

A FORÇA AÉREA FINLANDESA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

Por Reinaldo V. Theodoro

PRÓLOGO

A Força Aérea Finlandesa foi criada como uma força independente no dia 06/03/18, as primeiras aeronaves sendo doadas pelo conde sueco Erik von Rosen. Como homenagem, esses aviões carregavam nas asas a insígnia de boa sorte do conde, uma suástica azul. Essa é a origem da primeira insígnia oficial da Força Aérea Finlandesa. As suásticas, vistas ainda em muitos dos tradicionais emblemas daquela força aérea, não possuem nenhuma relação com as suásticas nazistas da década de 30.

Conhecida como a Guerra de Inverno, o conflito entre a Finlândia e a União Soviética marcou o batismo de fogo da Força Aérea Finlandesa. A guerra começou no dia 30/11/39 e pegou aquela pequena nação muito despreparada em termos de material à disposição de suas forças armadas. Como exemplo, a sua aviação de caça era assustadoramente pequena. No entanto, o seu treinamento era excelente e, portanto, seu preparo para o combate era ótimo.

A aviação soviética era dez vezes maior que a finlandesa. Contudo, esta pôde impedir o avanço da ofensiva soviética, causando pesadas perdas às forças inimigas. A ineficiência soviética embaraçou profundamente esta potência, a ponto dela cogitar seriamente a possibilidade de apelar para um acordo de paz temporário. Por outro lado, com a Alemanha hostil à Finlândia, a Suécia em estrita neutralidade e a ajuda da França e da Inglaterra mostrando-se inadequadas, a Finlândia não tinha recursos suficientes para dar continuidade à luta. Assim, um tratado de paz foi assinado no dia 13/03/40, com o país escandinavo cedendo algumas áreas, mas logrando alcançar seu objetivo mais importante: a sua independência.

No entanto, a posição estratégica da Finlândia permaneceu difícil. Os países que a apoiavam (França e Inglaterra) estavam completamente envolvidos pela guerra, tornando difícil para ela melhorar suas atividades comerciais e militares.

A Finlândia havia iniciado programas de aquisição de caças durante a Guerra de Inverno e estes haviam começado a chegar em números expressivos. A Força Aérea Finlandesa finalmente havia aumentado sua dotação pela incorporação de aviões de caça vindos dos Estados Unidos, Inglaterra, França, Itália e Alemanha, além de alguns projetos próprios e até mesmo aviões capturados aos soviéticos.

A situação estratégica no teatro norte gradualmente mudou durante 1940 e início de 1941. O pacto assinado entre a Alemanha e a União Soviética mingou, enquanto a Alemanha realizava

seus preparativos para a ofensiva no Leste. Principalmente como consequência dos surpreendentes resultados da Guerra de Inverno, a atitude hostil da Alemanha para com a Finlândia mudou para um súbito interesse de cooperação. Através de um irônico capricho do destino, a Finlândia descobriu que o único país do continente com o qual poderia manter relações comerciais que permitiriam melhorar sua situação militar era com o antigo aliado da União Soviética, a Alemanha.

Quando a Alemanha deu início à sua campanha no Leste contra a União Soviética, em 22/06/41, a Finlândia já dera àquela a autorização necessária para que suas tropas pudessem se deslocar através da Lapônia. Após bombardeiros soviéticos atacarem diversos alvos na Finlândia, no dia 25/06/41, os finlandeses oficialmente iniciaram a cooperação militar com a Alemanha, assinalando, assim, o início da chamada "Guerra de Continuação".

Do ponto de vista político, a Finlândia não desejava uma aliança com a Alemanha nazista. Entretanto, sob a ótica militar, a cooperação parecia ser a única solução possível. Mas essa cooperação tinha limites, visto que a Finlândia rejeitou diversos pedidos da Alemanha para deslocar suas tropas de forma a permitir um ataque sobre Leningrado ou além de sua fronteira pré-Guerra de Inverno.

No início da Guerra de Continuação, as forças finlandesas avançaram com bastante rapidez e estabeleceram uma linha defensiva, onde, por fim, foi elaborada uma rede de trincheiras. Quando a maré da guerra mudou e as forças alemãs começaram a recuar para o Oeste, aumentou a pressão soviética sobre o sistema de defesa finlandês. Na primavera de 1944, os soviéticos tomaram a decisão de tomar a Finlândia antes de iniciar a corrida até Berlim.

