

O MARECHAL DO AR FÁBIO DE SÁ EARP QUANDO TENENTE AVIADOR NAVAL

FRANCISCO CARLOS PEREIRA **CASCARDO**
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
O encontro com a Aviação Naval
O voo do Presidente
O primeiro voo noturno
A Aviação Naval na Primeira Grande Guerra
Ah! Ele não recebe recado!
A despedida no gabinete do ministro
S.O.S pelo pombo-correio
Anexo: A) Cópia de caderneta de voo da Royal Air Force
B) Cópia de caderneta de voo da Marinha do Brasil

INTRODUÇÃO

O jornal de 9 de outubro de 1994 anunciava o falecimento, aos 93 anos de idade, do mais antigo aviador militar. Seu nome: Fábio de Sá Earp. Completando o artigo vinham publicadas as formais relações que pretendiam representar como o falecido fora quando em serviço ativo: a primeira, com as organizações militares que

comandara; a segunda, identificando aquelas em que apenas servira; a terceira, com as condecorações que recebera; a quarta, com os cursos que fizera; e uma última, com todas as promoções e suas datas, desde aspirante da Escola Naval, à última, de marechal do ar. Dessa maneira, conheciam-se detalhadamente os muitos títulos alcançados na sua brilhante carreira, mas pouco, ou nada, de como vivera os seus 50 anos

passados na Marinha e na Aeronáutica. Para explicitar a vivência do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp às novas gerações de aviadores foi preciso valer-se das suas próprias palavras, em estilo coloquial, como constantes do depoimento que gravara para a Diretoria de Documentação e Histórico do Ministério da Aeronáutica, em 10 de novembro de 1979.

O presente artigo abrange o período iniciado com a entrada de Fábio de Sá Earp na Escola Naval e o seu regresso da Europa ao término da Primeira Guerra Mundial. Sua importância para a Marinha, e também para a Aeronáutica, reside em mostrar a chegada do avião, no caso o hidroplano, as medidas que foram tomadas para recebê-los, a formação dos aviadores navais nas duas escolas – a Escola de Aviação Brasileira e sua sucessora em definitivo, a Escola de Aviação Naval. Também mostra o Presidente Wenceslau Brás como o primeiro a voar em avião militar, no caso da Marinha; as peripécias do primeiro voo noturno; a ironia de Alexandrino em resposta às exigências do uso da farda; a emocionada e emocionante despedida no gabinete do ministro; e, finalmente, o S.O.S. pelo pombo-correio.

O ENCONTRO COM A AVIAÇÃO NAVAL

“...Nascera em 1891 e até seus 15 anos, nada tinha ouvido falar de aviões.” E a primeira vez aconteceu em 23 de outubro de 1906, quando o 14 Bis maravilhou o mundo com a façanha de “...voar a uma distância de 60 metros e alcançar a inédita altitude de 3 metros”. A segunda levou mais cinco anos, e ocorreu em 1911, quando cursava a Escola Naval. Desta vez a atenção dos aspirantes fora despertada pela significativa ausência do chefe de classe do último ano, Vitor de Carvalho e Silva, que, chamado pelo comandante do Corpo de Alunos, tran-

cou a matrícula e não mais fora visto. Para seus maliciosos colegas, Vitor “não estava bom da cabeça”. No entanto, a real explicação veio mais tarde, ao saber-se que fora chamado pelo Almirante Alexandrino, ministro da Marinha. Este, ao tomar conhecimento do seu intento, que era a construção de um planador dotado de flutuadores, deu-lhe todo o apoio necessário, inclusive encarregando o Estaleiro Caneco desse trabalho. Para aumentar a probabilidade de êxito da incomum experiência, Alexandrino cederia a Lancha *Guanabara*, que era a mais veloz do Rio de Janeiro e pertencia à Marinha. Ultimada a fabricação do planador, deu-se início ao voo experimental. Com Vitor de piloto, a *Guanabara* iniciou seu deslocamento em velocidade crescente, enquanto o rebocador progressivamente ganhava altura. Os presentes acompanhavam com otimismo, em concordância com os fatos que se sucediam conforme o planejado. Inesperadamente ocorreu um desencontro nas comunicações da lancha para o planador. Vitor fazia insistentes sinais para baixar de altura, mas seus apelos foram infrutíferos, e a impávida *Guanabara* demonstrava por que era a mais veloz de todas. No mar, o patrão não entendia os sinais de Vitor, e a lancha continuava a ganhar velocidade. Enquanto isso, lá nas alturas, o contrariado reboque prosseguia na sua indesejada ascensão. Como resultado, o planador, atentamente observado pelos presentes, no dizer de Sá Earp “subiu ao céu feito papagaio”, nivelou e depois, quando bicou, entrou em perfeito parafuso e caiu no mar, espatifando-se completamente. O piloto, com ferimentos leves, retornou às suas atividades rotineiras na Escola Naval (EN).

