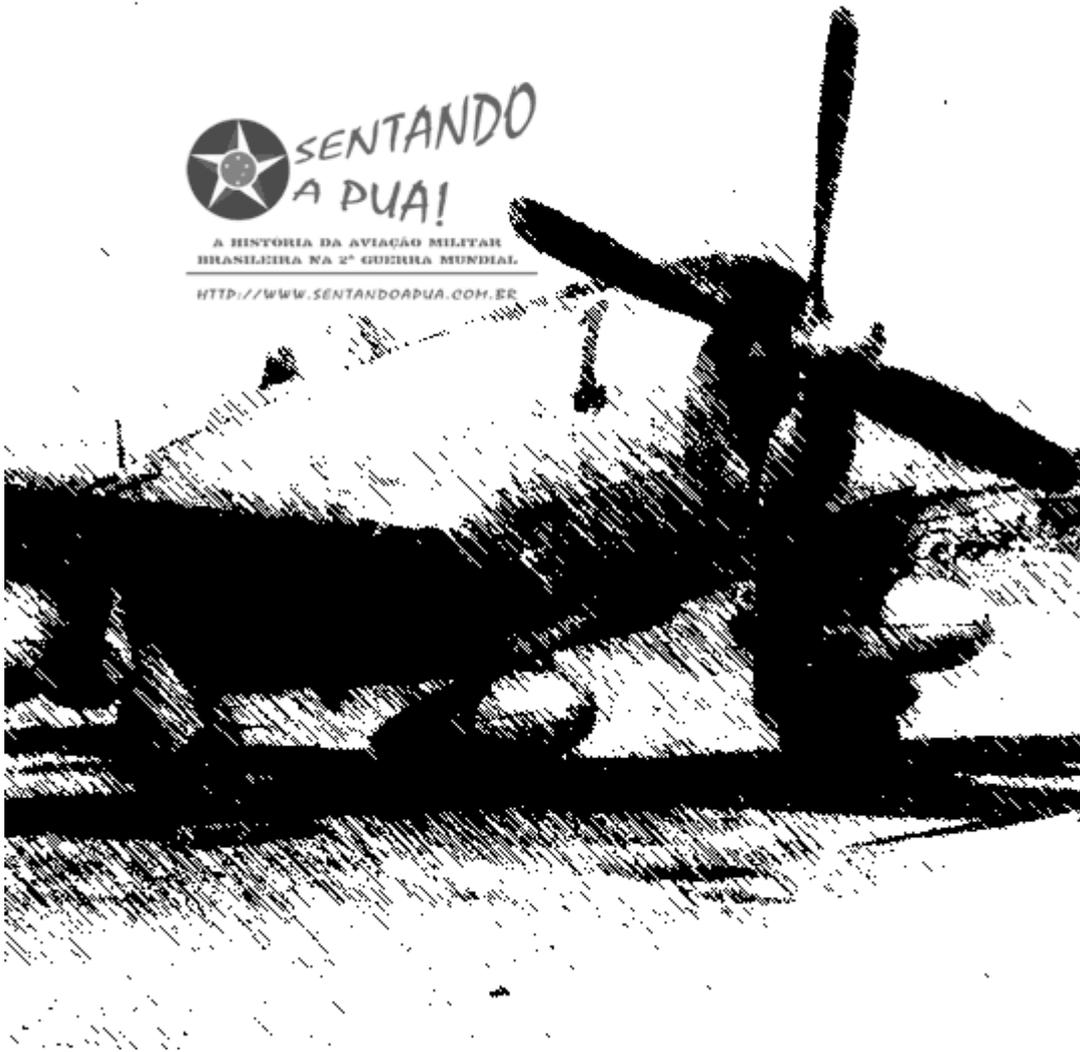




**SENTANDO  
A PUA!**

A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO MILITAR  
BRASILEIRA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

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



# **A ÚLTIMA MISSÃO DO TEN. AURÉLIO**

**POR RAFFAELE SERIO**

Rodano, 22 de janeiro de 1945: o fim de um Thunderbolt e seu piloto brasileiro

Por Raffaele Serio

Em janeiro de 1945, durante a última fase da Segunda Guerra Mundial, uma missão conduzida por aviões brasileiros envolveu diretamente o território de Rodano, naquela época parte integrante da República Socialista Italiana, na história da guerra aérea lutada nos céus da Itália setentrional. Por ocasião do 60º aniversário do episódio, acontecido há poucas semanas, tentamos reconstruir um fragmento da história de Rodano, recorrendo à comparação entre documentos de arquivos de várias procedências, em grande parte inéditos.

