

# FIAT FALCO “13-95”: A ITÁLIA NA BATALHA DA INGLATERRA

Por Cristiano Oliveira Leal\*



Imagem: Hobby Search.

*O caça italiano Fiat Falco CR.42 conhecido como “13-95” integrou o Corpo Aereo Italiano durante a Batalha da Inglaterra, em um esforço diplomático e publicitário do ditador italiano Benito Mussolini para melhorar sua imagem tanto internamente quanto com seus aliados alemães. Após ser capturado, o “13-95” participou da formação da unidade de avaliação de aviões inimigos da RAF, conhecida como “Rafwaffe”.*

## AS ORIGENS DO FALCO “13-95” (MM5701)

O caça Falco CR.42 foi um desenvolvimento do CR.32, ambos produzidos pela Fiat Aviazione. Assim como seu antecessor, era um *sesquiplano*, o que lhe conferia ótimas características de voo, destacando-se pela excepcional capacidade de manobra. Foi o último caça biplano a entrar em produção, em 1939, e a sair de operação, a serviço da Luftwaffe, em 1943.

Porém, era um projeto obsoleto em comparação com os caças desenvolvidos em outros países da Europa, como Alemanha e Inglaterra. Suas principais desvantagens eram a pouca proteção para o piloto e seu armamento, composto por duas metralhadoras Breda-SAFAT de 12,7 mm. Esses problemas foram o resultado da prioridade dada pelos engenheiros à velocidade e agilidade.

Em 1940 o Falco com número de série MM5701, saiu da linha de montagem e foi entregue a Regia Aeronautica. Ele fazia parte de um lote de duzentos CR.42 com os números de série MM5510-MM5709. Quando foi transferido para o Corpo

Aereo Italiano foi pintado com a identificação de esquadrão “13-95” nas laterais da fuselagem na parte de baixo da cauda.

Como os ingleses identificavam as aeronaves inimigas capturadas não pelo seu número de série, mas pelas identificações de esquadrão, que eram mais visíveis, o Falco MM5701 passou a ser conhecido como “13-95”. Da mesma forma, o Bf-109E mencionado mais adiante se tornou conhecido como “Black-12” por ter um grande número doze pintado em preto na lateral da fuselagem.

## O CORPO AEREO ITALIANO

A Luftwaffe encontrava-se envolvida na Batalha da Inglaterra, e como gesto de boa vontade com seus aliados alemães e para elevar o moral em casa, Mussolini propôs o envio de aeronaves da Regia Aeronautica para auxiliar na luta contra os ingleses. Apesar dos oficiais da Luftwaffe não concordarem com a ideia, Hitler aceitou a proposta, e, em 10 de setembro de 1940, foi formado o Corpo Aereo Italiano (CAI), sob comando do general Rino Corso-Fougier.

O contingente do CAI era composto por duas alas de bombardeiros, formada pelo 13º Stormo BT e 43º Stormo BT, equipado com bombardeiros Fiat BR.20 Ms; a ala de caças, formada pelo 56º Stormo CT, dividido no 18º Gruppo, equipado com cinquenta CR.42, e no 20º Gruppo, equipado inicialmente 45 Fiat G.50bis.

Havia ainda a ala de reconhecimento tático, formada pela 172ª Squadriglia, equipada com aeronaves Cant Z.100bis; e mais doze Caproni 133T e um Savoia-Marchetti S.75 que atuavam como transportes e nove Ca164 que atuavam como aeronaves de ligação. O total estimado de aeronaves utilizadas pelo CAI era de cerca de duzentas e três aeronaves.