Sá Earp terminou seu curso na EN no fim de 1913. A turma de guardas-marinha embarcou no *Benjamin Constant* para uma viagem de circunavegação. Alexandrino

aproveitou a viagem para motivar os guardas-marinha pela aviação. Pessoalmente, incumbira o comandante do *Benjamin Constant* de explorar ao máximo a oportunidade de aportar nos países que fabricavam os melhores aviões europeus e de manter em incessante aperfeiçoamento, devido à guerra que se avizinhava. Dessa maneira, visitando suas fábricas e campos de pouso, fazendo contatos com os experientes aviadores ingleses e franceses, explorando as possibilidades de voar, era de se esperar uma resposta entusiasmada dos guardas-marinha que resultasse em aumento da procura de matrículas na Escola de Aviação Naval, o que de fato aconteceu. As fábricas francesas dos Bleriot e Breguet foram as que proporcionaram as maiores facilidades aos visitantes. Esta política de boa vontade possibilitou que o agora Guarda-Marinha Vitor de Carvalho e Silva voasse nos Bleriot e Breguet, que mundialmente se destacavam como dos melhores. De volta ao Brasil depois de longa viagem em fins de 1914, foram recebidos por Alexandrino, que comunicou estar aberto o voluntariado para a Aviação Naval. O curso começaria aproximadamente em data vizinha ao regresso da próxima comissão. Desembarcados do *Benjamin Constant*, os guardas-marinha foram distribuídos pelos navios da Esquadra, com metade seguindo para o norte do País e a outra para o sul. Quase ao mesmo tempo irrompeu um movimento armado no Ceará, liderado por Floro Bartolomeu e seus jagunços, que pretendiam depor o Coronel Franco Rabello, presidente da Província. Os ecos dos acontecimentos cearenses chegaram ao Clube Militar. Este, em movimentada sessão, manifestou a sua discordância com Floro Bartolomeu e com o Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca. Por causa dessa reunião, Sá Earp foi chamado à presença do comandante do navio que o

alertou sobre a decisão presidencial de mandar servir fora de sede todos aqueles que tivessem comparecido ao Clube Militar. Ainda por conta da condição de voluntário para a Aviação Naval, Sá Earp foi ao gabinete do ministro e procurou seu colega de turma Jorge Dodsworth Martins, que era ajudante de ordens de Alexandrino. Por ele perguntado se anteriormente fora voluntário, e tendo o sim como resposta, Dodsworth Martins comunicou que Sá Earp fora aceito para cursar a Escola Brasileira de Aviação. Ao regressar para bordo e apresentar-se ao seu comandante, este laconicamente lhe perguntou: Amazonas ou Mato Grosso? Sá Earp respondeu que nem um nem outro, e sim a Escola de Aviação Brasileira. Ao que o comandante retrucou: muito pior!

Dirigida por um piloto italiano chamado Felice Gino, suas atividades foram iniciadas em 2 de fevereiro de 1914. A escola, que não era militar, e sim civil, contava com uma esquadrilha de nove aviões de diferentes fabricações, desde os americanos Farman, com motores de 50 a 80 cavalos, até aos franceses Bleriot, de 25 a 35. Sá Earp recorda-se das intensas dificuldades encontradas para frequentar a Escola, começando pela exigente rotina iniciada com a diária ida, de madrugada, à Central do Brasil, onde embarcava no trem das 2 horas. O rancho era servido enquanto aguardava a partida, cada um procurando alimentar-se ao máximo por não haver almoço na Escola. O trem largava às 2h50, e às 3h30 saltavam em Marechal Hermes e caminhavam mais quatro quilômetros até chegar ao local de treinamento, no Campo dos Afonsos. O ato de chegar à Escola antes de o sol nascer devia-se ao cuidado de não encontrar turbulência na hora do voo, pois havia grande preocupação com o estado em que se encontravam os aviões, os quais não inspiravam confiança, pois tinham sido

comprados em leilão de uma escola italiana que falira. Os aviões eram de dois tipos: monoplanos e biplanos. Sá Earp escolheu os biplanos, Bleriot com motor de 115 hp. O instrutor, também italiano, chamava-se Ambrosio Caragiollo. A instrução de voo era dada com o instrutor sentado no banco dianteiro e o aluno no traseiro, os dois sem cintos de segurança. Para manobrar com o avião, Sá Earp passava os braços por cima dos ombros de Ambrosio Caragiollo, que, atento, fiscalizava os indicadores do painel e os movimentos do aluno. No total, Sá Earp voou oito vezes, sendo que logo na segunda ou terceira decolagem com um matagal pela frente e, como não ganhara altura, chocou-se contra as árvores, ocasionando, praticamente, a perda total do avião. Quanto a si mesmo, felizmente, apenas alguns arranhões. Já nos monoplanos os acidentes eram mais frequentes, iniciando por Ouro

