotiva.

Fizemos duas passagens e a “loco” explodiu e um dos vagões ficou pegando fogo, e pouco mais adiante outro trem parado numa pequena cidade. Fizemos uma passagem e eu metralhei todos os vagões, demorando mais na locomotiva. Logo depois, minha hélice começou a falhar e regressamos.

Nenhuma antiaérea (A.A.).



20 - Novembro – 1944

– Começamos a fazer bombardeio picado. Numa missão em Ferrara encontraram forte oposição da A.A. Dos 16 aviões, 10 foram avariados e dois tiveram que aterrar noutros campos.

22 – Novembro - 1944

– Fiz meu primeiro bombardeio na estrada de ferro que vai de Celrea a Mantova. Minhas bombas caíram à direita atingindo a estrada de rodagem. O Coronel foi atingido pela A.A.



Foto ilustrativa de um bombardeio

29 – Novembro - 1944

– Recebi a missão hoje, de bombardear com o Rocha uma ponte de estrada de ferro a esquerda de Mantova.

O tempo estava ruim e depois de ter baixado vi o chão a 7.000 pés. Depois de ter identificado o objetivo, quando o Joel mandou atacar, fiz o pique em cima da ponte e soltei as bombas para ver, quando fazia a curva subindo, as minhas bombas e as do Rocha explodindo no objetivo, que ficou destruído. Depois fizemos ataque razante num trem e num caminhão que ficou pegando fogo. Na aterragem, bati com a hélice no chão, avariando as pontas.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



03 - Dezembro – 1944

– Decolamos para Pisa.

Não houve interrupção das operações.

O Grupo fez mais missões e no regresso aterrou em Pisa. Ficamos nós, oficiais, no “Albergo Nettuno”, o melhor hotel da cidade.

Toda cidade sofreu muito com os bombardeios e não tem luz elétrica, nem água corrente. O nosso hotel possui luz elétrica, porém muito fraca e falha. Não temos aquecimento de modo que, com este tempo, frio e chuvoso, tem sido horrível a vida, pois nem um banho podemos tomar.

O meu quarto parece um vagão destruído de ferro. Nele moramos cinco: eu, Dornelles, Medeiros, Ismar e o Mota.

Na porta coloquei a bandeira brasileira e a flâmula da “Yellow”, que costumávamos hastear na nossa barraca, quando a esquadrilha saía para missão.



“Albergo Nettuno”.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



10 – Dezembro - 1944

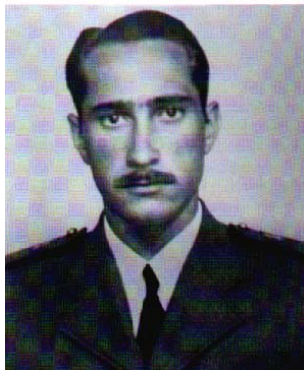
– Fiz minha 12ª missão bombardeando e atacando a estrada de ferro que vai de Ostiglia à Verona.

A despeito do violento fogo de A.A., fizemos explodir uma locomotiva e dois carros, avariando outra locomotiva e diversos carros de outra composição que ficaram pegando fogo. Fui avariado na asa direita quando atacava pela 2ª vez a 2ª locomotiva. Na volta fomos hostilizados novamente pela A.A. Mesmo depois de ter sido atingido continuei atirando na locomotiva e só quando estava subindo é que olhei para a asa.

O Joel e o Lara também foram atingidos. Nessa missão é que senti que a A.A. é bastante eficaz a baixa altura. Fui atingido por um projétil de 20mm.

23 – Dezembro - 1944

– O Mota foi abatido, porém saltou de pára-quadras ao sul de Ostiglia, caindo dentro de um pequeno rio. A última vez que ele foi visto estava nadando para a margem.



1º Tenente – Aviador Ismael da Motta Paes.

26 – Dezembro - 1944

– Comandei pela primeira vez a “Yellow”. Na hora da decolagem o avião do Joel deu pane. A missão era em Antigiano, no Vale do Sécchio, onde os alemães estavam fazendo uma ofensiva. Bombardeamos a cidade com bombas incendiárias. O Medeiros regressou, pois o avião estava soltando óleo, e eu e o Dornelles fizemos um ataque

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



razante na região de Parma – Reggio, destruindo um caminhão na orla do campo de aviação desta última cidade.

31 – Dezembro - 1944

– Fiz uma ótima 24ª missão bombardeando o entroncamento ferroviário de Trento – muita A.A. mas todas acertaram os oito aviões comandados pelo Kopp.

Mergulhamos a 8.000 pés e com toda A.A. em atividade e não fomos atingidos.

Fui o 7º a mergulhar e, não querendo atrasar, mergulhei com o motor atacado e atingi no mergulho 500 mph, fazendo uma recuperação muito violenta.

02 – Janeiro - 1945

– Quando chegava na sala de Informações, antes de sair para a missão, soube que o Medeiros tinha sido abatido perto de Alessandria, quando atacava com o Dornelles uma locomotiva estacionada.

O segundo da minha esquadrilha que ficou. Disse que ia saltar quando o avião começou a pegar fogo, mas ninguém viu o pára-quedas abrir.

Sai e, na mesma região que ele foi abatido, metralhei três composições e destruimos um automóvel e dois tratores.



1º Tenente – Aviador João Maurício Campos de Medeiros.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



10 – Janeiro - 1945

– Recebi seis cartas da **Inah**, três da **Mamãe*** e uma do **Jóca*** - irmão caçula – fiquei despreocupado e feliz.



Da esquerda para a direita: Eustórgio e Pessoa Ramos, respectivamente membros da RED e YELLOW Flights lendo a correspondência vinda do Brasil.

18 – Janeiro - 1945

– Fiz minha 36ª missão.



O Cabo Joaquim Moura Dias, conhecido por todos como “Zé Maria”, transportando pilotos para a linha de vôo.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



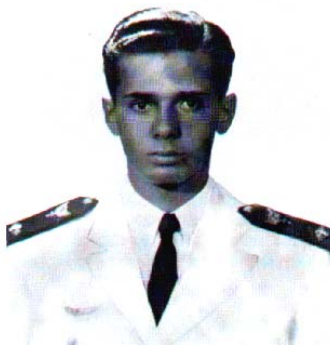
Comandava a “Flight” o **Coronel***. Encontramos um “Motor-Pool” no norte de Reggio, num pequeno bosque onde gastei o resto de minha munição, pois já tinha metralhado uma motocicleta e o motorista, que foi abatido ao tentar fugir, e um caminhão.

20 – Janeiro - 1945

– Bombardeamos, hoje, um depósito de combustível em Milão e o destruimos. Bonita explosão. No ataque razante peguei um carro alemão na estrada, ao sul de Cremona.

22 – Janeiro - 1945

– O Aurélio foi abatido em Milão. O Horácio, que estava com ele, atacava uma locomotiva quando ouviu ele dizer que “estou caindo, fui atingido por .50”, olhou para trás e viu sair fumaça preta, mandou ele saltar. O Aurélio deixou de atirar, o avião elevou-se um pouco e depois chocou-se com o solo explodindo.



1º Tenente – Aviador Aurélio Vieira Sampaio.

As esquadrilhas do Fortunato e do Lagares explodiram uma fábrica de munição (o Tormin), ao norte de Milão. Fiz uma boa missão: destruí um carro blindado, um caminhão, uma “loco” e danifiquei mais seis caminhões.

Voltei sem munição.

O Lafayette bateu numa árvore quando atacava um caminhão.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



**Capitão – Aviador Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza.
Comandante da Esquadilha Vermelha.**

25 – Janeiro - 1945

– Sai como “Flight líder” pela 1ª vez. Bombardeamos um depósito de combustível, que não teve resultado satisfatório, e destruímos uma “loco”, três caminhões e um carro triciclo na região de Turim.

Eu estou melhorando muito no tiro.

Até que afinal meu avião, que estava com o rádio ruim há uns 10 dias, ficou bom. Fiz a missão nele.