Não é muito sabido que entre as forças Aliadas em guerra contra a Alemanha e Itália, no Teatro do Mediterrâneo, estiveram também presentes tropas brasileiras. De fato, o Brasil como consequência da atividade de submarinos italianos e alemães contra seu tráfego mercantil ao longo da costa sul-americana (1941-1942), se solidarizou com os EUA depois do ataque a Pearl Harbor: em 28 de janeiro de 1942 rompeu as relações diplomáticas e por fim declarou guerra às nações do Eixo em 22 de agosto do mesmo ano.

Desejando ganhar maior prestígio e status internacional ao final do conflito, o Brasil não se limitou a defender suas águas territoriais fazendo uma guerra anti-submarino no Atlântico, portanto no outono de 1944 mandou para a Itália um Contingente Expedicionário (Força Expedicionária Brasileira, ou FEB), que compreendia também uma Unidade de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira (FAB): o 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa). Criada em 18 de dezembro de 1943 e formada completamente de voluntários sob o comando do Major Aviador Nero Moura, esta unidade treinou com unidades e métodos americanos no Panamá e depois nos EUA, onde recebeu equipamento moderno e realizou a passagem para o avião que iriam operar na Itália, o potente caça Republic P-47 Thunderbolt. Graças também ao ótimo adestramento, o 1º GAvCa, já composto por pessoal selecionado e possuindo uma boa experiência de vôo, não deixou nada a dever às melhores unidades de caça aliadas.

Destinado ao emprego no Mediterrâneo, o 1º GAvCa chegou à Itália no campo de Tarquínia no dia 7 de outubro de 1944. Ali ele se integrou ao 350th Fighter Group (Grupo de Caça) da USAAF (United States Army Air Force), tornando-se para os americanos no 1st Brazilian Fighter Squadron e juntando-se a outros três esquadrões americanos do Grupo (345º, 346º e 347º). Junto a outras unidades aéreas aliadas, foram colocadas sob ordens do 12th Air Force, XXII Tactical Air Command (TAC, ou Comando Tático Aéreo), com a tarefa de apoiar o 5º Exército americano, em cujo contingente foi incorporada a FEB, realizando missões de interdição, tratando de interromper as linhas de comunicação e o fluxo dos abastecimentos das tropas alemãs e aquelas da República Socialista Italiana (RSI) que impediam o avanço até o Norte das forças aliadas.

O 1º GAvCa recebeu em dotação dos depósitos americanos de Nápoles-Capodichino uns trinta aviões de caça tipo Republic P-47D-25-RE, 27-RE e 28-RE/RA "Thunderbolt", eficazes no papel de caça-bombardeiros, cujas perdas foram constantemente recompletadas. Sobre a fuselagem dos seus aviões, como emblema,

adotou a curiosa insígnia do “avestruz guerreiro”, com o lema “Senta a Pua!”, adicionando as cores nacionais amarelo e verde nos lemes, e a superposição da insígnia brasileira, estrela verde e amarela com a constelação do Cruzeiro do Sul ao centro, sobre a insígnia padrão americana em azul e branco sobre as asas e a fuselagem.

As missões de guerra do 1º GAvCa se iniciaram em 31 de outubro de 1944, em vôos conjuntos com os aviões dos outros esquadrões americanos do 350th FG, com o objetivo de ambientar os pilotos brasileiros às táticas e às particularidades do teatro italiano através da troca de experiências com os colegas americanos já mais ambientados com aquele cenário. Em 11 de novembro de 1944 começou a operar de modo independente e autônomo, não necessitando mais da supervisão americana. O código de chamada de rádio que foi definido para os brasileiros foi “Jambock”. No começo de dezembro de 1944 o 1º GAvCa se mudou para a base mais bem equipada de Pisa – San Giusto, mais perto da linha de frente, capaz de permitir aos Thunderbolts brasileiros uma maior permanência sobre os objetivos da Itália setentrional e de efetuar um maior número de missões; as operações em Pisa tiveram início em 4 de dezembro de 1944.