Reunindo, no Istmo de Carélia, uma superioridade de tropas e aeronaves da ordem de dez vezes as forças dos finlandeses, os soviéticos deram início à sua ofensiva estratégica no dia 09/06/44. Inicialmente, o avanço soviético foi um sucesso, obrigando o recuo das forças finlandesas ao longo do Istmo. Contudo, em julho de 1944, os finlandeses puderam estabilizar a frente de combate no rio Vuoksi e as demais tentativas soviéticas de ir além daquela linha foram rechaçadas. Repetia-se o milagre da Guerra de Inverno.

Um acordo de paz foi assinado no dia 04/09/44 e, de acordo com seus termos, a Finlândia voltava para a fronteira existente em 1940. No entanto, os resultados obtidos na Guerra de Inverno e na Guerra de Continuação foram considerados vitórias de primeira magnitude para a Finlândia. Des-

de os tiros iniciais da Guerra de Inverno até o fim da Guerra de Continuação, o objetivo finlandês era salvar o país e garantir a sua independência. Isso eles conseguiram, registrando um fato bastante interessante: de todos os países envolvidos no conflito no teatro europeu durante a Segunda Guerra Mundial, somente dois não foram ocupados: a Finlândia e a Inglaterra.

A GUERRA DE INVERNO (30 de novembro de 1939 a 13 de março de 1940)

A situação inicial dos dois combatentes era muito diferente. A União Soviética iniciou a crise ao exigir o direito de estabelecer bases militares em território finlandês. Isso era meramente um pretexto, pois Stalin desejava ocupar toda a Finlândia, repetindo o que fizera com os Estados Bálticos. A Finlândia recusou e a União Soviética decidiu apelar para a força. O ataque começou no dia 30/11/39, contando com 20 divisões de Infantaria, 2.000 tanques e mais de 1.000 aviões. O total das forças soviéticas ao longo da fronteira com a Finlândia atingia cerca de 450.000 homens.

As principais aeronaves soviéticas eram os bombardeiros Tupolev SB-2, Ilyushin DB-3 e Tupolev TB-3, os caças Polikarpov I-15bis, I-153 (Tsaikka) e I-16, além de aeronaves de reconhecimento Polikarpov R-5, U-2 e Beriev MBR-2.

A União Soviética dependia muito dos bombardeiros, os quais eram a espinha dorsal de sua Força Aérea. Ela havia colhido experiência de combate na década de 30, durante a Guerra Civil Espanhola, quando auxiliou o esforço de guerra republicano com enormes quantidades de aviões, material bélico e conselheiros. De acordo com sua doutrina militar, a União Soviética colocou sua arma aérea à disposição do Exército como força auxiliar. Assim, a União Soviética não colheu os ensinamentos e as vantagens que a experiência naqueles combates propiciaram e que a guerra aérea exige. No geral, eles estavam confiando muito mais na força da quantidade.

No Istmo da Carélia, a Finlândia dispunha de cinco divisões de infantaria com 130.000 homens e, ao norte, duas divisões com 50.000 homens. Por sua vez, a Força Aérea Finlandesa estava assim disposta:

- 24º Esquadrão de Caça, 36 aviões Fokker F.XXI, sediados em Immola.
- 26º Esquadrão de Caça, 10 aviões Bristol Bulldog, sediados em Heinjoki.
- 44º Esquadrão de Bombardeio, 8 aviões Bristol Blenheim, sediados em Luonetjärvi.
- 46º Esquadrão de Bombardeio, 9 aviões Bristol Blenheim, sediados em Luonetjärvi

- 10º Esquadrão de Bombardeio Picado, 12 aviões Fokker C.X, sediado em Lappeenranta.
- 12º Esquadrão de Reconhecimento, 13 aviões Fokker C.X, sediado em Suur-Merijoki.
- 14º Esquadrão de Reconhecimento, 4 aviões Fokker C.X e 7 aviões Fokker C.V, sediado em Laikko.
- 16º Esquadrão de Reconhecimento, 8 aviões Blackburn Ripon, sediado em Värtsilä.
- 36º Esquadrão de Reconhecimento Marítimo, 6 aviões Blackburn Ripon, sediado em Kallvik.



Bristol Bulldog, equipamento do 26º Esquadrão.



Blackburn Ripon, na versão de hidroavião de reconhecimento marítimo.