27 – Janeiro - 1945

– Completei 2.000 horas de vôo e fiz a 46ª missão atacando uma ponte ao norte de Padova, na qual acertamos 16 bombas. O Canário foi de encontro a uma chaminé quando atacava um caminhão, perdendo um (1) metro da asa direita do avião, conseguindo regressar - aterrou bem. O Dornelles voltou com ele e eu ataquei dois caminhões, um ônibus e duas lanchas na região do bombardeio. Ataque dos Spit's.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



“Da esquerda para a direita: Sargentos Arnaldo Guerra Araújo, Odyr Santos de Almeida e João Levy Navarro, agachados sobre o que restou da asa direita do avião do Canário, o P-47D 44-19663/A6 após o encontro com a chaminé”.



**Aspirante – a - Oficial-Aviador da Reserva Convocada
Raymundo da Costa Canário**

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



29 – Janeiro - 1945

– O Assis foi atingido e saltou de pára-quedas ao Sul de Piacenza.



1º Tenente – Aviador Josino Maia de Assis.

3 – Fevereiro - 1945

– Fui à Roma em dispensa de serviço de onde fui mandado à Nápoles a fim de transportar um P-47 para Pisa, onde cheguei no dia 11/2 e soube que o Joel e o Danilo tinham sido abatidos e saltado de pára-quedas em Castelfranco (Norte de Padova) e o Brandini ao sul de Padova, tendo sido visto pela ultima vez de bruços, presumindo-se que ele tenha batido no avião, pois o pára-quedas foi visto abrir imediatamente após à saída do piloto.



**2º Tenente – Aviador da Reserva Convocada
Danilo Marques Moura.**

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



**Capitão – Aviator Joel Miranda.
Comandante da Esquadilha Amarela.**



1º Tenente – Aviator Roberto Brandini

16 – Fevereiro - 1945

– O Canário foi atingido entre Modena e Bolonha e conseguiu, a muito custo, saltar nas linhas do Exército Brasileiro.



**Aspirante – a – Oficial – Aviator da Reserva Convocada
Raymundo da Costa Canário.**



20 – Fevereiro - 1945

– Comandando uma esquadrilha (Eu, Menezes, Rui e Paulo), tomei parte na ofensiva da FEB em Monte Castelo, com a missão de atacar uma posição de artilharia em Montese. Após localizá-la, o que não foi fácil, mergulhamos através de uma fortíssima barragem de A.A. Acertei em cheio numa das peças, tendo os outros acertado num acantonamento alemão, que também foi metralhado.

04 – Março - 1945

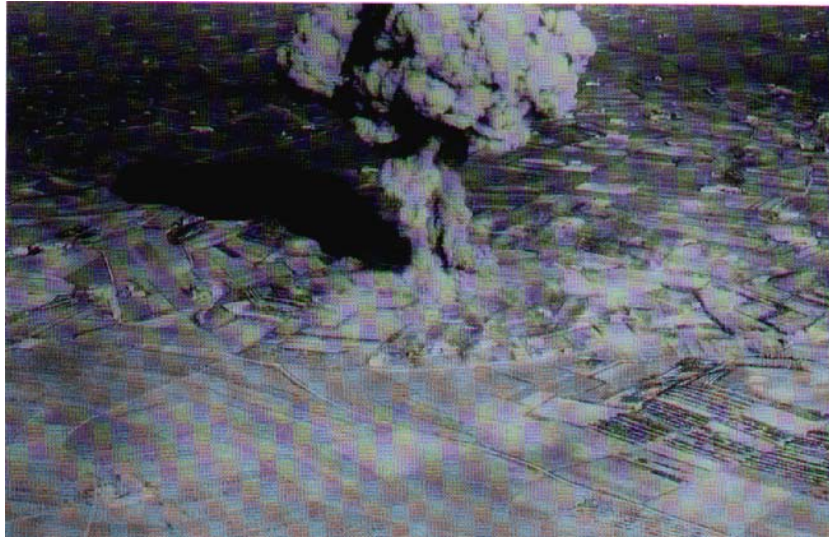
– Fiz, hoje, minha 54ª missão.

Pensei que não ia voar, pois não estava escalado.

Estava voltando de Livorno, onde recebi a comunicação do nascimento de minha filha Ruth, quando soube que ia fazer minha missão: bombardear uma frente no norte de Padova e atacar depósitos de munições em Suzzara.

Quando atacava um dos depósitos, que eram casas retangulares camufladas, e já tendo incendiado quatro (4), este explodiu, e como já estava muito perto não tive tempo para tirar o avião, entrando na explosão. Senti um violento choque e um barulho de lata e pensei ter chegado minha hora, mas ao sair do outro lado fiquei surpreendido de ainda estar voando e tratei de ganhar altura para saltar, pois o avião trepidava muito.

Consegui compensá-lo e atingi nosso campo com grande dificuldade, aterrando bem. Após a aterragem verificou-se ter o avião 53 furos e rasgos em todas as partes. Para sorte, nenhum estilhaço atingiu a parte vital. O Danilo voltou. Andou mais de 300 km a pé, até as nossas linhas, em 28 dias.



“Uma K-25 colhe a coluna de fumaça provocada pela explosão de um depósito de munições. Invariavelmente, a detonação de um depósito de munições era um evento visualmente espetacular, com a irradiação das ondas de choque claramente visíveis desde o ar e coluna de fumaça que muitas vezes chegava a uma altura de 1000 ou mais metros”.

07 – Março - 1945

– Fui à Nápoles buscar um avião com instalação para foguetes e quando regresssei soube que o Kopp tinha saltado ao Sul de Suzzara, quando atacava depósitos de munição. Foi atingido pela A.A. e quando o avião pegou fogo saltou de pára-quedas. Foi visto no chão, correndo, após recolher o pára-quedas.



Capitão – Aviador Theobaldo Antonio Kopp.



09 – Março - 1945

– Hoje saí comandando um “flight” para fazer um reconhecimento armado na ZONA-I. Após bombardear uma fábrica de torpedos, que não explodiu, apesar de atingida, desci para espreitar um depósito de combustível a oeste de Vilafranca. Fui recebido à bala. Como não vi nada, procurei sair razante para o sul, porém, desencadearam uma barragem de .50 e 20mm, sendo obrigado a voar mais para o norte e fazer 90° para a direita. Neste momento, atingiram o Nero Moura e o Paulo. Eu e o Tormin escoltamos os dois até Pisa.

18 – Março - 1945

– Comandei, hoje, pela primeira vez, oito aviões. Há três dias que sou comandante da segunda esquadrilha. Após uma navegação muito boa, pois tinha muitas nuvens, chegamos ao objetivo que era a pequena ponte ferroviária de Grigno, no norte de Vicenza. Não acertamos, pois ela fica num vale entre as montanhas, com mais de 2.000m caindo a pique.

21 – Março - 1945

– Fiz minha melhor missão como “leader”, hoje. Reconhecimento armado na ZONA 5 (Norte de Turin). Escolhi como alvo para o BP (bombardeio picado) uma oficina de locomotivas em Gallarate (Norte de Milão). Logo após a decolagem trepei nas nuvens e sobre o mar; chegando próximo a Milão vi o chão, porém com muita cerração (bruma). Conhecendo o terreno, fui direto sobre o alvo, onde fizemos um ótimo bombardeio. Após a fotografia, vi no campo de aviação quatro (4) aviões SM 79, voei para o lado do sol e ataquei, destruindo um, enquanto o Rocha danificava outros dois. Depois de passar por cima da pista vi em minha frente um JU-88, porém não pude acertar. Chamei o Meira, que também não teve chance. Após isso, destruímos um caminhão ao Norte de Novaro. (Paulo Rocha, Meira e Paulo Costa).

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



26 – Março - 1945

– O Correia Neto foi abatido quando atacava, após o bombardeio com foguetes, em Casarsa (W.de Udine). Saltou de pára-quedas quase que imediatamente ao ser atingido, quando o avião começou a pegar fogo.



1º Tenente – Aviador Othon Corrêa Netto.

