

AVALIAÇÃO E OPERAÇÃO DE AERONAVES INIMIGAS PELOS BRITÂNICOS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Por Cristiano Oliveira Leal*



Messerschmitt Bf 109E capturado pelos britânicos e re-designado DG200, em voo sem a cobertura da cabine, removida (e nunca substituída) para que H. Hayworth, piloto de testes da Rolls Royce com cerca de 2 m de altura, coubesse na aeronave (Foto: IWM/Wikimedia Commons).

Pouco conhecida, a unidade "Flight Nº 1426" da Royal Air Force, criada na Segunda Guerra Mundial para testar e avaliar aeronaves capturadas da Luftwaffe alemã, tinha o objetivo de obter inteligência sobre as capacidades e características das aeronaves inimigas. Por isso, foi apelidada de "Rafwaffe".

"Quando tuas tropas tiverem tomado do inimigo mais de dez carros (...) junta esses carros aos teus, depois de eliminar as insígnias inimigas que porventura neles estejam gravadas."
Sun Tzu.

Conheça seu inimigo. Um dos princípios fundamentais da atividade militar e que ao longo dos séculos vem comprovando sua importância, e cobrando caro daqueles que o ignoram. Por isso a inteligência, a capacidade de obter informações sobre o inimigo, é vital para o sucesso tanto a nível tático, quanto estratégico.

Segundo a definição de Clausewitz, "Informação designa o conjunto de conhecimentos relativos ao inimigo e a seu país e, por consequência, a base sobre a qual se fundamentam nossas próprias ideias e nossos atos".

Tendo isso em mente, durante a Segunda Guerra Mundial os britânicos empregaram grandes recursos materiais e humanos para a obtenção de informações sobre os alemães para reverter sua grande desvantagem após a queda da França e durante a Batalha da Inglaterra. A obtenção de informações a partir de aeronaves inimigas capturadas, mesmo que fossem apenas pedaços; e a estrutura destinada à avaliação desses espólios, são ótimos exemplos desse esforço.

A ESTRUTURA BRITÂNICA DE AVALIAÇÃO DE AERONAVES CAPTURADAS

Durante a Batalha da Inglaterra, a necessidade de informações e a crescente aquisição de aeronaves inimigas, inteiras ou apenas pedaços, gerou a necessidade de organizar a avaliação dos despojos.

Como parte desse esforço, agentes da Inteligência Aérea (AI, *Air Intelligence*) passaram a operar em todas as bases. Os centros de pesquisa e testes da RAF, especialmente os relacionados ao Royal Aircraft Establishment, incluíram em suas atribuições a avaliação desses materiais. E novas unidades foram criadas para analisar as características de voo e as capacidades das aeronaves com o objetivo de desenvolver táticas mais eficientes para combatê-las e, também, para instruir pilotos e artilheiros antiaéreos em como identificá-las.

Um aspecto que deve ser observado é que essas aeronaves eram troféus. Não eram somente algo com que podiam aprender, mas algo que também podiam exibir; tanto para fins de propaganda como de instrução. A exibição dos despojos de equipamentos inimigos capturados para a população fazia parte do esforço de guerra doméstico para manter o moral elevado e se tornaram comuns nas cidades inglesas durante a Batalha da Inglaterra.

Mas ao exibi-los e, principalmente, ao operar os equipamentos do inimigo, além da informação e do moral, os britânicos também enviavam uma mensagem aos alemães, de que possuíam sua tecnologia de ponta e que conheciam seus segredos. E essa mensagem era reforçada a cada exibição, a cada fotografia, como se fosse uma recriação do momento da captura.

Apesar de não haver um protocolo rigidamente estabelecido, o processo de avaliação e operação das aeronaves capturadas pode ser compreendido quando analisamos as principais unidades envolvidas, listadas abaixo:

RAF AIR INTELLIGENCE, DEPARTAMENTOS A.I.1[G] E A.I.1[K]

Desde o início da guerra o Ministério da Aeronáutica se preocupou com a análise de inteligência de equipamentos inimigos, e deu início a cursos de formação para oficiais voluntários. Em junho de 1940 a inteligência da RAF formou a Diretoria de Inteligência, criando dois departamentos, o Air Intelligence A.I.1(g) e Air Intelligence A.I.1(k), cada um com funções distintas.

O A.I.1(g) era encarregado exclusivamente do exame técnico das aeronaves abatidas. Quando era reportada a existência de uma aeronave inimiga em território britânico, um oficial era designado para fazer um exame completo dos

destroços *in loco* e um relatório sobre suas condições e qualquer característica que se destacasse. Armamento, blindagem, pintura e marcações eram cuidadosamente registrados. Após liberação pelo oficial da A.I.1(g), os destroços eram coletados pela Unidade de Manutenção (UM, *Maintenance Unit*) mais próxima.



FIGURA 1: oficial da A.I.1(g) analisando os destroços de um bombardeiro italiano Br.20 (IWM CH 1677).

Já a A.I.1(k) era responsável pela coleta de informações dos prisioneiros de guerra e documentos que estivessem a bordo da aeronave. Havia oficiais da A.I.1(k) na maioria das bases da RAF, que tinham como tarefa o interrogatório inicial dos prisioneiros, que depois eram enviados a um interrogatório completo. No início da guerra esses interrogatórios eram feitos na Torre de Londres e depois foram transferidos para a base da unidade em Trent Park.

ROYAL AIRCRAFT ESTABLISHMENT (RAE)

O RAE era o mais importante centro de pesquisa e desenvolvimento aeroespacial britânico, tendo origem na Army Balloon Factory, em 1904. Foi o principal centro de testes britânico para aeronaves inimigas durante e logo após a guerra, com os voos de avaliação iniciando em junho de 1940, com o Bf 109 E “White 1”.

O RAE era o local para onde iam os destroços de aeronaves abatidas e as aeronaves capturadas para passarem por avaliações técnicas mais apuradas. Na avaliação técnica eram analisadas as técnicas de produção e materiais empregados na construção da aeronave. Tudo era analisado. Rebites, encapamento dos fios, tinta, composição da borracha dos pneus, análise química de metais, do combustível, lubrificantes e outros fluídos. Tudo.

Havia vários departamentos com funções específicas, como por exemplo o Wireless and Electrical Flight, responsável pela avaliação dos rádios e radares

embarcados, que participavam das avaliações ou realizavam suas próprias. Após o término da avaliação técnica, as aeronaves em condições de voo eram enviadas para a Air Fighting Development Unit para avaliação tática ou para a Unidade No. 1426 Flight (Enemy Aircraft) para instrução.

Em 1988 o RAE foi rebatizado como Royal Aerospace Establishment e integrado à Defense Research Agency, em 1991, quando foi sendo desmembrado e absorvido por diversas outras instituições.

AIR FIGHTING DEVELOPMENT UNIT (AFDU)

A AFDU era a unidade de inteligência da RAF responsável pela avaliação tática das aeronaves inimigas e o desenvolvimento de táticas operacionais contra elas. A unidade era subordinada ao Comando de Caças (Fighter Command) e ao Ministério da Aeronáutica. A partir de 1941 operou em conjunto com sua contraparte da Marinha Real, a Naval Air Fighting Development Unit (NAFDU).

Durante a avaliação tática eram analisados o desempenho e as características de voo da aeronave. Era onde os limites das aeronaves eram testados e comparados com os modelos britânicos da RAF e da Royal Navy. Era quando se verificavam os pontos fortes e fracos dos modelos capturados, com o objetivo de desenvolver táticas de combate mais eficientes.