Embora os pilotos brasileiros tivessem sido adestrados para missões de escolta a bombardeiros e para combate aéreo contra caças hostis, em virtude da superioridade conquistada pelos Aliados nos céus italianos e a escassez de aviões ítalo-alemães, os Thunderbolt do 1º GAvCa foram quase que exclusivamente empregados como caça-bombardeiros em missões de ataque ao solo. Os brasileiros se acostumaram rapidamente e conseguiram bons resultados, mas também perderam, até o final da guerra, cinco pilotos (mortos em ação por fogo antiaéreo), enquanto outros onze foram derrubados mas conseguiram saltar de pára-quadras. Além disso, muitos pilotos do 1º GAvCa voltaram também para a base com o avião gravemente atingido e danificado, pelo fogo antiaéreo. Estas missões de fato não estavam livres de perigo pela bem organizada e montada rede de baterias antiaéreas alemãs (o famoso FLAK) e italianas (as menos numerosas posições Ar.Co da RSI), dispostas a proteger os principais objetivos militares da Itália setentrional. Tais baterias de artilharia antiaérea usaram armas de vários tipos, sem dúvida as mais eficientes e numerosas foram as metralhadoras Rheinmetall-Borsig Flak 38 (alemãs, com cano único ou quádruplo, alta cadência de tiro), Breda 20/65 mod. 35 ou 43 e I.F. Scotti 20/70 mod. 41 (italiana), todas calibre 20mm. Havia várias posições dotadas com metralhadoras italianas Breda-SAFAT de 12,7 mm, oriundas da aeronáutica, adaptada para a defesa antiaérea. Estas armas, se bem empregadas, eram muito eficazes contra os ataques de baixa altitude dos caça-bombardeiros aliados: quase todas as perdas e danos sofridos pelos aviões do 1º Grupo de Caça foram devido a armas automáticas deste tipo. Sobre a qualidade dos pilotos brasileiros do 1º GAvCa, o General americano Arnold disse que eles voaram muito bem o P-47, avião pesado de grande potência de fogo, robusto e grande assimilador de golpes, velocíssimo no mergulho, porém pesado e lento na subida, por isso relegado ao mais destacado e proveitoso papel de mortal caça-bombardeiro, no que efetivamente deu o melhor de si. A única crítica (se assim pode se dizer), veio do Major William Marshall da USAAF, piloto ligado ao 350th FG, ele lembrou que geralmente os pilotos brasileiros tendiam a ficar muito sobre o objetivo, expondo-se ao tiro antiaéreo, provavelmente porque eram mais corajosos que os outros pilotos... Marshall também afirmou que os brasileiros revelaram ser pilotos

agressivos, ocasionando sem dúvidas mais que os outros, notáveis perdas às forças alemãs na zona do Passo de Brenner e no Vale do Pó em geral.