6 – Abril - 1945

– Boa Missão. 74ª. Reconhecimento armado no triângulo Bolonha-Ferrara-Parma, com dois (2) aviões. Pegamos 2 caminhões, 8 grupos, 2 carroças, após bombardearmos um depósito de munição, sudoeste de Modena.

Muita A.A. em Santo Agostinho.



O Spinola dá um briefing.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



09 – Abril - 1945

– Hoje começou a ofensiva na Itália. O Armando foi abatido quando atacava um QG (Quartel General) alemão, na frente do 8º Exército Inglês.

Saltou nas nossas linhas.



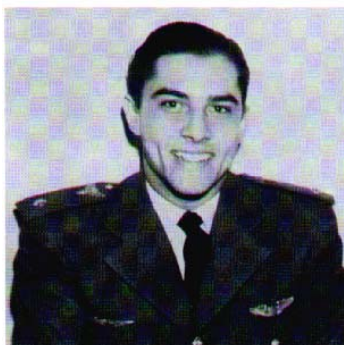
**2º Tenente – Aviador da Reserva Convocada
Armando de Souza Coelho.**

11 – Abril - 1945

– Fiz hoje um perfeito bombardeio acertando a ponte da estrada de ferro a Leste de Trento, perto do lago Garda.

13 – Abril -1945

– O Santos foi atingido pela explosão de um depósito de munição, ao norte de Casarsa (próximo a Spilambergo, onde caiu). O avião perdeu uma asa, entrando de dorso e batendo logo adiante. Ninguém o viu saltar.



**Aspirante – a – Oficial Aviador da Reserva Convocada
Frederico Gustavo dos Santos.**

14 – Abril - 1945

– (missão 78^a). Tomei parte, hoje, na ofensiva do 5º Ex., comandando um “flight”, que era bombardear uma ponte de resistência ao oeste de Vergato com bombas de fragmentação e foguetes, porém o controlador pediu para não mais bombardearmos nosso alvo. Eu segui para um depósito de munição nas proximidades de Bolonha, que pegou fogo, depois joguei foguetes em pontes do Rio Pó, metralhei 5 regiões ferroviárias e regressei. Gostei de lançar foguetes. Levamos 6.

15 – Abril - 1945

– Hoje não voei. O Perdigão comandou a esquadrilha para fazer uma missão de apoio direto à frente de Bolonha. Foi no meu “B2”, que voltou avariado, sem comando de direção e na aterragem quebrou a bequilha. Pela 1ª vez meu avião foi avariado. Todos os aviões da esquadrilha voltaram avariados, sendo que o Coelho, pela 8ª vez.

16 – Abril - 1945

– Fiz uma missão de apoio direto na frente de Bolonha, em Pianoce, atacando com bombas incendiárias, foguetes e metralhadoras, um ponto forte do inimigo, e um carro. A missão foi coroada de pleno sucesso e tive a oportunidade de ver o poder dos aliados esmagando com aviação e

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



artilharia todos os pontos de resistência.

Há avanço em todas as frentes. O inimigo está praticamente vencido. É flagrante nossa superioridade em material, pois pelo movimento de viaturas, tanques, jipes, etc, podemos muito bem identificar a linha de frente, não precisaríamos nem de painéis. As nossas tropas já estão descendo dos Apeninos. A linha de frente está muito bem demarcada.

18 – Abril - 1945

– Boa missão a 84ª. Subi e desci no “cego”. Bombardeei em Mirandola uma fábrica de gás. Destruí 6 vagões com foguetes e danifiquei outros 7. O Coelho destruiu uma moto na estrada 9.

21 – Abril - 1945

– Quando decolava, o pneu direito rebentou, estando o avião, já, a 130 mph. Reduzi imediatamente, cortando o motor e apliquei todo o freio esquerdo para que o avião não fosse de encontro a outro P-47 parado no estacionamento. Porém, fora da pista, entrei num barranco, recolhendo ambas as rodas. Assim que o avião parou, sai imediatamente. As bombas e os foguetes saltaram, sendo que uma das bombas ficou com a espoleta descoberta. A roda direita fez um rombo na asa, saltando por cima dela e armando uma metralhadora. A hélice ficou com todas as pás-curvadas, furou o motor, a bequilha recolheu e as pontas das asas ficaram arrebatadas. Quando a asa bateu no chão jogou muita terra dentro da nacele que veio bater no meu olho esquerdo. O Thomas conversou comigo.



“Por vezes, perdíamos aviões por motivos outros que não a artilharia antiaérea inimiga. No fim da tarde do dia 21 de abril de 1945, o Pessoa Ramos estava no meio da corrida de decolagem quando estourou o pneu direito, fazendo com que o seu P-47D desse um cavalo-de-pau e em seguida saísse da pista. Ao centro, o Pessoa Ramos – com uma cara meio triste – é ladeado pelo Lagares (direita) e o Bocchetti (esquerda)”.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



22 – Abril - 1945

– Ontem os alemães abandonaram as montanhas e o 5º Ex. tomou Bolonha.

Hoje o Grupo fez 44 saídas. Metralhando colunas de tanques e caminhões alemães. Fiz 2 missões. Na primeira, de manhã, metralhei e incendiei 5 casas, onde estavam, escondidas e camufladas duas viaturas e caminhões alemães, em retirada para o Pó. À tarde encontrei e destruí uma “motor pool” de 90 caminhões, que já vinha sendo atacada por outras esquadrilhas nossas, a sudeste de Mantova.

No regresso desta missão encontrei uma coluna de tanques e caminhões americanos avançando. Passei baixo balançando as asas. Foi uma festa! Vi outra coluna americana sendo recebida pela população de uma cidadezinha. O Coelho, da minha esquadrilha, não voltou da sua segunda missão de hoje.

Estava voando com o Meira quando viu um caminhão e foi atacar. Nada mais se soube. Havia muita bruma e grande turbulência no Vale do Pó.



2º Tenente – Aviador Marcos Eduardo Coelho de Magalhães.

23 – Abril - 1945

– Fiz duas missões. Na primeira peguei um comboio de viaturas fugindo e ataquei-o. Quando vinha para a 2ª missão, o controle me mandou ir para Ostiglia, onde uma divisão blindada alemã estava em fuga.

Quando cheguei na região vi uma verdadeira “desloque”. Lá, já estavam aviões americanos na brincadeira, centenas de tanques, caminhões e aviões numa verdadeira orgia.

Soltando um “SENTA A PÚA”, mergulhei e estourei logo na 1ª, um caminhão, depois um grupo de alemães, depois, quando ia para cima de um

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



tanque, vi que estavam atirando no Tormin, e quando estava avisando a este fui acertado por uma 20mm no “canopy”, por traz da minha cabeça, sendo salvo pela couraça.

Com a explosão e a fumaça julguei que tivesse chegado a minha hora, e soltando o “canopy”, desamarrei-me para saltar, quando me lembrei de avisar pelo rádio.

Nesse momento vi o chão muito próximo e senti que não tinha altura para saltar, instintivamente dei todo o motor e surpreendi-me com o mesmo funcionando, ganhei altura e verifiquei que o motor estava ok.

Ouvi o Rocha me avisando que saltasse 150 metros para o sul, pois já haviam tropas amigas, mas resolvi regressar. Durante o regresso verifiquei que tinha sido ferido nas costas e na perna direita.

25 – Abril - 1945

– Fiz duas missões hoje a despeito do contra do Thomaz.

Os alemães fogem de todas as frentes. Na 1ª estive em Vilafranca, cujo campo encontrei destruído e em destruição. À tarde viram a explosão do Depósito de Munição e encontraram mais ou menos 200 caminhões (Horacio e Lagares) ao norte de Verona.



**Capitão – Aviador Newton Lagares Silva.
Comandante da Esquadilha Verde e, mais tarde,
Chefe de Operações do grupo.**

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Capitão – Aviador Horácio Monteiro Machado.

Na 2ª fiz um reconhecimento armado em Milão: destruí 3 caminhões com trailer que fugiam para oeste. Muita A.A. em Treviglio.