Em geral, após as avaliações as aeronaves eram destinadas à instrução de combate na Unidade No. 1426, mas isso não era regra. Algumas aeronaves eram destinadas diretamente à instrução, caso fosse um modelo já avaliado, havendo casos em que a avaliação tática foi feita ao mesmo tempo em que a aeronave participava da instrução. O que determinava o tempo e ordem das avaliações eram as inovações que a aeronave apresentasse.

NO. 1426 FLIGHT (ENEMY AIRCRAFT)

Unidade criada oficialmente em 21 de novembro de 1941, na base RAF Duxford, era responsável pela instrução de pessoal sobre as aeronaves inimigas, tanto da RAF como da USAAF (United States Army Air Force) na Grã-Bretanha, através de turnês de voos de demonstração e exibição em solo. Seu contingente inicial era formado por pilotos de teste de manutenção do Esquadrão No. 41 da RAF.

Devido ao seu caráter itinerante, a unidade também era chamada de “Enemy Aircraft Circus”. E como a unidade era a maior operadora britânica de aeronaves alemãs e vários técnicos eram fluentes em alemão, era informalmente chamada de “Rafwaffe”. Essas são as terminologias que emprego ao longo do artigo.

A Rafwaffe tinha como objetivo adestrar as tripulações e pessoal de terra sobre as características técnicas e de voo das aeronaves, e torná-los capazes de identificá-las pelas suas formas e sons. Durante as turnês visitavam várias bases, onde o pessoal tinha a oportunidade de interagir com as aeronaves e, algumas vezes, os pilotos realizavam *dogfights* contra elas.

Durante seus deslocamentos, sobrevoavam diversas outras bases e estações da RAF, Exército e da USAAF também com a finalidade de instrução, sempre

escortados por caças da RAF para protegê-los de algum piloto desinformado. Com frequência realizavam voos para a Unidade de Filmes da RAF ou outras organizações envolvidas na gravação de áudio e vídeo das aeronaves inimigas para fins de instrução.

A unidade possuía uma logística própria, com a hercúlea missão de procurar peças de reposição para suas aeronaves nas MU's, cuja única fonte era a retirada de peças de outras aeronaves do mesmo tipo derrubadas em solo britânico, conhecida como canibalização. Por isso, algumas aeronaves de modelos já avaliados, mesmo em condições de voo, eram destinadas diretamente ao fornecimento de peças sobressalentes.

Com o fim da guerra se aproximando, a necessidade de avaliação tática e instrução sobre aeronaves inimigas foram diminuindo, e tanto a AFDU quanto a Rafwaffe tiveram suas operações encerradas em janeiro de 1945.



FIGURA 2: técnicos da Rafwaffe fazendo manutenção em um Fw 190 e em um Ju 88 (IWM CH 15610).



FIGURA 3: pessoal da RAF canibalizando o Bf 109 E-4 (Wr. 5153) que realizou um pouso forçado perto de Wootton Cross Roads, em 29 de outubro de 1940 (IWM HU 72993).

O “MEACON”

Ao realizar o levantamento das aeronaves inimigas que entraram em operação na RAF, é surpreendente a quantidade de aviões que pousaram em bases britânicas por acidente, por causa de desorientação da tripulação. Ao aprofundar a pesquisa sobre esses casos, surgiu outra causa além da noite e do clima britânico, que era a interferência eletrônica no sistema de radio navegação alemão.

Os alemães utilizavam um sistema de rádio faróis (*radio beacon*) para orientar as tripulações da Luftwaffe nas missões noturnas sobre a Grã-Bretanha. As torres de transmissão enviavam um sinal omnidirecional contínuo que, ao ser identificado, o piloto poderia saber a direção a ser seguida. E quando o piloto conseguia o sinal de duas ou mais torres, conseguia fixar a posição, semelhante às linhas de latitude e longitude de um mapa.

Os britânicos conseguiram identificar o sinal e a frequência dos Beacons e construíram transmissores que emitiam sinais falsos na mesma frequência, chamados “Meacons”, que deu origem ao termo *meaconing*, que significa enganar uma aeronave redirecionando, retransmitindo ou pervertendo os sinais de navegação. As torres do sistema eram identificadas como “aspirina” (*aspirin*), e o sinal falso emitido era a “dor de cabeça” (*headache*).

O sistema captava o sinal verdadeiro, copiava e enviava para as torres que emitiam posições falsas aos pilotos. Mesmo que os operadores alemães captassem a “dor de cabeça” e desligassem ou alterassem o sinal, o “meacon” continuava

transmitindo uma cópia exata do sinal, que os receptores das aeronaves não distinguiam do original.

Como poderá ser observado mais adiante, houve casos em que as tripulações pousaram em bases da RAF acreditando estarem na Bélgica ou França, só percebendo o engano ao serem rendidos pelos britânicos. Mas na maior parte dos casos, as tripulações percebiam que havia algo errado e ficavam desorientadas, tendo que fazer escolhas por causa da falta de combustível.

AS AERONAVES INIMIGAS OPERADAS PELA RAF

As aeronaves listadas abaixo são aquelas às quais foi devolvido o *status* operacional pelos engenheiros da RAF e entraram em serviço ativo para fins de avaliação tática na AFDU e/ou instrução na Rafwaffe.

As aeronaves capturadas após janeiro de 1945, quando a AFDU e Rafwaffe foram dissolvidas, não foram incluídas nesse estudo, pois essas aeronaves não passaram pela avaliação tática e a instrução de combate. Isso inclui as aeronaves que, mesmo estando em condições, foram usadas somente como fontes de peças de reposição.

Ao capturar uma aeronave, os ingleses a identificavam pela pintura e identificação de esquadrão, que era visualmente mais fácil do que utilizar o número de série, nem sempre visível. Por isso algumas aeronaves operadas são conhecidas por suas referências visuais, como o “Black 6” ou “White 1”, como poderá ser observado nas imagens. Esse sistema era usado mesmo quando a referência visual não tinha uma leitura aparentemente possível, como no caso do “<<+”, do qual encontrei menções como “duplo delta cruz” ou “duplo chevron cruz”.

As aeronaves listadas estão identificadas pelo tipo, modelo e referência visual, entre aspas; seguido do número de série (*Werke Nummer, Wr.*) e registro da RAF, entre parênteses. Ao me referir a elas utilizei suas referências visuais pelas quais algumas são conhecidas ou o registro serial inglês. E estão ordenadas cronologicamente pela data de chegada à Grã-Bretanha.

HEINKEL HE 111 H-1 “1H+EN” (WR. 6853/AW177)

O AW177 pertencia ao 5 Staffel II/KG 6 da Luftwaffe. Em 9 de fevereiro de 1940 estava em missão de reconhecimento marítimo armado quando foi atacado por um cruzador ao sobrevoar um comboio. Durante a tentativa de atacar o cruzador, o radio operador Franz Wieners alertou sobre três Spitfires que se aproximavam, e o piloto Helmut Meyer decidiu abortar a tentativa e fugir. Já no caminho de volta a tripulação decidiu tentar atacar o navio novamente, o que se revelou uma péssima ideia.

Enquanto se preparavam para o ataque, foram atacados pelos caças ingleses, com o Sqn Ldr (*squadron leader*, líder de esquadrão) Andrew Farquhar no Spitfire K9962 disparando seiscentos e vinte e cinco tiros sobre o bombardeiro, ferindo o rádio operador enquanto manuseava a metralhadora dorsal e danificando os radiadores e reservatórios de óleo de ambos os motores. Franz morreria no hospital por causa dos ferimentos que recebeu nas pernas e nas costas.