O número de caças era pequeno, mas, em questão de tática, a Força Aérea Finlandesa era perita. O desenvolvimento de táticas para caças iniciava-se nos cursos nas bases aéreas de Suur-Merijoki e Utti. A prática internacional naquela época era usar formações táticas grandes e cerradas, e a unidade básica era um elemento constituído de três aeronaves em formação de "V". Os caçadores finlandeses concluíram que jamais iriam dispor de grandes quantidades de caças. Por isso, concluíram que essas formações de esquadrões eram para ser utilizadas em outras forças aéreas. Também concluíram que grandes e cerradas formações de caças são taticamente ineficientes. As operações aéreas da União Soviética foram iniciadas com ataques de bombardeiros contra 16 cidades finlandesas. Molotov, ministro do Exterior soviético, anunciou que seus aviões estavam lançando "cestas de pão para as massas famintas da Finlândia". A partir daí, os finlandeses passaram a chamar as bombas russas de "cestas de pão de Molotov". Os bombardeios foram uma surpresa para a população civil e, somente em Helsinque, aproximadamente 100 pessoas foram

mortas e outras 200 ficaram feridas. Os bombardeiros não tiveram nenhuma consequência ou resultado militar. O objetivo tático da reduzida aviação de caça finlandesa era simplesmente infligir as maiores perdas possíveis entre os bombardeiros soviéticos.

Em vista da reduzida quantidade de caças à sua disposição, foi recomendado aos caçadores finlandeses que não se engajassem em combate contra caças inimigos. Campos auxiliares foram transformados em bases aéreas e, ocasionalmente, esquadrilhas e divisões eram enviadas para bases avançadas - muitas vezes as aeronaves operando de lagos gelados. Frequentemente, trabalhos rotineiros de manutenção ou revisão eram executados a céu aberto, mesmo sob as condições mais adversas. Como exemplo, a troca de um motor de caça era realizada à noite, sob temperatura de -32°C.

A frenética atividade aérea significava que os caçadores finlandeses estavam registrando seis a oito surtidas diárias. O objetivo era destruir completamente uma determinada formação de bombardeiros. Como exemplo, o tenente Jorma Sarvanto atacou uma formação de sete bombardeiros Ilyushin DB-3, no dia 06/01/40, destruindo seis deles em apenas quatro minutos, o último sendo destruído pelo tenente Pelle Sovelius.

Durante o primeiro mês da guerra, a principal tarefa da aviação de caça era proteger as tropas do Exército e centros logísticos e de transporte localizados dentro do Istmo da Carélia. Ademais, no litoral norte do lago Ladoga, os caças finlandeses tinham a mesma atribuição, realizando ainda missões de ataque ao solo.

Os poucos bombardeiros à disposição da Força Aérea Finlandesa foram empregados em missões de reconhecimento de longa distância, fustigando, atrás das linhas de frente, o sistema de transporte inimigo. Os lentos aviões de reconhecimento passaram a empregar táticas noturnas, sendo utilizados em missões de bombardeio e ataque ao solo. Essas surtidas atingiram considerável sucesso, visto que as tropas soviéticas não estavam acostumadas a combater dentro de florestas durante o inverno, mantendo acesas inúmeras fogueiras, revelando, assim, sua posição.

Durante o segundo mês da guerra, a principal tarefa dos caças finlandeses foi a de proteger os centros logísticos, centros de triagem e centros industriais - sacrificando a proteção que era dada às tropas finlandesas na frente de combate. Uma missão especial era a de dar cobertura às tropas engajadas em movimentos ofensivos. Finalmente, foram executadas aproximadamente 800 surtidas de interceptação.

No terceiro mês da guerra, a Força Aérea Soviética optou por concentrar grandes formações de

bombardeiros contra alvos na linha de frente, escoltados por grandes quantidades de caças. Os caças finlandeses só podiam interceptar uma parte dessas formações, visto que era imperativo proteger a principal linha logística no Istmo da Carélia. Ademais, havia repetidos pedidos para proteger diversas cidades e vilarejos no sul da Finlândia. A demanda por caças fica claramente ilustrada através do fato de a ala de caças ocasionalmente estar operando de nove locais diferentes, desde a fronteira norte até o litoral sudoeste da Finlândia. Os caças finlandeses realizaram cerca de 2.000 surtidas de interceptação e engajaram-se em aproximadamente 300 combates aéreos. As missões de interceptação ficaram cada vez mais difíceis de executar, visto que os soviéticos passaram a fazer largo uso de caças de escolta. Os soviéticos começaram, também, a realizar missões ofensivas contra os aeródromos finlandeses, executando dez ataques no mês de fevereiro.

No início do último mês da guerra, a situação no Istmo da Carélia se tornou tão precária, que toda a aviação de caça finlandesa foi ali concentrada. Nesse período, a principal tarefa era o ataque ao solo, atribuição essa dada à aviação de bombardeio finlandesa. Nessa etapa da guerra, as forças terrestres soviéticas tentaram realizar uma ofensiva composta de um movimento de flanco através do mar de gelo - e a aviação finlandesa desempenhou um papel decisivo para repelir os ataques soviéticos.