Completei 90 missões

26 – Abril - 1945

– Dornelles não regressou: chocou-se ou foi abatido quando metralhava uma locomotiva em Alessandria. É triste acontecer isto nos últimos dias de guerra. Na 1ª missão de hoje estive em Verona e fiquei horrorizado com tanta destruição. A cidade tinha sido bombardeada à noite.



1º Tenente – Aviador Luiz Lopes Dornelles.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



30 – Abril - 1945

– O Goulart foi atingido ao Norte de Veneza e pulou no lago Comochio.
Pulou muito bem.



2º Tenente – Aviador Renato Goulart Pereira.

O Coelho foi encontrado com uma boa história: estava estreifando uma concentração de caminhões quando foi apanhado pela antiaérea (20mm) e quando o avião começou a pegar fogo ele saltou de pára-quadras. Estava ainda se balançando quando ouviu assobio de balas e 4 cordas do pára-quadras foram rompidas, o que causou uma descida mais rápida, ocasionando fraturas de ambos os tornozelos, logo que ele atingiu um telhado. Foi preso pelos alemães, quando um fascista queria matá-lo, após empurrá-lo. Foi levado para um hospital em Reggio e quando os alemães se retiraram deixaram-no no Comando do Hospital até a chegada dos americanos. Disse que foi bem tratado pelos alemães, que receavam a farra dos partizanos italianos. Quando os alemães se retiravam, informaram que não levavam ele e os outros feridos por falta de condução, além de saber que a guerra já estava perdida para eles.

02 – Maio - 1945

– FIM DA GUERRA na Itália.

Nesta manhã saiu apenas uma missão de dois aviões (Meira e Tormin). Era minha esquadrilha que ia decolar, quando recebemos ordem de só mandar 2 aviões para observar o inimigo, com ordem de não atirar. Mande os dois com menos missões. Às 13 horas os exércitos alemães se entregaram.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



06 – Maio - 1945

– Brandini apareceu para surpresa e alegria de todos nós. Passou dois meses num Hospital alemão, onde fez uma operação na cabeça para extrair um estilhaço de granada, e estava num campo de concentração no TIJOL, quando os alemães se renderam. Viu toda retirada alemã e quando era retirado de Vilafranca, que foi estreifado por nós nas margens do Lago de Garda.



À esquerda, Pessoa Ramos, com o Brandini.

08 – Maio - 1945

– Tivemos notícia que o Joel, Assis e Correia Neto estavam vivos. O primeiro na casa de um “partizano” e os outros dois foram encontrados num campo de concentração em Nuremberg. Soube, hoje, que o Santos tentou saltar de pára-quedas, infelizmente estava muito baixo.



11 – Maio - 1945

– Iniciei uma viagem de “B-25” com o Lagares e o Borges para procurar os colegas prisioneiros na Alemanha.

Aterramos em primeiro lugar em Landshut (norte de Munich), onde encontramos o campo cheio de prisioneiros sendo evacuados para a França, de “C-47”. Não tendo informações no campo, fomos de caminhão até os PW’s de Mossbury, onde tinham sido vistos pela última vez Assis e C.Netto. Lá chegando, nada podemos colher, a não ser, que até à véspera eles lá estavam, justamente numa das barracas que naquele momento estava pegando fogo. Almoçamos ração “e” e seguimos para Reims.

Na viagem pude ver Stuttgart, Reims Metz, Verdun e as defesas da linha **Marginot**. (Nota: sistema fortificado, construído de 1927 a 1936 na fronteira NE da França sob a direção de **André Marginot**).

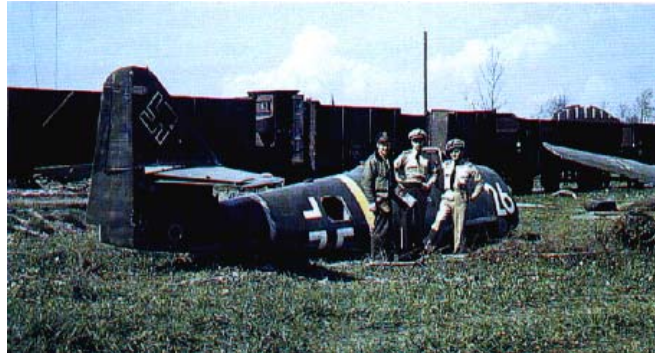
Tudo destruído.

Em Le Havre nada encontramos e tivemos que pernoitar numa barraca dos ingleses. À noite fomos à cidade e procuramos a célebre catedral.

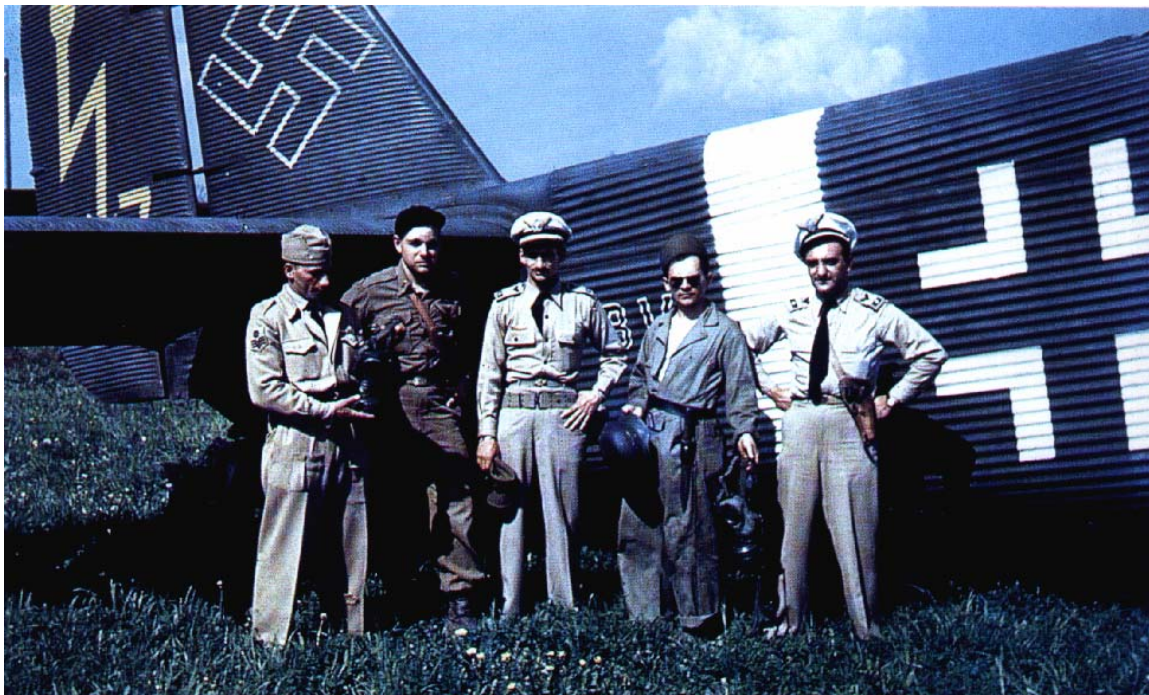


O B-25 do Grupo.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Da esquerda para a direita: Buyers, Pessoa Ramos e Lagares ao lado de um jato Messerschmitt Me-262.



“Da esquerda para a direita: um mecânico do 1º GAvCa, um soldado norte-americano, Pessoa Ramos, um mecânico do GAvCa e o Lagares”.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



12 – Maio - 1945

– Saímos de Le Havre às 9 horas para Le Haure. Passamos por Paris. Aterramos em Le Haure, depois procuramos em quase todas as listas de PW e descobrimos o nome do Assis, internado num campo a 20 km de Dieppe.

Seguimos para lá num dos caminhões de prisioneiros. A viagem demorou duas horas e pude apreciar as defesas alemãs da Muralha do Atlântico.

Ao avistar o campo perdi as esperanças.

Era um campo para 100.000 homens.

Às três horas da tarde chegamos às barracas pertencentes a “Air Force” onde o Comandante, Cel Samely, nos comunicou que o Assis e o C. Netto tinham ido à Paris pedir providências às autoridades a fim de regressarem à Itália. O Coronel, muito distinto, nos tratou maravilhosamente bem. Mandou nos levar de volta a Le Haure, onde chegamos às 18:00 h; almoçamos e decolamos para Paris, onde aterramos às 19:50 h.

