

O Tuiuti



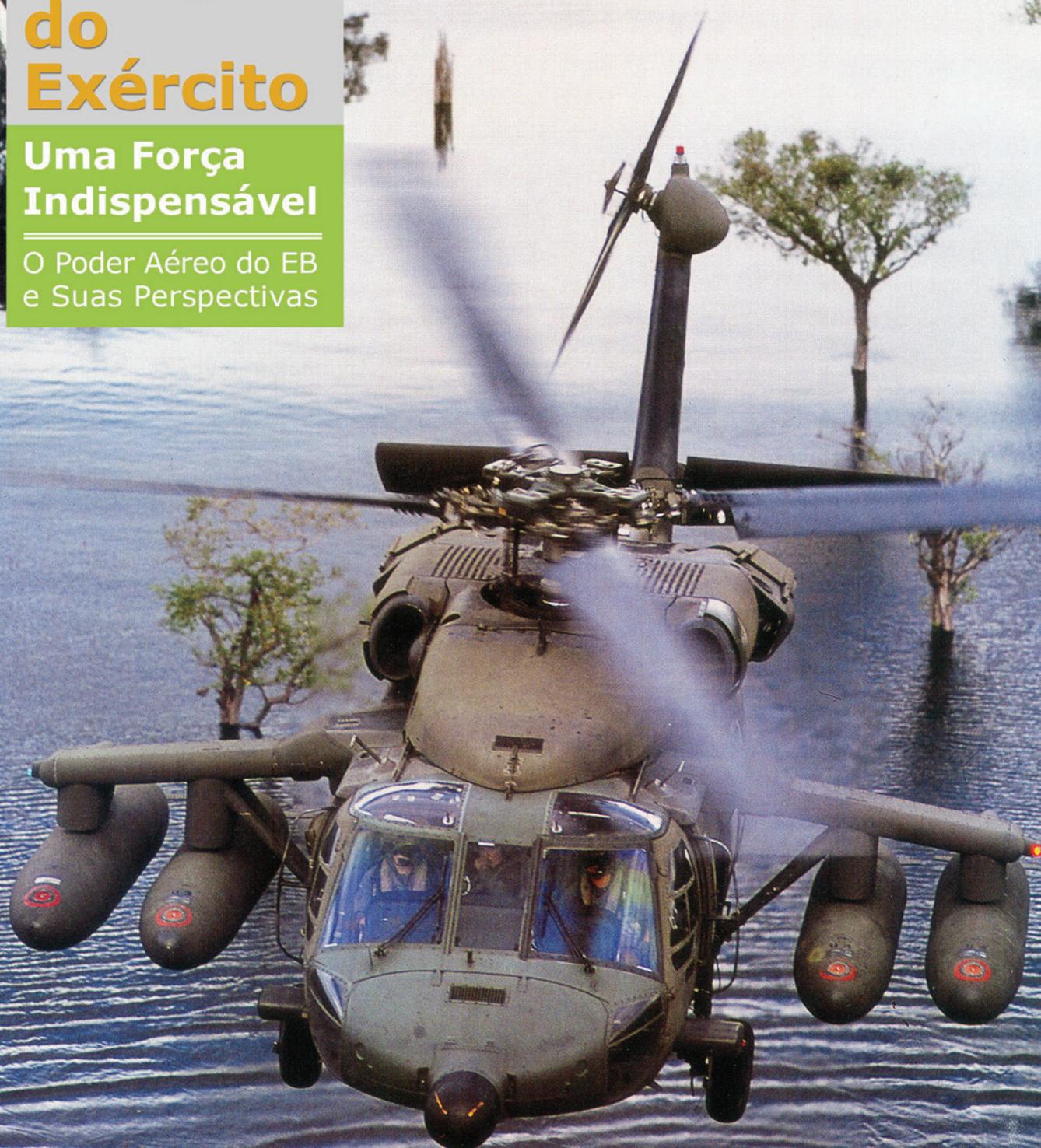
BOLETIM PROFISSIONAL DE HISTÓRIA MILITAR

2013 / Nº 100

Aviação do Exército

**Uma Força
Indispensável**

O Poder Aéreo do EB
e Suas Perspectivas





O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Órgão de divulgação das atividades da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio Grande do Sul (AHIMTB/RS) - Academia General Rinaldo Pereira da Câmara - e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul (IHTRGS). Membro da Federação das Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB).

EDITOR

Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel
Presidente da AHIMTB/RS
Vice do IHTRGS
lecaminha@gmail.com

PROJETO GRÁFICO

Fabrizio Gustavo Dillenburg
Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis
nucleomilitar@gmail.com

ENDEREÇOS VIRTUAIS

acadhistoria@gmail.com
www.acadhistoria.com
www.ahimtbrs.com

O informativo **O Tuiuti** é uma publicação da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, seção Rio Grande do Sul e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul. Seu objetivo é a divulgação dos trabalhos das duas entidades, bem como da História Militar e temas relacionados. Os textos publicados expressam única e exclusivamente a opinião dos autores, não refletindo, necessariamente, a opinião da AHIMTB/RS, do IHTRGS, da FAHIMTB, ou de seus membros. Todo o material publicado está protegido por Leis Internacionais de Copyright. Para publicação e/ou redistribuição, por favor, entre em contato com o Editor.



EDITORIAL

Sucessor do Informativo 'O Gaúcho', que foi até a 114ª edição, o 'O Tuiuti' vem cumprindo a missão relevante de dar continuidade à divulgação dos trabalhos da AHIMTB/RS e do IHTRGS. A partir do número 71 recebeu sua nova roupagem, através de um visual bem mais significativo e atraente, o que lhe conferiu projeção e credibilidade ainda maiores do que já vinha obtendo. Foram notáveis e inúmeros os elogios e comentários sobre esta nova fase, enriquecida por recursos de *desktop publishing*. Neste particular é necessário destacar a parceria com o Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis, sediado em Gramado.