Durante a guerra, a Finlândia pôde aumentar a sua dotação de aeronaves através de compras e doações. Os esquadrões receberam 30 caças Morane Saulnier MS 406, 42 caças Fiat G.50 e 22 aviões de bombardeio Bristol Blenheim. Contudo, a maior parte desses reforços materiais veio na última etapa da guerra. Até mesmo os primeiros exemplares dos 44 caças Brewster B.239 e 10 caças Hawker Hurricane Mk.I só chegaram nos últimos dias da guerra. Assim, a aviação de caça finlandesa estava mais forte no final da guerra do que no seu início. O maior ás entre os caçadores finlandeses, Ilmari Juutilainen, posteriormente afirmou que se eles pudessem ter contado com os caças Brewster no início da Guerra de Inverno, os soviéticos teriam sofrido baixas tão pesadas, logo na primeira fase do conflito, que eles não teriam condições de executar operações aéreas de forma contínua.

A União Soviética perdeu 521 aparelhos, enquanto as perdas da Finlândia chegaram a 68 aviões - muitos dos quais obsoletos aviões de reconhecimento. Para fins ilustrativos, a Finlândia perdeu 9 dos seus caças Fokker XXI. As experiências colhidas em combate mostraram que as táticas e o treinamento estavam certos e, como resultado, o

principal caça finlandês - o Fokker XXI - registrou um índice de perda (aviões derrubados contra perdas em combate) de 16:1 contra a aviação de combate soviética. Esse resultado é particularmente espetacular se for considerado o fato de que os Fokker XXI possuíam trem de pouso fixo, tornando-os lentos para as missões de interceptação contra bombardeiros e pouco manobráveis contra caças.

GUERRA DE CONTINUAÇÃO (25 de junho de 1941 a 4 de setembro de 1944)

Quando a Alemanha atacou a União Soviética, os soviéticos possuíam na fronteira com a Finlândia nada menos que 12 divisões de Infantaria, apoiadas por aproximadamente 1.000 aviões da Força Aérea e cerca de 400 aparelhos da Marinha.

A Finlândia era capaz de mobilizar 12 divisões de Infantaria, enquanto a sua força aérea se preparava para apoiá-las.

A escassez de caças vista durante o conflito anterior havia, entretanto, restringido a liberdade tática no uso das seções. Agora, porém, era possível usar formações maiores, como uma esquadrilha de 8 aeronaves, para aumentar a capacidade de ataque e apoio mútuo.

Os esquadrões de bombardeio tinham o já familiar Bristol Blenheim, acrescidos de alguns bombardeiros Ilyushin DB capturados aos soviéticos. Os esquadrões de reconhecimento dispunham ainda dos aviões que empregaram na Guerra de Inverno, porém reforçados por caças como o Fokker D.XXI e Gloster Gladiator. O total de aeronaves de combate à disposição da Força Aérea Finlandesa chegava a 235 aparelhos, assim distribuídos:

• 1ª Ala:

- 12º Esquadrão de Reconhecimento: 14 Fokker D.XXI, 6 Fokker C.X e 3 Gloster Gladiator.
- 14º Esquadrão de Reconhecimento: 14 Fokker D.XXI, 8 Fokker C.X e 3 Gloster Gladiator.
- 16º Esquadrão de Reconhecimento: 8 Gloster Gladiator, 5 Fokker C.X e 4 Westland Lysander.



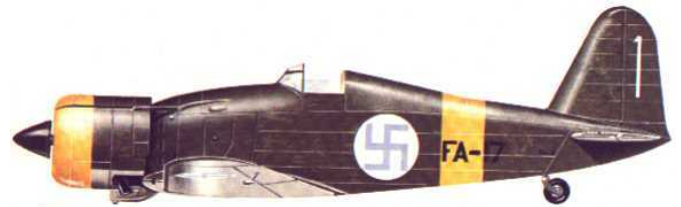
Gloster Gladiator (os esquis são uma adaptação local).

• 2ª Ala:

- 24º Esquadrão de Caça: 35 Brewster B.239
- 26º Esquadrão de Caça: 28 Fiat G.50 e 1 Fokker C.X
- 28º Esquadrão de Caça: 30 Morane Saulnier MS 406



Brewster B.239



Fiat G.50



Morane Saulnier MS 406

• 3ª Ala:

- 30º Esquadrão de Reconhecimento: 29 Fokker D.XXI, 4 Hawker Hurricane.
- 32º Esquadrão de Caça: 27 Curtiss Hawk 75A.