Tomamos um ônibus e fomos para o Hotel, onde deveriam estar os dois. De fato, quando chegamos eles tinham saído para falar ao ATE sobre a passagem para Pisa.

Foi um momento emocionante. No dia seguinte, domingo, passamos em Paris.

13 – Maio - 1945

– Conheci Paris.

Almoçamos com o Secretário da Embaixada, que nos levou de automóvel para visitar: “Bois de Bologne”, Versailles e, à noite, fomos ao “TABARIS”, onde assistimos um maravilhoso show.



“Pessoa Ramos e Buyers desfrutando de uma Paris recém-libertada”.



14 – Maio - 1945

– Visitamos Notre Dame. Achei a igreja maltratada e pobre. Passeamos na Boulevar e procuramos algumas coisas para comprar de lembrança, porém, o comércio estava fechado (2ª feira).

Voltamos ao hotel onde gastamos o dinheiro em compras de perfumes. Decolamos às 10 horas de Paris. Fizemos a viagem por Marseille, Cannes, Nice, Monte Carlo e Pisa, onde aterramos às 18:00 h.

Em Marselha havia material de guerra depositado que se perdia de vista. Parece que os aliados achavam que não terminariam a guerra tão cedo.

16 – Maio - 1945

– Iniciei minha viagem para o Cairo às 10:45 h, após tirar a fotografia com todo o Grupo. Na Base de Pisa tomei o rumo de Atenas, passando por Basio, ao Sul da Itália, onde nos chamou a atenção a enorme quantidade de campos de aviação.

Almoçamos em Atenas e, antes de decolar, tivemos que preencher a documentação.

Chegamos ao Cairo no campo de Tantaurus, jantamos e trocamos dinheiro e aguardamos no cinema.

Nos hospedamos no Hotel Continental.

17 – Maio - 1945

– Fomos à Embaixada, visitamos as Pirâmides e a Esfinge.

Almoçamos no Gezira Club. Um belíssimo clube inglês, com piscina e campos de golfe. Almocei feito a americano, com o Chefe da Delegação e o Secretário Lisboa e o Lara. À tarde fomos à casa do Secretário, onde tomamos banho de piscina e chá para depois irmos ao bairro árabe fazer compras.

18 – Maio - 1945

– Acordamos tarde, fizemos compras perto do Hotel e fomos almoçar no Clube, a convite do Frederico Lisboa, no restaurante da piscina. À noite jantamos no Bobby's.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



19 – Maio - 1945

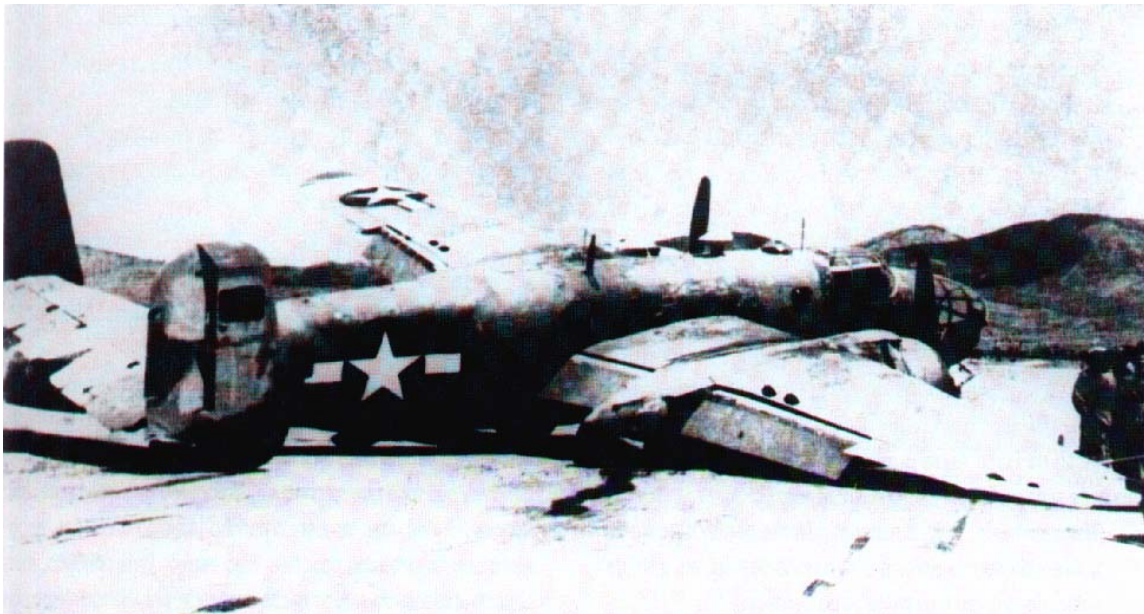
– Visitamos o Museu Egípcio e fomos almoçar com o Ministro Melo Franco. Passeamos de automóvel e fomos ao Palácio assinar o livro da cidade.

À noite, fomos ao Arizona jantar. Um ambiente maravilhoso, ao ar livre, com duas orquestras.

20 – Maio - 1945

– Decolamos do Cairo e ao aterrar em Atenas o trem do B-25 recolheu. Após tentarmos de tudo e passar radio para Pisa, ficamos hospedados no Hotel Bretanha. Às 18 horas o chefe da Delegação veio nos visitar e nos levou de automóvel para o Parthénon.

Lisboa veio conosco. Jantamos num restaurante ao ar livre.



O B-25 após o acidente.



21 – Maio - 1945

– Fomos visitar o Ministro às 12 horas.
Almoçamos no Hotel.
Passamos 5 dias em Atenas.
Fomos recolhidos pelo B-25 do Comandante do Grupo, com o Horácio.
Retornamos à Pátria.

* ATC – Air Transport Command

O Autor

O HOMEM ROBERTO FORJANDO O PESSOA RAMOS

Nasceu no dia 05 de maio de 1918, em João Pessoa, Paraíba.

Seu pai, Antônio Coutinho Ramos, paraibano da cidade de Rio Tinto, era funcionário público, comerciante e pequeno criador de gado. Quando faleceu, em 1927, Roberto, seu quinto filho, tinha apenas 9 anos.

Ao todo, eram cinco irmãos: Waldemar, Maria da Conceição, Geraldo, Maria Luiza e João, o **Joca***, o caçula, que também seguiu a carreira militar, como oficial aviador da FAB. Faleceu como Capitão Aviador em acidente com um avião P-16, da Aviação Embarcada, em junho de 1964, na Lagoa dos Quadros, no Rio Grande do Sul, próximo de Porto Alegre.

D^a Henriqueta* Pessoa Ramos, sua mãe, sem perceber, foi a grande responsável por ele adotar a carreira militar como profissão, junto com a sua “grande estrela”, que já apresentava sinais de brilho intenso.

Por ser viúva, com seis filhos para criar, recebeu dos irmãos, General José Pessoa e Coronel Aristarcho Pessoa, o convite para que enviasse o filho mais velho para cursar o Colégio Militar, no Rio de Janeiro. A vaga foi cedida pelo seu outro irmão, Dr. João Pessoa. O mais velho dos filhos, a quem caberia a vaga, por motivo de saúde, teve que desistir, e o seguinte, não havia completado, ainda, a base escolar necessária. Assim, a vaga sobrou para o Roberto que, aos 11 anos de idade, foi estudar no Rio, interno no Colégio Militar, sob os cuidados dos tios.



O primeiro à direita, Antônio Geraldo Peixoto (de “bibico”), com o Pessoa Ramos – ao centro, (também de “bibico”) – no Ita, em viagem de férias do Colégio Militar, para Maceió e João Pessoa, respectivamente.

Coincidência: Peixoto embarcou em Maceió no mesmo navio que levava o Pessoa Ramos de João Pessoa para o Colégio Militar no Rio de Janeiro.

Nascia, então, uma amizade profunda, leal e duradoura. Peixoto virou compadre: é padrinho do primogênito do Pessoa Ramos.

