

AVIÕES BIPLANOS DA 2ª GUERRA MUNDIAL

Por Reinaldo V. Theodoro e Cláudio B. L. Pinto

Apesar da 2ª Guerra Mundial ter determinado o abandono definitivo dos biplanos em favor dos monoplanos, alguns aviões de duas asas se destacaram naquele conflito. Apesar de obsoletos, cumpriram missões de caça, interceptação e ataque, com um sucesso maior do que se poderia esperar desses aparelhos de aspecto simpático, porém, frágil.

AVIA B-534

O Avia B-534 era o principal caça da Força Aérea Tcheca quando da ocupação nazista. Lançado em 1935 (o protótipo voou pela 1ª vez a 25/05/33), este aparelho esteve em serviço com 445 unidades. Algumas (cerca de 85) equiparam 3 esquadrões da nova aviação eslovaca e foram empregadas no front russo em junho de 1941.

Em 1937, a Grécia adquiriu 4 unidades e a Iugoslávia, 14 (algumas delas usadas contra a invasão alemã, em abril de 1941). Em 1941, a Bulgária recebeu dos alemães 48 unidades dele (algumas também foram entregues à Croácia), os quais enfrentaram os B-24 americanos em rota para bombardear os campos petrolíferos de Ploesti, na Romênia. A Luftwaffe utilizou-se dele somente para treinamento.

Teve uma versão posterior, o Bk-534 (54 unidades), que diferia do B-534 por ter apenas 3 metralhadoras ao invés de 4 (pretendia-se que a metralhadora que disparava através da hélice fosse de fato um canhão, mas problemas técnicos fizeram com o projeto fosse cancelado). A maioria dos Bk-534, contudo, acabou sendo produzida para a Luftwaffe.

O Avia B-534 tem a distinção de ter sido o último avião de caça biplano a abater um avião na 2ª Guerra Mundial: a 02/09/44, durante o Levante na Eslováquia, um B-534 abateu um Ju-52.



B-534 da Força Aérea Eslovaca, Ucrânia, 1941. A pintura de fábrica desses aviões era em verde oliva escuro e, nas superfícies inferiores, azul pálido. Note as faixas amarelas na fuselagem e nas asas, prática comum na frente russa.



B-534 do 3º Staffel do Jagdgeschwader 71, Stuttgart, novembro de 1939. No mês seguinte, essa unidade foi redesignada 6º Staffel do JG 51 e reequipado com Me 109. Os B-534 passaram a ser usados apenas para treinamento.



B-534 do 2º Regimento, Força Aérea Búlgara, 1941. A pintura tcheca foi mantida.



B-534 capturado pelos húngaros durante o curto conflito com a Eslováquia. Aqui ele é usado como rebocador aéreo com registro civil.



B-534 usado durante o Levante da Eslováquia, setembro de 1944. O emblema no leme é da força aérea insurgente.

Kits: A Kropo e a Mastercraft produzem kits do Avia B-534 na escala 1/72, enquanto a MPM produz o modelo na escala 1/48.

FAIREY SWORDFISH

Robusto e fácil de pilotar, o Fairey Swordfish comparou-se, em eficiência, a muitos aviões mais modernos. Lançado em 1936, em 1939 ele equipava 13 esquadrões da FAA (Fleet Air Arm = Arma Aérea da Esquadra) e, no decorrer da guerra, chegaria a equipar 25. Apesar de ser considerado obsoleto em 1940, participou com incomum destaque do ataque a Taranto (11/11/40), da Batalha de Cabo Matapã (28/03/41) e da dramática caçada ao encouraçado alemão Bismarck (maio de 1941). Porém, no ano seguinte, não foi bem-sucedido ao tentar impedir a "Corrida do Canal" (a fuga dos cruzadores Scharnhorst, Gneisenau e Prinz Eugen pelo Canal da Mancha). A partir daí foi usado somente como avião anti-barco e anti-submarino até o fim da guerra. Também foi usado como hidroavião de catapulta. Teve um total de 2.399 unidades produzidas.

Teve uma versão posterior, o Fairey Albacore (803 unidades), que se destacava de seu predecessor por ter carlinga fechada e fuselagem monocoque de metal (ironicamente, foi retirado de serviço antes do Swordfish).