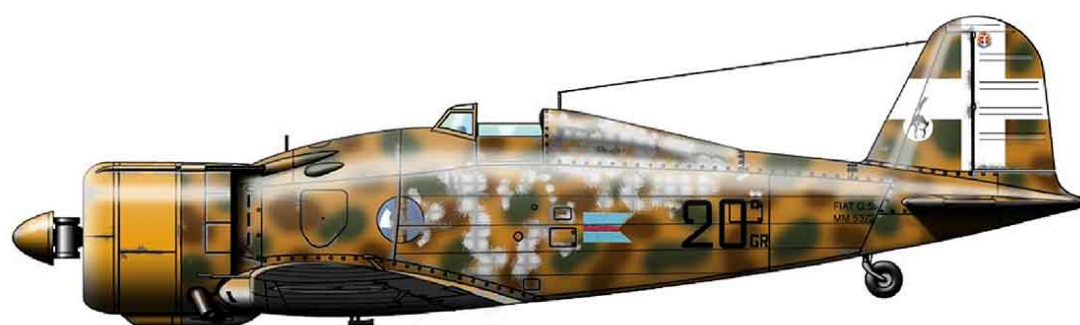
Para causar uma boa impressão em seus colegas alemães e em seus compatriotas, os italianos selecionaram as aeronaves mais novas para o CAI, recebendo uma brilhante camuflagem verde claro e azul. Várias modificações foram feitas, incluindo a fixação de pequenos escudos com o brasão do Grupo e da Esquadrilha. E os pilotos receberam um elegante uniforme especial cinza-azulado.

O CAI iria operar a partir das bases de Chièvres, Melsbroeck, Maldeghein e Ursel, na Bélgica; e em 27 de setembro de 1940 teve início a transferência das aeronaves, com os bombardeiros sendo os primeiros. As aeronaves encontraram um tempo muito ruim perto dos Alpes, em especial na região de Innsbruck. Para piorar, muitos aviões começaram a apresentar problemas mecânicos diversos. Como resultado, diversos aviões tiveram que pousar em aeroportos alemães, com outros tendo que realizar pousos forçados.

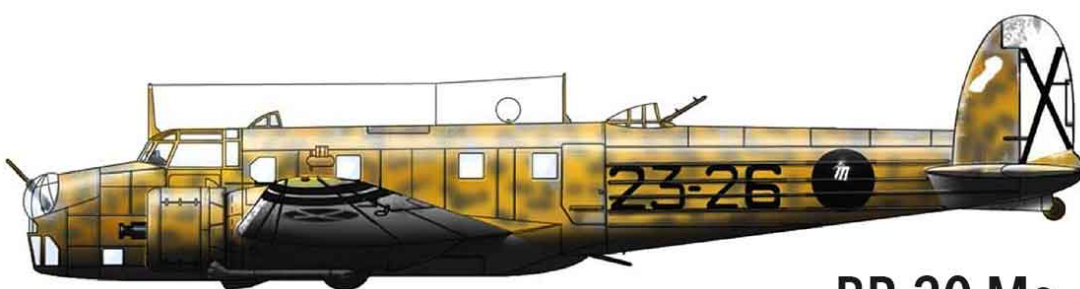
Dos quarenta bombardeiros do 43º Stormo que decolaram, trinta chegaram à Chièvres quatro horas depois, seis pousam em segurança em outros aeroportos, três realizaram pousos forçados e um caiu perto de Munique devido à má visibilidade e formação de gelo nas asas. E, dos trinta e sete bombardeiros do 13º Stormo que decolaram rumo à Melsbroeck, somente trinta chegaram, com dois realizando pousos forçados e cinco pousando em outros aeroportos.



**CR.42**



**G.50bis**



**BR.20 Ms**

*IMAGEM 01: Vincent Bourguignon/Warddrawings.*

Dia 6 de outubro foi a vez dos caças do 56º Stormo, mas devido ao mau tempo a transferência foi realizada em etapas. O 20º Gruppo partiu de Treviso para Bolzano, onde permaneceram por onze dias, até cruzarem os Alpes e pousarem em Munique. De lá partiram para Frankfurt e depois para seu destino em Maldeghein. Já o 18º Gruppo, do qual o 13-95 fazia parte, realizou um voo direto para Maldeghein, mas ficou retido devido ao mau tempo, chegando à base de Ursel, seu destino, somente em 19 de outubro.