Ambos, na mesma turma, seguiram carreira na aviação militar.

Antônio Geraldo Peixoto, atingiu o mais alto posto na ativa da FAB: Tenente – Brigadeiro do Ar e foi Ministro e Presidente do Superior Tribunal Militar.

A sua “estrela” estava apenas começando a brilhar, e seguiria assim, sempre iluminada por seus próprios esforços, talento e merecimento.

No Rio, morou com os tios, Aristarcho e José Pessoa, por sete anos. Isto lhe rendeu uma orientação de muita disciplina e exemplos de profissionalismo, dignidade e honradez, que lhe ajudariam a forjar o seu caráter, sempre marcante, respeitado e reconhecido por todos, ao longo da vida. De quebra, ainda recebeu aulas de etiqueta social de sua Tia Mary, esposa do General José Pessoa, que lhe renderam dividendos pela vida afora.

Casou-se com Maria **Inah** Pedrosa Ramos, também paraibana de João Pessoa, nascida Maria Inah de Luna Pedrosa, em 12 de janeiro de 1941.

Por isso, ele denominava o dia 12 de “meu dia”.



Tiveram, criaram e educaram quatro filhos: Ricardo, Ruth, Rosana e Ronaldo, todos com o sobrenome de Pedrosa Ramos.

CONSTRUINDO UMA CARREIRA COM TALENTO, TRABALHO, DISCIPLINA E MERECEMENTO

REALIZOU TODOS OS CURSOS EXIGIDOS PELA FAB

- **Escola Militar de Realengo** – Aspirante a Oficial da Arma de Aviação-1937/1939
- **Escola Militar de Aviação**: piloto, navegador e observador-1939/1940



Em baixo, os únicos deitados, da esquerda para a direita: Peixoto e Pessoa Ramos.



Da esquerda para a direita: Peixoto e Pessoa Ramos, Cadetes da Escola Militar de Aviação.

- Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – Cumbica/SP
- Curso de Estado Maior – ECEMAR – 1954/RJ
- Curso Superior de Comando – ECEMAR – 1962/RJ

FUNÇÕES E COMISSÕES EXERCIDAS NA FAB 1940/1967 - 27 anos, apenas, de bons serviços com merecimento

- Oficial Subalterno do 5º Regimento de Aviação – Curitiba/PR – Vôos do CAN – Correio Aéreo Nacional
- Base Aérea de Natal/RGN – Piloto de Caça de aviões P-40
- Comandante de Esquadrilha na Campanha da Itália – 1º GAvCaça
- Operações e Comandante de Esquadrão de Caça -1ºGavCaça – Santa Cruz
- Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça – Santa Cruz
- Sub-Comandante e Comandante da Base Aérea de Santa Cruz
- Chefe de Operações e Estado Maior da 2ª Zona Aérea – Recife/PE
- Diretor do Parque de Aeronáutica de Recife/PE
- Comandante da Base Aérea de Recife/PE

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



- Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra – Rio de Janeiro
- Adido Militar, Aeronáutico e Naval no Paraguai
- Chefe do grupo Combinado de Informação do NEZDN/EMFA
- Assistente do NEZDN/EMFA

MISSÕES, ELOGIOS E CONDECORAÇÕES

Realizou **95 MISSÕES DE COMBATE** na Campanha da Itália e **44 MISSÕES DE PATRULHA** na Campanha do Atlântico Sul.

Recebeu **9 CITAÇÕES DE COMBATE, 31 ELOGIOS INDIVIDUAIS e 24 ELOGIOS COLETIVOS.**

- Em apenas 27 anos de serviço ativo na Força Aérea Brasileira, voou 7.500 horas, sendo a maioria pelo CAN – Correio Aéreo Nacional, do qual foi piloto desde o posto de 2º Tenente Aviador, e 1.230 horas em aviões de caça.

- Foi o primeiro piloto de caça brasileiro a completar 1.000 horas de vôo, exclusivamente, em aviões de caça, sendo a maioria realizada durante a Campanha da Itália.

- Foi o primeiro Comandante de um Grupo de Aviação de Caça, brasileiro, com aviões a jato puro - os “Gloster Meteor – F-8 e TF-7”-, que equiparam o 1º Grupo de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz.

- Piloto “Honores Causa” dos EUA.

- Piloto “Honores Causa” do Paraguai

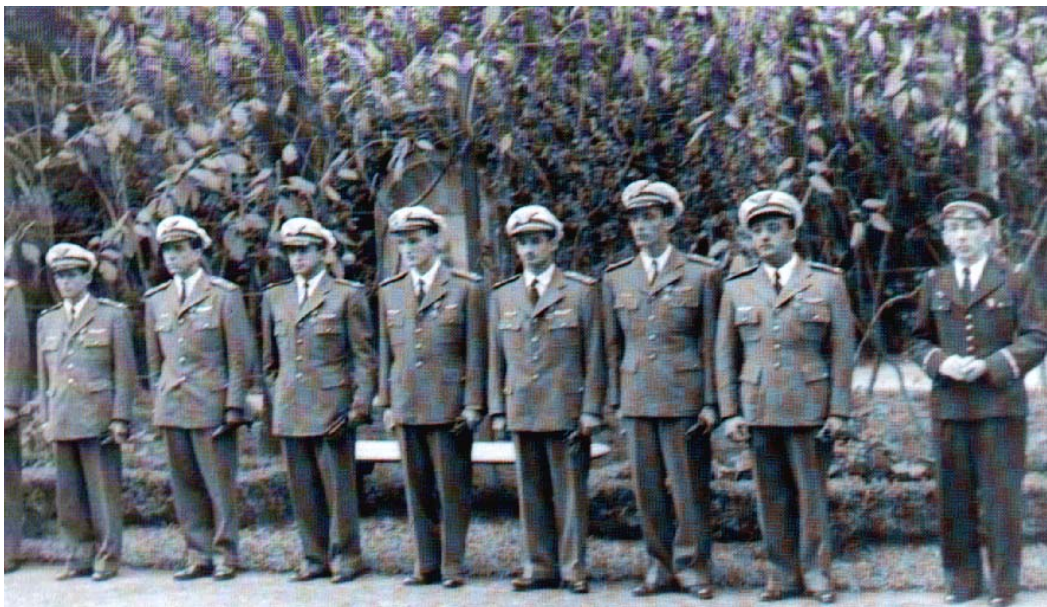
CONDECORAÇÕES:

- Ordem do Mérito Aeronáutico – Grau de Comendador
- Campanha da Itália
- Cruz de Aviação da Itália com 3 Estrelas – Completou 95 Missões
- Cruz de Sangue – Ferimento em Combate por estilhaços de AAA, em 20/04/1945.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



- Campanha do Atlântico Sul – 44 Missões de Patrulha
- Cruz de Aviação, Fita B, com 2 Estrelas – Patrulha
- Distinguished Flying Cross – USA
- Air Medal com 4 Clusters – USA
- Croix de Guerre avec Palm – França
- Medalha do Mérito Militar com Passadeira de Prata
- Ordem do Mérito Santos Dumont
- Ordem do Mérito Militar do Paraguai
- Medalha da Armada do Paraguai
- Presidential Unit Citation – USA – **“Após 41 anos de espera, no ano de 1986, o governo norte-americano concedeu ao 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira (1º Brazilian Fighter Squadron), a merecida Presidential Unit Citation, pela sua atuação no teatro de guerra mediterrâneo no dia 22 de Abril de 1945. Com muito orgulho podemos acrescentar que apenas três unidades aéreas não pertencentes às Forças Armadas norte-americanas possuem tal comenda, a terceira condecoração mais importante do governo daquele país – duas unidades de caça da RAF e o 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira. Uma merecida homenagem para aqueles que foram combater o inimigo nos céus do Velho Mundo” (Texto de Carlos Filipe Operti – Revista Asas).**



“Além das Condecorações Norte-americanas e Brasileiras, alguns de nós, na verdade os que completaram mais de 75 missões de combate recebemos a Croix de Guerre avec Palmes, distinção do governo francês. Aqui a cerimônia nos jardins da Embaixada da França, no Rio de Janeiro”.