Como provavelmente cairia no mar se tentasse voltar, o piloto alemão baixou o trem de pouso em sinal de rendição e procurou um lugar para pousar em solo britânico. Percebendo a manobra do alemão e reconhecendo a oportunidade de capturar o He 111, os pilotos ingleses acompanharam o bombardeiro até pousar na fazenda Bass Rock, perto de North Berwick, East Lothian.

Ao pousarem foram rendidos pelo fazendeiro Willian Wright e alguns peões que, armado com uma espingarda, conseguiu evitar que os alemães acionassem duas cargas incendiárias para destruir a aeronave, posteriormente desarmadas por membros da inteligência aérea da RAF. Ao serem levados sob custódia um dos alemães ainda fez uma última tentativa de incendiar o aparelho jogando um cigarro numa poça de combustível que vazava, sem sucesso.

A aeronave foi reparada, tornando-se o primeiro He 111 aeronavegável capturado e pilotado pelos ingleses. Mesmo após ser registrado como AW177 e receber uma pintura no padrão da RAF, o avião sempre voava com a escolta de dois caças Hurricane para protegê-lo de algum piloto mais afoito.

Porém em 10 de novembro de 1943, o AW177 foi perdido em um acidente durante o pouso que causou a morte de sete passageiros e ferimentos em outros quatro¹, enquanto participava de uma das excursões da Rafwaffe na RAF Station Polebrook. Ele já se encontrava rolando na pista após o pouso quando o vento o fez dar um *loop*, caindo de bico na pista e iniciando um incêndio.



FIGURA 4: o AW177 a serviço da RAF (IWM CH 5099).

¹ Quando o AW177 saía em excursão levava a equipe de terra a bordo. O transporte de pessoal nas aeronaves de instrução foi proibido após o acidente do AW177.

MESSERSCHMITT BF 109 E-3 "WHITE 1" (WR. 1304/AE479)

O "White 1" foi a primeira aeronave de combate alemã analisada e pilotada pelos ingleses. Ele foi capturado pelos franceses em 22 de novembro de 1939 após o pouso forçado em um pomar localizado em Woerth, devido à desorientação do piloto. Foi transferido para o Centre d'Essais en Vol (CEV, centro de ensaios em voo), equivalente francês do RAE, onde foi minuciosamente avaliado e testado.

Em 2 de maio de 1940 o "White 1" foi entregue à RAF e posteriormente enviado ao RAE onde recebeu as marcações e identificação britânicas e realizou, entre maio de 1940 e junho de 1941, setenta e oito voos de avaliação, num total de quarenta e nove horas. Foi enviado à AFDU, onde sofreu danos na cauda, tendo que retornar ao RAE para reparos com peças de um Bf 109 E-4 (Wr. 1480) que havia feito um pouso forçado. Após os reparos foi enviado ao Enemy Aircraft Circus em 11 de dezembro de 1941.

Em janeiro de 1942, a aeronave foi novamente danificada e retirada de serviço pela RAF, sendo enviada aos Estados Unidos em 7 de abril de 1942. Após sua chegada ao Wright Airfield nos EUA em maio, a aeronave foi reparada e estava sendo avaliada pelos norte-americanos quando foi perdida em 3 de novembro em um acidente.



FIGURA 5: o "White 1" após sua captura pelos franceses, em 22 de novembro de 1939 (Military History Books: Axis Weapons of the Second World War: German Warplanes flown by the Luftwaffe 1939-1945, Messerschmitt).



FIGURA 6: o "White 1" a serviço da RAF (Warbird Photographs).

MESSERSCHMITT BF 110 C-5 “5F-CM” (WR. 2177/AX772)

Na manhã de 21 de outubro de 1940 o “5F-CM” estava em missão de reconhecimento sobre território britânico quando esbarrou em um solitário Hawker Hart (K6485) da Escola do Serviço de Treinamento de Voo, pilotado pelo aspirante a aviador John Arthur Seed, que foi prontamente derrubado pelo Bf 110. Seed conseguiu saltar do avião, mas morreu devido aos ferimentos.

Em resposta, três Hawker Hurricanes foram designados para interceptar o “5F-CM”, conseguindo danificar ambos os motores do Bf 110. O piloto, primeiro-tenente (*oberleutnant*) Friedrich-Karl Runde, conseguiu fazer um pouso forçado em uma fazenda em Goodwood, sendo rendido junto com seu copiloto, Willi Baden, pelo fazendeiro e sua filha.

Devido às relativas boas condições que estava, o avião logo se tornou candidato para avaliação, sendo transferido para a RAE em Farnborough e consertado com peças de outro Bf 110 derrubado em 11 de julho. Foi repintado com as cores da RAF, recebeu o prefixo AX772 e voltou a voar em 25 de outubro de 1940.

Em 13 de outubro de 1941 foi transferido para a AFDU para avaliação tática, e posteriormente para a Rafwaffe em março de 1942. Com o encerramento da unidade, em janeiro de 1945, foi transferido para o RAF Historical Branch que por sua vez o enviou para o No. 47 Maintenance Unit (MU) onde ficou armazenado até 1947, quando foi transformado em sucata.



FIGURA 7: o “5F-CM” após ter sido derrubado, em 21 de outubro de 1940 (Saunders, p. 138).



FIGURA 8: o “5F-CM” a serviço da RAF (IWM HU 93008).

FIAT CR.42 FALCO “13-95” (WR. MM5701/BT474)

O Falco “13-95” foi a única aeronave inimiga não alemã operada pela RAF durante a guerra. Ele fazia parte do Corpo Aereo Italiano (CAI) que participou da Batalha da Inglaterra². Foi capturado em 11 de novembro de 1940 após realizar um pouso forçado no litoral britânico devido a problemas no motor.

Foi transferido para o RAE no dia 27 de novembro e para a AFDU em 28 de abril de 1941. Foi transferido para a Rafwaffe quando esta unidade ainda não estava oficialmente formada, o que aconteceu no dia 21 de novembro de 1941.

Sua avaliação e período de instrução terminou em outubro de 1942, e em janeiro de 1943 foi selecionado para envio ao museu, juntamente com o Bf 109 “Black 12”. Em setembro ambos foram enviados para armazenamento na No. 16 MU. Passaram por restauração na década de 1960, e em 1978 o “13-95” foi colocado em exibição no RAF Museum, onde pode ser visto até hoje.

² Para maiores detalhes <https://velhogenerated.com.br/2021/06/29/fiat-falco-13-95-a-italia-na-batalha-da-inglesa/>.



FIGURA 9: membros da RAF e da Home Guard vistoriam o "13-95" após seu pouso forçado em Orfordness, em 11 de novembro de 1940 (IWM HU 3376).



FIGURA 10: o "13-95" no RAF Museum de Londres (Acervo do autor).

MESSERSCHMITT BF 109 E-4/B "BLACK 12" (WR. 4101/DG200)

Construído pela Erla Maschinenwerk em Leipzig em meados de 1940, o "Black 12" foi transferido para o norte da França em setembro de 1940, integrando o 2/JG51 com base em Wissant, perto de Calais.

Em 27 de novembro de 1940 o "Black 12" participava de uma ampla varredura de caças perto de Kent, pilotado pelo tenente Wolfgang Teumer, quando foi atacado pelo Spitfire pilotado pelo tenente George Christie, do esquadrão No. 66. Ao perceber o dano que infligiu ao "Black 12", Christie escoltou Teumer até a base RAF Malston para que pousasse.

Ao se aproximarem da base a defesa aérea abriu fogo contra as aeronaves, danificando-as. Porém, ambos os pilotos conseguiram pousar um ao lado do outro, com Teumer pousando de barriga.