Assim, mantendo uma linha de pesquisa e publicação conservadora, dedicada à História Militar, mas sempre atento às flexibilidades que um veículo de informação exige, o 'O Tuiuti' pretende manter este direcionamento, inclusive com a entrada, nos próximos dias, de um site da AHIMTB/RS/IHTRGS, o que contribuirá para aumentar a sua divulgação, que hoje alcança mais de 500 destinatários mais os oriundos do efeito multiplicador. Está ele presente em todo o Brasil e também no exterior. Atualmente em Portugal, Uruguai e Argentina. Com o site, estaremos no mundo todo através da Internet.

Aproveitamos a oportunidade da nossa 100ª edição para agradecer aos correspondentes, àqueles colaboradores que contribuem com matérias relevantes, aos simples leitores e aos que retransmitem os informativos. Sem eles, nosso trabalho seria inócuo. Aproveitamos também para desejar a todos, antecipadamente, um feliz encerramento das atividades do ano de 2013 e votos de que o ano vindouro seja ainda melhor nas atividades de pesquisa e publicação de trabalhos da História Geral, do Brasil, do Rio Grande do Sul e, principalmente, da História Militar.

Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel
Editor

CONTEÚDO

4 AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

por F. G. Dillenburg

Força indispensável, como apoio às tropas e poder de dissuasão, uma visão do braço aéreo do Exército.

16 TREBLINKA: 70 ANOS

por Israel Blajberg

Em memória às atrocidades cometidas em nome da política nazista, um relato sobre o Campo da Morte.

18 A FACA GAÚCHA

Acadêmico da AHIMTB/RS, Dr. Frederico Aranha lança livro sobre a cutelaria no Rio Grande do Sul.





Blackhawk S-70A

Vetor adequado às dificuldades de operação na selva amazônica, confiável e de considerável robustez.



Aviação⁵ do Exército

Força indispensável, a Aviação do Exército representa não apenas apoio fundamental às tropas, como é importante fator de dissuasão

Fabricio Gustavo Dillenburg

Versatilidade, dinâmica no ataque e elasticidade na defesa são conceitos-chave que delineiam a estrutura de uma força terrestre moderna, que não pode dispensar, sob quaisquer circunstâncias, autonomia no uso de elementos de apoio aéreo.

Com imensas fronteiras, amplitude extraordinária de territórios ainda pouco explorados - ou mesmo inexplorados - e sérios problemas de conexão interna, o Brasil tem, no Exército, um elemento primordial de manutenção da unidade do país. Logicamente, a essa força, faz-se necessária uma ampla gama de vetores adequados, para que suas inúmeras e complexas missões

possam ser realizadas com a devida prontidão e eficiência. As próprias características de terreno e a extensão continental do país impõem, sob tais circunstâncias, dificuldades homéricas a serem vencidas, e para as quais o emprego da aviação se faz essencial.

Os princípios do emprego de uma doutrina tática, em geral ditados pelos interesses político-econômicos da nação, pressupõem a proteção de extensas áreas fronteiriças ameaçadas, cada vez mais, por intrusões descabidas, calcadas em notório contrabando, narcotráfico e, inclusive, no cada vez mais evidente problema da invasão por grupos guerrilheiros

que, negligenciados — ou amparados, na falta de uma palavra melhor — pelo temeroso descaso governamental, tendem a conformar um risco imenso, a longo prazo, para a soberania brasileira.

Trata-se, pois, de uma crua e premente realidade, a existência de riscos que não podem ser deixados ao largo, sob pena de, eventualmente, acabarmos tendo de enfrentar situações absurdas, semelhantes às que assolaram países vizinhos, ameaçando, inclusive, a nossa própria integridade territorial.

Sob tais perspectivas, o Exército deve estar pronto para efetuar qualquer tipo de missão de grande fundo, o que abrange desde o elementar transporte de tropas, e seus equipamentos, às eventuais operações de assalto, perseguição e manutenção de terreno, até operações de ligação e resgate. Mais, ainda: como é de

praxe, além da óbvia tarefa de defesa dos recursos naturais e humanos da nação, as tropas verde-oliva ainda têm, sob sua responsabilidade, o apoio à população no caso de necessidade de suporte humanitário.

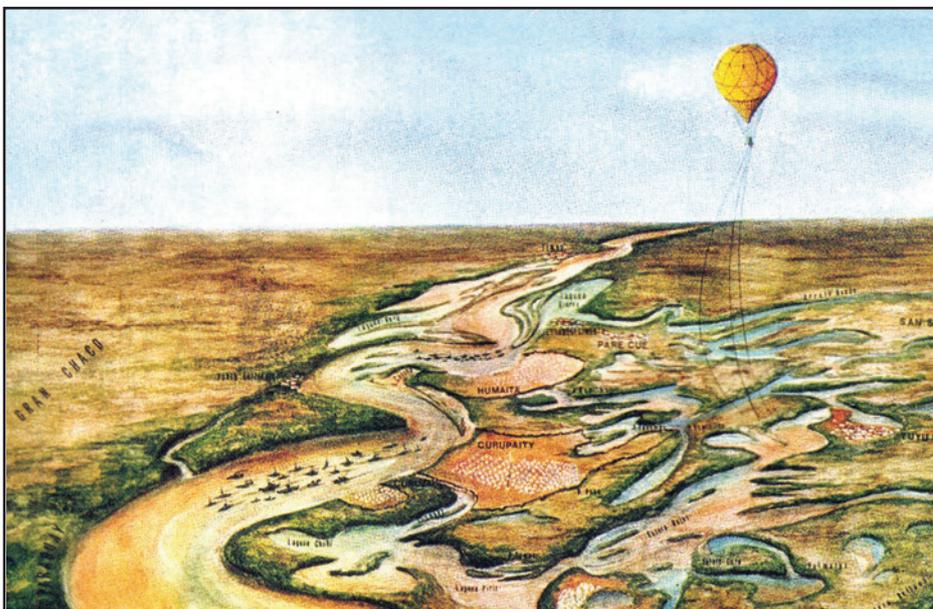
Em situação de hostilidade, a disponibilidade de vetores aéreos adequados permite ao Exército o emprego de táticas agressivas, fazendo uso da aplicação cirúrgica de ataques simultâneos e contínuos, disponíveis com prontidão, com o movimento ocorrendo em profundidade, contra as forças de oposição. Por outro lado, a alta capacidade de manobra e infiltração, fornecida por aparelhos modernos de asas rotativas, inclusive com a inserção de tropas especiais, atrás das linhas inimigas, oferece a oportunidade de levar confusão à área de combate, forçando, inevitavelmente, os elementos hostis a combaterem em mais de uma direção, eventualmente desviando forças para

garantir a proteção da sua retaguarda, expondo pontos de vulnerabilidade. Tratam-se, todas essas possibilidades, de uma extensa combinação de fatores, derivada de um duro aprendizado, forjado a ferro, sangue e fogo, através da História.

