

# AQUELES MARAVILHOSOS BIPLANOS INGLESES – Recordações da Segunda Guerra Mundial

LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT\*  
Vice-Almirante (Ref<sup>º</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução	
Homenagem especial	
Os Gladiators de Malta	
Participações maiores	
O ataque a Taranto	
Matapan, desastre italiano	
Afundem o <i>Bismark</i>	
Belonaves alemãs forçam o Canal da Mancha	
Participações menores	
O ataque aos navios franceses	
Ação ao largo da Calábria	
Ação ao largo da Sardenha	
O <i>Gneisenau</i> é atingido no porto de Brest	
O fim da Marinha italiana na Eritreia	
Afundamento do <i>Tirpitz</i>	
Swordfish, Albacores, Beaufords e Wellingtons atacam comboios italianos decolando de Malta	
Swordfish no meio do Atlântico	

## INTRODUÇÃO

**A**té o final dos anos 20, a engenharia aeronáutica adotava como solução para o avião de combate as duas asas, o biplano. Os anos 30

assistiram à evolução da potência dos motores e, em paralelo, à adoção universal do monoplane.

Assim, em 1939, no início da Segunda Guerra Mundial, as forças aéreas dos prin-

---

\* Foi comandante do NTrT *Barroso Pereira*, do Centro de Instrução Almirante Wandelkok, da Escola Naval e diretor de Ensino da Marinha. É o Colaborador Benemérito da RMB.

cipais oponentes, Inglaterra e Alemanha, eram constituídas de monoplanos. Do lado inglês, sua força aérea, a célebre Royal Air Force, era baseada nos caças Spitfire e Hurricane e nos bombardeiros Wellington, Blenheim e Beauford e, para patrulha sobre o mar, no aerobote Sunderland (gigantesco para a época). Todos monoplanos.

Do lado alemão, opunham-se aos ingleses o caça Messerschmitt 109, o caça-bombardeio Messerschmitt 110, os bombardeiros a nível Junkers JU 88, o Heinkel 111 e o revolucionário Stuka, um bombardeiro de mergulho. Para o esclarecimento sobre o mar havia o Focke-Wulf.

Este quadro perdurou por cerca de três anos, quando os ingleses puseram em serviço os gigantescos bombardeiros de quatro motores Stirling, Halifax e Lancaster e os de origem norte-americana, o Boeing B-17, as Fortalezas Voadoras, e o Consolidated B-24, o Liberator.

É interessante recordar, deste período, o papel decisivo dos Spitfires e dos Hurricanes na vitória inglesa na denominada Batalha da Inglaterra, no final de 1940, quando a Força Aérea alemã empregou todo o seu potencial para destruir o moral da população inglesa e, com isso, conseguir a sua derrota completa. Não conseguiram.

Sobre esse episódio, nunca é demais recordar as célebres palavras de Winston Churchill, então primeiro-ministro: “Na história da Humanidade, nunca tantos deveram tanto a tão poucos”.

Durante todo esse período, incrível como possa parecer, a força de ataque embarcada inglesa, torpedeiros e bombardeiros, era constituída de Swordfish, aviões biplanos com carlinga aberta e estrutura revestida com tela (não metálica) e que tiveram presença constante na guerra e escreveram magníficos atos de heroísmo e eficiência de seus pilotos

contra o inimigo, a tal ponto que Giuseppe Valguarnera, italiano, em artigo publicado na *Rivista Marittima*, da Itália (11/2001, p. 115-128), comentou, no que se refere aos aviões ingleses, como sendo “os velhos, toscos, mas eficazes torpedeiros Swordfish”, e, em outro trecho: “Todavia, deve-se reconhecer que as causas fundamentais do sucesso alcançado pelos ingleses ao longo das rotas dos nossos comboios (Itália-África) deveram-se às características dos aviões utilizados (embora antiquados) e às perigosíssimas técnicas empreendidas entre 1941 e 1942. De qualquer modo, ainda que o Ultra<sup>1</sup> indicasse a composição e, quem sabe, a rota dos comboios, e mesmo que os radares aerotransportados facilitassem a descoberta no mar dos navios, o sucesso final deveu-se às técnicas empregadas nos ataques e à coragem dos homens que guarneciam os Swordfish e os Beaufords”.