Curtiss Hawk 75A

• 4ª Ala:

- 42º Esquadrão de Bombardeio: 10 Bristol Blenheim.
- 44º Esquadrão de Bombardeio: 8 Bristol Blenheim.
- 46º Esquadrão de Bombardeio: 1 Bristol Blenheim, 3 Ilyushin DB-3, 1 Douglas DC-2.

- 6º Esquadrão de Reconhecimento Marítimo: 5 Polikarpov I-153, 2 Koolhoven FK.52, 3 Tupolev SB-2.

- 15º Esquadrão Especial (para o transporte de tropas de patrulha atrás das linhas inimigas): 1 Heinkel He 115A, 3 Junkers W34 e 3 Blackburn Ripon.



Bristol Blenheim



Polikarpov I-153

Bombardeiros soviéticos atacaram, com pesadas perdas, diversos alvos dentro da Finlândia, no dia 25 de junho de 1941. Imediatamente foi declarado estado de guerra. Iniciava-se a Guerra de Continuação.

Na fase ofensiva, quando as tropas finlandesas avançaram rapidamente para a Carélia Oriental, as unidades de caça finlandesas colheram experiências que modificaram ligeiramente os seus princípios táticos. Sua própria aviação de caça - e a do inimigo - havia mudado, a proporção de forças não era tão desfavorável e a ofensiva apresentava aos caçadores finlandeses novas missões.

A principal tarefa ainda era a superioridade aérea, mas foram incorporadas missões como ataque ao solo, reconhecimento e até mesmo regulação de tiro de artilharia.



Myrsky II, avião de caça produzido pela Finlândia, mas que foi usado apenas para reconhecimento tático a partir de 1944.

Os aeródromos da aviação de caça finlandesa estavam localizados entre 50 e 100 km da linha

de frente, mas bases temporárias próximas aos combates em terra também foram utilizadas. Especialmente os Fiat, face ao seu pequeno alcance, recorriam ao uso de aeródromos avançados, os quais necessariamente dispunham de um bom sistema de defesa anti-aérea. Unidades deslocadas para bases avançadas eram mantidas em alto estado de prontidão.

A transferência temporária de unidades inteiras era necessária para concentrar os recursos da aviação de caça finlandesa em áreas críticas. Essas transferências sempre exigiam extensos e avançados preparativos.

O inimigo evitava o combate aéreo, o qual quase sempre terminava favorecendo os finlandeses. Os Brewster registraram a razão vitória/perda de 32:1. Portanto, a Força Aérea Finlandesa gozou de superioridade aérea durante toda a fase ofensiva da Guerra de Continuação.

O caça inimigo encontrado com maior frequência nesse período era o I-153, que era tão veloz quanto os Curtiss Hawk 75A, porém mais lento que os Brewster, MS 406 e Fiat G.50. Extremamente ágil e capaz de beneficiar-se de oportunidades de tiro em manobras de reversão, o I-153, no entanto, geralmente perdia esses duelos a la "xerife do Velho Oeste". O I-16bis passou a ser encontrado com maior frequência que o I-16 e esse era um excelente caça - o único qualitativamente melhor era o Brewster B.239. Os novos caças soviéticos, os MiG-1 e MiG-3, eram velozes, mas muito sensíveis à perda de sustentação e entrada em parafuso - quase sempre tentavam um ataque surpresa e evitavam um prolongado combate do gênero *dogfight*.

Até o final de 1941, a aviação inimiga já começava a usar aeronaves de caça de origem inglesa e norte-americana oriundas do sistema Lend-Lease. Esses eram transportados até Arkangel e montados em Vologda. Os esquadrões de caças Hawker Hurricane operavam na região de Sorokka, enquanto os Curtiss P-40 eram utilizados na área de Leningrado. A instrução dada aos pilotos vermelhos nessas aeronaves era evidentemente abreviada, haja vista que nos primeiros combates contra os Hurricane, os finlandeses não tiveram nenhuma dificuldade em abatê-los.