Em seu desenvolvimento, o grande momento da aviação militar ligada às forças de terra se deu no

“O EXÉRCITO
POSSUI TRADIÇÃO
NA OPERAÇÃO DE
VEÍCULOS AÉREOS.
EM 1867, NA GUERRA
DO PARAGUAI, BALÕES
FORAM USADOS PARA
OBSERVAÇÃO.”

Vietnã. Inicialmente fonte de desconfiança, a equipagem das tropas do U. S Army com um grande número de helicópteros, visando aumentar sua mobilidade, gerou resultados que mesmo os mais resolutos defensores da ideia não esperavam. A estreia, em 1965, da 1ª Divisão de Cavalaria Aérea do Exército dos Estados Unidos teve plena atenção dos analistas, trazendo aos combates em território vietnamita novas



< OBSERVAÇÃO

Contratados por iniciativa de Caxias, balões foram usados para observação do inimigo e planejamento.

perspectivas, com a execução de planos de operação, até então, inviáveis, do ponto de vista técnico.

No caso da 1ª Divisão, para seu sucesso, que lhe garantiu uma posição de destaque nos cinco anos seguintes à sua estreia, dois elementos foram, sem sombra de dúvida, importantíssimos: primeiro, a qualidade dos seus pilotos e soldados; e, em segundo lugar, a qualidade e disponibilidade de novas armas, aliando mobilidade com potência de fogo, dois fatores que nem sempre conseguiam andar em uníssono. Equipados com foguetes e metralhadoras, os helicópteros podiam abrir espaço e deixar as tropas — em quantidade — com rapidez, em locais críticos, transformando a frente de combate, em pouco tempo. O emprego, vital, desses componentes aéreos, deixaria muitas lições valiosas, que seriam bem aproveitadas por forças do mundo inteiro.

Ciente dessas lições, o Brasil não ficaria de fora, embora tenha "ingressado no clube" com considerável atraso. Valeu-se, contudo, dessas muitas experiências, agilizando sensivelmente o processo de incorporação e adaptação da arma aérea às suas linhas.

As raízes históricas do nosso Exército, todavia, mostram que o flerte com a aviação não é recente, em termos relativos; na verdade, é um processo bastante longo,



JAHÚ ^

O Savoia-Marchetti S-55 Jahú, aparelho deveras estranho, mas robusto, aqui fotografado em Gênova, na Itália.

com uma considerável tradição na operação de veículos aéreos.

Já em 1867, na Guerra do Paraguai, balões foram usados para observação, pois o Comando pretendia ter uma melhor estrutura para planejamento. Assim, em 31 de maio de 1867, chegaram a Tuiuti os irmãos James e Ezra Allen, de origem norte-americana. Haviam sido contratados, por Caxias, para



NEWTON BRAGA ^

Capitão-observador do Exército, que serviu como navegador no S-55 Jahú, na lendária travessia do Atlântico.

importantes trabalhos de observação aérea, utilizando balões cativos, com vistas a efetuar reconhecimentos e possibilitar a aprimoração do planejamento para a ação de conquista de Humaitá. A iniciativa de Caxias promoveu, pela primeira vez na história brasileira, uma ação de vanguarda, envolvendo o uso desses veículos aéreos, já utilizados com sucesso (pela União), na Guerra de Secessão.

Foi um começo, mas a saga continua: em 1926, um jovem piloto militar, João Ribeiro de Barros, então com 26 anos, idealizou a travessia do Atlântico sul por via aérea, desta feita por brasileiros (em 1922, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, ambos portugueses, haviam obtido sucesso no empreendimento,

**EM PRONTIDÃO**

Helicópteros de porte, como o Cougar (Puma), são fundamentais nas gigantescas extensões territoriais brasileiras.

dirigindo-se da Europa para o Brasil). Foram os companheiros de aventura, de João Ribeiro de Barros, o Capitão-observador militar Newton Braga, do Exército, que ocuparia o posto de navegador, Vasco Cinquini, mecânico, e Pinitour Cunha, que seria o co-piloto. Para o voo, foi escolhido um Savoia-Marchetti S-55, que seria batizado de Jahú e que, restaurado há pouco tempo, ocupa hoje local de destaque na história da aviação militar brasileira.

O hidroavião, adquirido pelos brasileiros, era usado, batizado anteriormente de "Alcione", e malfadado em um reide da Europa para o Brasil. Custou duzentos contos de réis (cerca de 680.000 libras, na

época), e passou por inúmeras modificações, até ser considerado adequado para o reide. A fábrica, para a qual se dirigiram os brasileiros, a fim de preparar o equipamento e realizar as alterações necessárias — inclusive a troca de motores — não ajudou muito, seguidamente impondo obstáculos à conclusão do trabalho e criticando frequentemente os brasileiros, especialmente o mecânico Alcione.

Apesar das dificuldades, devidamente matriculado e rebatizado, o I-BAUQ Jahú, em 28 de abril de 1927, às 4h30min da madrugada, chegava ao Brasil; a viagem, contudo, só se completaria depois de muitas atribulações, incluindo sabotagens, em 5

de julho. O Capitão Newton Braga, do Exército, havia cumprido satisfatoriamente sua tarefa, utilizando, para a difícil navegação, um sextante Hughes, bombas de fumaça para referência, uma bússola Lundolph e cartas marítimas obtidas junto ao *Weather Bureau*, dos Estados Unidos.

Como não podia deixar de ser, a permanência dessas importantes memórias se fez mais sensível, na medida em que as forças terrestres se desenvolviam e suas necessidades se alteravam.