MEDALHAS QUE CONDECORARAM BRASILEIROS QUE PARTICIPARAM DA 2ª GUERRA MUNDIAL.



CRUZ DE AVIAÇÃO, Fita A (FAB)



CRUZ DE AVIAÇÃO, Fita B (FAB)



DISTINGUISHED FLYING CROSS (EUA)



AIR MEDAL (EUA)



CRUZ DE BRAVURA (FAB)



CRUZ DE SANGUE (FAB)



ORDER OF THE BRITISH EMPIRE (Inglaterra)



DISTINGUISHED FLYING CROSS (Inglaterra)



MEDALHA DA CAMPANHA DA ITÁLIA (FAB)



CAMPANHA DO ATLÂNTICO SUL (FAB)



LA CROIX DE GUERRE AVEC PALME (França)



BRONZE STAR (EUA)

HOMENAGENS

- Em Recife, Pernambuco, os companheiros, civis e militares, que serviram com ele no QG da 2ª Zona Aérea, no Parque de Aeronáutica e na Base Aérea, solicitaram aos órgãos competentes, e conseguiram, que uma Rua, na Praia de Piedade, recebesse o nome de Coronel Aviador Roberto Pessoa Ramos.
- No Rio Grande do Norte, na cidade Eduardo Gomes, antiga Parnamirim, uma rua recebeu a designação de “Brigadeiro” Roberto Pessoa Ramos. A vontade, dele e dos amigos, era grande, mas não houve tempo para que atingisse o generalato na sua FAB. Apesar do “erro”, o nome do logradouro registra a esperança que o merecimento justificava e que o tempo não permitiu.
A iniciativa partiu do cunhado, Hercílio de Luna Pedrosa, irmão da sua esposa Inah.
- O seu primeiro neto, que ele não conheceu, recebeu o seu nome completo. Homenagem com uma vida e de grande significado.



NO COMANDO DO C-47, FEZ UM POUSO DE “TRÊS PONTOS”, PERFEITO E SUAVE, APESAR DOS FORTES VENTOS ...

Após vinte e um dias viajando com uma comitiva de oficiais gerais e superiores das três armas, todos do NEZDN, do EMFA, para estudos nas fronteiras da região norte do país, chegava à Salvador/BA no dia 09 de fevereiro de 1967.

Naquele dia, antes do jantar, passaram-lhe a informação que o Ten. Cel Av. Santiago, comandante do C-47 em que viajava, havia recebido um “rádio” do CAN - Correio Aéreo Nacional, comunicando e autorizando que, durante as etapas Salvador/Vitória e Vitória/Rio de Janeiro, realizasse o seu “recheque” no velho C-47. Isso significava, para a sua satisfação, a garantia de que continuaria voando – naqueles dias, a sua única preocupação. Os companheiros de viagem disseram que ele “vibrou” muito e, até, se emocionou com aquela notícia.

O pouso em Vitória foi um perfeito “três pontos”, apesar do vento forte lateral, que teimava em atrapalhar aquele que deveria ser especial.

Logo após, ainda taxiando, falou ao Santiago: “- Por que isto foi acontecer logo comigo!!!”. Estava se referindo às fortes dores no peito e à insensibilidade percebida no braço e na perna.

O Ten. Cel. Av. Santiago percebeu a emergência, ajudando-o a estacionar o avião e solicitando, com urgência, a ambulância com o médico.

Mais tarde, já no hospital, não resistiu à “pressão”, que continuou subindo, ignorando a medicação ministrada, e o seu coração, ainda novo, parou de bater.

Morreu trabalhando, voando, no comando de um avião, como sempre desejou. Verdadeiramente, emprestava muita luz à sua “estrela”.



O “Velho C-47”.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



No dia 6 de outubro daquele ano, na casa do Comandante Nero Moura, acontecia mais um tradicional encontro dos Companheiros do Senta a Púa. Cumprindo um pedido seu, a sua esposa Inah entregou um “whisky especial” para que os companheiros brindassem em sua memória. A Turma realizou um “Adelfi”* para o Pessoa Ramos – o “Pato Ramos”.



**Coronel – Aviador
Roberto Pessoa Ramos.
1918 - 1967**

Adelfi* = Saudação feita pelos integrantes do 1ºGAvCaça aos companheiros mortos ou, muito especialmente, a algum ainda vivo. É uma deferência muito especial e uma honra para quem recebe um Adelfi.

“Atualmente a grafia correta é “Adelphi”. O motivo é simples. Recentemente descobriu-se que “Adelphi”, no idioma grego, significa IRMÃOS. Uma significativa coincidência para aqueles que há 60 anos se tornaram IRMÃOS, não de sangue, mas de ALMA” (Texto de Carlos Filipe Operti – Revista Asas).



O SEU LÍDER – COMANDANTE NERO MOURA

O Coronel foi um Líder. Conquistou a amizade e o respeito de seus comandados. Conduziu-os à união e à solidariedade, resultado de um profundo espírito de grupo. Conseqüência da competência de que só um grande líder é capaz.

A sua liderança fez a grande diferença na eficácia dos resultados do GRUPO – a marca do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália.

O Pessoa Ramos admirava e respeitava o seu líder Nero Moura.



Nero Moura, Tenente-Coronel-Aviador

“Realizou, ao longo da guerra na Itália, um total de 62 missões. Nero Moura era gaúcho de Cachoeira do Sul, onde nasceu no dia 30 de janeiro de 1910. Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça desde que a unidade foi constituída, Nero era um Líder nato que impressionava por sua simplicidade”.

(Foto e texto do “Heróis dos Céus” - A Iconografia do 1ºGAvCaça na Campanha da Itália)

No livro “Senta a Púa”, o autor, Maj. Brig. Rui Moreira Lima, referencia o Comandante, destacando o seguinte:

“Foi justo e exigente conosco. A indisciplina de vôo nunca foi tolerada. Dava cadeia no duro. Não há no Grupo uma só voz que se erga contra ele. Por escrúpulo, deixou de promover em campanha muitos companheiros do escalão terrestre. Não queria criar problemas com aqueles que fizeram a guerra aqui no Brasil, na defesa de nossas costas. Hoje ele acha que errou. Ao inferno com o escrúpulo!

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Para se ter uma idéia de como agiu nosso Comandante, basta dizer que não houve nenhum piloto condecorado com a Cruz de Bravura. Preferiu condecorar com essa medalha apenas os mortos em combate. Antes comunicou-nos sua decisão. Concordamos com ele por unanimidade. Mas agora, frio, acho que alguns de nós mereceram essa condecoração. Dou como exemplo o Menezes, Canário, Lima Mendes, Keller, Goulart, Torres, Joel, Lara, Meirinha, Perdigão, Pessoa Ramos e Lafayette ... Há mais. Perdoem-me os companheiros não citados, por deixar de incluí-los nesta relação. É que eu lembro de feitos dos acima alinhados que considero como atos de bravura. Fizeram aquele “algo mais” que me impressionou. Dos falecidos em combate, não há dúvidas que todos fizeram jús à Cruz de Bravura.”

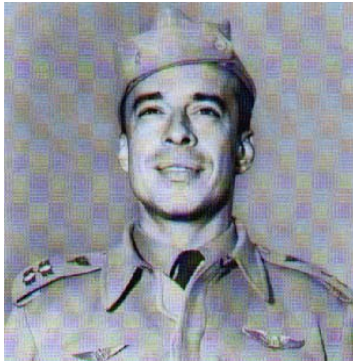
OS COMPANHEIROS



À esquerda, 2º Tenente – Aviador, hoje, Major Brigadeiro do Ar José Rebelo MEIRA de Vasconcelos e, ao seu lado, como sempre, o 1º Tenente – Aviador na época da guerra, hoje, Major Brigadeiro do Ar RUI Barbosa Moreira Lima.