Quando o período de guerra de trincheira começou na primavera de 1942, o inimigo começou a intensificar suas operações aéreas no Golfo da Finlândia. Os alvos dessas operações eram o tráfego marítimo, a cidade portuária de Kotka e a ilha de Suiursari. O inimigo também realizava repetidos vôos de reconhecimento para acompanhar o tráfego marítimo, ferroviário e rodoviário no Sul da Finlândia e ao longo da linha de frente. Cada vez mais caças MiG-3 e Curtiss P-40 estavam sendo encontrados e um novo avião de ata-

que ao solo, o Ilyushin Il-2, estava fazendo sua estréia naquele teatro de operações. No verão e outono de 1942, surgiu o caça soviético LaGG-3 e o Supermarine Spitfire. Os Brewster B.239 conseguiram combater com sucesso esses novos adversários. Em combate, os Brewster usavam formações bem espaçadas e soltas, com considerável separação vertical.

Na primavera de 1943, novamente surgiram novos aviões inimigos na forma do Lavochkin La-5, Yakovlev Yak-1, Yakovlev Yak-7b e Douglas Boston III sobre o Golfo da Finlândia. Os novos caças soviéticos possuíam desempenho superior ao Brewster, mas nessa ocasião a Força Aérea Finlandesa já havia recebido novos caças - os Messerschmitt Me 109G-2 - que eram muito bons em termos de manobrabilidade e lograram muito sucesso no uso de manobras de energia. Os Brewster tiveram que usar formações maiores, com amplas separações verticais, os Me 109G-2 freqüentemente fazendo a cobertura superior em seu benefício.

No verão de 1942, as operações aéreas inimigas se intensificaram na região de Aunus, ao norte do Lago Ladoga. O esquadrão de caças Curtiss Hawk 75A operava nessa área e dispunha de uma pequena quantidade de aeronaves, voando missões de interceptação e escolta em seções e divisões. A vantagem das pequenas formações era a de que os Hawk 75A podiam realizar ataques surpresa. Eles se mostraram bem-sucedidos até mesmo quando em considerável desvantagem numérica. Os Curtiss Hawk eram mais lentos que qualquer aeronave inimiga então operando na área, e portanto sempre buscavam iniciar a luta com uma vantagem de altitude. Essa era a única arma para atingir, por exemplo, os novos e velozes bombardeiros inimigos Petlyakov Pe-2.

Nos *dogfight*, os pilotos de Hawk 75A mostraram ser superiores a seus oponentes, e portanto faziam o máximo para valer essa ascendência técnica existente entre eles e os pilotos soviéticos. O princípio era sempre atacar independente da quantidade de aeronaves inimigas.

Na região de Maaselka, ao norte de Aunus, a atividade aérea inimiga caiu muito quando foi iniciada a guerra de trincheiras. Os Brewster foram transferidos para o front do Golfo da Finlândia e os caças MS 406 permaneceram em Maaselkä. Os Morane Saulnier mostraram-se inferiores aos caças inimigos, mas a habilidade dos finlandeses prevaleceu, com seus pilotos mantendo a favorável razão vitória/perda. Cada vez mais esses caças de origem francesa foram incumbidos da realização de missões de reconhecimento sobre as vastas áreas de floresta da Carélia Oriental.

O inimigo continuava a evitar combates aéreos. Os pilotos de Hurricane e Spitfire eram mais agressivos, confiando no bom desempenho dos seus caças. Os outros pilotos tentavam escapar usando uma altitude de vôo extremamente baixa, assim eliminando a posição de tiro no quadrante traseiro inferior. Os caças I-16 ainda contavam com foguetes como armas de emprego ar-ar. Por vezes, quando surgiam caças finlandeses durante as missões de escolta, os caças soviéticos desapareciam completamente, abandonando os seus protegidos à própria sorte.

Na área de Aunus, o caça soviético mais comum era o MiG-3. Este estava pronto para desafiar os Hawk 75A finlandeses somente quando se encontrava em superioridade numérica e o combate fosse sobre território soviético. Este já fazia uso de táticas de conversão de energia e freqüentemente utilizava formação *trail* quando patrulhando espaço aéreo sobre suas próprias tropas.

Na região de Maaselka, os soviéticos utilizavam cada vez mais os caças Tomahawk e Hurricane. O nível de habilidade dos pilotos soviéticos também melhorara, mas estava visto que continuavam deficientes em precisão no tiro aéreo. No começo de 1943, um prisioneiro de guerra revelou que os soviéticos tentaram ativamente aprender as táticas da aviação de caça finlandesa, desenvolvendo métodos e treinamentos.