A partir de 1980, cresceu o interesse do Exército em possuir uma aviação orgânica, capaz de oferecer suporte imediato e mais adequado às

operações militares terrestres. Planejou-se, no FT-90 de 1984, uma estrutura capaz de prover reconhecimento, transporte e assalto às forças de terra, baseada no uso de helicópteros. Até então, o Exército utilizava helicópteros da FAB, especialmente os UH-1H e Puma, para operações aerotransportadas, mas algumas inadequações doutrinárias e a falta de recursos, com frequência impediam o aproveitamento pleno nas ações.

Em 25 de Setembro de 1985, uma comissão foi criada, encarregada de organizar o braço aéreo do Exército, com recursos alocados para construir as primeiras estruturas necessárias para as operações, adquirir helicópteros e equipamentos e treinar pessoal. Em 3 de setembro de 1986, pelo Decreto 93.206, o 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx) e a Diretoria de Material de Aviação do Exército (DMAvEx) — responsável pela logística e organização — foram criados, definindo o renascimento da aviação do Exército.

Em 1987, Taubaté foi selecionada como ponto ideal para a primeira base. Localizada a cerca de 100 Km de distância de São Paulo, na rodovia que liga a grande metrópole ao Rio de Janeiro, Taubaté já abrigava a 12ª Bateria de Artilharia Antiaérea, encarregada de defender o principal núcleo industrial do país, e

que possuía, junto às suas instalações, uma pequena pista de pouso.

Enquanto a estrutura se delineava, a Força Aérea Brasileira e a Aviação Naval colaboraram com o treinamento e a formação dos pilotos. O futuro dos homens que estavam sendo preparados seria comandar equipamentos que estavam sendo avaliados com muito cuidado, estudados em profundidade, na busca do melhor vetor para a aplicação doutrinária das forças terrestres.

Na avaliação, estavam o HB350 Esquilo (uma variante, construída localmente, do

Aérospatiale AS350 Ecureuil), o AS365K Panther, os norte-americanos Bell modelos 206 e 412, Sikorsky S-76 e MD500, além dos Aérospatiale Puma (Cougar) e Alouette III, e dos alemães MBB BK117 e Bo105. Pesou, na decisão, a oportunidade de transferência de tecnologia e a possibilidade de eventual construção, no Brasil, dos aparelhos, levando a balança a pender, definitivamente, em favor da proposta de equipamento com raiz francesa. Em 24 de junho de 1988, foram encomendados 16 HB350L1 Esquilo e mais 36 AS365K Pantera, que passariam a ser designados,

VALENTE >

O pequeno Esquilo (Fennec) é um dos pináculos da Força, servindo, inclusive, na função de escolta.



COUGAR EM AÇÃO v

Os Puma vieram cobrir uma importante lacuna, provendo capacidade de transporte pesado ao Exército.



localmente, como HA-1 e HM-1. O primeiro Esquilo (EB-1001), foi entregue em 21 de abril de 1989, data que marcou o início oficial das operações.

Em 1989, a DMAvEx foi rebatizado de Brigada de Aviação do Exército e o 1º BAvEx se tornou o 1º Batalhão de Helicópteros. Em 1993, a Brigada foi suplantada pelo Comando de Aviação do Exército (CAvEx), ao qual se subordinou o 1º Batalhão. Na época, 20 AS550A2 foram adquiridos, para reforçar a frota.

Em 1995, quatro helicópteros norte-americanos Blackhawks UH-60 foram comprados, para atuação junto à Missão de Observadores Militares Equador-Peru (MOMEP), promovida para monitorar o cessar-fogo entre os dois países. Na sequência, oito AS532UE Cougar (Puma) foram recebidos, em 1999, seguidos por mais dois EC725 Super Cougars, de uma encomenda inicial de 16 (as entregas devem se completar até 2015).

A incorporação dos EC725 representa um importante passo, introduzindo, na força, tecnologia bem mais avançada, incluindo displays multifunção (MFDs - *Multi-function Displays*), sistemas de estabilização automatizados e comunicação com criptografia. Da mesma forma, Esquilos e Panteras estão em franco processo



PANTERA ^

Normalmente, voam em Seção (duas aeronaves), evitando a utilização escoteiro, isto é, solitária.

de modernização, o que trará, entre outros aspectos, a possibilidade de uso de óculos de visão noturna e FLIR (*Forward-looking Infra-Red*).

Tantos os Cougars quanto os UH-60 Blackhawks passam por uma série de estudos, visando sua modernização, e buscando padronizar a frota com equipamentos de ponta, uníssonos em operação.

“ESTUDOS PARA A INCORPORAÇÃO DE ASAS FIXAS À AVIAÇÃO DO EXÉRCITO SERIAM BEM-VINDOS, MAS ESBARRAM EM DESACORDOS COM A FAB.”

O primeiro dos vetores Panthera modernizados — batizado de Super Panthera

K2 — está, atualmente, em testes, equipado com novos motores Arriel 2C2CG, que entregam ao veículo 40% mais de potência, quando comparados com a versão anterior instalada. As novas plantas propulsoras possuem FADEC (*Full Authority Digital Engine Control*), e contam com piloto automático, atuante nos quatro eixos, proteção térmica e novos extintores de incêndio. O novo Esquilo também está pronto para ser entregue, pela Helibrás.

A questão das melhorias vai além, envolvendo também a possível incorporação, no futuro, de helicópteros projetados e desenvolvidos especificamente para combate. Unidades de reconhecimento mais potentes estão, da mesma forma, entre as necessidades percebidas,

mais recentemente, pelo Exército. Contudo, não há qualquer programa, em andamento, voltado para adquirir tais máquinas. No momento, o maior anseio diz respeito à compra de mais Blackhawks, plataforma de grande valor no transporte de pessoal e em ações de assalto aéreo.