Ao contrário dos bombardeiros, os caças não tiveram grandes problemas durante os voos, com apenas um G.50bis do 20º Gruppo tendo que realizar um pouso de emergência devido a problemas no motor. A transferência do CAI para a Bélgica terminou dia 22 de outubro. Com isso, o governo belga exilado em Londres declarou guerra à Itália.

Após chegarem à Bélgica, os membros do CAI tiveram menos de um mês para treinar, acostumar-se com as condições climáticas, a comida, o idioma e se integrar à estrutura da Luftwaffe. O CAI foi integrado ao 2º Fliegerkorps e as alas receberam designações alemãs, com o 13º Stormo designado como KG13, o 43º Stormo como KG43 e o 56º Stormo como JG56. A zona de operações alocada ao CAI era a região costeira entre o Tâmesa e Harwich, incluindo os estuários de Orwell e Stour.

## O CAI EM AÇÃO

A primeira ação reconhecida do CAI ocorreu no dia 24 de outubro de 1940, um bombardeio noturno sobre Felixstowe e Harwich. Doze bombardeiros foram utilizados nessa missão, dos quais pelo menos quatro foram perdidos e os resultados do ataque foram considerados ruins, ao contrário do que foi divulgado pela mídia italiana na época.

O resultado negativo foi consequência da falta de experiência e treinamento das tripulações para lidarem com o tempo ruim, bem como o uso de equipamentos inadequados. Os aviões italianos eram considerados adequados em 1937 e 1938 quando foram projetados, mas não haviam recebido nenhum tipo de atualização desde então. Para se ter uma ideia, apenas três G.50bis tinham rádio e não tinham equipamento para navegação por instrumentos e faltava treinamento aos pilotos para voo por instrumentos; o que limitava os caças a patrulhas diurnas e escolta de bombardeiros.

No dia 29 de outubro os alemães alteraram a estratégia que vinham empregando na Batalha da Inglaterra e passaram a realizar bombardeios diurnos, e o CAI foi designado para atacar o porto de Ramsgate. O ataque seria levado a cabo por 15 bombardeiros BR.20 Ms, escoltados por 39 caças CR.42, 34 G.50bis e mais um grupo de Bf-109 alemão.

Logo após a decolagem, três bombardeiros abortaram a missão devido a problemas nos motores. Ao se aproximarem do alvo, os artilheiros antiaéreos ingleses demoraram a abrir fogo, pois estranharam a visão da formação de ataque, que, para ser fotografada com objetivos de propaganda, se aproximava a baixa altitude com as asas quase se encostando, como em um show aéreo; e por sua brilhante camuflagem que destacava as aeronaves no céu inglês de outubro.

O CAI soltou 75 bombas sem causar grandes danos, ao custo de cinco bombardeiros danificados que tiveram que realizar pousos forçados, e alguns tripulantes feridos. Um artilheiro, Giuseppe Monti, ao ter o avião danificado, entrou em pânico e saltou do avião em altitude insuficiente para abrir o paraquedas e morreu.



Na tarde de 1º de novembro, a ala de caça do CAI partiu para missões de varredura, com 26 G.50bis do 20º Gruppo voando sobre Canterbury, enfrentando intenso fogo antiaéreo perto de Folkestone; enquanto trinta e nove CR.42 do 18º Gruppo, incluindo o 13-95, varreram Ramsgate, Canterbury e Dover. Porém nenhum combate foi registrado.

Na noite de 5 para 6 de novembro treze BR.20 do CAI realizaram ataques em Harwich e Ipswich ao custo de um bombardeiro danificado. Ao saber que o ataque havia sido realizado pelos italianos, os jornais locais relataram que o ataque havia somente servido para mantê-los acordados durante a noite com suas “latas barulhentas”.

Na tarde de 8 de novembro, 25 G.50 do 20º Gruppo realizaram uma patrulha ofensiva sobre Dungeness, Folkestone, Canterbury e Margate. Ao retornar relataram ter entrado em combate contra quatro Spitfire, mas não reivindicaram nenhuma aeronave abatida. No entanto, não existe nenhum registro da RAF desse encontro, ou qualquer outro nesse horário e setor. Na noite de 10 para 11 de novembro cinco bombardeiros do 43º Gruppo realizaram ataques individuais na região de Ramsgate.