Preto, que, insatisfeito, pediu desligamento do curso. Seguiu-se Andrade Neves, e deste Sá Earp ouviu o instrutor Gino dizer para um dos mecânicos que, por quatro vezes, já o advertira, o que Andrade Neves, mais tarde, negara, dizendo que o instrutor nunca o tinha avisado. A situação, quer de material quer quanto aos instrutores italianos, foi se deteriorando, a ponto de o Tenente Kirk, do Exército, ter sido sondado para assumir a Escola, mas se negara alegando não querer contato com os italianos, pois “não tinha confiança”, o que pi-

orou as condições do treinamento, levando ao fechamento da Escola de Aviação Brasileira. Kirk viria a falecer em 1º de março de 1915, na Campanha do Contestado, quando pela primeira vez no Brasil o avião foi empregado em operação de guerra. Os aviadores navais e militares que foram aprovados na Escola de Aviação Brasileira ainda não eram reconhecidos na sua categoria de militares, pois o brevê que lhes havia

sido entregue correspondia à condição de sociedade civil intrínseca da Escola de Aviação Brasileira. Com essa situação e mais pelo intenso interesse despertado pela aviação, os aviadores navais Raul Bandeira (brevetado) e Vitor de Carvalho e Silva não se conformavam e insistiam junto a Alexandrino para que fosse criada uma nova escola, mas desta vez orgânica da Marinha. Alexandrino baseava sua recusa nas severas restrições orçamentárias existentes.

O Tenente Kirk viria a falecer em 1º de março de 1915, na Campanha do Contestado, quando pela primeira vez no Brasil o avião foi empregado em operação de guerra

★ ★ ★

Em 23 de agosto de 1916, finalmente, foi criada a Escola de Aviação Naval, simultaneamente com a Escola de Submersíveis

Aos dois citados juntou-se Virginius Delamare. No dizer de Sá Earp, “continuaram a puxar a casaca do almirante”, que acabou cedendo. Em 23 de agosto de 1916, finalmente, foi criada a Escola de Aviação Naval, simultaneamente com a Escola de Submersíveis. No decreto único de criação das duas escolas, Alexandrino introduziu como justificativa: “...resolve criar sem aumento de despesa...” O artifício contábil empregado para ultrapassar a barreira financeira foi remanejar os recursos orçamentários que tinham sido levantados por

meio de subscrição pública para a aquisição do quarto *dreadnought*, a receber o nome *Riachuelo*, para a compra dos três primeiros aviões da Escola. Eram eles hidroplanos Curtis, modelo “F”, com 90 hp de potência. Acompanhando-os veio para o Brasil Orthon Hoover, na condição de mecânico contratado. Depois passou à condição de instrutor de voo, o que fazia desde a sua chegada. Como curiosidade, Sá Earp dizia que Hoover não sabia fazer curva, necessitando pousar n’água, depois guinar para o bordo desejado e novamente alçar voo. Igualmente dizia que Hoover não conhecia o regime dos ventos no interior da baía, o que lhe assustou e o fez cair na água.

Sá Earp cursou na segunda turma da Escola de Aviação Naval, em 1917, tendo como companheiros da Marinha Armando de Figueira Trompowski de Almeida, Heitor Varady, Mário Godinho, Fileto Ferreira da Silva Santos e o Suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior. Para sua satisfação, o novo brevê fora redigido nos termos pretendidos. Do Exército também cursaram Raul Vieira de Melo, Anôr Teixeira dos Santos, Mário Barbedo e Aroldo Borges Leitão. Só em 30 de março de 1917 é que o Estado-Maior da Armada (EMA) regulara sobre a concessão do novo brevê. A colocação em prática da solução adotada pelo EMA, isto é, que o brevê deixasse a condição de civil e assumisse a de militar, con-

sistiu em entregar a cada piloto que cursava um envelope fechado e a ordem expressa de só abri-lo quando em voo. Era a própria “carta de prego”. Atingindo a altitude de voo, Sá Earp abriu seu envelope e leu as suas ordens, que consistiam em um problema prático de campanha: “...sobrevoar São Conrado, onde estava aquartelada uma Força do Exército; calcular o efetivo por meio da contagem das barracas existentes; subir a 1.000 m de altitude; descer em paraquedas e finalmente aterrizar...” A missão cumprida correspondeu ao brevê devido.