Para a aviação do Exército, no que concerne à logística, as fabulosas dimensões do Brasil apresentam, ainda, outros problemas. Estudos para a incorporação de asas fixas ao seu braço aéreo seriam bem-vindos, mas esbarram em desacordos com a FAB e na onipresente falta de verbas. Aviões com características adequadas ao uso em regiões sem muita infraestrutura, como o CASA C-212 e o Cessna

Grand Caravan, já em operação no Brasil pela Força Aérea, seriam de grande auxílio às tropas terrestres, principalmente em apoio às populações mais afastadas dos confortos da civilização, que são muitas no país.

No que tange à organização, o Comando da Aviação do Exército responde ao Comando de Operações Terrestres, responsável pelo emprego operacional da força. A Diretoria de Material de Aviação, encarregada da logística, está baseada em Brasília e responde ao Comando Logístico do Exército, que possui uma extensão em Taubaté, onde também fica a base principal.

Taubaté abriga o Quartel-General de Comando, e acolhe o 1º e o 2º Batalhões

de Aviação, o Batalhão de Manutenção e Suprimento, além do Centro de Instrução de Aviação (CIAvEx). O 3º Batalhão de Aviação possui sua base em Campo Grande, e o 4º Batalhão de Aviação está estacionado em Manaus.

O CIAvEx está encarregado de treinar todo o pessoal, incluindo os pilotos e os mecânicos. Para tanto, tem, à sua disposição, 13 Esquilos e três Panteras, além de um exemplar de cada modelo, para instruções no solo. Ainda, estão disponíveis cinco simuladores, sendo quatro estáticos.

O Esquilo é a base de todo o treinamento, permitindo que as habilidades primárias sejam adquiridas com a perfeição



RESISTÊNCIA

Os Blackhawk provaram ser capazes de enfrentar as duras condições de uso do território brasileiro.

necessária, antes que as tripulações e o pessoal de apoio possam migrar para modelos mais avançados. Na medida em que novos aparelhos modernizados sejam entregues, o CIAvEx encarregar-se-á de realizar as devidas conversões.

O Batalhão de Manutenção, criado em 27 de março de 1992, tem por referência os modelos da Eurocopter, que compõem quase toda a frota e relacionam-se com a filosofia de construção local, sob licença, dos aparelhos. As revisões de 600 horas, as de 24 meses e as de 12 anos, tanto nos Esquilos quanto nos Fennecs, são feitas pelo Batalhão, enquanto que, as dos Blackhawks, são realizadas pela unidade de Manaus. A manutenção de componentes e armas também é realizada, regularmente, em Taubaté. O Batalhão é capaz de disponibilizar, ainda, grupos de três mecânicos e um inspetor, capazes de dar suporte de campo a helicópteros, além de promover, com prontidão e competência, outras tarefas. O Batalhão organiza-se através da Companhia Leve de Manutenção (dividida entre Esquilos e Fennecs, Panteras e Cougars), da Companhia de Manutenção de Aviação (que opera na manutenção de componentes e realiza inspeções de maior porte) e da Companhia de Suprimento (responsável pela logística).

O 1º BAvEx, "Falcão", está preparado para realizar operações de reconhecimento e ataque, com uma Companhia utilizando sete Fennecs, armados com pods de metralhadoras 12,7mm (engenhosamente desenvolvidos, especificamente, para os aparelhos), foguetes SBAT 70 de 70mm, em lançadores de sete tubos, e metralhadoras montadas nas portas dos aparelhos, com calibre 7,62mm. Dois helicópteros possuem torretas equipadas com FLIR e câmeras Star SAFIRE III. Além disso, há duas Companhias de emprego geral, uma equipada com onze Panteras e outra com os primeiros EC725 (aguardando a chegada do restante). Cada Companhia é comandada por um Capitão e



HELICÓPTEROS DE ATAQUE ^

Vetores de alta letalidade, como o Eurocopter EC665 Tiger (no topo) ou o Boeing AH-64 Apache (acima), capazes de dar combate a veículos de todo tipo - inclusive blindados e aéreos - com extrema eficiência, configurariam apenas mais um passo lógico para a aviação do Exército.

possui sua própria equipe de manutenção, para realizar as manutenções de rotina.

A 2ª Companhia de Emprego Geral executa a conversão operacional para EC725, com suas tripulações sendo treinadas para o uso de IFR (voo por instrumentos) e NVG (*Night Vision Goggles*, óculos de visão noturna). Embora não

esteja, ainda, operacional, a Companhia possui pilotos já prontos para combate.

Até o momento, a maior dificuldade, na transição, consiste na passagem dos sistemas analógicos para os digitais, que obriga uma reestruturação do processo de voo, baseado no apoio de computadores. A tecnologia, que chega em grande volume, deve ser integrada à forma de voar, e obriga as equipes de manutenção a se adaptarem, também, utilizando cada vez mais equipamentos avançados de diagnóstico, que possibilitam análises aprofundadas dos sistemas.

O EC725 será o primeiro helicóptero do Exército a contar com sistemas de autoproteção, incluindo *Flares* e *Chaff*, e para os quais a Força Aérea Brasileira — que já possui alguma experiência com os equipamentos — tem prestado amplo apoio no treinamento. Como Panteras e Esquilos também devem receber os dispositivos, a preparação das tripulações e do pessoal de terra, na área, tem sido acolhida com entusiasmo.

O 2º BAvEx, “Guerreiro”, nasceu como 2º Esquadrão de Aviação, em 17 de agosto de 1993. Em primeiro de janeiro de 2005, tornou-se o 2º BAvEx e foi organizado de forma semelhante ao 1º BAvEx, Falcão. Uma diferença básica é que não possui os EC725, mas em seu lugar



OPÇÃO ANTICARRO ^

O Blackhawk foi submetido a uma série de testes de armamento pelo U. S. Army, podendo carregar até dezesseis mísseis Hellfire, excelente arma antitanque.

há quatro Cougars, capazes de operar com NVG. Os Panteras modernizados serão recebidos pela unidade, que executará sua conversão operacional.

O 3º BAvEx, “Pantera”, foi formado em 25 de abril de 2008, em Taubaté, mas foi, posteriormente, transferido para Campo Grande, MS, subordinado ao Comando Militar do Oeste. Sua área de atuação é coberta por terreno difícil, marcado por alagados e selva, e as operações são executadas por sete Fenecs e quatro Panteras.