Teumer foi preso e foi decidido que o "Black 12" seria enviado ao depósito de sucatas de aviões abatidos da No. 49 MU em Faygate. Porém, devido ao relativo bom estado da estrutura e a necessidade de uma avaliação mais apurada do modelo, foi entregue para a Rolls-Royce para consertar e operar a aeronave em Hucknall, em nome do Diretor Geral de Pesquisa e Desenvolvimento.

Em Hucknall, foi reconstruído com peças de outros Bf 109, sendo que alguns componentes, como o sistema de oxigênio, foram substituídos por similares britânicos. Também recebeu a pintura padrão RAF e a identificação DG200. Em 25 de fevereiro de 1941 realizou seu primeiro voo após a reconstrução.

A partir do terceiro voo, dos mais de trinta realizados em Hucknall, foi pilotado pelo piloto de testes da Rolls-Royce, Harvey Hayworth, cujos mais de dois metros de altura eram incompatíveis com a claustrofóbica cabine do Bf 109. Por essa razão o capô articulado original da cabine foi retirado e acabou por ser extraviado e nunca reposto.

Em fevereiro ou março de 1942 foi transferido para o Aircraft and Armament Experimental Establishment (A&AEE) em Boscombe Down, de onde seguiria posteriormente para o Enemy Aircraft Circus, em 24 de março. Porém, a aeronave teve problemas hidráulicos que a obrigaram a retornar, sendo transportada por estrada quatro dias depois. Em algum momento de 1942 o "Black 12" recebeu um dos motores DB 601 do Bf 110 "5F-CM" (AX772).

Com outros modelos mais recentes de Bf 109 disponíveis, o "Black 12" foi retirado de serviço e enviado para armazenamento, junto do Falco "13-95", em setembro de 1943. Em agosto de 1944 foi transferido para a No. 52 MU para armazenamento de longo prazo, juntamente com outras aeronaves do Air Historical Branch.

Passou por vários depósitos e exposições até ser enviado para restauração na década de 1960, participando das gravações do filme "A Batalha da Grã-Bretanha", de 1969. Em 1970/71 foi remodelado e repintado com a pintura original pela No. 4 School of Technical Training. No processo, recebeu o capô articulado do "Black 6", que foi posteriormente devolvido quando este foi para restauração, em 1975.

Em 1978 o “Black 12” foi enviado ao RAF Museum de Londres (Hendon) para exposição, onde permanece desde então. Porém foi somente em 3 de agosto de 1998 que o Ministério da Defesa transferiu sua posse para o museu.

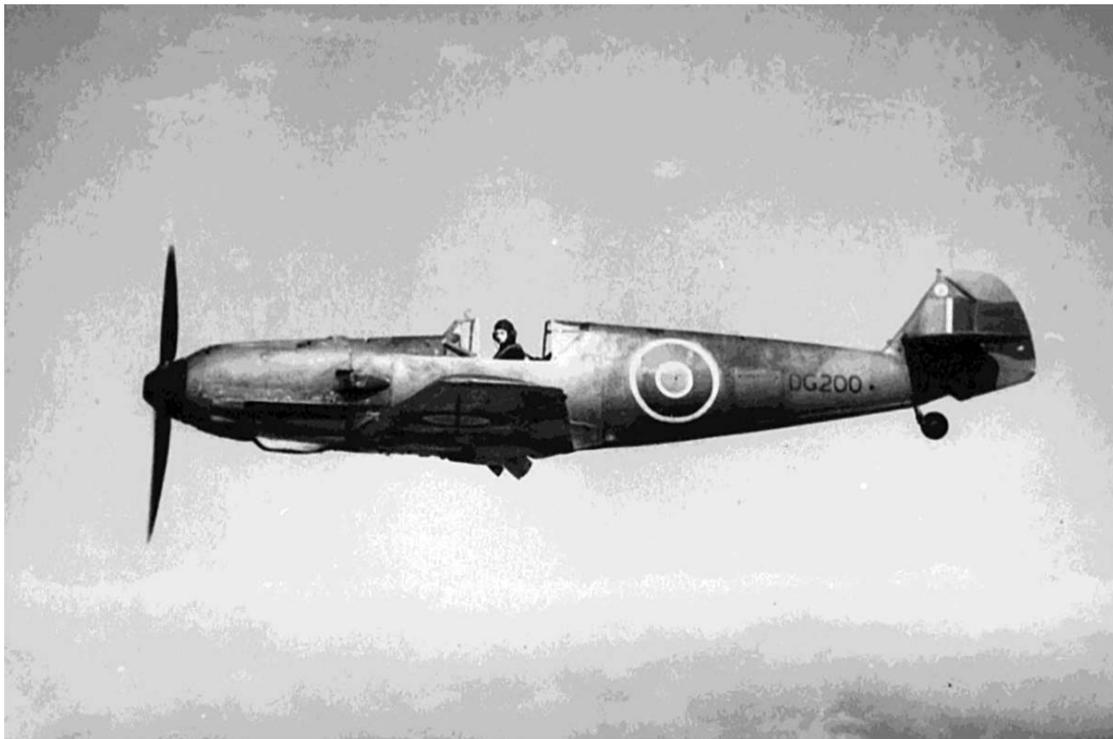


FIGURA 11: o “Black 12” sendo avaliado pela RAF (Warbird Photographs).



FIGURA 12: o “Black 12” no RAF Museum de Londres (Acervo do autor).

MESSERSCHMITT BF 109 F-2 “<<+” (WR. 12764/ES906)

O ES906 era pilotado pelo ás condecorado Rolf Peter Pingel, comandante (*gruppenkommandeur*) do I/JG26 da Luftwaffe com vinte e dois abates registrados. No dia 20 de outubro de 1941 Rolf e seu esquadrão interceptaram uma formação inglesa de três bombardeiros Stirling que haviam atacado o território francês, acompanhados por uma grande escolta de caças Spitfire.

Rolf envolveu-se em combate com um dos bombardeiros, cuja tripulação lutou ferozmente pela sobrevivência, rechaçando os ataques do alemão. Mas Rolf não desistiu e continuou a perseguição sobre o canal. Já quase no litoral britânico, concentrado no combate contra o Stirling, Rolf não percebeu a chegada do Spitfire do Sgt Jan Smiegielski do Esquadrão No. 306 de pilotos poloneses.

Ainda se discute se foi por causa dos danos causados pelo Spitfire, pelos artilheiros do Stirling, ou se foi descuido do piloto durante a perseguição, conforme depoimento dado por Rolf posteriormente; mas sabe-se que o motor do Bf 109 superaqueceu, impossibilitando o retorno do alemão à França. Rolf fez um pouso de emergência em uma plantação em St. Margaret's Bay, sendo impedido de incendiar o avião pela rajada de uma metralhadora Bren do destacamento do exército que capturou Rolf e a aeronave.

O avião, primeiro Bf 109 modelo F-2 capturado, foi parcialmente reparado com peças de modelos E abatidos e designado ES906. Entre agosto e setembro teve sua condição de voo restaurada e realizou testes de desempenho no RAE. Em 11 de outubro foi transferido para a AFDU para avaliação tática, mas foi perdido em um acidente durante um teste de mergulho em 28 de outubro, causando a morte do piloto polonês Marian J. Skalski.