Primeiro-Tenente Fábio de Sá Earp

O VOO DO PRESIDENTE

Wenceslau Brás era grande entusiasta pela aviação e, como seus antecessores, tinha por hábito passar o verão em Petrópolis. Descia de trem até o porto de Estrela, no fundo da baía, e depois seguia de lancha até chegar à Praia do Flamengo e amarrar na ponte do Palácio do Catete. Este deslocamento tomava razoável quantidade de tempo, que o Presidente tinha necessidade de abreviar, o que seria possível utilizando-se do avião. Para este fim, Wenceslau Brás mantinha frequentes conversas com alguns aviadores navais, como Scholtz, Delamare, Belisário etc. O assunto chegou ao conhecimento de Alexandrino, que, duplamente preocupado, com a responsabilidade da segurança do Presidente e conhecedor da incipiente experiência dos

pilotos navais, advertia estes de que não acessem à vontade presidencial. Entendendo que Virginius Delamare era o mais assediado por Wenceslau Brás, Alexandrino deu ordens diretas para que não fizesse o voo pioneiro, como seria conhecido na história, pois Wenceslau Brás seria o primeiro Presidente brasileiro a voar. Em 1912, o seu antecessor, Hermes da Fonseca, voara em avião militar italiano que estava de visita oficial ao Brasil, o que, no entender dos aviadores brasileiros, não contava. Wenceslau Brás fez valer a sua hierarquia como Presidente e ordenou pessoalmente a Virginius Delamare que juntos voassem no regresso de Petrópolis. Dizem os entendidos que Virginius Delamare ansiosamente aguardava a ordem presidencial para, com tal feito, entrar na história da aviação naval. O hidroplano desceu na Praia do Flamengo e, à semelhança da lancha, amarrou na ponte do Palácio. A esperá-lo estava Alexandrino (que fora avisado logo que o voo tivera início), acompanhado das autoridades palacianas. Depois de receber o Presidente, Alexandrino, contrariado com a realização do voo e a desobediência às suas ordens, determinou a Delamare que se apresentasse imediatamente no Ministério. Delamare argumentava que cumprira ordem pessoal de Wenceslau Brás, a qual não tinha condição de não obedecer. Mantendo-se firme nessa posição, ao fim de algum tempo Delamare conseguiu acalmar Alexandrino e o incidente ficou superado.

O PRIMEIRO VOO NOTURNO

O ano de 1917 ainda iria testemunhar outro feito da aviação naval: o primeiro voo noturno bem-sucedido e tripulado exclusivamente por brasileiros, inclusive com o pouso n'água. A façanha coube a Virginius Delamare, que convidou para acompanhá-

lo o instrutor de voo Hoover, que prontamente aceitou. Os dois juntos realizaram com sucesso o que haviam planejado. Mas nem todos os aviadores navais concordaram. Como argumento de contestação, escolheu-se a nacionalidade americana de Hoover, o que, no entender dos contestadores, anulava a pretensão do voo ser “genuinamente nacional”. Belisário, na condição de um dos mais inconformados, convidou Sá Earp para juntos repetirem a proeza noturna de Virginius Delamare. Como os dois eram brasileiros natos, não haveria motivo para alguma contestação. De comum acordo, foram a Protógenes, que era o diretor da Escola. Protógenes concordou com a pretensão apresentada, mas condicionou-a a que fosse levada a efeito apenas depois da formatura da turma de aviação naval, o que seria alguns poucos dias depois, ou seja, em 2 de outubro. Prudente, Protógenes avaliara que um possível desastre aéreo empanaria o brilho da festa a que o Presidente estaria presente, acompanhado dos ministros da Marinha e do Exército. Autorização obtida, o voo noturno foi marcado para o crepúsculo-noite do mesmo dia da formatura. No planejamento de Belisário e Sá Earp, foi considerada que a noite do dia 2 seria a mais indicada. Isto por ser quando a lua apresentaria uma claridade considerada como suficiente para visualizar o horizonte. Outras medidas complementares foram combinadas com o oficial de serviço, que era o Tenente Fileto, também aviador naval, e que concordou em instalar uma lanterna *blitz* na boia de amarração dos hidros, a qual serviria para indicar o rumo da decolagem. A subida transcorreu como previsto e, na ausência dos instrumentos próprios de voo noturno, recorreu-se aos usuais pontos notáveis da cidade iluminada: direção da cidade e a casa de Protógenes, que de tão contente acendeu um sinal luminoso conhecido como “tijelinha”, de cor verde. A normalidade que

vinha imperando foi quebrada por surpresa inesperada, motivada pelo ocultamento da lua, que se escondeu atrás de espessas nuvens. Sem a claridade do luar, cessou a visibilidade do horizonte. Sem luz, desapareceram as referências luminosas previamente estabelecidas. Sá Earp propôs uma outra opção: usar as luzes de portaló dos navios alemães aprisionados durante a guerra. Como estavam fundeados a pequena distância entre si, ensinavam alguma valia. Belisário não concordou e preferiu descer, de qualquer maneira e a todo risco, sem nenhum ponto notável que o orientasse que não fosse exclusivamente a sua intuição. Para Sá Earp, observador atento, o hidroplano estava “um pouco picado, quando subitamente a lua brilhou na água e vi que apenas a dois palmos do bico do avião”. Com o choque, o avião espatifou-se, e ficou irreversível. Felizmente os ferimentos foram leves, mas Belisário ficou deprimido até a ida para a Inglaterra. Por sua vez, a Flotilha Aérea da Escola de Aviação Naval reduziu-se a apenas um avião C-1, que pouco tempo depois foi para o fundo do mar, pilotado pelo Tenente Epaminondas Gomes dos Santos. Sem os hidroplanos para instrução, os aviadores navais foram embarcados nos navios da Esquadra.