O 4º BAvEx, batizada de “Coronel Ricardo Pavanello”, tem sua sede em Manaus, encarregando-se da região amazônica. Sua necessidade se fez urgente, quando um grupo das *Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia* (FARC) atacou um posto de fronteira do Exército brasileiro, em 26 de fevereiro de 1991.

Os invasores assassinaram, covardemente, três militares que estavam no local. Isso resultou, em seguida, na Operação Traíra, ação na qual foram empregados dois helicópteros Pantera e dois Esquilos, que prontamente transportaram combatentes, recuperaram equipamento roubado e eliminaram sete guerrilheiros das FARC. A operação foi o batismo de fogo da Aviação do Exército e, a partir disso, foi decidido que uma unidade deveria estar presente na área. Em 15 de dezembro de 1997, foi criado o então 4º Esquadrão, que recebeu os Blackhawks utilizados nas ações da MOMEF e, em 2001, cinco Panteras, seguidos por quatro Cougars, em 2003. Pretende-se que a unidade receba oito EC725, transferindo seus Cougars para o 3º BAvEx.

Uma das importantes lacunas a serem preenchidas é a de que a força ainda não possui nenhum vetor devidamente especializado em evacuação médica (MedEvac), embora existam planos para que essa área crucial seja coberta. As unidades, atualmente, executam múltiplas tarefas, que incluem não apenas ataque, reconhecimento, assalto aéreo e infiltração, mas também suporte ao combate (apoiando unidades de artilharia, estabelecendo comunicações e provendo postos de comando aéreos) e o tradicional e sempre necessário deslocamento (incluindo o de feridos). Em caso de desastres, é o Exército uma peça-chave no apoio à população, o que inclui trabalhos tão

diversos quanto combate emergencial a incêndios, (para o qual, como é o caso da FAB, também não há veículos adequados), evacuação e transporte. Cabe ainda salientar que operações de ajuda a países vizinhos, não são incomuns à força.

Num cenário internacional de mudanças contínuas, é notório, ainda, que o suporte às tropas de operações especiais somem-se, cada vez mais, às missões de rotina da aviação do Exército, bem como à ajuda às forças policiais. A Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, ambos sediados no Brasil, estão derivando em treinamentos intensos (e grande desafios), a fim de prover o país com uma força militar capaz de executar os

melhores serviços possíveis, em eventos de tão grande porte. Não há, contudo, investimentos adequados para a plena disponibilidade de vetores, ou equipamentos suficientes, para que se obtenha o necessário fator de dissuasão.

A base de Taubaté está, hoje, sendo ampliada, com espaços melhorados para os simuladores, bem como a construção de um segundo hangar. Mais um Batalhão de Manutenção será de grande auxílio, pois permitirá a expansão dos serviços, aprimorando a prontidão do equipamento. Entretanto, não há planos imediatos para construção de outra base.

A projeção militar brasileira, sobretudo através das suas

EFICIÊNCIA

Não depende unicamente de coragem, que não falta ao brasileiro. Grandes planos exigem grandes investimentos.



ações pacificadoras, tem exigido do Exército, em especial, uma série de ajustes a tarefas diferenciadas. Sua flexibilidade e sua admirável adaptabilidade, permitiram que, até o momento, todas as missões confiadas à Força tenham sido completadas com plena segurança e exemplar execução. Para tanto, a aviação do Exército exerceu papel crucial, sempre pronta para interferir, com precisão e agilidade. Seu valor é inquestionável, sua necessidade, indiscutível.

Acordos recentes, assinados com a Organização das Nações Unidas, preveem a disponibilização de uma força de reação rápida, com dois batalhões de infantaria e uma unidade de helicópteros médios. Uma vez organizada, a força estará disponível para ser empregada em missões internacionais. Cabe, à classe política nacional, a percepção da real importância dessa arma, e o aporte de valores adequados para que as aclamadas intenções de proeminência brasileira não fiquem restritas, apenas, e mais uma vez, ao papel.

Referências:

BENTO, Cláudio Moreira. **Caxias e a unidade nacional**. Porto Alegre: Genesis, 2003.

GIORGIS, Luiz Ernani Caminha. **O Duque de Caxias dia a dia**. Porto Alegre: Evangraf (FAHIMTB), 2011.

JOHNSON, Tom A. **To the limit: an Air Cav Huey pilot in Vietnam**. New York: NAL Trade, 2007.

LUCCHESI, Cláudio, PASCOAL, Roger. **Nas asas da aviação do Exército**. In: *Asas*, ano 3, nº 15, ou/nov 2003. São Paulo: C&R Editorial, p. 66-72.

OTTO, Renato. **AS365K: o Pantera do futuro**. In: revista da Força Aérea, ano 15, nº 67, dez/jan 2010/2011. Rio de Janeiro: Action, p. 52-59.

RIBEIRO, Luciano Melo. **Os Black Hawk da Selva**. In: revista da Força Aérea, ano 10, nº 38, mar/abr/mai 2005. Rio de Janeiro: Action, p. 86-91.

RIVAS, Santiago. **Brazilian army aviation comes of age**. In: *Air Power Review, Combat Aircraft Monthly*, vol 14, nº 9, sept 2013. Lincolnshire (UK): Key Publishing, p. 76-81.

VALENTE, Eduardo Baruffi. **Voando rasante com o Pantera**. In: revista da Força Aérea, ano 7, nº 26, mar/abr/mai 2002. Rio de Janeiro: Action, p. 106-111.

VENTURA, Luiz I. N. **O S-55 e a saga do Jahú**. Parte I. In: *Asas*, ano 3, nº 15, ou/nov 2003. São Paulo: C&R Editorial, p. 58-64

_____. **O S-55: os grandes reides e a carreira no Brasil**. Parte II. In: *Asas*, ano 3, nº 15, ou/nov 2003. São Paulo: C&R Editorial, p. 58-64

ZAHN, Randy R. **Snake pilot: flying the Cobra attack helicopter in Vietnam**. Dulles: Potomac Books, 2005.