No início da tarde de 11 de novembro o CAI deu início à sua maior e mais bem documentada operação. O objetivo era a cidade de Harwich, e o plano envolvia uma pequena formação de 10 bombardeiros BR.20 Ms apoiada por uma grande força de escolta composta por 42 CR.42 e 46 G.50, apoiados por Bf-109 alemães.

Os bombardeiros decolaram por volta do meio-dia, armados com três bombas de 250 kg, seguido dos caças. Porém, devido ao mau tempo sobre suas bases, os G.50 e Bf-109 abortaram a missão logo após a decolagem, deixando os bombardeiros somente com a escolta dos CR.42.

Ao se aproximarem do litoral britânico a formação foi detectada pelos radares de defesa, e as 13h30m os esquadrões 17 e 257 da Royal Air Force (RAF), equipados com Hurricane, foram acionados para interceptá-los, enquanto elementos do esquadrão 46, equipado com Spitfire, eram redirecionados.

Ao mesmo tempo, o CAI sofreu sua primeira baixa. O 13-95 teve problemas em um tubo de óleo e o motor superaqueceu, obrigando o sergente piloto Pietro Salvadori a realizar um pouso forçado em Orfordness, Suffolk, às 13h45m. Como a praia era de cascalho o avião ficou com o bico enterrado no chão devido à desaceleração brusca.

Enquanto Pietro descia do avião, um Hurricane fez um sobrevoo sobre o local. Pietro acenou para o piloto inglês e este respondeu balançando as asas e prosseguiu. Após um tempo, membros da Home Guard chegaram ao local e prenderam o piloto italiano e o levaram para Ipswich.

Segundo os interrogadores ingleses, Pietro, com 23 anos na época, demonstrava satisfação com seu pouso na praia e pela guerra ter acabado para ele. Declarou que estava insatisfeito com os oficiais italianos e com o rumo da guerra. Também não gostava do clima da Bélgica, dos alemães e de sua comida. Ao final da guerra Pietro

Salvadori voltou ao serviço na Força Aérea Italiana, permanecendo até abril de 1953, quando morreu em um acidente com o F-84G Thunderjet que pilotava.



*IMAGEM 02: O "13-95" sendo vistoriado por membros da Home Guard após seu pouso forçado (Foto: IWM HU 3376).*



*IMAGEM 03: Pietro Salvadori sendo levado pelas ruas de Ipswich por um policial e um membro da Home Guard (Foto: World War 2 photos in high resolution).*

Os bombardeiros italianos foram avistados já a 10 milhas a leste de Harwich pelo tenente Peter Blatchford, no Hurricane V6962, que liderava o esquadrão 257 aquele dia, e deu ordem para iniciar o ataque aos bombardeiros vindo de cima e por trás. Para piorar ainda mais para os italianos, os Spitfire do esquadrão 46 chegaram em alta velocidade e iniciaram seu ataque quase simultaneamente com os Hurricane do 257.

No combate que se seguiu tanto as qualidades quanto os defeitos do CR.42 se tornaram evidentes. O armamento insuficiente, piorado pela decisão de trocar uma das metralhadoras de 12,7 mm por uma de 7,7 mm para poupar peso, mostrou-se incapaz de perfurar a blindagem de proteção do piloto e derrubar um Hurricane. Por outro lado, a sua excelente capacidade de curva tornava os CR.42 alvos difíceis de abater, e o evento mais bizarro desse dia foi a prova disso.



*IMAGEM 04: Os integrantes do esquadrão 257 que entraram com combate contra o CAI em 11 de novembro de 1940 (Foto: IWM CH 1674).*

Enquanto preparava seu segundo ataque contra os bombardeiros, o tenente Peter Blatchford encontrou muitos CR.42 em seu caminho e se envolveu em combate com um deles. Blatchford realizou vários ataques, todos esquivados pelo CR.42; até que ficou sem munição. Decidido a derrubar o italiano, Blatchford abalroou o CR.42 por cima com as pás do motor de seu Hurricane, derrubando-o imediatamente.