Swordfish III do 820º Esquadrão, HMS Ark Royal, 1939. A cor é o alumínio natural, adotado até os primeiros meses da guerra.



Swordfish III do 119º Esquadrão, Comando Costeiro da RAF, 1945. A sua vulnerabilidade ao ataque de caças fez com que ele passasse para ações noturnas, sendo camuflado de preto para essas missões.



Swordfish I do 821º Esquadrão, HMS Ark Royal, 1940. Aqui temos uma pintura camuflada de cinza naval escuro e verde escuro, com cinza pálido ("sky gray") nas superfícies inferiores e na metade inferior da fuselagem.



Swordfish I, hidroavião de catapulta, a bordo do HMS Malaya, 1940. Aqui vemos a camuflagem de verde escuro e cinza naval escuro ocupar a maior parte da lateral da fuselagem.



Kits: A Tamiya produz uma versão do Swordfish na escala 1/48.

Swordfish II, 811º Esquadrão, porta-aviões de escolta HMS Biter. Aqui temos uma pintura de cinza claro e as "faixas de invasão", pintadas na fuselagem e nas asas por ocasião da invasão da Normandia.

FIAT CR.42 FALCO

Último de uma série de famosos caças biplanos, o FIAT CR.42 Falco foi lançado em 1939 e era considerado o ápice da evolução dos biplanos, tendo controles extremamente leves, excelentes agilidade e estabilidade e muita robustez, mas mal armado.

Apesar de obsoleto em 1940, o CR.42 foi, durante os primeiros anos da participação italiana, a espinha-dorsal da Regia Aeronáutica, com 1.784 unidades (300 no momento da entrada da Itália na guerra). Foi o caça italiano mais produzido da história, tendo sua produção se encerrado somente em 1943.

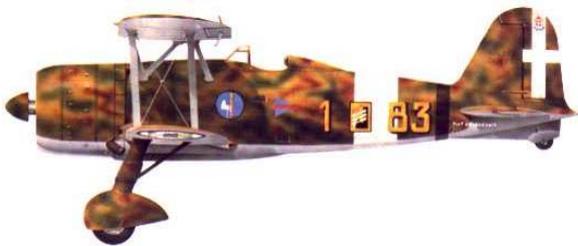
Mesmo superado, o CR.42 fez de tudo: caça, interceptador, escolta, caça noturno, hidroavião, etc. Esteve em ação no Mediterrâneo, África do Norte, Eritreia e até na Batalha da Inglaterra (50 unidades). Foi ainda exportado para a Suécia (72 unidades), Bélgica (23) e Hungria (72 - viu combate nas duas últimas nações). Também foi usado pela Luftwaffe (mais de 100 unidades, normalmente em treinamento e ataque noturno).



CR.42 da 97ª Squadriglia, 9º Gruppo, 4º Stormo, Líbia, 1940. A pintura é areia escuro ("dark sand") com camuflagem em verde escuro.



CR.42 da 20ª Squadriglia, 46º Gruppo de Assalto, 15º Stormo, na frente de El Alamein, setembro de 1942.



CR.42 do comandante da 83ª Squadriglia, 18º Gruppo, 3º Stormo, Líbia, 1941. O esquema de pintura de três cores de fato é resquício da participação da unidade na Batalha da Inglaterra.



CR.42 da Força Aérea Belga, 4ème Escadrille, 2ème Regiment, Niveles, maio de 1940.



CR.42 do Esquadrão 1/3, do Grupo 1/II, da Força Aérea Húngara. Essa unidade apoiou o Corpo Ligeiro Húngaro na invasão da URSS, em fins de 1941. Note as faixas amarelas usadas para identificação no front russo.

Kits: A Misterkit e a Matchbox produzem kits do FIAT CR.42 na escala 1/72.

GLOSTER GLADIATOR

Lançado em 1937 no 72º Esquadrão, o Gloster Gladiator foi o último caça biplano britânico e o primeiro caça britânico com carlinga fechada.

O Gladiator participou das campanhas da Noruega, França, África do Norte, Creta e Malta, nos primeiros anos da guerra. Também equipou um esquadrão que participou da Batalha da Inglaterra (247º). Em junho de 1940, havia apenas 3 aparelhos desse tipo na ilha de Malta, que foram batizados "Faith", "Hope" e "Charity" ("Fé", "Esperança" e "Caridade").