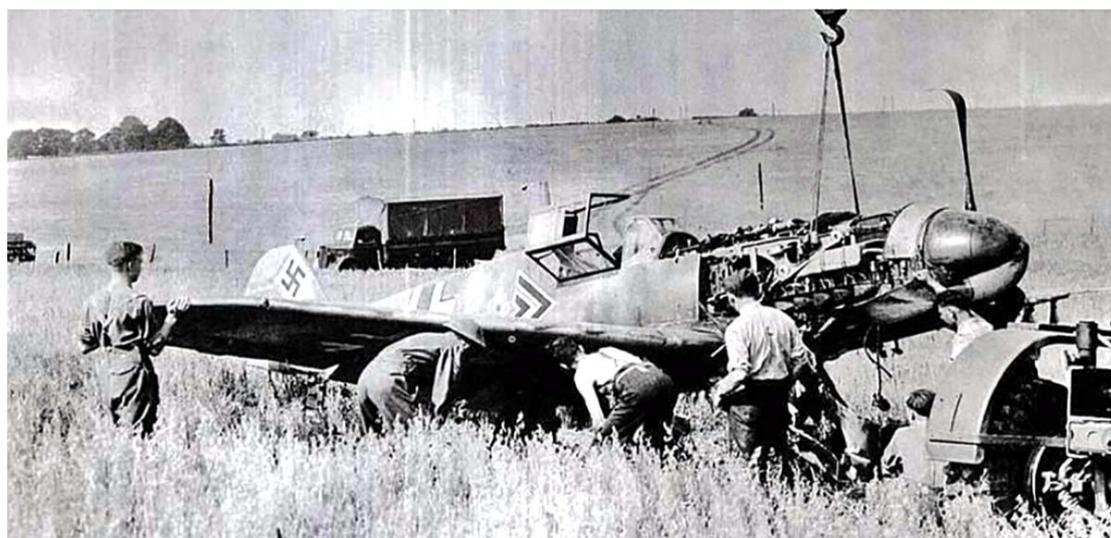


FIGURA 13: pessoal da RAF realizando a avaliação in loco do ES906 após seu pouso de emergência em St. Margaret's Bay, em 20 de outubro de 1941 (Saunders 2014).



FIGURA 14: o ES906 a serviço da RAF (Saunders 2014).

JUNKERS JU 88 A-4 “4D+DL” (WR. 3457/EE205)

O EE205 originalmente pertencia ao 3/KG30, e foi enviado em um ataque noturno em Birkenhead na noite de 23/24 de julho de 1941. Após o ataque a tripulação ficou confusa com o sinal eletrônico britânico que interferia no sistema de rádio navegação alemão 173, e pousou por engano na base RAF Lulsgate.

O bombardeiro foi enviado ao RAE, onde recebeu a pintura padrão da RAF e a identificação EE205. Como de costume, foi enviado para a AFDU para avaliação tática e depois para o Enemy Aircraft Circus em 28 de agosto de 1942.

Ele voltou a receber sua pintura original para participar do filme “As Aventuras de Tartu”, de 1943. Em novembro de 1945 foi enviado para a No. 47 MU para armazenamento até ser transformado em sucata.



FIGURA 15: o EE205 com sua pintura original a serviço da RAF (IWM CH 15606).

JUNKERS JU 88 A-5 “2+MK” (WR.6073/HM509)

O HM509 foi outra das vítimas do “meacon”, quando, em 26 de novembro de 1941, após uma missão de patrulha marítima no Mar da Irlanda, a tripulação ficou desorientada e foi forçada a pousar por falta de combustível.

A aeronave sobrevoou a base RAF Chivenor com as rodas abaixadas e soltou sinalizadores vermelhos e brancos com a intenção de demonstrar suas intenções de rendição, pousando por volta das 21h15min. Assustados com a situação e preocupados que a aeronave voltasse a decolar, alguns artilheiros abriram fogo contra a aeronave “por precaução”, ferindo levemente o observador Erich Kurz. O piloto, Erwin Herms, imediatamente desligou os motores, e os assustados alemães foram levados por guardas da base.

O avião foi reparado e no dia 11 de dezembro de 1941 chegou à Duxford, então base da Rafwaffe, escoltado por um Lockheed Hudson da unidade. Lá recebeu a identificação HM509 e a pintura padrão RAF.

Em 10 de novembro de 1943 por pouco não se envolveu no acidente do Heinkel He-111 AW177 quando a unidade chegava à Polebrook durante uma de suas excursões. O HM509 vinha logo atrás do AW177 na aproximação final de pouso quando este capotou no meio da pista, tendo que arremeter abruptamente para desviar do acidente.

Porém, em 19 de maio de 1944, foi o HM509 sofreu um *loop* de solo durante a aterrissagem e ficou danificado. Apesar dos danos serem reparáveis, o aparelho foi retirado de serviço em 26 de julho de 1944, sendo canibalizado e transformado em sucata.



FIGURA 16: o HM509 a serviço da RAF (IWM CH 5155).

MESSERSCHMITT BF 109 F-4/B "WHITE 11" (WR. 7232/NN644)

O "White 11" pertencia originalmente ao 10/JG26 quando em 20 de maio de 1942 partiu em missão pilotado por Oswald Fischer. Foi atingido pela artilharia antiaérea juntamente com outro Bf 109 quando tentavam bombardear um navio no porto de Brighton, obrigando Fischer a fazer um pouso forçado na região de Beach Head, onde piloto e aeronave foram capturados.

Como os danos foram poucos, logo o "White 11" foi reparado e enviado ao RAE para avaliação. Em agosto de 1942 foi transferido à Rafwaffe onde foi pintado no padrão RAF e recebeu o serial britânico NN644, mas manteve a pintura original do número onze branco e de uma bomba na cauda.

Em 7 de janeiro de 1944 ficou danificado após um *loop* de solo durante o pouso em Thurleigh, em uma das excursões da unidade. Foi reparado e permaneceu em serviço no Enemy Aircraft Circus até o encerramento da unidade, em 31 de janeiro de 1945. Foi enviado para armazenamento na No. 47 MU em 1º de novembro de 1945 e posteriormente transformado em sucata.



FIGURA 17: o "White 11" a serviço da RAF (Asisbiz).

FOCKE-WULF FW 190 A-3 (WR. 135313/MP499)

Os britânicos já trabalhavam em uma missão para roubar um dos novos caças Fw 190 (Operação Airthief) quando, em 23 de junho de 1942, devido ao mau tempo e à interferência no sistema de rádio navegação, o tenente Armim Faber confundiu a costa do canal de Bristol com a costa norte da França e pousou na base RAF Pembrey, em South Wales, dando aos aliados seu primeiro Fw 190 em perfeitas condições para avaliação.

Faber, que havia se envolvido em dois combates contra Spitfires, derrubando um e avariando outro, sobrevoou Pembrey balançando as asas celebrando sua vitória para uma plateia de incrédulos oficiais britânicos. Faber só se deu conta do seu engano quando foi rendido pela pistola do sargento Jeffrey (sem registro de sobrenome), que subiu na asa do aparelho enquanto Faber ainda taxiava.

Logo o avião recebeu a identificação britânica MP499, foi desmontado e enviado por estrada ao RAE para avaliação. Lá foi pintado no padrão RAF e voltou a voar

em julho de 1942. Foi extensivamente avaliado pelo RAE e posteriormente transferido para a AFDU para avaliação tática comparativa com aeronaves britânicas. Porém ele permaneceu na base da RAE, em Farnborough, pois era precioso demais para ser arriscado na pista de grama de Duxford, base da AFDU.

Após o fim das avaliações, o MP499 foi transferido à Rafwaffe para voos de instrução, onde operou até ser retirado de serviço, em 18 de setembro de 1943. Não foi encontrado nenhum registro que determinasse seu destino após essa data, mas, provavelmente, foi transformado em sucata como a grande maioria das aeronaves capturadas.



FIGURA 18: o MP499 após seu pouso acidental em Pembrey, em 23 de junho de 1942 (IWM MH 4191).



FIGURA 19: o MP499 sendo avaliado em Farnborough (IWM CH 6411).