No fim de 1941, os ingleses começaram a operar os Albacores, não mais que um Swordfish um pouco maior, com motor mais potente, ainda biplano, mas com carlinga fechada. Após a entrada dos Estados Unidos da América (EUA) na guerra, os “biplanos heróis ingleses” foram substituídos pelos equivalentes americanos de concepção moderna e bem melhores (monoplanos).

Este artigo pretende recordar passagens da Segunda Guerra Mundial e apresentar para os mais jovens as principais façanhas desses maravilhosos biplanos ingleses, e também trazer recordação e saudade aos não tão jovens.

## HOMENAGEM ESPECIAL

### *Os Gladiators de Malta*

Naquele período inicial, não eram somente os torpedeiros Swordfish os biplanos da Marinha Real. Ainda estavam em

---

1 N.A.: Ultra – Código alemão quebrado pelos ingleses.

O porta-aviões da classe *Illustrious* com  
12 Albacores e um Hurricane no convés



serviço ativo, como caças, os *Gladiators*, sobre três<sup>2</sup> dos quais recaiu a responsabilidade da defesa de Malta logo após a entrada da Itália na guerra. Receberam, carinhosamente, os nomes de Fé, Esperança e Caridade. Poucos resultados alcançaram, mas, heroicamente, os pilotos dos aviões-patrolha assumiram o posto de piloto de avião estranho e decolavam para defender Malta. Combataram valentemente até serem todos abatidos.

## PARTICIPAÇÕES MAIORES

### *O ataque a Taranto*

Em 10 de junho de 1940, a Itália de Mussolini, aproveitando-se da situação favorável para a Alemanha, declara guerra à Inglaterra.

As consequências para os ingleses no teatro terrestre eram quase nulas, mas no mar o problema criado era enorme, pois a Itália dispunha de uma esquadra de respeito, com seis encouraçados modernos ou modernizados e adequada escolta de cruzadores e contratorpedeiros, sem contar, ainda, com quase uma centena de submarinos. E dispunha, também, de um grande e inafundável “porta-aviões”, seu território, que estava ali mesmo, dominando o Mediterrâneo Central, criando uma situação favorável para cortar as comunicações dos ingleses com o Egito, diga-se Canal de Suez, e a Grécia, que, naquele momento, necessitava urgente e desesperadamente de auxílio militar para fazer frente, primeiro, aos italianos que invadiram seu território, e depois aos competentes alemães, que vieram em socorro de seus aliados. Aos ingleses competia, ainda, conservar Malta livre para servir de base para sua Marinha no Mediterrâneo Central.

Inúmeras ações de superfície ocorreram entre os navios britânicos e italianos e, ainda, com a aviação alemã, esta o pior inimigo. Mas os encouraçados italianos eram muito difíceis de serem engajados, pois, de acordo com a estratégia do Alto Comando, a principal missão deles era servir de isca para os ingleses, que deveriam ser atraídos para mais perto de suas bases aéreas, e então a seus aviões caberia a tarefa de afundá-los.

Depois de alguns desses episódios típicos, os ingleses decidiram atacar os encouraçados italianos quando em suas bases, com torpedos e bombas lançadas pelos *Swordfish* partindo de seus porta-aviões. O alvo escolhido foi Taranto, na época a principal base naval italiana, onde se escondia o grosso de sua frota de encouraçados.

O planejamento inicial contava com os porta-aviões *Eagle* e *Illustrious*, mas o primeiro, devido a uma bomba que não o acertou, mas caiu perto o suficiente para provocar vazamento de óleo, ficou impedido de participar do ataque. Contudo, conseguiu passar para o *Illustrious* cinco de seus *Swordfish*.

Na noite de 11 para 12 de novembro de 1940, foi efetivado o ataque em duas vagas de *Swordfish*, defasadas de 45 minutos, que partiram de um ponto a cerca de 180 milhas para sudoeste. Tomaram parte 20 *Swordfish*.