Nos tempos pós-guerra, incansáveis divulgadores da história do 1º GAvCa. Juntos, escreveram os textos do livro “Os Heróis dos Céus” – A Iconografia do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália 1944-1945. O Brigadeiro Rui é o autor do significativo livro “Senta a Púa”.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



**Major – Aviador
Oswaldo PAMPLONA Pinto
Oficial de Operações**



**Major – Aviador
Marcílio GIBSON Jacques
Líder do Esquadrão Terrestre**



**2º Tenente – Aviador da Reserva Convocada
Alberto Martins Torres
Cumpriu ao longo da Guerra na Itália, um total de 100 missões.**

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Da esquerda para a direita: Felino, Spinola, Lagares, Ten. Méd. Cylon Quintaes de Souza, Bocchetti, Lima Mendes, Miranda Corrêa, Ismar, Nero Moura, Eudo, Ary Neves, Thomas Girdwood, Pessoa Ramos e eu". (Meira)



Da esquerda para a direita: Meira, Pessoa Ramos, Spinola, Prates, Nero Moura, Lagares, Danilo, Ary Neves, Lima Mendes, Ten. – Cel. Av. Taunnay e Bocchetti.

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Da esquerda para a direita: Lima Mendes, Ismar, Brandini, Pessoa Ramos e Lara.



Da esquerda para a direita: Morgado, Pessoa Ramos, Tormim e Keller.



**Pilotos que fizeram o trecho Manágua – Albrook Field
Transportaram, voando, 19 P-47D para o Brasil**

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



Recepção ao pessoal do 1º GAvCa no QG da USAF.



O dia da Vitória.



Dia da Vitória – um Esquadrão de Vencedores



Na sala de operações do 1º GAvCa, já na Base Aérea de Santa Cruz, os veteranos: Goulart, Assis, Joel Miranda, Pessoa Ramos, Lara, Perdigão e Paulo Costa e outros companheiros.



“Foi a bordo do UST Colombie que ele nasceu. Fortunato inspirou-se na figura alegre e irrequieta de Lima Mendes, ou “Limatão”, como era conhecido desde os idos de Realengo. Fixando-se em Lima Mendes, saiu a ave famosa, hoje histórica nas Forças Armadas do Brasil. Abaixo, a interpretação dada ao valente avestruz que nos acompanhou nos P-47 na Itália, e voa hoje na carenagem dos aviões F-5 da Base Aérea de Santa Cruz.

- 1 – A faixa dupla verde-amarelo que circunda o avestruz simboliza o Brasil;
- 2 – O avestruz retrata a velocidade e a manobrabilidade do avião de caça (na época o P-47), como também o estômago dos veteranos do 1º Grupo de Caça;
- 3 – O boné, representa o piloto da FAB;
- 4 – A armadura, a robustez do Thunderbolt e a proteção ao piloto;
- 5 – O fundo azul e as estrelas, o céu do Brasil com o Cruzeiro do Sul em destaque;
- 6 – A pistola insinua a potência de fogo do P-47 (8 metralhadoras.50, 2 bombas de 500 libras, 1 bomba de “napalm” ou gasolina gelatinosa e 6 foguetes 105mm);
- 7 – A nuvem cúmulo, o espaço aéreo;
- 8 – A bolota de fumaça negra e os estilhaços, a artilharia antiaérea inimiga;
- 9 – O fundo vermelho eterniza o sangue derramado pelos pilotos mortos e feridos em combate;
- 10 – A exclamação “Senta a Pua!” é o grito de guerra dos homens que fazem parte do 1º Grupo de Caça... os de ontem e os jovens de hoje”.

(Fonte: Livro “Senta a Pua”)



O CRIADOR DO “SENTA A PÚA”.



Capitão – Aviador Fortunato Câmara de Oliveira.

“Nascido no dia 14 de Janeiro de 1916 na cidade do Rio de Janeiro (RJ), Fortunato não somente era um grande desenhista, mas também um líder comunicativo. Conhecido entre nós como “Fortuna”, foi dado a ele o comando da Esquadilha Azul com a qual mostrou ser um excelente líder de esquadrilha, realizando na Itália 56 missões.”

“CARNAVAL EM VENEZA”

(Hino oficial da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira)

Música: Benedito Lacerda e Herivelto Martins

Letra: Cap. Pessoa Ramos, Ten. Rocha, Ten. Perdigão e Ten. Rui

Passei o Carnaval em Veneza
Levando umas “bombinhas” daqui.
Caprichei bem o meu mergulho,
Foi do barulho, o alvo eu atingi
A turma de lá atirava
Atirava sem cessar
E o pobre Jambock pulava
Pulava e gritava sem desanimar
Assim:
Flak, Flak, este é de quarenta
Flak, Flak, tem ponto cinqüenta

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



(Refrão com BIS...)

Um Bug aqui, um Bug lá,
Um Bug aqui, um Bug lá,
Senta à Púa minha gente
Que ainda temos que atacar

.Obs: A letra nasceu espontaneamente à beira do bar do Albergó Nettuno, em Pisa, após uma missão de bombardeio em Veneza, durante o carnaval de 1945. Tomaram parte no vôo da Esquadrilha Azul: Horácio, Lima Mendes, Rui e Torres.

“Bombinhas” - Duas bombas de 500 lb por avião

A turma de lá atirava - Os alemães

Jambock - Nome de código do 1º GAvCaça, na Itália, permanecendo até hoje aqui no Brasil.

Flak – Antiaérea alemã – Flugzeug Abwehr Kanonen (Canhão de defesa contra aviões).

Bug – Nome de código adotado por toda a Força Aérea Aliada, durante a 2ª Grande Guerra, para indicar qualquer avião no ar não identificado. (Após a identificação, se fosse inimigo, era chamado de BANDIT).

Senta a Púa! – Grito de Guerra do 1º GAv de Caça

**“Competência não se compra.
Ela é haurida através de muito trabalho,
esforço e dedicação”.**
(Angela Dayse)

Diário de Guerra de um Piloto de Caça



FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DE INFORMAÇÃO

- “Senta a Púa” – Rui Moreira Lima – Biblioteca do Exército Editora
- “Heróis dos Céus” – A Iconografia do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália – Action Editora Ltda – Editor Carlos Lorch
- Medalhística – 2º Tenente Ref. Antonio Gomes Pereira Guerra Filho – Adjunto da Secretaria de Conselhos do Gabinete do Comandante da Aeronáutica.
- Revista Asas – Ano III – Número 16 – Dezembro 2003/Janeiro 2004 – C&R Editorial.
- Arquivos da Família Pessoa Ramos
- O texto do “Diário original do Pessoa Ramos” foi extraído da publicação “Diário de um Herói de Guerra”, editado sob a responsabilidade de Roberto Pessoa Ramos Neto, sob registro nº 255.152 – Livro nº 455 – Folha nº 302 – Fundação Biblioteca Nacional.

RESPONSABILIDADES DE EXECUÇÃO

Organização e Textos: Ricardo Pedrosa Ramos

Criação e Layout: Angela Dayse

Revisão de Texto: Angela Dayse

Design e Paginação Eletrônica e Apoio Técnico: André Luiz Ribeiro dos Santos

BIBLIOGRAFIA SUGERIDA & CONSULTADA

- Leia o livro “Senta a Púa” escrito pelo Maj. Brig. do Ar Rui Moreira Lima.
- Leia e veja o maior acervo de fotos do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália – 1944/1945 – “Os Heróis dos Céus”: Maj. Brig. do Ar José Rebelo Meira de Vasconcelos e Rui Barbosa Moreira Lima – Editor Carlos Lorch – Action Editora.
- Assine a Revista Asas – C&R Editorial.
- Assista o filme “Senta a Púa”.



CONSULTE OS SITES

- www.sentapua.com.br
- www.montecastelo.com.br
- www.iis.com.br
- www.vasquez.digiweb.com.br
- www.aviacaobrasil.com.br
- www.miniaturabrasil.com.br
- www.bibliex.eb.br
- www.militar.com.br
- www.fab.mil.br/
- www.fumacaja.com.br
- www.ivao.org.br
- www.deltaweb.co.uk/eagles/bluehome.htm
- www.abra-pc.com.br