A AVIAÇÃO NAVAL NA PRIMEIRA GRANDE GUERRA

Ao iniciar a guerra, em 1914, Wenceslau Brás era o Presidente. Pessoalmente não era favorável ao envio de brasileiros para a luta, pois não queria derramamento de sangue, preferindo uma posição de neutralidade que possibilitasse ao Brasil a função de celeiro das potências em luta, como fizera a Argentina, que tirava dessa posição grande vantagem econômica, pelo intenso comércio da carne e do trigo. Depois de opor muita resistência, Wenceslau Brás não conseguiu mais

conter a pressão dos aliados: teve que ceder e entrar na guerra. Para ele, os maiores responsáveis eram os impérios da Europa Central – a Alemanha e o Austro-Húngaro. Acossado pela intensa campanha submarina dos alemães, o governo inglês pressionava seus aliados para receber auxílio, principalmente em militares para o combate. Mais especificamente, seu pedido para o esforço aéreo chegava a turmas de 50 pilotos cada uma. Wenceslau Brás avisou que não obrigaria ninguém a ir para a *front*. Aceitava, com relutância, o voluntariado: que fossem apenas os que quisessem. A restrição era ampliada ao dizer que para a Europa só seguiriam os solteiros. Entrementes, a propaganda de guerra alemã fizera disseminar a notícia de que a vida média dos pilotos em combate não passava de 30 dias. Como resultado, intensificou-se a natural oposição feita pelas mães, esposas, noivas e irmãs, reforçando o sentimento público contrário a que seus entes queridos fossem para a guerra. Nessa ocasião, é oportuno lembrar que os pedidos anuais para ingresso na Escola de Aviação Naval chegavam a cerca de 60, o que levava a prever razoável número de voluntários para seguir para a Inglaterra. No entanto, dos 60 citados, só se apresentaram como voluntários cerca de 10, o que deixou o estado de ânimo de Alexandrino muito abalado, o mesmo acontecendo com Sá Earp.

Mas a recusa de ir para a guerra não era o caso do Tenente Epaminondas, que muito se empenhou e quase não conseguiu. Este fato aconteceu no período em que a Escola de Aviação Naval mudava-se da Ilha do Rijo e retornava para a Ilha das Enxadas, de onde saíra havia poucos anos, e ficou conhecido na Marinha pelo malicioso título:

Ah! Ele não recebe recado!

O retorno da Escola de Aviação Naval para suas antigas instalações na Ilha das Enxa-

das, onde ocupava o lado oeste e tinha como vizinho a Escola Naval, gerou alguns problemas administrativos, sendo o mais conhecido o que envolveu o diretor de Saúde da Marinha. Os voluntários para a Inglaterra foram chamados para exame de saúde. Ocorre que, na mudança de instalações da Ilha do Rijo para a das Enxadas, todos os oficiais ficaram temporariamente sem local para trocar de roupa e vestir o uniforme, e vice-versa. Ciente dessa dificuldade e querendo resolvê-la, Protógenes optou por solicitar ao diretor de Saúde que realizasse os exames nos três oficiais voluntários, dispensando-os da apresentação fardados. Incumbiu Belisário, como o mais antigo, de transmitir o seu pedido. Dessa maneira, os três voluntários – Belisário, Epaminondas e ele, Sá Earp, se apresentaram ao diretor de Saúde em trajes civis e o pedido de Protógenes foi transmitido. O diretor de Saúde da Armada ficou muito contrariado, respondeu que não recebia recado e que só seriam examinados se fossem apresentados fardados. Logo, negou o pedido. Belisário, que tinha relações pessoais com Alexandrino, propôs que fossem juntos procurá-lo no gabinete, o que imediatamente foi feito. Alexandrino ainda não chegara, o que acontecia diariamente às 11 horas, e quando o fez adentrou muito alegre e muito sorridente e logo perguntou: “O que há jovens?” Belisário, explorando o seu relacionamento com Alexandrino, repetiu, com a irreverência que lhe era característica, as palavras do diretor de Saúde da Armada, dizendo que os exames ainda não tinham sido feitos. Alexandrino, surpreso, exclamou: “Ah! Ele não recebe recado!” Mandou chamar seu ajudante de ordens, Tenente Oto Faria, e disse: “Vá lá e dê ao diretor de saúde o seguinte recado – que ele examine esses moços assim mesmo como se encontram. Os três voltaram e se apresentaram ao diretor de Saúde, que marcou o exame para as 13 horas. Animados com o resultado, Belisário convidou-os para almoçar no