Dos cinco encouraçados que se encontravam no porto, três foram torpedeados. O *Littorio* (novíssimo) recebeu três acertos e afundou em águas rasas, e dois classe *Cavour* também receberam um acerto cada (um deles foi severamente danificado). Além dos torpedos, uma bomba acertou o Cruzador *Trento*, contudo sem explodir.

Nos ataques, os ingleses perderam apenas dois *Swordfish*. Em decorrência, os

2 N.A.: Alguns autores indicam quatro *Gladiators*.



Swordfish no Mediterrâneo (acima) e no Atlântico (abaixo)



navios principais da esquadra italiana passaram a ter Nápoles como principal base, bem mais distante das áreas em litígio, o que foi uma grande vitória para os ingleses.

**Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!**

### **Matapan, desastre italiano**

Era dezembro de 1940. A Itália havia declarado guerra à Inglaterra em junho e Mussolini, dando lugar ao seu sonho de grandeza, ataca a Grécia com a intenção de ocupá-la. Com o auxílio das tropas inglesas, os gregos expulsaram de seu território os invasores, até que chegaram os alemães em seu socorro e a história ficou totalmente diferente.

Os ingleses, o quanto puderam, lutaram bravamente, até que Creta foi perdida, assaltada pelos paraquedistas germânicos. Mas até então reforços ingleses saíam do Egito com destino à Grécia. Esses comboios eram preciosas presas para a esquadra italiana que realizava incursões.

Parênteses: em dezembro, o General Wavell dá início a uma ofensiva por terra, levando de arrastão os italianos que se aventuraram a almejar atingir Suez. Em 7 de fevereiro de 1941, as tropas de Wavell conquistaram Bengazi.

Em 27 de março de 1941, parte do Egito para a Grécia importante comboio de tropas. Assim sendo, foi apoiado pela Esquadra do Leste, que incluía três encouraçados (*Warspite*, *Valiant* e *Barham*) e o Porta-Aviões *Formidable*, além de quatro cruzadores e 13 contratorpedeiros. Na área encontrava-se uma forte força naval italiana que incluía o *Vittorio Veneto* (um encouraçado moderno) três cruzadores pesados (*Pola*, *Zara* e *Fiume*), alguns cruzadores com canhões de seis polegadas e contratorpedeiros. Aconteceram, então, vários avistamentos, seguidos de perseguições e fugas para atrair as forças

para o núcleo poderoso, isso tanto pelos ingleses como pelos italianos.

Às 9 horas da manhã do dia seguinte, os *Swordfish* do *Formidable* decolam para atacar os cruzadores que estavam sendo perseguidos. Mas, que surpresa, às 11 horas os cruzadores avistaram o *Vittorio Veneto*, o corpo principal da força italiana. E chegaram a ser alvos de sua bateria principal, sem que houvesse acertos.

Meia hora depois, nova reviravolta: os *Swordfish* do *Formidable* novamente avistam o *Vittorio Veneto* e o atacam, entretanto sem acertos – os italianos estavam manobrando muito bem. Mas a presença de um porta-aviões na área é conclusão lógica do chefe italiano, que resolve fugir para áreas em que ele dispõe de cobertura aérea. Por sua vez, o almirante inglês conclui que as forças inglesas têm de reduzir a velocidade do encouraçado italiano antes que ele entre no raio de ação da aviação alemã, o pior inimigo dos navios ingleses.

Às 15h15, uma nova vaga de *Swordfish* do *Formidable* ataca o *Vittorio Veneto*, conseguindo um acerto nos hélices de bombordo, que o avaria seriamente, provocando uma redução de sua velocidade. Mas em breve tempo conseguiu voltar a dar 19 nós, o que ainda não era suficiente para que fosse alcançado. Às 19h30, uma terceira vaga de *Swordfish* do *Formidable* foi lançada, e o alvo parece ter sido atingido seriamente, ficando imobilizado. Seria o *Vittorio Veneto*?