Enquanto retornava com seu Hurricane danificado para a base, Blatchford viu outro Hurricane sendo perseguido por dois CR.42, e iniciou um ataque simulado que afugentou os italianos, permitindo a fuga de seu companheiro. Ao pousar

verificou-se que faltavam 23 cm de duas pás de seu motor e elas estavam salpicadas de sangue.



*IMAGEM 05: O tenente Peter "Cowboy" Blatchford, que derrubou um CR.42 ao acertá-lo com as pás de seu motor (Foto: IWM CH 1679).*

Ao final do dia ambos os lados exageraram em suas reivindicações de vitória, mas ao final os números foram bem mais modestos, com o CAI perdendo três caças,



incluindo o 13-95, e três bombardeiros; enquanto a RAF teve dois Hurricane levemente danificados.

Dezenove CR.42 pousaram em diversos locais longe da base devido a danos ou falta de combustível, sendo danificadas outras oito aeronaves. Todos os bombardeiros receberam algum dano, com quatro realizando pousos forçados em Dunquerque.



*IMAGEM 06: Um dos pilotos do esquadrão 257 com os troféus que retirou de um bombardeiro italiano: um capacete de infantaria, uma garrafa de vinho e um escudo fixado nas aeronaves do CAI (Foto: IWM CH 1678).*

O pessoal do esquadrão 257 visitou o local onde o primeiro bombardeiro caiu e se surpreendeu com o que encontraram no avião. Além dos escudos com os brasões, foram encontrados nos destroços dos bombardeiros do CAI fuzis, baionetas e capacetes de aço, bem como queijo, salame e garrafas de vinho.

Após o fracasso do dia 11 o CAI continuou realizando pequenos ataques, sendo o primeiro deles na noite de 17 para 18 de novembro, quando seis BR.20 Ms retornaram à Harwich, bombardeando a cidade sem nenhuma baixa.

Às 10h10m de 20 de novembro de 1940 um solitário bombardeiro BR.20 Ms decolou para atacar Norwick, mas abortou a missão alegando o mau tempo como causa. Às 23h30m doze BR.20 Ms decolaram, provavelmente rumo à Norwick, lançando sete bombas de 250 kg e setenta de 100 kg. Um dos bombardeiros (MM22257) foi perdido em circunstâncias não esclarecidas. Em seu último contato por rádio a tripulação informou que estava sendo atacada por um caça noturno sobre o mar, mas nenhum piloto da RAF informou ou reclamou o abate.

No dia 23 de novembro o CAI lançou uma grande operação de varredura, com 29 CR.42 seguindo o percurso Dunquerque, Margate, Eastchurch, Folkestone e Calais, enquanto vinte e quatro G.50 faziam o mesmo trajeto só que mais para o interior.

Às 11h40m doze caças Spitfire do esquadrão 603 foram redirecionados para interceptá-los, avistando os CR.42 perto de Folkestone. Os ingleses se aproximaram por trás, com os italianos percebendo sua presença somente quando dois de seus caças foram simultaneamente derrubados (MM5694 e MM5665). Mais uma vez os pilotos do 18º Gruppo fizeram valer a agilidade dos CR.42, dando trabalho os Spitfire do 603.

Porém, novamente o resultado não favoreceu os italianos. Ao final os ingleses reivindicaram a derrubada de sete CR.42 com mais dois prováveis, tendo um Spitfire danificado. Dois CR.42 avariados conseguiram chegar à base onde realizaram um pouso forçado que resultou em ferimentos nos dois pilotos. Um deles, o Sergente Maggiore F. Campanile, foi salvo por seu paraquedas, que na ausência de blindagem, segurou vários tiros de metralhadora.

Já o piloto Maresciallo Felice Sozzi conseguiu pousar seu danificado avião em uma praia belga, apesar de gravemente ferido com três projéteis de metralhadora nos pulmões, feito que lhe rendeu a Medaglia D'argento al Valore Militare.