No inverno de 1944-45, com a frente praticamente consolidada sobre os Apeninos ao sul de Bolonha, os bombardeios aliados da 12th Tactical Air Force y da XXII TAC, inclusive aqueles realizados pelo 1º GAvCa, voltaram sua atenção contra as linhas de comunicação e os depósitos de munição e combustíveis da Itália setentrional e por trás do front, atacando estradas, pontes, estradas de ferro, veículos, barcos, armazéns e acampamentos militares, com o objetivo de interromper as atividades bélicas alemãs e da RSI, mas também atingindo inevitavelmente as atividades civis. Os aviões P-47D do 1º GAvCa operaram intensamente, inclusive fazendo mais missões por dia, em formações de quatro ou oito aviões. Em cada uma dessas incursões, depois de haver efetuado o ataque picado ou em vôo rasante sobre o alvo principal, no qual geralmente cada avião lançava um par de bombas “de emprego geral” AN/M43 de 227 kg, os caça-bombardeiros passavam a esquadrinhar o território voando a baixa altitude em reconhecimento armado, com a ordem de atacar, no caminho de volta até a base, objetivos secundários de oportunidade. Estes eram geralmente compostos por pequenos depósitos de munição ou combustível, trens, comboios ou veículos isolados surpreendidos nas estradas ou nas ferrovias: o metralhamento em vôo rasante efetuado com o fogo concentrado das oito metralhadoras de bordo Browning M2 de 12,7 mm, com capacidade de 267 projéteis por arma, com que cada Thunderbolt era dotado, levava ampla vantagem sobre os objetivos desprotegidos como locomotivas, carroças, vagões ferroviários, caminhões e automóveis, pequenos edifícios e barracas, causando neles a destruição total ou no mínimo graves danos. No norte da Itália esta fase dos bombardeios não deu trégua e foi talvez a mais dramática: todo dia os onipresentes aviões aliados atacavam alvos de qualquer tipo, de comboios militares nazi-fascista até mal aventurados ônibus civis isolados, de trens carregados de suprimentos para as tropas alemãs até aqueles apinhados de civis, de veículos blindados alemães aos incautos camponeses com sua inócua carroça de tração animal, do automóvel do chefe fascista ao furgão carregado de quinquilharias. Qualquer coisa que se arriscasse a mover-se sobre as estradas e ferrovias estava em perigo e podia ser alvo dos mortais metralhamentos: houve também muitos mortos e feridos entre os civis (hoje seria chamado de “danos colaterais”), pela objetiva dificuldade da aviação aliada distinguir entre civis e militares (hoje em dia é complicado, o que diria antes) e pela camuflagem (legítimas ou não) colocada em prática pelos alemães e italianos da RSI a fim de preservar suas tropas, que os aliados pressionavam com ataques aéreos generalizados com o objetivo de paralisar cada tipo de tráfego.

Neste contexto, em 22 de janeiro de 1945 a ordem de operação do 350th FG previa o envio de oito aviões – duas esquadrilhas (flights) de quatro aviões cada – para atacar um depósito de combustíveis e munição nas proximidades de Pizzighettone (Cremona), referência no mapa K-686301 (objetivo primário): a tarefa é entregue ao 1º Grupo de Caça, e será sua 178ª missão.

A atividade dos meses anteriores, com a perda de seis pilotos tinha, sem dúvida, reduzido a disponibilidade deles no 1º GAvCa: isso é contornado através da inclusão nas missões de combate alguns oficiais voluntários, originalmente não admitidos como pilotos mas qualificados como controladores de vôo, e que são submetidos a um rápido curso de adestramento no Thunderbolt e portanto declarados aptos a missões

de guerra. Um deles foi o tenente-aviador Aurélio Vieira Sampaio, que de aqui em diante será protagonista desta história: nascido em 31 de maio de 1923 na cidade de Aracaju (capital do estado de Sergipe) no nordeste do Brasil, filho de Lauro Sampaio e Consuelo Vieira Sampaio, foi designado para a esquadrilha Azul do Grupo de Caça e cumpre sua primeira missão de guerra na Itália em 18 de dezembro de 1944. Oficial atrevido e determinado, pede e consegue combater como piloto de caça, submetendo-se voluntariamente a riscos sem sombra de dúvidas muito maior do que aqueles que correria na sua função original. Aquele 22 de janeiro será sua 16ª e última missão, efetuada nos comandos de um caça-bombardeiro P-47D-28-RE matrícula 44-19666, com o vistoso B6 impresso sobre a capota do seu motor e pertencente à Esquadrilha Amarela.

Muitos detalhes foram retirados diretamente do 12AF-SCU-01 "Daily Operations Report" do 350th FG, 1st Brazilian Fighter Squadron, escrito ao término da missão. Tal relação de operações e outros detalhes que aqui serão apresentados, fazem parte de material informativo e documentos originais guardados em arquivos brasileiros, americanos e italianos.

Às 13:25 oito caça-bombardeiros P-47D Thunderbolt pertencentes às esquadrilhas Vermelha e Azul decolaram de Pisa sob o comando do Capitão Laffayette Cantarino Rodrigues de Souza; cada avião armado com duas bombas detonantes de 500 libras (227 kg) e oito metralhadoras ponto 50 com 1920 projéteis; os pilotos participantes são Lafayette, Armando, Torres, Keller (vermelha) e Horácio, Aurélio, Correia Netto e Prates (azul).