restaurante Rio Minho, que ainda hoje funciona no mesmo local. Estavam animados pela vitória que acabaram de conseguir, e o almoço serviu de comemoração saudada a vinho, da qual “só eu me abstive”, nas palavras de Sá Earp sobre ele mesmo. À hora marcada, o exame teve início, com a junta examinadora presidida pelo próprio diretor de Saúde, que não abriu mão da sua autoridade. Segundo Sá Earp, o exame foi exigente, acarretando ele e a Belisário sofrer um pouco, embora nada tenha sido encontrado que pudesse impugná-los. Chegada a vez de Epaminondas, este foi submetido a vários testes, com resultados satisfatórios. Próximo ao término, mandaram Epaminondas estender a mão, e esta pareceu ligeiramente trêmula, provavelmente devido ao vinho bebido no almoço. A avaliação da junta foi unânime quanto ao tremor: cortado no exame de saúde sob o pretexto de ter uma lesão medular.

Insatisfeito, Epaminondas tentou de todos os modos seguir para a Inglaterra na primeira turma, mas o laudo da junta, sempre presente, dificultava o pretendido. Na sua longa carreira na aviação, Epaminondas foi promovido a todos os postos, alcançando o derradeiro, de marechal do ar. No governo de Getúlio Vargas, de 1951 a 1954, exerceu o cargo de ministro da Aeronáutica.

Este fato impressionou Sá Earp, que presenciava os infrutíferos esforços de Epaminondas, enquanto muitos que podiam ir não o queriam.

A DESPEDIDA NO GABINETE DO MINISTRO

Sá Earp ficou vivamente impressionado com a cerimônia que marcou a ida para a Inglaterra da primeira turma de aviadores navais, composta por Manoel Augusto Pereira Vasconcellos, Virgínius Delamare, Fábio de Sá Earp, Heitor Varady, Belizário de Moura e o Tenente do Exército Aliatar

Martins. Alexandrino reuniu em seu gabinete o que havia de mais representativo na Marinha: todos os almirantes em serviço no Rio de Janeiro; todos os comandantes de navio; todos os chefes das repartições navais; os aviadores navais que partiam, e mais outros que compareceram para prestigiar. Alexandrino emocionara-se duplamente, primeiro por não ter conseguido formar a turma de 50 aviadores, conforme solicitaram as autoridades inglesas, e segundo pelos problemas decorrentes da escassez de voluntários para completar a Divisão Naval em Operações de Guerra – DNOG –, evidenciados pelo fato de o Cruzador *Bahia* ser comandado por capitão de corveta e não por capitão de fragata.

Satisfeito e grato com o que via à sua frente, a primeira turma de aviadores navais, toda ela composta só de voluntários, Alexandrino dirigiu-se a eles com as seguintes palavras:

“Meu maior anseio nesse momento é que todos os que servem na Marinha tenham a mesma noção de cumprimento do dever, o mesmo sentimento patriótico, o mesmo apego à honra militar, e saibam dignificar a farda que envergam, como vocês que seguem agora para a guerra. A Marinha aqui presente se orgulha, e a Aviação Naval viverá a glória de ter os primeiros brasileiros a pisar em terras da Europa para se adestrarem nas escolas de aviação da Inglaterra e lutarem contra o inimigo comum. Desejo a todos vocês as maiores felicidades, que elevem bem alto o nome do Brasil e que voltem cobertos de glória.”

Sá Earp acrescenta que o diferenciado tratamento que Alexandrino dedicava aos pilotos navais criava ciúmes dentro da Marinha, causando comentários de que ele estava “incentivando a indisciplina...”, e que Alexandrino retrucava: “É preciso reconhecer que os aviadores navais são os únicos militares que pa-



Sá Earp a bordo do *Camel*, avião de caça inglês em que foi brevetado piloto inglês

gam o tributo de sangue em tempos de paz. E não esquecer que as Marinhas do futuro serão compostas de aviões e de submarinos”.