Segundo o líder do esquadrão 603, George Denholm, “Os italianos pareciam muito com brinquedos com sua camuflagem de cores vivas, e eu me lembro de ter pensado que parecia quase uma vergonha derrubar máquinas tão bonitas. Devo ter me enganado, pois o piloto que viu seis caindo disse que foi uma visão gloriosa”. Porém a atitude dos pilotos italianos nesse dia o impressionou. “Mas devo dizer uma coisa sobre os *Eye-tie* (forma pela qual se referiam aos pilotos italianos): Eles mostraram a luta de uma forma que os alemães nunca fizeram com nosso esquadrão”.

Com o esquadrão 603 se retirando do combate e como ainda havia aeronaves inimigas na região, às 12h25m os esquadrões 74 e 92 da RAF decolaram de Biggin

Hill. Ao sul de Dover os pilotos ingleses reportaram a presença de aeronaves identificadas como Bf-109, mas evitaram o combate. Ao que parece, se tratava dos G.50 do 20º Gruppo, pois os italianos reportaram o avistamento de uma formação de caças ingleses, mas que não os enfrentaram.

Dia 25, vinte e cinco CR.42 foram enviados em missão de varredura sobre Margate, mas a piora nas condições climáticas os fez abortar a missão sem observar nenhuma aeronave britânica.

Na noite de 27 para 28 de novembro, seis BR.20 Ms do 13º Stormo bombardearam Ipswich sem perdas. Por volta do meio-dia vinte e três G.50, vinte e quatro CR.42 e uma pequena formação de Bf-109 foram lançados em patrulha ofensiva sobre Ashford, Maidstone e Dungeness, mas não encontraram nenhuma aeronave inglesa.

Na noite de 29 de novembro o CAI realizou ataques em Harwich, Ipswich, Lowestoft e Great Yarmouth. Dez bombardeiros do 13º Stormo decolaram às 17h45m e lançaram um total de quarenta e uma bombas de 100 kg e vinte de 50 kg sob pesado fogo antiaéreo sem perdas, apesar da perda de um bombardeiro em um acidente durante o pouso, provavelmente devido a danos em combate, matando toda a tripulação.

Na noite de 5 para 6 de dezembro, doze BR.20 Ms do 13º Stormo bombardearam Ipswich. E na noite de 13 para 14 de dezembro, 17 bombardeiros do 13º e 43º Stormo realizaram incursões juntamente com bombardeiros alemães do KG2, tendo um BR.20 Ms derrubado perto de Harwich.



*IMAGEM 07: Membros da Home Guard com um cesto retirado de um bombardeiro italiano abatido contendo salame e garrafas de vinho (Foto: Asisbiz).*

Na noite de 21 para 22 de dezembro seis BR.20 Ms bombardearam Harwich ao custo de um bombardeiro danificado. Na noite seguinte, 22/23 de dezembro, mais seis bombardeiros foram enviados para ataques individuais. Um deles decolou para bombardear Londres, mas a tripulação se perdeu e saltou de paraquedas perto de Abbeville.

Em 2 de janeiro de 1941, quatro BR.20 decolaram à tarde para bombardear o porto de Ipswich. Dois tiveram problemas na retração do trem de pouso e abortaram a missão. Os outros dois teriam prosseguido com a missão, apesar dos holofotes, do intenso fogo antiaéreo e do assédio de um caça noturno, mas as fontes divergem quanto ao resultado, com algumas dizendo que as defesas afastaram os bombardeiros, impedindo que soltassem suas bombas, e outras dizendo que o porto foi bombardeado.

Em 9 de janeiro oito bombardeiros do 13º Stormo decolaram às 19h00 para bombardear novamente o porto de Ipswich, porém a missão foi cancelada e as aeronaves chamadas de volta. Alguns dias depois todos os CR.42 e BR20 restantes voltaram para a Itália, ficando na Bélgica somente os G.50 do 20º Gruppo, como um gesto simbólico de apoio à Luftwaffe.