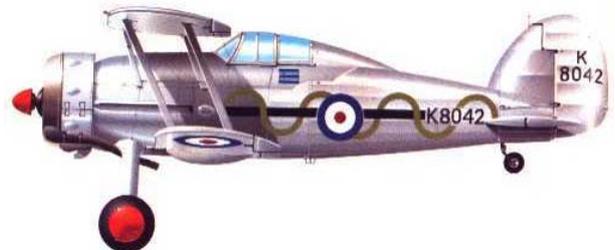
Também serviu nas forças aéreas da África do Sul, Austrália, China, Finlândia, Bélgica, Egito, Grécia, Iraque, Irlanda, Letônia, Lituânia, Noruega, Portugal, Suécia e URSS.

Após 1942, saiu de serviço de linha de frente, mas só foi retirado de serviço em 1945. Sua produção se encerrou em 1940, totalizando 767 aparelhos (incluindo a sua versão naval, o Sea Gladiator). Ao lado do CR.42, o Gladiator fez história como um dos melhores caças biplanos já construídos.



Gladiator do 615º Esquadrão da RAF, sediado em Redhill em 1940. Este aparelho apresenta uma incomum variação do padrão de camuflagem em "dark green" e "dark earth" (verde escuro e marrom escuro), com parte da fuselagem pintada de marrom. O 247º Esquadrão usou este mesmo esquema de pintura durante a Batalha da Inglaterra, com as letras "HP" identificando a unidade.

pintada de preto, usada como identificação de tempo de paz.



Gladiator do 87º Esquadrão, 1938, antes da crise de Munique, em alumínio natural e mostrando a decoração colorida típica do período interguerras.



Gladiator do 80º Esquadrão, baseado em Sidi Barrani, 1940. A pintura é típica da RAF no deserto: areia e marrom, com superfícies inferiores em azul claro, embora a metade de bombordo fosse



Gladiator do 263º Esquadrão ("Fellowship of the Bellows" = Irmandade dos Foles), durante a campanha norueguesa, 04/40. Este aparelho utiliza um padrão de pintura da Royal Navy, com superfícies superiores em cinza naval escuro e verde

escuro, com cinza pálido nas superfícies inferiores, na metade inferior da fuselagem e no leme.



Gladiator da Força Aérea Belga, 2ème Regiment "La Comète". Os Gladiators belgas enfrentaram a invasão alemã de maio de 1940, mas não tinham nenhuma chance contra os Messerschmitt 109 alemães.

Kits: A Heller produz um kit do Gladiator na escala 1/72, enquanto Impact, Lifelike, Lindberg, Pyro e Roden produzem o modelo na escala 1/48.

HENSCHEL HS 123

Lançado em 1935, o Henschel Hs 123 foi o último avião de combate biplano produzido pela Alemanha. Este bombardeiro de mergulho (precursor do famoso "Stuka") teve seu batismo de fogo na Guerra Civil Espanhola. Durante a 2ª Guerra Mundial, porém, foi totalmente substituído na função de bombardeiro de mergulho, mas teve uma atuação de destaque como avião anti-tanque e de apoio ao solo no front russo até 1944. Sua produção se encerrou em 1940, totalizando cerca de 260 unidades produzidas.



Hs 123A do Grupo 24, Força Aérea Nacionalista, na região de Tablada, 1939, durante a Guerra Civil Espanhola. Observe o estilo de camuflagem com linhas retas e o emblema nacionalista (o "X" no leme).



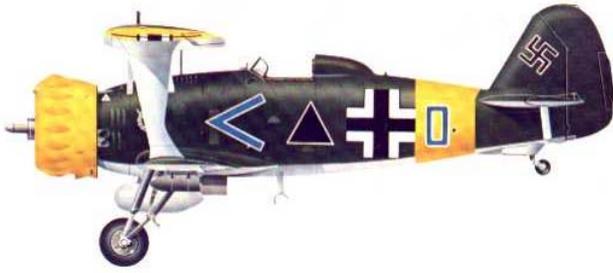
Hs 123A do 5º Staffel, LG 2, St. Trond, Bélgica, maio de 1940. Observe a camuflagem em verde escuro e verde médio usando linhas retas e ângulos vivos. Este aparelho participou da campanha no Oeste em 1940.