Os aviões superaram os Apeninos em formação mantendo uma cota de 12.000 pés (uns 4.000 metros), e baixam sobre a planície do vale do Pó; o tempo apesar do inverno, é esplêndido, com visibilidade ilimitada. Às 14:15, ao avistar o alvo principal, o depósito de combustível e munição de Pizzighettone, os aviões saem da formação e efetuam o ataque picado individual, lançando as bombas de 3.000 pés (uns 1.000 metros). Resultados; doze bombas destroem cinco edifícios destinados a armazéns na zona meridional do depósito, as bombas lançadas pelo Aurélio atingem um destes, na margem do rio Adda; duas bombas interrompem a linha férrea neste mesmo ponto, outras duas destroem um par de edifícios na margem deste rio dentro da área do alvo, como mostrado na foto nº. 60-503 tirada depois do ataque.

As duas esquadrilhas assumem um perfil de vôo à baixa altitude, dividindo-se em quatro seções de dois aviões cada, distanciadas umas das outras, e como de costume saem em busca de objetivos secundários de oportunidade em áreas pré-estabelecidas, para atacar em vôo rasante com fogo de metralhadora. A missão prossegue assim até Piacenza e depois se desvia para o Norte, seguindo a ferrovia em direção de Lodi. Chega portanto à periferia leste de Milão, avistando a zona da estação e do entroncamento ferroviário de Lambrate e Limite, ao longo da linha Milão-Veneza.

O strafing dos alvos ocasionais localizados pelos aviões consegue, por volta das 14:30, destruir um pequeno automóvel, surpreendido numa estrada nas proximidades de Lodi, e um trator nas vizinhanças de Piacenza. Sobre Piacenza também é encontrada antiaérea ligeira e pesada, porém esparsa e imprecisa.

Na zona de Milão os pilotos observam um modesto tráfego de veículos motorizados, e sem dúvida os atacam, entre as 14:30 e 14:45, danificando um veículo de comando e um caminhão na área urbana oriental de Milão, enquanto para os lados de Pioltello destroem um caminhão e uma locomotiva de um trem descoberto na ferrovia Milão-Veneza, nas proximidades da estação de Limito. Este último ataque ao comboio ferroviário é realizado pela seção de dois aviões comandados pelo Capitão Horácio Monteiro Machado, cujo ala é o nosso tenente Aurélio Vieira Sampaio: os dois aviões avistaram o trem enquanto voavam na sua direção após o sobrevôo sobre Pioltello, manobram para se colocar em melhor posição de tiro, para atingir o flanco da vulnerável locomotiva. Portanto o líder, seguido de perto pelo ala, efetua uma ampla curva na direção sudoeste sobre as granjas de Rodano. Infelizmente a manobra leva os aviões a sobrevoar uma posição antiaérea alemã camuflada, situada em um campo perto do "Portico dell'Occa"; para camuflá-la, sobre a mureta que sustenta o pórtico ao norte, os alemães haviam pintado uma típica cruz vermelha dentro de um painel branco, indicando por convenção internacional a presença de uma estrutura hospitalar fixa. A guarnição, tirou rapidamente a camuflagem e tomou posição, abrindo fogo sobre os desavisados Thunderbolts, o primeiro deles já disparando contra a locomotiva. O líder (Horácio), que atacava primeiro e foi surpreendido, trata de sair dali interrompendo o straffing (provavelmente com o avião ligeiramente danificado pelo fogo antiaéreo). O tenente Aurélio ao contrário, sobrevoando em seguida a mesma zona, entra em tiro espesso e preciso da metralhadora antiaérea, já ajustada depois da passagem do primeiro caça. Atingido no motor, cai no território de Rodano chocando-se próximo a fonte Testone pertencente à Granja Briavacca; o jovem piloto perde a vida na explosão e no incêndio a seguir de seu avião.