A ênfase das operações aéreas inimigas concentrou-se cada vez mais sobre o Golfo da Finlândia, onde enormes formações eram empregadas. Os soviéticos usavam no Golfo da Finlândia novas aeronaves, como os caças LaGG-3, Lavochkin La-5, Yakovlev Yak-1 e os aviões de ataque Ilyushin Il-2 e Petlyakov Pe-2. O inimigo aplicou melhorias no planejamento de ataques, a cooperação dentro das formações sofrendo visível melhoria. As aeronaves de bombardeio e de ataque ao solo voavam à menor altitude possível, escoltadas por velozes caças LaGG-3 e La-5. A cobertura superior voava bem acima, à frente e atrás da formação de bombardeiros ou aviões de ataque. Na viagem de regresso, velhos caças I-153 e I-16 decolavam da ilha de Lavansaari para proteger os Il-2, esses caças servindo de "isca" para os finlandeses. Esses aviões eram ágeis, e se os caças finlandeses se engajassem em combate, perderiam tempo e permitiriam que os aviões de ataque passassem sem ser molestados. Nos combates aéreos, os pilotos inimigos tentavam atrair os finlandeses para o espaço aéreo sobre a ilha de Lavansaari - e para o alcance da artilharia anti-aérea existente na ilha ou nos navios soviéticos.

No final do verão de 1943, os caças mais antigos das forças soviéticas desapareceram do espaço aéreo sobre o Golfo da Finlândia, sendo substitu-

idos por aviões LaGG-3 e La-5. A experiência de combate mostrava que o Brewster era mais manobrável que o LaGG-3, enquanto o La-5 apresentava um desempenho superior ao caça da Força Aérea Finlandesa. Por sua vez, o LaGG-3 era quase tão ágil quanto os Me 109G-2, o caça de origem alemã perdendo para o La-5 em questões de manobrabilidade, mas apresentando vantagens em outras áreas do desempenho de vôo. Sobre o Golfo da Finlândia e o Istmo da Carélia, a aviação inimiga freqüentemente usava formações compostas por quatro aviões de ataque Il-2, escoltados por quatro caças. Duas a três dessas formações voavam dispostas em *trail*, com separação de cinco minutos entre elas. As maiores formações inimigas incluíam até 45 aeronaves, estas assistindo os aviões de ataque ou de bombardeio adotarem um vôo a baixa altitude, enquanto os caças de escolta estavam dispostos em camadas em diversas altitudes de até 15.000 pés. O sistema soviético de controle terrestre aparentemente funcionava bem. Os caças inimigos muitas vezes estavam posicionados de forma que a aviação de caça finlandesa os atacasse, deixando os bombardeiros soviéticos passarem para as suas bases em Seiskari e Lavansaari sem sofrer transtornos.



Curiosa parceria: um DC-2 americano ao lado de um Me 109 alemão.

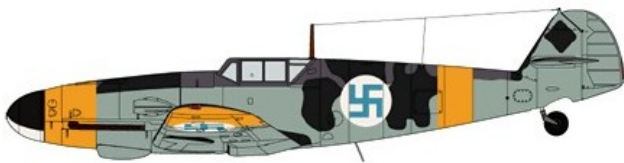
No começo de 1944, os soviéticos reiniciaram as operações de patrulha aérea de combate sobre o Golfo de Finlândia. A habilidade dos pilotos inimigos mostrou-se variável em vista das perdas sofridas durante a batalha do Golfo da Finlândia. A precisão do tiro aéreo dos pilotos soviéticos continuava baixa e estava claro que os melhores pilotos haviam sido transferidos para as unidades de caça dotadas de aviões La-5 e Yak-9. Os pilotos de LaGG-3 pareciam ser novatos, fato exemplificado pelo incidente ocorrido no combate entre caças Morane Saulnier MS 406 e caças LaGG-3, resultando na perda de todos os caças soviéticos. No começo do verão de 1944, o sistema de controle dos caças finlandeses e a rede de aeródromos foram reorganizados no Istmo da Carélia e

no Golfo da Finlândia, devido ao aumento das operações aéreas inimigas. Os pilotos de reconhecimento aéreo da Força Aérea Finlandesa fotografaram concentrações de tropas soviéticas próximas às linhas de frente e os comandantes das alas passaram a aguardar o ataque soviético. Como consequência, os finlandeses aplicaram as medidas necessárias para deixar sua aviação de caça pronta para aquele evento. No final de maio de 1944, um novo centro de controle passou a coordenar, flexível e eficientemente, toda a aviação de caça finlandesa na área onde se aguardava o principal ataque soviético.