SOBRE O AUTOR

Fabricio Gustavo Dillenburg tem formação em História e é fundador e responsável pelo Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis. Membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul, é autor de *"Kamikaze: as Invasões Mongóis e as Origens do Vento Divino"*. Mais informações nos sites www.nucleomilitar.com e www.nucleomilitarblog.com.



70 ANOS TREBLINKA

ISRAEL BLAJBERG

02 DE AGOSTO DE 1943

70 Anos da Revolta no Campo da Morte
*in Memoriam**

Treblinka, implantado no outono de 1941 foi o maior campo de extermínio depois de Auschwitz. Hoje no local há um extenso monumento ao ar livre formado por grandes blocos de pedras representativas das comunidades judaicas polonesas.

Os números são assustadores. 800 mil judeus pereceram em Treblinka, Al Kidush haShem

(pelo Santificado Nome). 2 mil ciganos também foram barbaramente assassinados nas câmaras de gás.

Em abril de 1943 explodiu o Levante do Gueto de Varsóvia. Após 27 dias de resistência, os últimos defensores tombaram, e após a destruição total do Gueto, os judeus que restaram foram levados para Treblinka. Cumprida a sinistra e absurda missão,

o comandante da SS Himmler mandou fechar o campo e encobrir provas incriminatórias.

Havia ainda cerca de 1000 prisioneiros judeus, poupados para trabalhar na eliminação dos vestígios dos assassinatos, queimando os corpos e espalhando as cinzas.

Vendo que tudo estava perdido, um grupo decidiu organizar a revolta, cujos líderes foram o engenheiro Zilevsky e o Dr. Leichter de Lodz, o tcheco Zhalu Bloch e Rudolph Masaryk, parente de Jan Masaryk, presidente da República Tcheca. Cristão, decidira acompanhar sua esposa judia deportada para Treblinka.

Apenas cerca de 70-80 presos sabiam da revolta, organizados em três unidades. Possuíam pouquíssimas armas e seu plano era atacar os guardas, abrir a reserva de armamento e obter a adesão dos demais prisioneiros.

A revolta eclodiu em 2 de agosto de 1943. A data foi antecipada de setembro devido a enorme taxa de assassinatos, já que os nazistas pressentiam a derrota e já procuravam encobrir o genocídio.

No dia marcado o grupo estava pronto e esperando o sinal para começar a revolta, cortar as comunicações telefônicas, tomar as armas

dos guardas, romper a cerca de arame farpado e fugir para se juntar aos partisanos nas florestas.

O plano deu errado porque um dos comandantes do campo suspeitou do que estava acontecendo. Foi decidido matá-lo, mas os tiros alertaram os alemães, e os combates começaram entre os rebeldes e os guardas da SS, ucranianos e lituanos.

Dos 750 que tentaram escapar apenas cerca de 70 sobreviveram, alguns dos quais continuaram a luta nas fileiras dos partisanos.

Após a revolta os alemães queimaram e demoliram todas as edificações, aplainando o entulho com tratores, de modo que não restou nenhuma memória dos horrores de Treblinka, a não ser uma pequena extensão dos trilhos que chegavam ao campo.

Houve várias outras ações de resistência contra os nazistas. Recordamos uma de menor monta, mas igualmente heroica, realizada por judeus deportados do gueto de Ostrowiec para Treblinka.

O gueto foi estabelecido em Abril de 1941, com cerca de 15-16 mil judeus, alguns de cidades próximas. Em 10 de dezembro um transporte de Ostrowiec chegou à estação ferroviária, e deveria ter sido liquidado nas câmaras de gás na mesma noite. Um grupo com dezenas de homens se recusou a entrar nas câmaras de gás. Estavam nus, e só

podiam se defender com a mãos, não se deixando colocar no interior das câmaras. Os SS abriram fogo de metralhadora e mataram todos os rebeldes às portas das câmaras. Quantas revoltas assim teriam acontecido, sem que nenhum registro ficasse?

Em 11 e 12 de outubro de 1942 cerca de 11 mil judeus foram levados para Treblinka. O gueto foi transformado em campo de trabalho com os 5 mil restantes. Em agosto de 1944 o gueto foi completamente dissolvido e os últimos 600 judeus foram levados para Auschwitz. Alguns prisioneiros escaparam e mantiveram atividades de guerrilha, como os irmãos Kopel e Moshe Stein, e David Kempinski.

Vários filmes e livros foram produzidos sobre a revolta de Treblinka, como o de Chil Rajchman, "Treblinka Memoirs", lançado sob o título "Eu Sou o Último Judeu", Treblinka (1942-1943), 152 págs., 1a. edição, 2010, Ed. Jorge Zahar.

Por dez meses Chil viveu sob absoluto terror, sendo

um dos 57 revoltosos que conseguiu sair de Treblinka. Ainda fugitivo e sem saber se conseguiria chegar vivo ao final da Segunda Guerra Mundial começou a escrever febrilmente sobre suas terríveis experiências. Após a guerra imigrou para o Uruguai, onde faleceu em 2004.

Testemunhou em diversos processos judiciais contra criminosos nazistas. Rajchman em yiddish significa "homem rico"...

Em 2010 ainda havia 2 sobreviventes da revolta. Mas os nazistas não conseguiram quebrantar o espírito de resistência judaica. Por isso estamos aqui, honrando o legado de nossos mártires que pereceram Al Kidush haShem (pelo Santificado Nome) em Treblinka.