S.O.S. PELO POMBO-CORREIO

O grande desejo dos oficiais que se voluntariaram para a Inglaterra era o de seguir para o *front* francês. Os combates aéreos entre pilotos ingleses e franceses de um lado e os alemães do outro povoavam as imaginações. Com a instrução de voo progredindo, mas sem apresentar resultado prático, vendo o tempo passar e seus colegas australianos, canadenses e ingleses deixando-os para trás e partindo para o *front*, os brasileiros começaram a se frustrar, e pequenas contrariedades entre os alunos e seus instrutores foram surgindo. Belisário discordava do seu instrutor e, ao fim de uma semana, foi dado como inapto para voar. Lauro de Araújo, “indisciplinado” logo no primeiro voo fez acrobacias perigosas e quando desceu foi repreendido. No voo seguinte, repetiu o mesmo procedimento. Tido como “indisciplinado”, foi ameaçado de ser preso. No terceiro voo insistiu em fazer as acrobacias, entrou em um parafuso invertido e acabou pousando numa vala de cabeça para baixo. Lauro de Araújo, no dizer dos instrutores, não conseguia voar solo. O instrutor comentou com os outros aviadores navais que faria nova tentativa. Nesta, o avião subiria pilotado por brasileiro até a altitude de 3.000m, quando o comando seria passado para o Lauro, que ainda, segundo o instrutor, “fez loucuras” e acabou pousando em cima de três outros aviões que estavam agrupados no solo. O instrutor inglês recusara-se a voar com ele. Provavelmente, o comportamento de voo já sentia os reflexos da atitude inglesa de não completar a instrução, pois, para os da terra que também cursavam, bastavam 30 horas de voo para começarem a voar no Avro, e com este irem para a luta

nos céus da França. Depois de muita insistência, foi possível saber a causa de manter a instrução no mesmo estágio, graças ao Capitão Bush, que era um dos instrutores mais chegados aos brasileiros e que, num instante de camaradagem, confidenciou: “Era ficar enrolando até cansarem-se e pedir regresso ao Brasil”. Sá Earp respondeu que continuaria a insistir e que, sem revelar fonte, iria falar com o adido naval Álvaro Rodrigues de Vasconcellos, que acabou conseguindo que passassem para o estágio final da instrução. Do lado inglês, o Serviço Secreto acabou por identificar Bush como sendo o informante, o qual foi imediatamente nomeado para “piloto de ataque das trincheiras”. Bush ficou alarmado, pois a exigente estatística britânica estabelecera que para esta função saíam 25 pilotos e só voltavam cinco. O desejo dos pilotos brasileiros de combater no *front* terrestre acabou não se concretizando, e foram mandados para pilotar hidroaviões e realizar patrulhas antissubmarinas. Mais tarde veio a se conhecer esta situação como divergência entre o Ministério do Ar e o Almirantado. Por este, os brasileiros teriam seguido para a França, como o novo adido naval Francisco de Mattos muito se empenhara. A posição contrária do Ministério do Ar era atribuída ao fato de o Brasil não ter atendido integralmente ao pedido da Inglaterra em enviar uma turma com 50 pilotos, e sim com cerca de dez. Reunidos em Carlshot, os aviadores navais integraram-se ao regime de patrulhas. O voo realizava-se afastado da costa, pois esta era coberta por uma névoa úmida que dava pouca visibilidade horizontal, mas ótima vertical. Embora não confirmado formalmente, atribui-se a Virginius Delamare o talvez único ataque contra submarino alemão. Chegando a vez de Sá Earp fazer a patrulha, seu companheiro de voo era o Tenente Varady. Da sua ordem constava

sair de Carlshot, cruzar o Mancha até alcançar Cherbourg, daí novamente atravessar o canal até Portsmouth e finalmente retornar à base. Logo na travessia do Mancha, mais ou menos no meio do canal, o motor rateou e o hidroplano pousou no mar, que, para grande felicidade, ou “graças a Deus”, como relatou Sá Earp, estava “de almirante” e não encapelado como de costume. O problema passou a ser como comunicar-se com a base e pedir socorro. A telegrafia não podia ser usada, pois só funcionava com o avião em voo. O seu gerador tinha uma hélice semelhante ao de um ventilador que era colocado do lado de fora da aeronave para aproveitar o movimento do avião. O deslocamento de ar provocado no voo fazia girar a hélice, que, por sua vez, gerava energia. Com o avião parado era impossível. A responsabilidade para conseguir socorro recaiu sobre dois pombo-correios, que constituíam o derradeiro recurso. Sá Earp redigiu a mensagem cifrada com os dados necessários e esperou uma hora, tempo que seria suficiente para

o pombo-correio fazer o percurso até Carlshot, que estava a pouca distância. Sem receber informações do socorro, Sá Earp soltou o segundo. Sua grande preocupação era a sua posição praticamente no meio do canal, em plena rota dos submarinos alemães que saíam de Ostende e navegavam em demanda do Atlântico. Caso algum deles passasse nas proximidades, o mais provável é que fossem aprisionados. Na parte da tarde apareceu um barco de pesca, tipo *trolley*, que rebocou o hidroplano para Bainbridge, onde, uma vez ultimado o reparo, novamente decolou, chegando à base ainda antes de escurecer.

Mais algum tempo e a guerra terminara com a vitória dos aliados. Já se preparavam para voltar quando o governo inglês abriu voluntariado para lutar no Mar Negro, em plena guerra civil que irrompera na Rússia, onde a Inglaterra, os Estados Unidos, a França etc. operavam com uma força expedicionária. Todos se apresentaram, mas o governo brasileiro não concordou e confirmou o regresso ao Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Aviação Naval; Brás, Wenceslau; Primeira Guerra Mundial;

REFERÊNCIAS

- 1 – Depoimento do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp à Diretoria de Documentação e Histórico do Ministério da Aeronáutica, em 1979;
- 2 – Acervo da família do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp.