Segundo um material brasileiro o P-47 B6 (que pertencia à esquadrilha amarela) pilotado pelo tenente Aurélio Vieira Sampaio, poderia ter sido derrubado aquele dia por uma peça de artilharia antiaérea ligeira montada em um dos últimos vagões do trem atacado (talvez até um conjunto quádruplo Flakvierling 38 de 20 mm, configuração típica defensiva dos comboios militares alemães): relatamos esta informação alternativa para a plenitude da reconstrução histórica.

Logo depois no lugar da queda chegam soldados alemães e milícias italianas da Guarda Nacional Republicana (GNR): devido à importância do fato, os destroços do avião são recuperados, enquanto o corpo do piloto, identificado pela dog-tag que cada militar leva consigo em combate, é enterrado em 26 de janeiro de 1945 no cemitério da fração de Cassignanica (cova nº. 43), por disposição do oficial de estado civil de Rodano, Mario Bergamaschi. Do atestado de óbito, redigido então pelo Dr. Arnaldo Lepore, ressaltamos: "... no ano de 1945 a 21 (sic, leia-se 22) de janeiro às 14:30 horas, mais provavelmente alguns minutos depois nas proximidades da Granja Briavacca de Rodano, morreu devido à queda e o incêndio do avião o aviador brasileiro Aurélio Vieira Sampaio B.O 388 T.44-O.C como constava na placa de identificação localizada junto ao corpo, de idade aparente de vinte e cinco anos....".

Os efeitos do incêndio provavelmente consumiram grande parte da estrutura em liga de alumínio, deixando como partes restantes o grande motor Pratt & Whitney R-2800-59 "Double Wasp" e o turbo compressor General Electric "Type C" situado na parte posterior da fuselagem, muito parecido a um segundo motor para olhos não especializados. Portanto o avião abatido foi erradamente avaliado como bimotor pelos

milicianos da GNR. Como de fato foi encontrado genericamente identificado em um documento oficial da República Socialista Italiana, um informe datado de 23 de janeiro de 1945 do Ministério do Interior – Prefeitura Republicana de Milão – Comitê Provincial de Proteção Antiaérea – Prot. N. 2395-120/PA/I, sobre os bombardeios aéreos ocorridos no território da província de Milão. Lê-se sobre o episódio: “... às 11 horas em verdade mais tarde, por volta das 14:30 na cidade de Lodi mais precisamente na localidade de Isola Maggiore foi metralhado e incendiado um veículo motorizado. Lamentam-se os feridos. Na parte da manhã e da tarde aviões hostis metralharam repetidamente a zona central e a periferia da cidade de Milão, danificando caminhões e algumas casas de moradia. Nenhum dano ocorreu às pessoas. Às 14:30 aviões inimigos na cidade de Pioltello efetuaram ações de metralhamento que destruíram um caminhão e lançaram duas bombas explosivas (nos documentos aliados não há indicação de lançamento de bombas no alvo secundário) que atingiram uma casa de colonos causando ferimentos em duas pessoas.... No território da cidade de Rodano às 15:15 um avião inimigo bimotor caiu e matou a tripulação (esta última nota certamente diz respeito à queda do P-47 do Aurélio, único avião aliado perdido na área de Milão naquele dia)....”. Vale ressaltar que tais detalhes, especialmente sobre a hora, as modalidades e ao efeito das incursões, não raramente foram bastante imprecisos: entretanto em comparação com o Daily Report brasileiro se podem notar várias coincidências.