Infelizmente para os ingleses, não se tratava do *Vittorio Veneto*, mas do cruzador pesado *Pola*. Seus irmãos, então, se dirigiram para ele a fim de prestar socorro. Se pudessem adivinhar o que os esperava...

O Almirante inglês Cunningham decidiu dar o tiro de misericórdia no que ele pensava ser o *Vittorio Veneto*, em uma ação noturna, provavelmente assumindo a vantagem que o radar lhe dava, já que pela manhã ele se encontraria ao alcance da aviação alemã, o

que não era admissível. Preferiu correr os riscos próprios daquele tipo de ação.

Quando, encoberto pela noite, se colocou bem próximo ao inimigo, acendeu os holofones e abriu fogo a queima-roupa. Em três ou quatro minutos, os cruzadores pesados *Zara*, *Fiume* e *Pola* haviam se transformado em ruínas incendiadas.

E quem parou o *Pola*, provocando a brilhante vitória inglesa em Matapan?

**Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!**

### **Afundem o Bismark**

Estávamos em 1941, em plena Batalha do Atlântico, a Inglaterra lutando sozinha contra as potências do Eixo. A vigilância sobre o Atlântico Norte era deficiente, devido à carência de meios, o que propiciava condições favoráveis para as ações dos submarinos e dos corsários de superfície alemães, o que já vinha acontecendo.

A balança da guerra pendia clara e favoravelmente para os alemães. Os ingleses estavam sempre atentos à movimentação dos navios, destes possíveis destruidores de comboios.

Em um voo de esclarecimento, no dia 21 de maio de 1941, foram flagrados em um *fjord* (Korsfjord) perto de Bergen o novíssimo encouraçado alemão *Bismark*, orgulho da Marinha alemã, e um cruzador pesado, o *Prinz Eugen*, este armado com oito canhões de oito polegadas.

O *Bismark* deslocava cerca de 50 mil toneladas, desenvolvia 30 nós de velocidade máxima e era armado com oito canhões de 15 polegadas, além de 12 de 6 polegadas e inúmeros canhões antiaéreos. Estava iniciando a sua primeira missão de guerra.

No dia seguinte, em corajoso esclarecimento a baixa altitude, ficou revelado que aqueles dois navios se foram para o mar. Os ingleses prenderam a respiração!

O que poderiam conseguir aqueles dois poderosos navios contra os comboios que atravessavam o Atlântico Norte, tão vitais para a sobrevivência da Inglaterra e tão mal protegidos? Aquilo não poderia acontecer!

Dia 22. Onde estão eles? No dia 23, pela tarde, os cruzadores pesados ingleses *Norfolk* e *Suffolk*, na patrulha do Estreito da Dinamarca (uma das saídas do Mar do Norte para o Atlântico), com boa visibilidade e mar calmo, avistaram o *Bismark* e seu companheiro.

Com o auxílio do radar, o contato não foi perdido, o bastante para provocar o encontro com os encouraçados ingleses *Hood* e *Prince of Wales*, o que ocorreu às 5h35 do dia 24, ainda com boa visibilidade e mar calmo.

A ação de superfície que se seguiu foi muito breve e desastrosa para os ingleses. Ambos os lados abriram fogo às 5h52, na distância de 24.500 jardas. No quinto minuto do combate, por uma questão do célebre “acerto feliz”, tão conhecido dos artilheiros, uma salva do *Bismark* atingiu o *Hood* em um de seus pontos fracos, a couraça, perfurando-a e chegando a um paiol de munição, o que provocou uma tremenda explosão.

Em segundos, a Marinha inglesa não tinha mais no efetivo o seu capitânia, orgulho de uma nação. O *Prince of Wales* também foi atingido por quatro projetis do *Bismark* e três de oito do *Prinz Eugen*. O *Bismark*, por sua vez, foi atingido por dois de 14 polegadas do novíssimo encouraçado inglês.