HENSCHEL HS 129 B-1 (WR. 0297/NF756)

O pouco que se sabe sobre o NF756 é que ele teria sido capturado no Norte da África, em julho de 1942. Depois de transportado para a Inglaterra, foi transferido para o Enemy Aircraft Circus, onde passou por um longo trabalho de mais de um ano para que retornasse a voar, em 13 de maio de 1944.

Após a dissolução do circo, foi transferido para o Central Fighter Establishment, em Tangmere, e de lá para a No. 6 MU, na base RAF Brize Norton, para armazenamento, até ser retirado do inventário e transformado em sucata em agosto de 1947.



FIGURA 20: técnicos da Rafwaffe restaurando a aeronavegabilidade do NF756 (World War Photos).

MESSERSCHMITT BF 109 G-2/TROP "BLACK 6" (WR. 10639/RN228)

O "Black 6" foi construído em Leipzig pela Erla Maschinenwerk, e sua construção começou como um Bf 109 F-3, mas no meio do processo foi convertido ao padrão G-2. Foi encontrado em 13 de novembro de 1942 por tropas australianas que capturaram o campo de aviação de Gambut Main após a retirada alemã. Ele havia sido abandonado devido a danos e, ao que parece, estava sendo canibalizado pelos alemães, pois alguns instrumentos de voo estavam faltando.

A Royal Australian Air Force (RAAF) requisitou o avião para avaliação e já no dia seguinte o "Black 6" foi remontado usando peças de outros Bf 109 destruídos e abandonados. Sua avaliação começou ainda na Líbia e prosseguiu no Egito até 24 de fevereiro de 1943, quando foi solicitado pela RAF para avaliação, para desgosto da RAAF que pretendia enviar a aeronave para exibição na Austrália.

Foi levado à Inglaterra e enviado ao RAE, onde recebeu o registro RN228 em 1º de novembro de 1943. Foi transferido para a Rafwaffe, aonde chegou por via terrestre no dia 26 de dezembro. Ao abrir a caixa na qual a aeronave foi transportada, perceberam que ela aeronave e algumas peças foram danificadas devido ao mau acondicionamento e manuseio, e que faltavam os hélices. Foram colocadas peças de outro Bf 109, mas os hélices só chegaram em 5 de fevereiro de 1944. No dia 8, o “Black 6” estava novamente voando.

A avaliação tática da AFDU foi feita na Rafwaffe com as aeronaves da AFDU e sua contraparte naval NAFDU, iniciando no dia 24 de fevereiro de 1944 contra um Hawker Tempest V (JN737), e terminou no dia 22 de março. No dia seguinte o “Black 6” foi integrado à décima segunda excursão do circo, sendo exibido em diversas bases da RAF e USAAF. Porém, o motor que o equipava desde a Líbia começou a dar problemas e em 7 de abril a aeronave teve que ser aterrada para manutenção.

Em 16 de junho foi conseguido um novo motor para o “Black 6”, porém estava danificado por tiros de metralhadora e teve que ser reparado, sendo colocado e testado em 22 de junho. No dia 9 de agosto estava de volta às excursões de instrução, até a dissolução da unidade em janeiro de 1945. Foi transferido para o Central Fighter Establishment em 27 de março onde permaneceu até 17 de abril de 1946, quando foi transferido para a No. 47 MU.

Em maio de 1946 foi selecionado pelo Air Historical Branch para preservação. A essa altura já apresentava diversas áreas de corrosão e deterioração das superfícies. Mesmo assim participou de diversas exposições ao longo das décadas de 1940 e 1950.

Em abril de 1962 houve a primeira tentativa de restauração, mas as condições da aeronave, a dificuldade em conseguir peças e os custos envolvidos inviabilizaram a conclusão total do projeto. Ele foi repintado como “Yellow 14” e continuou participando de exposições.

Em julho de 1975 foi transferido para a base RAF Northolt e sua manutenção passou a receber a assistência do RAF Museum, que forneceu alguns instrumentos e ajudou na recuperação das superfícies de controle. Em julho de 1983 ele foi enviado à Base RAF Benson para novo projeto de restauração.

Em 1987 seu motor foi enviado à Rolls-Royce para um longo trabalho de reconstrução que só terminaria no dia 8 de julho de 1990, quando o motor voltou a funcionar. A essa altura, a estrutura do “Black 6” já estava pronta e estava participando de algumas exposições. Em 26 de outubro de 1990 ele recebeu o registro civil G-USTV, referência ao modelo G, chamado de “Gustav” pelos ingleses.

Em 17 de maio de 1991 o “Black 6” voltou a voar, mas recebeu sua licença de voo somente em 31 de julho, tornando-se a única aeronave alemã totalmente original da Segunda Guerra Mundial, que participou de combates, a voar. Porém, em 12 de outubro de 1997 sofreu um acidente de aterrissagem após uma exibição aérea no Autumn Air Show de Duxford, que o danificou seriamente.

O “Black 6” ficou armazenado até o verão de 1998, quando foi decidido que seria novamente restaurado para exibição estática. No final do ano seu registro civil foi cancelado. Após a restauração, o “Black 6” ficou 70% original e foi entregue ao RAF Museum em Londres (Hendon) em 10 de março de 2002, onde está até hoje.



FIGURA 21: o “Black 6” sendo avaliado pelos australianos após sua captura na Líbia (Military History Books by Harold A. Skaarup).



FIGURA 22: o “Black 6” no RAF Museum de Londres (Acervo do autor).

MESSERSCHMITT BF 109 G-6/TROP (WR. DESCONHECIDO/VX101)

Apesar de aparecer em muitas fotos da Rafwaffe, pouco se sabe sobre o VX101, incluindo seu número de série. Em princípio, ele foi capturado no Oriente Médio em 1943. Em 19 de maio de 1944 foi seriamente danificado em um pouso forçado enquanto operava na Rafwaffe, com suas peças sendo retiradas e sua estrutura transformada em sucata em 26 de setembro de 1944.



FIGURA 23: o VX101 a serviço da RAF (Asisbiz).

FOCKE-WULF FW 190 A-4/U8 "H+" (WR. 47155/PE882)

Originalmente operada pela II/SKG 10, esta aeronave foi capturada em 16 de abril de 1943 quando o piloto, Otto Bechtold, ficou desorientado pela neblina e interferência no sistema de rádio navegação durante uma missão noturna, e pousou por engano na base RAF West Malling depois de ficar sem combustível. Ao descer do avião, Bechtold se surpreendeu ao ser saudado por um piloto da RAF, sendo em seguida capturado pelo soldado Lionel Barry do 4th Light AA Regiment.

Foi transferido para o RAE onde recebeu a identificação PE882. Em 13 de outubro, a serviço da Rafwaffe, foi destruído após uma queda no jardim de uma casa em Stamford, causando a morte do piloto, E. R. Lewendon, comandante de unidade.



FIGURA 24: o PE882 a serviço da RAF (1000 Aircraft Photos/Pippin Bill).

JUNKERS JU 88 R-1 “D5+EV” (WR. 360043/PJ876)

Acredita-se que esta aeronave tenha sido construída em meados de 1942 como um bombardeiro modelo A, antes de ser convertida em caça modelo R-1 no início de 1943. De todas as aeronaves relacionadas, foi a única adquirida através da deserção da tripulação, em circunstâncias até hoje não muito claras.

De concreto, sabe-se que no dia 9 de maio de 1943 o “D5+EV” decolou às 16h50min de Kristiansand, Noruega, em direção à Skaageraak, tripulado pelo *oberleutnant* Heinrich (ou Herbert) Schmitt, piloto; *oberfeldwebel* (sargento) Erich Kantwill, engenheiro de voo; e o *oberfeldwebel* Paul Rosenberg, operador de rádio e atirador.