•
**Salomon e Hana Blajberg, de Ostrowiec, Polonia.*

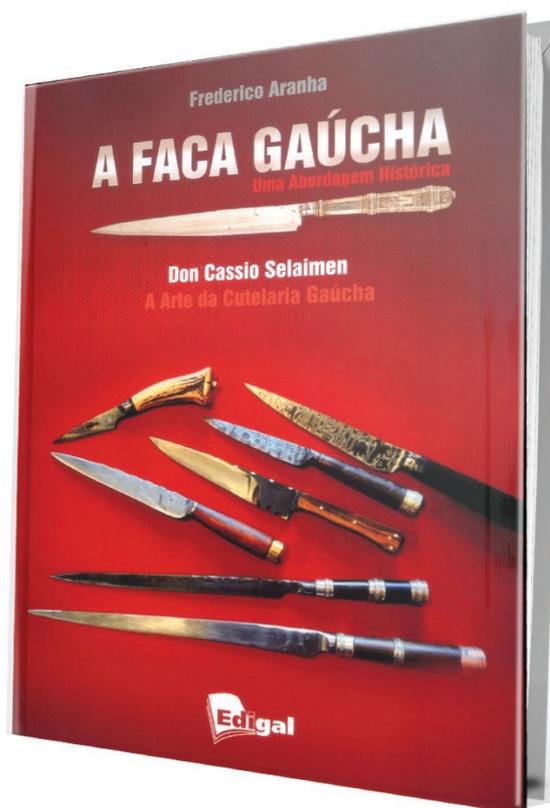


SOBRE O AUTOR

Nascido no Rio de Janeiro em 1945, **Israel Blajberg** é brasileiro nato de primeira geração filho de imigrantes poloneses. Professor da Escola de Engenharia da Universidade Federal Fluminense, foi também Engenheiro do BNDES (1975-2011). Acadêmico da FAHIMTB, entre inúmeras outras atribuições, é Presidente da AHIMTB/RIO e Diretor de Comunicação Social do IGHMB. É autor do livro "Soldados Que Vieram de Longe".

A HISTÓRIA DA FACA GAÚCHA

O Dr. Frederico
Euclides Aranha,
Acadêmico da
AHIMTB/RS,
lança livro sobre
cutelaria no Rio
Grande do Sul.



O Dr. Frederico Euclides Aranha colocou à venda na 59ª Feira do Livro o seu último livro:

ARANHA, Frederico. **A faca gaúcha: uma abordagem histórica.** Porto Alegre: Edigal: Renascença, 2013, 256 p., Il.

A primeira parte da obra é um breve ensaio histórico sobre a origem e evolução da faca europeia ocidental e da Faca Gaúcha ao longo dos séculos, até nossos dias. A faca em si é instrumento tão antigo quanto a humanidade e, historicamente, tem sido imprescindível ao homem. É provável que seja a primeira ferramenta criada pelo homem. A saga da faca inicia na Pré-História: no princípio, foram confeccionadas em chifre, osso ou madeira; posteriormente em materiais mais resistentes – sylex e obsidiana - característicos da Idade da Pedra. Progressivamente, foram empregados outros materiais: o cobre, o bronze, culminando com o ferro e o aço.

A segunda parte do livro apresenta e detalha as diversas fases da produção artesanal de legítima faca gaúcha pelo ilustre cidadão rio-grandense e couteleiro Don Cassio Selaimen, parceiro de autoria.

O livro tem capa dura e é fartamente ilustrado. Revisita a verdadeira origem da cutelaria na Europa e no sul da América do Sul. Está à venda na Livraria Martins Livreiro.

A FAHIMTB E SUA ANTECESSORA, A AHIMTB

A Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB) foi fundada em Resende, RJ, em 1º de março de 1996 e reorganizada em 23 de abril de 2012 como Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), com sede no interior da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), e mais cinco academias federadas:

- A AHIMTB/RESENDE – Academia Marechal Mário Travassos, junto à FAHIMTB na AMAN e presidida pelo acadêmico emérito Cel Claudio Moreira Bento;

- A AHIMTB/Distrito Federal – Academia Marechal José Pessoa, com sede no Colégio Militar de Brasília, sob a presidência do acadêmico emérito Gen Div Arnaldo Serafim;

- A AHIMTB/Rio de Janeiro – Academia Marechal João Batista de Mattos, com sede na Associação Nacional dos Veteranos da FEB (ANVFEB/RJ) e sob a presidência do acadêmico emérito Eng Ten R/2 Art Israel Blajberg;

- A AHIMTB/Rio Grande do Sul – Academia General Rinaldo Pereira da Câmara, com sede no Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA) e sob a presidência do acadêmico emérito Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis; e

- A AHIMTB/São Paulo – Academia General Bertoldo Klinger, com sede no Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), sob a presidência do acadêmico Historiador Adilson Cesar, também o presidente do citado Instituto. As citadas AHIMTB funcionam com delegações de poderes específicos da FAHIMTB e AHIMTB/Resende.

A AHIMTB foi fundada na data do aniversário do término da Guerra do Paraguai e do início do ensino militar na Academia Militar das Agulhas Negras em Resende. Teve, como sua sucessora, a FAHIMTB e as AHIMTB federadas, que são destinadas a desenvolver a História das Forças Terrestres do Brasil: Exército, Fuzileiros Navais, Infantaria da Aeronáutica, Forças Auxiliares e outras forças que as antecederam desde o Descobrimento.

A FAHIMTB, com sede e foro em Resende mas de amplitude nacional, tem como patrono o Duque de Caxias e como patronos de cadeiras historiadores militares terrestres consagrados.

O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Para visualização, recomendamos o uso de um leitor de PDF atualizado (ADOBE Reader ou equivalente, versão 5.0 ou superior) com as opções do Menu **View**, ítem **Page Display**, **Two Page View**, **Show Gaps Between Pages** e **Show Cover Page in Two Pages View** ligadas. Dessa forma, o informativo será exibido na forma projetada.

Caso seu programa esteja em Português, escolha no Menu **Visualizar**, o ítem **Exibir Página**, clique em **Visualizar Duas Páginas** e **Exibir Capa na Visualização de Duas Páginas**.



O **Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis** é responsável pelo projeto gráfico e pelo design do informativo **O Tuiuti**, do que muito se orgulha.

Com o objetivo de divulgar a História, sobretudo em seu viés militar, o Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis tem, como missão, levar ao máximo possível de pessoas o conhecimento da História Militar, divulgando sua importância, resgatando os seus valores e as suas memórias, fornecendo subsídios para uma educação integral e de qualidade. Nossa postura é absolutamente independente, livre de qualquer posição política ou religiosa, voltada unicamente para a preservação e divulgação do conhecimento histórico, sem qualquer conexão com entidades que não tenham cunho explicitamente cultural. Mais informações no endereço www.nucleomilitar.com



AHIMTB / RS

ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR
TERRESTRE DO BRASIL / RS