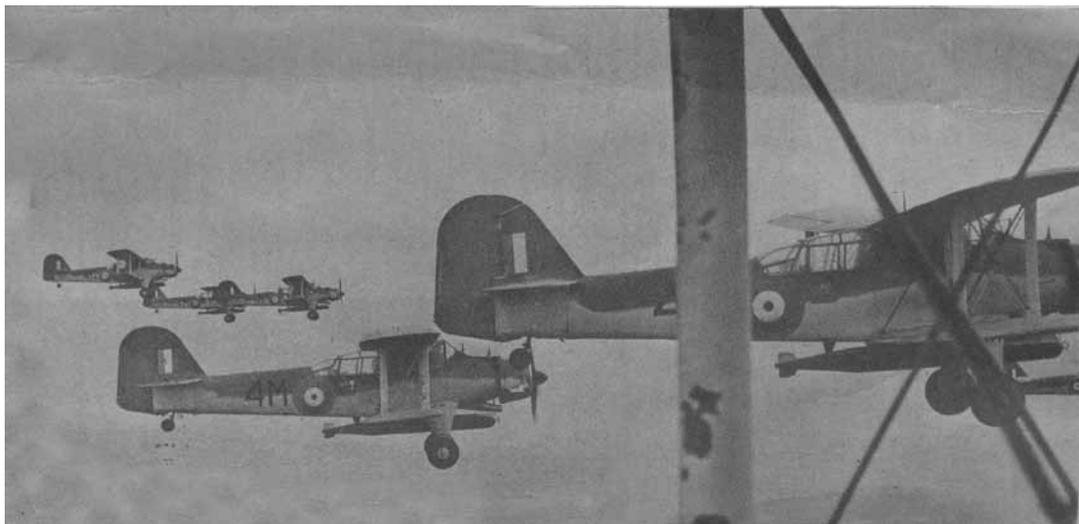
É interessante notar que o *Prince of Wales*, ainda não completamente pronto para o combate, apresentou graves defeitos de funcionamento em suas torres. Avião de patrulha observou que o algoz alemão largava óleo no mar. Mas essas adversidades para os ingleses não ficam sem resposta.

Imediatamente, todos os encouraçados e porta-aviões ingleses e suas escoltas que



Swordfish do *Victorious* preparam-se para decolar em busca do *Bismark*, sob chuva e mar tempestuoso

Vaga de Albatrozes partem em busca do inimigo



estavam no porto ou no mar, nas mais diversas missões, receberam ordens para largarem seus afazeres e meterem a proa para a área de combate.

Após essa vitória gloriosa, o *Bismark* decidiu dispensar o seu companheiro, abandonar suas pretensões no Atlântico Norte

e fugir para a França, onde dispunha de cobertura aérea. Como futuros corsários, eles haviam perdido o importante fator da surpresa. Foram descobertos.

Nas forças inglesas encontravam-se os encouraçados *King George V*, seu irmão o *Prince of Wales*, o *Renown* e o *Rodney*;

os porta-aviões *Ark Royal* e o novíssimo *Victorious* e suas escoltas de cruzadores e contratorpedeiros.

Logo após o afundamento do *Hood*, o comandante em chefe da esquadra inglesa, Almirante Tovey, a bordo do *King George V*, rumou para a área do combate e ordenou que o *Victorious*, que o acompanhava, lançasse os Swordfish que pudesse. Vale notar que o navio não estava inteiramente pronto e só dispunha de nove Swordfish e seis Fulmars, estes os caças da aviação embarcada. Lançaram oito. Um torpedo atingiu o *Bismark*, mas sem causar danos visíveis.

Durante as 36 horas que se seguiram, o tempo piorou muito – visibilidade e estado do mar –, facilitando o “desaparecimento” do *Bismark*, levando os chefes ingleses a incertezas e erros. Mas por mero acaso, um Catalina em patrulha retomou o contato. O inimigo estava a apenas 600 milhas de Brest e bem perto do alcance da aviação alemã. Tudo dependia agora, de alguma maneira, de se causar uma diminuição da velocidade do *Bismark*. E quem estava em posição mais favorável para esta função? Era o *Ark Royal* e seus Swordfish.