No “Diário de Guerra de um Piloto de Caça”, escrito pelo Cap. Roberto Pessoa Ramos (também pertencente ao 1º GAvCa), sobre a data de 22 de janeiro de 1945 se observa a seguinte anotação: “Aurélio foi abatido em Milão. Horácio que estava voando com ele, estava atacando uma locomotiva quando o ouviu falar pelo rádio ‘estou caindo, fui atingido por ponto 50!’. Olhando para trás viu que saía muita fumaça da capota do motor do Aurélio, e comunicando-se pelo rádio mandou que ele saltasse de pára-quadras. Aurélio tinha que puxar o manche para si como forma de ganhar altura para o salto, o avião respondeu mas não por muito tempo e logo perdeu altitude, se chocou com o solo e incendiou-se. O capitão Lafayette, no comando da missão ficou com tanta gana de vingar o amigo abatido que acabou por se precipitar ao fazer um straffing que acabou batendo com a ponta da asa em um árvore.” Este fato está confirmado no “Daily Operations Report-1st Braz. Sqd.-Mission No.178” (versão americana). Na parte onde são detalhadas as perdas de aviões (Own Aircraft Losses-Cause-Crew Casualties), observamos que outros dois aviões da esquadrilha foram danificados ligeiramente (danos CAT I) sem conseqüências para os pilotos: o P-47D-27-RE matrícula 42-26778 do Cap. Horácio (líder da esquadrilha Azul, e voando no C2) por obra da antiaérea inimiga, e o P-47D-27-RE matrícula 42-26784 (A1) com avarias causadas por um choque contra uma árvore durante um straffing a baixa altitude, certamente o avião do Cap. Lafayette (líder da esquadrilha Vermelha e comandante da missão), como havíamos visto antes. E o avião P-47D-28-RE matrícula 44-19666 (B6), foi destruído por obra da antiaérea ligeira inimiga (Flak) com a perda do piloto, sem sombra de dúvida o Thunderbolt do desafortunado tenente Aurélio. Além disso, na parte onde são detalhadas as observações de Flak (Type Flak-Accuracy-Intensity-Location) está indicada a presença de fogo intenso e preciso de armas leves e de metralhadoras na posição K-355646 (45°28'34"N/9°19'50"E), que corresponde exatamente a um ponto entre Pioltello e Rodano, nas proximidades do cruzamento entre a estrada provincial 182 e a estrada estadual Rivoltana; deve ser

lembrado que nem sempre os pilotos conseguiam, devido ao stress do combate, identificar com precisão os locais sobrevoados.

Os sete aviões restantes da formação, não sem antes fazer nova observação de uma intensa e precisa reação de antiaérea ligeira próximo a Treviglio, retornam à base por volta das 15:30, depois de haver lançado 16 bombas e disparado 6.880 projéteis de metralhadora ponto 50, de um total de 15.360 projéteis. Amargurados pela perda do seu companheiro, os pilotos são rapidamente interrogados durante o debriefing (reunião pós-missão) com o oficial de inteligência, tenente Miranda Corrêa, que recolhe as informações e redige o "Daily Operations Report", que hoje nos permite junto com outros documentos reconstruir os eventos.

Na sua breve carreira de piloto o tenente Aurélio Vieira Sampaio foi condecorado com a Cruz de Bravura, Cruz de Sangue, Cruz de Aviação Fita A e B, Medalha da Campanha da Itália, Medalha do Atlântico Sul e Air Medal (USA). No pós-guerra, seu corpo foi trasladado de Cassignanica para o cemitério brasileiro de Pistóia e hoje repousa no Brasil no mausoléu do Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro.

Passados sessenta anos, queremos recordar este bravo aviador brasileiro, abatido em Rodano combatendo o nazi-fascismo e pela soberania do seu País.

#### Agradecimentos

Às seguintes pessoas gostaria de expressar meus profundos agradecimentos pela colaboração: Luis Gabriel; Giuseppe Versolato; Roberta Oppio; cidade de Rodano; Cesare Muratore; seção de pesquisa histórica de Rodano; biblioteca pública de Rodano; Ernesto Marazzi e família; Manuela Ponissi e Achille Rastelli

#### Bibliografia e Fontes

- R. Moreira Lima & J. R. Meira de Vasconcelos, *Heróis dos céus*, Action Editora, Rio de Janeiro, 2003;
- AA.VV., *Warplane Classic: P-47 Thunderbolt - Part 2*, in International Air Power Review Volume 7, AIRtime Publishing, Norwalk CT (USA), 2003;
- 350<sup>th</sup> Fighter Group, 1<sup>st</sup> Braz. Fighter Squadron, *Daily Operations Report*, Date 22 jan. 1945, Mission No. 178 (form 12 AF-SCU-01);
- Sites na Internet: <http://www.sentapua.com.br>, <http://www.sentandoapua.com.br>, <http://www.bibliomilanoest.it/Web%20Rodano/Web/INDICE.htm> (92 “de 1922 a 1950” e 105 “Briavacca”);
- Comune di Rodano, Registro Atti di Morte – Parte II – Serie C, Atto n. 1 - *Aurélio V. Sampaio*, 21/09/1945;
- Ministero dell’Interno, Dir. Gen. Serv. Guerra - Prefettura Repubblica di Milano – Comitato Provinciale Protezione Antiaerea, *Oggetto: Incursioni*, Prot. N. 2395-120/PA/I, 23 gennaio 1945;
- A. Brookes, *Air War over Italy*, Ian Allan Publishing, Shepperton (UK), 2000;
- A. Rastelli, *I bombardamenti aerei nella Seconda Guerra Mondiale – Milano e la provincia*, in Italia Contemporanea n. 195, giugno 1994, ist. naz. per la storia del movimento di liberazione in Italia, Milano.