Durante o voo teriam recebido ordens para abater um Mosquito da BOAC (British Overseas Airways Corporation) que realizava o correio aéreo entre a Escócia e Estocolmo, na Suécia. Indignados com a ordem de abater um avião civil, Schimdt e Rosenberg decidiram desertar, independente dos protestos de Kantwill, que foi mantido sob a mira da arma de Rosenberg.

Às 17h10min, Rosenberg enviou uma mensagem falsa de rádio ao comando dos caças noturnos em Grove, Dinamarca, informando sobre um incêndio no motor direito. Após a mensagem, Schimdt desceu ao nível do mar para ficar abaixo do radar alemão e jogar botes salva vidas para que os alemães pensassem que tivessem caído no mar, e ajustou o curso em direção à Escócia.

Ao chegar perto da costa britânica, Schimdt começou a orbitar a região a espera de algum caça britânico. Às 17h50m os caças Spitfire do Esquadrão No. 165 da RAF receberam ordens de interceptar um intruso solitário que parecia estar desorientado. O “D5+EV” foi interceptado às 18h05min pelo piloto norte-americano Arthur Roscoe (Spitfire BM515) e pelo canadense Ben Scamen (Spitfire AB921), que, ao se aproximarem, perceberam que o Junkers voava com as rodas abaixadas.

Ao perceber os caças ingleses, Schimdt balançou as asas e acendeu todas as luzes externas. Roscoe se aproximou do lado de Schimdt e estabeleceu contato. Em seguida fez sinal para que o alemão o seguisse e orientou Scamen a permanecer atrás e acima da aeronave alemã por precaução. Schmidt desligou as luzes, subiu os trens de pouso e seguiu Roscoe até a base RAF Dyce onde pousou em segurança, apesar de alguns artilheiros desavisados abrirem fogo contra a aeronave, danificando-a levemente.

Havia vários motivos para que os tripulantes desertassem, que iam desde pessoais, como o assassinato da namorada judia de Schmidt, como políticos e ideológicos. Schmidt era filho do ex-Ministro das Relações Exteriores da República de Weimar, Gustav Streseman; e, juntamente com Rosenberg, ficou horrorizado com a experiência da Guerra Civil Espanhola, e ambos a tinham aversão à matança promovida pelos nazistas.

Porém, a partir de 1974, com base na matéria do jornal alemão *Bild Am Sonntag*, que investigou o caso, começaram a surgir indícios de que Schmidt e Rosenberg

desde o início da guerra passavam informações à inteligência britânica, e que sua deserção havia sido uma operação planejada pela inteligência militar britânica com o objetivo de conseguirem o radar FuG 202, responsável pelo aumento das perdas de bombardeiros britânicos para os caças noturnos alemães.

Dois dias após o pouso, em 11 de maio de 1943, o professor Jones, especialista em radares alemães da Diretoria de Inteligência Científica, chegou à Dyce e o FuG 202 foi rapidamente retirado e enviado para avaliação no Telecommunications Research Establishment (TRE), tornando possível a finalização do desenvolvimento da técnica de contramedida eletrônica "Window", que consistia em soltar milhares de tiras de papel alumínio para interferir nos radares alemães.

O avião foi repintado no padrão RAF e voou no dia 14 para Farnborough, sede do RAE, onde recebeu o serial britânico PJ876. No dia 25 de maio iniciou os testes em conjunto com a unidade Wireless and Electrical Flight e a Fighter Interception Unit, realizando 83 voos totalizando 66h55m de voo.

Em julho os testes foram interrompidos devido à explosão de um cilindro do motor que foi reparado pela A&AEE, voltando a voar em 8 de setembro de 1943. Em 6 de maio de 1944 foi transferido para a Rafwaffe onde participou de instrução de reconhecimento de aeronaves inimigas como parte dos preparativos do Dia-D.

Após o encerramento do "Enemy Aircraft Circus", o "D5+EV" foi transferido para o Central Fighter Establishment, em Tangmere, em 4 de maio de 1945. Foi retirado do serviço enviado para armazenamento na No. 47 MU em 1º de outubro de 1945, sendo selecionado para preservação pelo Air Historical Branch em julho de 1946.

Ao longo da década de 1950, o "D5+EV" participou de diversas exposições e foi transferido para vários depósitos até que em abril de 1974 foi escolhido para restauração, terminada em julho de 1975. Em 14 de agosto de 1978 foi transferido por estrada para o RAF Museum em Londres (Hendon) onde se encontra em exibição desde então.



FIGURA 25: o "D5+EV" sem seu radar a serviço da RAF (UK Corgi).



FIGURA 26: o "D5+EV" no RAF Museum de Londres (Acervo do autor).

FOCKE-WULF FW 190 A-4/U8 "RED 9" (WR.145843/PM679)

O "Red 9" foi outro Fw 190 do SKG10 capturado pelos ingleses durante missões noturnas. Da mesma forma, o piloto, Heinz Ehrhardt, ficou desorientado devido à interferência inimiga no sinal do sistema de rádio navegação. Com o combustível baixando, Ehrhardt escolheu um dos vetores indicados pelo sistema acreditando que o levaria para casa, mas acabou pousando por engano na base RAF Malston, às 3h40min da manhã de 20 de maio de 1943.

Ainda enquanto taxiava, Ehrhardt foi forçado a parar por um carro com oficiais do Esquadrão No. 609 da RAF, que colocaram o aturdido piloto no carro para ser interrogado pelo oficial de inteligência do esquadrão. Após o interrogatório, vários pilotos britânicos tiraram fotos com um visivelmente constrangido piloto alemão, antes de ser levado para a prisão.

O "Red 9" recebeu a identificação britânica PM679 e em julho estava realizando avaliações de voo no ERA. No início de 1944 estava a serviço da AFDU para avaliação tática. Seu último voo foi em 25 de junho, quando sofreu uma perda de potência no motor após a decolagem e realizou um pouso forçado, sendo transferida para a Rafwaffe como fonte de peças para o "White 6" (PN999).



FIGURA 27: o "Red 9" a serviço da RAF (Military History Books by Harold A. Skaarup).

FOCKE-WULF FW 190 A-5/U8 "WHITE 6" (WR. 152596/PN999)

Incrivelmente, no dia seguinte ao pouso do "Red 9", em 21 de maio de 1943, outro Fw 190 do mesmo esquadrão fez um pouso acidental na mesma base, nas mesmas circunstâncias. Porém, dessa vez, era um modelo A-5/U8 identificado como "White 6", pilotado por Werner Oehme.

Como de costume, o "White 6" foi avaliado pelo RAE, pela AFDU e enviado para instrução no Enemy Aircraft Circus, onde permaneceu até a dissolução da unidade. Foi enviado para armazenamento na No. 47 MU até ser transformado em sucata, em 1946.



FIGURA 28: o "White 6" a serviço da RAF (Military History Books by Harold A. Skaarup).

MESSERSCHMITT ME 410 A-3 "F6+OK" (WR. 10259/TF209)

O TF209 foi capturado intacto após um pouso perto do Monte Corvino, na Itália. Chegou para avaliação no RAE em 14 de abril de 1944, sendo posteriormente transferido para a AFDU e para o Enemy Aircraft Circus.

Em agosto de 1944 foi transferido para a Fighter Interception Unit, sediada em Wittering, onde ficou em operação até março de 1946, quando foi transferido para a No. 6 MU e posteriormente transformado em sucata.



FIGURA 29: o TF209 a serviço da RAF (IWM CH 15616).