Às 16 horas do dia 26 de maio, o *Ark Royal* lança a sua primeira vaga de Swordfish, apesar da violência do mar e da fraca visibilidade. Como definiu o Capitão de Mar e Guerra John Creswell no seu magnífico livro *Sea warfare 1939-1945, a short history*, “*extreme badness of the sea*”.

Infelizmente, a primeira vaga do *Ark Royal* confundiu o Cruzador *Sheffield* com o navio alemão, mas, felizmente, todos os torpedos lançados erraram o alvo. Às 19h15 foi lançada uma segunda vaga de Swordfish, que, desta vez, sob orientação do *Sheffield*, encontraram o alvo desejado. Lançados os torpedos, dois acertaram o alvo e um deles (lá vem novamente a história do “acerto feliz” dos artilheiros) acertou o leme, deixando-o emperrado, todo car-

regado para um bordo, o que provocou a diminuição de velocidade do *Bismark*. Era tudo que os ingleses desejavam.

Os Swordfish, com suas duas asas, carlinga aberta, enfrentando péssimas condições de mar e de visibilidade, haviam cumprido sua missão, da qual dependiam as forças inglesas para terem a sua desforra: afundar o *Bismark*. E assim aconteceu. Era 27 de maio de 1941 e ele estava a apenas 400 milhas de Brest.

Podemos dizer que o afundamento do *Bismark* só aconteceu devido à ação dos Swordfish?

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!***

### ***Belonaves alemãs forçam o Canal da Mancha***

Durante pouco mais de 18 meses, desde o início das hostilidades, encouraçados e cruzadores pesados alemães atacaram inúmeras vezes comboios ingleses que atravessavam o Atlântico Norte, com pouco sucesso, bem menos do que se poderia esperar de tão belos navios.

Assim, o *Gneisenau* e o *Scharnhorst* passaram a ficar sob o abrigo dos caças da Luftwaffe em Brest desde março de 1941, e o *Prinz Eugen* desde junho. Apesar das dificuldades, foram alvos da aviação inglesa, que se utilizou de vários tipos de avião, inclusive torpedeiros, que, se não os afundaram, os conservaram avariados e impedidos de agir no oceano.

A eficiência da aviação inglesa incomodava até Hitler, que, pessoalmente, decidiu que seus navios teriam boa chance de forçar o Canal da Mancha. E assim foi ordenado. A preparação foi primorosa e conseguiu correr no mais absoluto segredo, inclusive até para o pessoal da Marinha alemã.

Como todo embate numa guerra, o fator “sorte” sempre estará presente, para um

ou para outro contendor. Desta vez, ela quis sorrir para os alemães: os dois aviões ingleses responsáveis pelas duas linhas de vigilância de Brest tiveram, simultaneamente, seus radares apresentando avaria, o que os levou a abandonar a vigilância e voltar às suas bases, deixando, por algum período, Brest sem vigilância, pois os aviões substitutos apresentaram problemas e se atrasaram na rendição do serviço. Se isto não bastasse, o alarme dado pela patrulha de caças do Canal esbarrou na ordem de silêncio rádio, inclusive não sendo acreditado a princípio, de modo que quando o sistema de defesa inglês foi acionado, os navios alemães estavam já em frente a Bologne, às 11h30 do dia seguinte à sua partida de Brest. Foram 26 horas incógnitos!

Os ingleses, julgando não ser correto conservarem encouraçados nas águas do Canal da Mancha, diante do perigo apresentado pelos campos minados de ambos os lados bem como dos ataques aéreos da Luftwaffe, não consideraram o seu emprego naquela área.

A força existente para se opor aos alemães que se aventurassem a forçar o Canal da Mancha era constituída apenas de seis contratorpedeiros e oito lanchas-torpedeiras (MTB), seis aviões torpedeiros Swordfish e 36 Beaufords, sem contar, naturalmente, com os aviões do Comando de Bombardeiros, cujo acerto de um lançamento de grande altitude contra um alvo em grande velocidade era bastante problemático.