Quando foi lançado o ataque no dia 9 de junho de 1944, os soviéticos concentraram sobre o Istmo da Carélia nada menos que 1.500 aeronaves de combate. A missão destes aviões era a de bombardear as tropas finlandesas na linha de frente, fustigar o sistema de transporte, fazer reconhecimento aéreo das posições de defesa e manter a superioridade aérea sobre a região. O principal objetivo era abrir uma brecha nas linhas finlandesas através de pesados bombardeios. A Força Aérea Soviética não dispunha de bombardeiros estratégicos, sua aviação sendo inteiramente orientada para o cumprimento de tarefas táticas, as quais foram direcionadas para uma pequena área de operações. Isso facilitou tremendamente a tarefa da aviação de caça finlandesa, pois seus poucos recursos materiais poderiam ser eficientemente concentrados naquela mesma reduzida área. Somente os caças Messerschmitt Me 109G apresentavam um desempenho de vôo capaz de enfrentar a superioridade numérica do inimigo. Os demais tipos de caças da Força Aérea Finlandesa foram transferidos para outras bases localizadas em setores adjacentes ou atrás da área crítica. As surtidas de interceptação foram executadas com a maior quantidade disponível de caças naquele momento, geralmente entre 8 e 20 aviões. A idéia básica era fazer com que a seção ou divisão que fornecia cobertura superior atacasse os caças de escolta soviéticos, enquanto a divisão ou esquadrilha inferior engajaria os bombardeiros. Contudo, devido ao grande número de caças de escolta, os aviões finlandeses se viam obrigados a travar combates caça contra caça. De qualquer forma, o princípio finlandês era o de sempre tomar a iniciativa e atacar como uma seção, independente do tamanho da força inimiga. A reduzida aviação finlandesa de caça não conseguia neutralizar as incursões dos bombardeiros, mas estava repetidamente infligindo perdas que iam consumindo o núcleo de pilotos de caça da aviação inimiga. Os ataques espalhavam as formações soviéticas, atomizando os combates sobre uma área muito maior, onde não havia o benefício advindo de grandes formações. Os embates eram

decididos mais em função da capacidade técnica e precisão de tiro dos pilotos - e os caçadores finlandeses sempre prevaleciam. Houve diversas ocasiões em que uma formação soviética bateu em retirada ao vislumbrar caças finlandeses entrando na posição ideal para a interceptação.

Quando a ofensiva soviética foi interrompida, em meados de julho de 1944, a atividade aérea inimiga também diminuiu. Os caças soviéticos evitavam confrontos com a aviação de caça finlandesa, que estava continuamente ganhando força face às reduzidas perdas e a entrega de mais caças Messerschmitt Me 109G.



Me 109G

Uma importante missão dos caças finlandeses foi a de escoltar os esquadrões de bombardeiros recebidos durante a guerra - cerca de 40 aviões Bristol Blenheim, 24 Junkers Ju 88 e 15 aviões Dornier Do-17Z. Estes desempenharam um papel defensivo decisivo, visto que os bombardeiros podiam ser concentrados nas tropas inimigas pouco antes do início de um ataque. Avisos referentes às iminentes movimentações de tropas estavam sendo continuamente colhidos através dos serviços finlandeses de inteligência, que monitoravam as comunicações-rádio do inimigo. As formações de bombardeiros finlandeses geralmente reuniam de 30 a 40 aviões, e estes eram escoltados por 12 a 18 caças, divididos em três grupos. O primeiro grupo executava a escolta dos bombardeiros da camada inferior da formação - geralmente aviões Blenheim. O segundo grupo de caças escoltava a camada superior de bombardeiros, invariavelmente aviões Junkers Ju 88, e o terceiro grupo de caças realizava a cobertura de toda a formação. Os caças finlandeses acompanhavam os bombardeiros na viagem de regresso até eles estarem 50 a 100 km dentro de território finlandês. Os caças Messerschmitt eram muito eficientes na execução desta missão, não havendo nenhuma informação de que um bombardeiro finlandês tenha sido abatido por aviões soviéticos quando escoltado por caças finlandeses. Até o final da guerra, os Me 109G registraram a impressionante razão vitória/perda de 25:1.



Junkers Ju 88A-4

Em agosto de 1944, as operações aéreas inimigas praticamente cessaram e os caças finlandeses mantiveram as suas patrulhas aéreas de combate realizando surtidas de reconhecimento aéreo. Como ocorrera no conflito anterior, a Força Aérea Finlandesa terminava a guerra mais forte do que iniciara.

Concluindo, na guerra aérea, a qualidade mostrou ser mais importante que a quantidade. E ficou provado que a qualidade do pessoal era o fator mais importante. A Força Aérea Finlandesa continua até hoje, com seus F-18, concentrando-se nesta filosofia, tendo como lema **Qualitas Potentia Nostra** (Qualidade é a Nossa Força).