JUNKERS JU 88 G-1 “4R+UR” (WR. 712273/TP190)

O TP190 pertencia originalmente ao esquadrão de caças noturnos 7/NJG2 e era da nova versão G-1 que vinha atormentando as tripulações do Bomber Command da RAF devido ao elevado grau de precisão que vinham atingindo em seus ataques.

Na noite de 13 de julho de 1944, o TP190 estava em patrulha noturna contra os bombardeiros da RAF quando seu piloto, Hans Maeckle, ficou desorientado e pousou acidentalmente na base RAF Woodbridge acreditando estar em Venlo, na Holanda. Dois dias depois, a aeronave chegou ao ERA, escoltada por dois Spitfires, onde recebeu a pintura padrão RAF e sua identificação britânica TP190.

O radar FuG 202 Lichtenstein do avião já era conhecido dos técnicos britânicos por causa do “D5+EV” (PJ876), mas desconheciam os dispositivos FuG 227 e FuG 350. Eles ficaram chocados ao descobrirem que ambos estavam sintonizados nas frequências dos radares dos bombardeiros da RAF para localizar seus alvos, com o FuG 227 sintonizado nas emissões do radar de alerta de cauda “Monica”, e o FuG 350 na do radar H2S. Em resposta, os radares “Monica” foram removidos e as táticas foram alteradas para evitar o uso desnecessário do H2S para minimizar a eficiência do FuG 350.

Após ser minuciosamente examinado no RAE, o TP190 foi transferido para a Rafwaffe onde permaneceu até o fim da unidade, sendo posteriormente transferido ao Central Fighter Establishment, na base RAF Tangmere, em 17 de maio de 1945.

Retornou ao RAE onde, em 11 de outubro, foi mais uma vez testado e colocado em exibição antes de ser enviado à No. 47 MU para armazenamento, sendo transformado em sucata ainda no mesmo mês.



FIGURA 30: o TP190 após seu pouso acidental em Woodbridge, em 13 de julho de 1944 (Saunders 2014).



FIGURA 31: o TP190 a serviço da RAF (Asisbiz).

MESSERSCHMITT BF 109 G-6/U2 "WHITE 16" (WR. 412951/TP814)

O "White 16" foi capturado em 21 de julho de 1944, quando seu piloto, tenente Horst Prenzel do JG301, pousou por acidente na base RAF Manston achando que fosse um aeródromo belga após ficar desorientado e sem combustível em uma missão noturna contra os bombardeiros britânicos. Foi transferido para o RAE onde recebeu a identificação TP814 e iniciou os voos de avaliação em 25 de agosto, sendo posteriormente enviado à AFDU.

Em 23 de novembro foi seriamente danificado em um acidente de decolagem devido à característica instabilidade dos Bf 109 durante os pousos e decolagens. Apesar dos danos serem reparáveis, como se tratava de um modelo G já avaliado anteriormente, foi canibalizado e transformado em sucata.



FIGURA 32: o "White 16" após seu pouso acidental em Manston, em 21 de julho de 1944 (Saunders 2014).



FIGURA 33: o "White 16" após seu acidente de 23 de novembro de 1944 (Saunders 2014).

JUNKERS JU 88 S-1 "RF+MT" (WR. 140604/TS472)

O TS472 é outra aeronave da qual pouco se sabe. Foi capturada em setembro de 1944 em Vélizy-Villacoublay, perto de Paris e transferida para Inglaterra, aonde chegou no dia 25, e teve a aeronavegabilidade devolvida no dia 27. Foi operada

pelo Enemy Aircraft Circus até o encerramento da unidade, sendo transformada em sucata provavelmente em 1946.

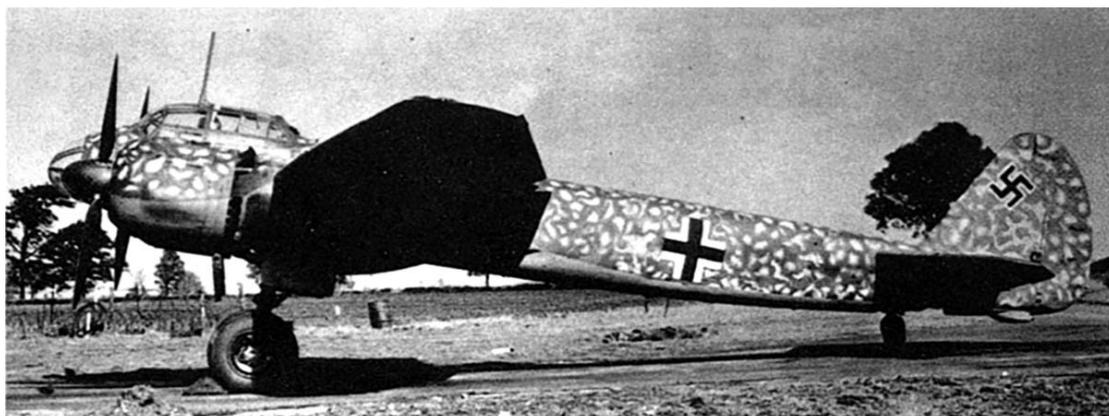


FIGURA 34: o TS472 em Vélizy-Villacoublay quando foi capturado em setembro de 1944 (Asisbiz).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARMY SECURITY AGENCY. *European Axis Signal Intelligence in World War II as Revealed by "TICOM" Investigations and by other prisoner interrogations and captures material, principally German*. Vol. 5 The German Air Force Signal Intelligence Service. Maio 1946.

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.

CAPTURED WINGS. Capture Wings Wiki. Disponível em: https://captured-wings.wikia.org/wiki/Category:World_War_2?from=Werk+Nr+1304.

CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 2003. 930 p.

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

GOODCHILD, James Martinson. *R. V. Jones and the Birth of Scientific Intelligence*. Exeter: Exeter University, 2013. Disponível em: <https://ore.exeter.ac.uk/repository/handle/10871/10661>.

HARPIAS E ÁGUIAS DA LUFTWAFFE. *Harpías e Águias da Luftwaffe*. Disponível em: <http://harpiaseaguiasdaluftwaffe.blogspot.com/2014/>.

JOMINI, Henri. *A Arte da Guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1947.

MESSERSCHMITT BF 109 TACTICAL & TECHNICAL TRIALS. Kurfurst. Disponível em: http://kurfurst.org/index.html#tac_Brit.

POWELL, Hickman. *The Rafwaffe Fly for Us*. Popular Science. Nova York, Vol. 145, N.1; P.48A-48H, jul. 1944.

- ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Fiat CR42 'Falco' MM5101/8468M*. 2012.
- ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Junkers Ju 88 R-1 W/NR.360043/PJ876/8475M*. 2013.
- ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Messerschimtt Bf 109E-4/B W/NR.4101/DG200/8477M*. 2013.
- ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Messerschimtt Bf 109EG-2/TROP W/NR.10639 'Black 6'/RN228/8478M/G-USTV*. 2013.
- ROYAL AIR FORCE HISTORICAL SOCIETY, *Seminar Electronic Warfare*. Journal 28. 2003.
- SAUNDERS, Andy. *Arrival of Eagles. Luftwaffe Landings in Britain 1939-1945*. Londres: Grub Street, 2014. 193 p.
- SIMONS, Graham M. *Operation Lusty. The Race for Hitler's Technology*. Barnsley: Pen & Word, 2016. 331 p.
- TZU, Sun. *A Arte da Guerra*. 1.ed. Porto Alegre: L&PM, 2000.
- UK SERIALS RESOURCE CENTRE. *Ukserials*. Disponível em: <http://www.ukserials.com>.

***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.