Hs 123A do 7º Staffel, Stukageschwader 165 "Immelmann", Alemanha, 1937.



Hs 123A usado para treinamento, Morávia, 1941.



Hs123A do 4º/ 2º Schlachtgeschwader, frente russa, inverno de 1942-43. Note as faixas amarelas, incluindo a carenagem do motor, como identificação no front russo.

Kits: A Airfix produz um kit do Hs 123 na escala 1/72, enquanto a Eschi produz o modelo na escala 1/48.

POLIKARPOV I-15

Lançado em 1933, o Polikarpov I-15 foi um dos mais importantes aviões de combate de meados dos anos 30. Em 1935, ele bateu o recorde mundial de altura (14.575 metros) e teve destacada participação na Guerra Civil Espanhola (onde combateu sob as cores republicanas) e na Guerra com os japoneses na Manchúria. Por ocasião da "Operação Barbarossa" (a invasão alemã, iniciada a 22/06/41), ele equipava quase metade dos esquadrões de caças soviéticos. Também foi usado pela China.

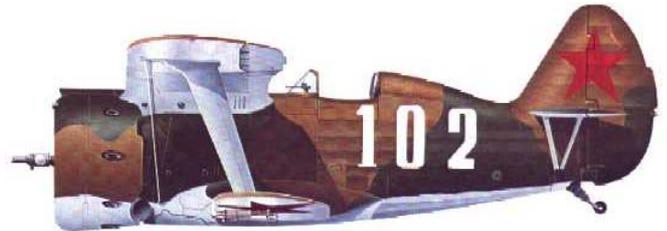
Teve um modelo posterior, o I-15ter (ou I-153), que incorporou diversos melhoramentos, inclusive trem de pouso retrátil.

Mas, ao tempo da Guerra de Inverno (a invasão da Finlândia, no inverno de 1939/40), revelou-se ultrapassado, mas foi só por ocasião da "Barbarossa" que se constatou que ele estava completamente obsoleto.

Teve um total de 3.437 unidades produzidas.



Polikarpov I-15bis da Força Aérea Republicana, em Villajuiga, janeiro de 1939, durante a Guerra Civil Espanhola. As cores no leme (vermelho, amarelo e roxo) identificam esse aparelho como pertencente às forças republicanas.



I-153 do 71º Regimento de Caças, pertencente à Frota do Báltico, agosto de 1942. Após a carnificina inicial, os caças Polikarpov (I-15, I-153 e I-16) sobreviventes foram retirados do serviço de caças e passaram para funções de ataque ao solo, ligação e treinamento.

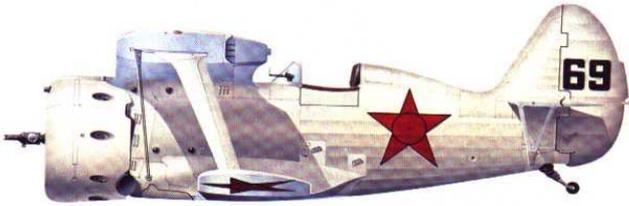


I-15bis da frente de Leningrado, inverno de 1939-40, capturado pelos finlandeses. Este aparelho estava equipado com esquis para pouso e decolagem em aeródromos cobertos de neve.



I-153 capturado pelos finlandeses e utilizado pelo 3/LeLv 6 em julho de 1942. Os finlandeses capturaram muitos aparelhos soviéticos em condições de uso e que foram prontamente incorporados à sua própria força aérea. A pintura é a típica da "Guerra de Continuação", com camuflagem em preto e verde, com superfícies inferiores em azul pálido. Note a cruz suástica azul, símbolo da força aérea finlandesa desde a sua criação (muito

antes da ascensão dos nazistas na Alemanha) e usada até a declaração de guerra finlandesa aos alemães (03/03/45).



I-153 de unidade não identificada, frente russa, inverno de 1941-42. A camuflagem temporária de inverno cobre todo o aparelho.

Kits: A Mosk e a ICM produzem kits do I-15 na escala 1/72. A mesma Mosk também produz o I-153 nas escalas 1/72 e 1/48, enquanto a Classic Airframes produz esse modelo na escala 1/48.