ANEXO A

F.S. Form 138.

This Card is to be shown to your Squadron Commander when you join your Service Squadron.

ROYAL AIR FORCE
Training Transfer Card.

Name Fabio Sá Earp
Rank Lieutenant
Regiment Brazilian Army
Date posted or attd. to R.A.F.

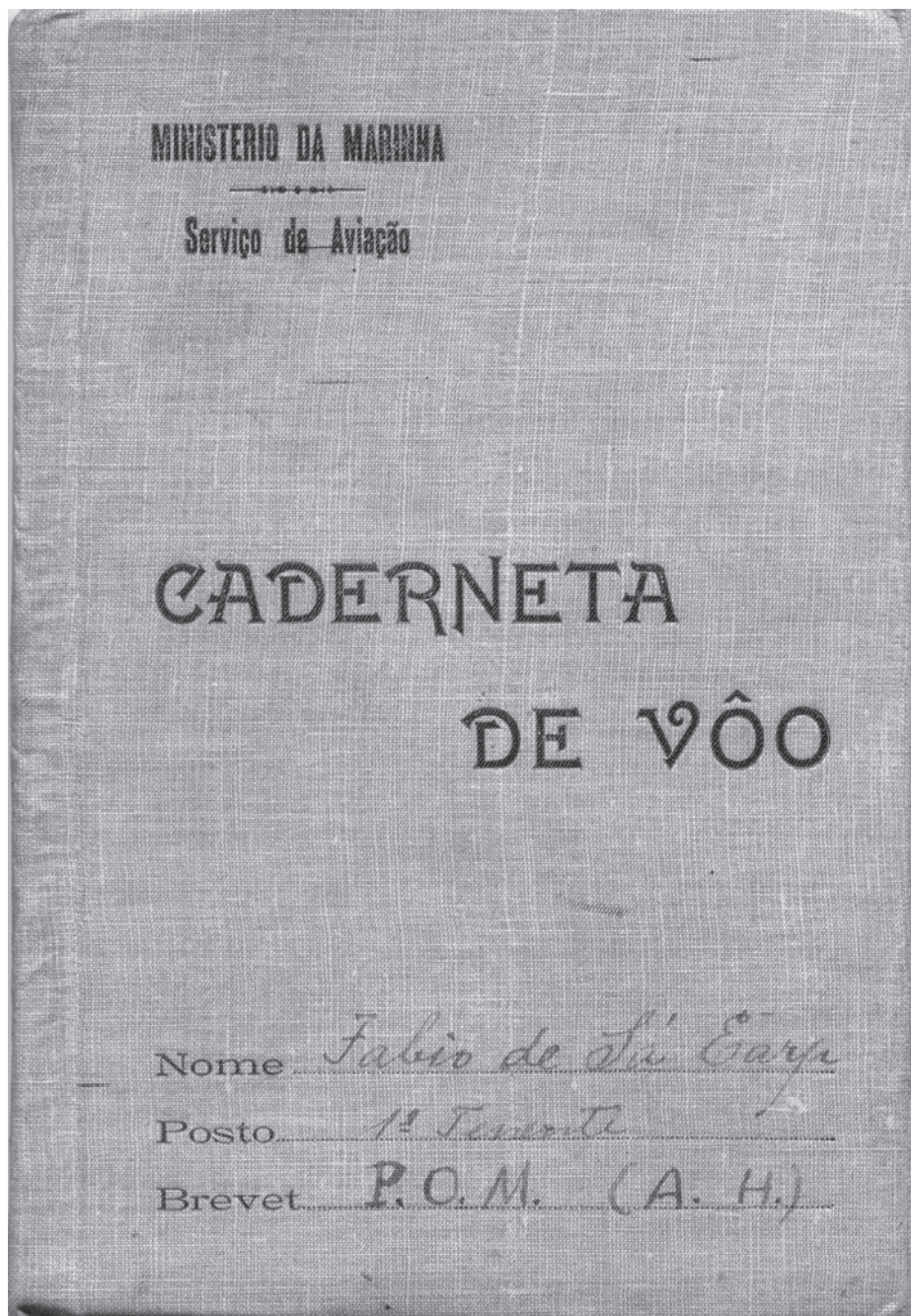
HISTORY OF TRAINING
(To be filled in by Squadron Adjutants).

	From	To	Date
1	[*] —	Eastbourne	Feb. 1918
2			
3			
4			
5			
6			

*Insert School or Squadron—last entry to show date proceeding overseas.

37062 Wt. 24104 P. & T., Ltd. 13/3/18 10M

ANEXO B





Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
(Fax) 2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 120 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.