Os G.50 passaram a ser empregados em patrulhas na costa francesa, holandesa e belga até o dia 15 de abril de 1941. Durante esse período alguns pilotos italianos tiveram permissão de treinar no Bf-109E, com pelo menos um deles sendo emprestado ao II/JG54. Os italianos ficaram tão impressionados com o caça alemão que pediram ao comandante que encomendasse cem unidades para equipar o Gruppo, porém os alemães rejeitaram o pedido, dizendo que forneceriam aviões para equipar um Gruppo, o que foi rejeitado pelo comando italiano.

No dia 16 de abril de 1941 os G.50 do 20º Gruppo retornaram à Itália, encerrando a participação italiana na Batalha da Inglaterra. Durante os seis meses em que operaram na Bélgica, os G.50 realizaram 662 surtidas, sem nunca entrar em combate. Na verdade, somente em duas ocasiões chegaram a avistar aeronaves inimigas.

## O “13-95” NA RAF

Após o pouso forçado de 11 de novembro de 1940, o 13-95 foi enviado por estrada para a base RAF Martlesham Heath para reparos. Como foi o primeiro avião italiano capturado em boas condições, os ingleses estavam ansiosos em testá-lo, por isso foi logo examinado, reparado e posto em funcionamento.

No dia 27 de novembro de 1940 o 13-95 voou para a base RAF Farnborough onde outras aeronaves inimigas capturadas estavam alocadas. Como ainda ostentava as cores e símbolos da Regia Aeronautica, o 13-95 voava com a escolta de um Hurricane, até receber o símbolo da RAF e o prefixo BT474. Enquanto esteve em Farnborough o 13-95 realizou voos limitados, pilotado pelo Squadron Leader Wilson.





IMAGEM 08: O "13-95" recebendo sua identificação da RAF (Foto: The Modeling News).

Em 28 de abril de 1941 o 13-95 foi transferido para a AFDU (*Air Fighting Development Unit*, Unidade de Desenvolvimento de Combate Aéreo) que estava sendo formada na base RAF Duxford. A unidade só foi oficialmente formada no dia 21 de novembro de 1941, sob a identificação de Flight No. 1426 (*Enemy Aircraft*).

A unidade era composta por pilotos de teste do Grupo Nº 41 (Group No. 41) e passou a centralizar a operação dos aviões capturados com o objetivo de analisar o desempenho de voo das aeronaves inimigas e desenvolver táticas para enfrentá-las, além de familiarizar os pilotos com as formas e o som dessas aeronaves. Por ser composta por aeronaves alemãs, sendo o 13-95 a única exceção, a unidade era conhecida como "Rafwaffe".



IMAGEM 09: O "13-95", agora BT474, em serviço na RAF (Foto: IWM CH 5096).

No dia 29 de abril o 13-95 realizou seu primeiro voo de avaliação. Assim como todas as outras aeronaves da unidade, ele passou por diversos voos de avaliação, tais como teste para “torções repentinas” na altitude nominal, mergulho, comparação de velocidade com Hurricane e Spitfire, e combates simulados contra Hurricane, Spitfire, Fulmar, Albacore e Martlet.

Em outubro de 1942 os testes com o 13-95 foram concluídos, com o total de 184 voos registrados a serviço da “Rafwaffe”. Devido à sua procedência, o 13-95 foi considerado como uma boa peça de museu, e em dezembro a Divisão Aérea de História solicitou ao Grupo Nº 41 seu envio para restauração, ao invés de ser transformado em sucata.

No dia 9 de janeiro de 1943 a unidade recebeu um telegrama solicitando que o 13-95 e o Messerschmitt Bf-109E da unidade conhecida como “Black 12” (Prefixo RAF DG200), fossem embalados para transporte e armazenamento. Ambos teriam o mesmo destino.



IMAGEM 10: O “Black-12” (Foto: Acervo do Autor).