## NOTA

Cópias dos documentos de arquivo original relativos ao episódio serão colocadas à disposição pelo autor na seção de pesquisa histórica de Rodano. Para completar a obra de coleta de documentação, no caso de existirem fotografias da época do acidente ou partes do avião derrubado, objeto desta reconstituição, o autor agradecerá o aviso (ao prefeito da cidade, à biblioteca ou à seção de pesquisa histórica de Rodano), com o objetivo de fazer cópia das imagens ou fotografar os destroços. A associação brasileira de veteranos do 1º GAvCa estaria muito interessada neste material.

### Notas sobre o Autor e sobre os bastidores da pesquisa

Raffaele Serio nasceu em 1961 e por muito tempo viveu em Erba; casado, reside atualmente em Asso (Como). Engenheiro Aeronáutico, trabalha na società Aermacchi SpA di Venegono Superiore (Varese), colaborando no desenvolvimento do novo avião militar italiano de treinamento avançado M-346. Apaixonado pela aeronáutica e história da aviação, realiza pesquisas de arquivos para reconstruir os bombardeios aéreos que foram realizados contra a província de Como durante a Segunda Guerra Mundial. Em 1995 publicou no “Caderno Erbesi”, editado pelo Museu Cívico de Erba, uma pesquisa sobre os controversos bombardeios sobre Erba, em 30 de setembro e 1 de outubro de 1944, os mais sangrentos ataques aéreos aliados sobre a província. Tal pesquisa também foi feita em periódicos e revistas locais e nos livros Ali sul Lario (AA.VV., Aero Club di Como, Editoriale Srl, 2002) e La calma apparente del lago (V. Roncacci, Macchione Editore, 2003). Sobre isto localizou recentemente no National Archives de Washington importantes fotografias da época, que permitiu ao museu e à prefeitura de Erba a comemoração histórica do 60º aniversário no estilo “combat film”. Atualmente está buscando documentos para reconstruir os ataques aéreos sobre a Villaggio dell’Alpe del Vicerè di Albavilla (fevereiro/março de 1945).

Ao longo desta última pesquisa entrou em contato com Luis Gabriel e com a associação de veteranos brasileiros do 1º GAvCa, cujos pilotos tomaram parte de tais incursões, conseguindo do Brasil preciosas informações. Notando que em 22 de janeiro de 1945 os brasileiros perderam um piloto próximo a Milão (portanto em área próxima) e contando com detalhada reconstituição histórica da operação aérea, lhes oferece sua colaboração para conseguir maiores detalhes sobre o episódio. O estudo do relatório original da missão e do súbito aparecimento de um documento da Prefettura Repubblicana di Milano, graças à ajuda de Achille Rastelli e di Giuseppe Versolato, permite identificar em Rodano o lugar da queda do tenente Aurélio. Uma outra busca na Internet permite descobrir a bela obra de pesquisa histórica do Sr. Muratore, colocada on-line pela Biblioteca Pública de Rodano, onde aparece uma primeira confirmação do fato. Os sucessivos pedidos de informação por e-mail à Biblioteca e um par de visitas à localidade de Rodano, uma ao cartório da cidade (onde encontra o atestado de óbito do piloto) e uma à Granja Briavacca, bem como o encontro com a família Marazzi e o Sr. Muratore, permite coletar maiores detalhes da queda e definitivamente determinar o local da queda do avião. Juntados todos os pedaços, uma outra página da história de Rodano, pode agora estar à disposição de todos para melhor estudo.