Em 7 de agosto de 1943 ambos chegaram ao No. 16 MU Stafford Dispersal Site, conhecido como “Local do Purgatório” pois era onde o destino das aeronaves retiradas de serviço era decidido, com a maioria sendo transformada em sucata. Após avaliação ambos os aviões tiveram suas caixas carimbadas como “Material de Museu”. Eles estavam salvos, mas passariam ainda por vários depósitos até serem enviados à restauração, em 1960.

À medida que a guerra seguia para seu fim a relevância do trabalho da “Rafwaffe” diminuiu, e em 17 de janeiro de 1945 o Flight No. 1426 (*Enemy Aircraft*) foi oficialmente desativado. Depois do final da guerra dezenas de outras aeronaves

alemãs, incluindo caças com motores a jato, foram capturados e avaliados, mas não havia mais a necessidade de desenvolver táticas de combate, por isso essas aeronaves não estão vinculadas à unidade.



*IMAGEM 11: O "13-95" restaurado em exposição em Chivenor, em 23 de agosto de 1969 (Foto: Robert Edwards/Air History.net).*



*IMAGEM 12: O "13-95" no RAF Museum de Londres (Foto: Acervo do Autor).*

Ao longo da década de 1960, após a restauração, o 13-95 e o Black-12 participaram de diversas exposições, até que o 13-95 foi enviado para uma restauração adicional na base RAF St. Athan, em janeiro de 1973. Em meados de 1974 a restauração foi terminada, e o 13-95 voltou a ostentar as identificações do Gruppo 18º, apesar do esquema de camuflagem apresentar erros.

Em outubro de 1978 foi transferido para o RAF Museum de Londres (Hendon) para exibição no novo Museu da Batalha da Inglaterra, onde juntamente com o Black-12 e outras aeronaves alemãs, incluindo algumas da “Rafwaffe”, se encontram em exposição desde então.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATTLE OF BRITAIN DAY BY DAY. *Battle of Britain Day by Day*. Disponível em: <https://battleofbritain.wordpress.com>.

BENNET, Sally. *Brief History of the Rafwaffe (Flight 1426)*. BBC. Disponível em: <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/82/a8404382.shtml>

BISHOP, Edward. *A Batalha da Inglaterra*. Rio de Janeiro: Renes, 1975. 160 p.

CRONOLOGY OF THE BATTLE OF BRITAIN. Battle of Britain Historical Society. 2007. Disponível em: <https://www.battleofbritain1940.net/0019.html>.

*Il Duce's Blitz – Italy's Forgotten Role in the Battle of Britain*. Military History Now. Disponível em: <https://militaryhistorynow.com/2013/11/13/il-duces-blitz-italys-role-in-the-battle-of-britain/>

MUSSOLINI'S BRITISH BLITZ – *Italian Raids on England*. YouTube, Mark Felton Productions. 15 mai. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=mKykQvrLDSM>

*Regia Aeronautica in the Battle of Britain*. AsisBiz. Disponível em: <https://www.asisbiz.com/battles/anr-battle-of-britain.html>

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Fiat CR42 'Falco' MM5101/8468M*. 2012.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Junkers Ju88 R-1 W/NR.360043/PJ876/8475M*. 2013.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Messerschmitt Bf109E-4/B W/NR.4101/DG200/8477M*. 2013.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Messerschmitt Bf109EG-2/TROP W/NR.10639 'Black 6'/RN228/8478M/G-USTV*. 2013.

SHERMER, David; HEIFERMAN, Ronald; MAYER, S.L. *As Guerras do Século XX*. Rio de Janeiro: Primor, 1975. 511p.

---

*\*Cristiano Oliveira Leal é aficionado em história e aviação militar desde a infância, iniciando suas primeiras pesquisas ainda na adolescência. Após o serviço militar no 2º Regimento de Cavalaria Mecanizada, cursou graduação em História na Unisinos, período em que passou a estudar Teoria Militar e estagiou durante um ano no Museu Militar do Comando Militar do Sul. Realizou pesquisas em alguns dos principais museus militares britânicos, em especial os da Royal Air Force. É titulado Especialista em História Militar pela Unisul.*

---