As primeiras armas a ficarem efetivamente prontas para tentar impedir a passagem dos navios alemães foram os Swordfish da Marinha. Decolaram e foram ao ataque às 12h45 como verdadeiros cavaleiros da Idade Média, heroicamente, sem mesmo esperar pelos caças que lhes foram designados para proteção.

E, assim, todos os Swordfish foram abatidos pelos caças alemães sem ao menos terem oportunidade de lançarem seus torpedos.

Deste modo, as três belonaves alemãs passaram o Estreito de Dover incólumes e rumaram para as suas bases. Entretanto, no caminho, tanto um como o outro encouraçado tocaram em minas inglesas lançadas por navios de superfície e aeronaves, sendo que o *Gneisenau* não mais voltou ao serviço ativo.

Dos 36 aviões torpedeiros Beaufords, apenas quatro estavam disponíveis de pronto. Receberam um reforço de 24, dos quais apenas 12 conseguiram avistar o inimigo. Os Beaufords lançaram ao todo 13 torpedos, e nenhum acertou o alvo.

Se não fossem as minas...

## PARTICIPAÇÕES MENORES

### *O ataque aos navios franceses*

A 14 de junho de 1940, os alemães entraram em Paris. Três dias após, Pétain assinou a rendição da França à Alemanha. Como agirá a poderosa Marinha francesa? Para os ingleses, uma coisa é certa, não poderá cair nas mãos dos alemães.

Em Oran estavam os encouraçados modernos *Dunquerque* e *Strasbourg* e os antigos *Provence* e *Bretagne*, acompanhados de alguns cruzadores e contratorpedeiros; em Alexandria, o antigo Encouraçado *Lorraine*, quatro modernos cruzadores pesados, um leve e alguns contratorpedeiros; em Dacar, o moderníssimo e inacabado *Richelieu*; em Casablanca, o *Jean Bart*, nas mesmas condições do seu irmão de Dacar; e, nas Antilhas, o Porta-Aviões *Bearn* e um cruzador leve.

Em Alexandria, após longa conversação, o Almirante inglês Cunningham e o francês Godfroy acertaram a desmilitarização do esquadrão que lá se encontrava.

Em Londres, após demorado debate, foi decidido que o Almirante Sommerville, comandante da Força H (do Mediterrâneo

Ocidental), apresentasse ao Almirante Gensoul, comandante da força francesa abrigada em Oran, um ultimato com múltiplas opções (algumas até bastante dignas). Gensoul exacerbou a situação e deixou expirar o prazo dado por Somerville, tendo como consequência os navios ingleses abrirem fogo contra seus recentes aliados, pela manhã de 3 de julho de 1940. A Força H (atacante) era constituída do Porta-Aviões *Ark Royal* e dos Encouraçados *Hood*, *Valiant* e *Resolution* com cruzadores e contratorpedeiros.

O resultado da difícil ação, além de 1.297 franceses mortos, foi que o Encouraçado *Bretagne* explodiu e o *Dunkerque* e o *Provence* ficaram seriamente avariados, tal como inúmeros outros navios menores. O *Strasbourg* conseguiu suspender com cinco contratorpedeiros e rumar para Toulon. Os Swordfish do *Ark Royal* atacam, mas erraram o alvo. Desta vez, a participação dos Swordfish não foi nada de espetacular, mas eles estavam lá.

Não é necessário dizer que a ação em Casablanca produziu fortes ressentimentos entre os marinheiros franceses e ingleses. Daí, para os problemas de Dacar e Casablanca deveriam ser encontradas outras soluções que poupassem vidas.

Vejam as soluções de Dacar.

Em 8 de julho, o Porta-Aviões Ligeiro *Hermes* lança ao mar, ao largo daquele porto, uma lancha rápida com a missão de colocar sob a popa do *Richilieu* bombas de profundidade para avariar seus leme e hélices. Por erro, elas não explodiram. Restou então o ataque com aviões torpedeiros, os Swordfish, que conseguiram causar algum dano.

Em 24 de setembro, tropas inglesas tentaram desembarcar na área, na suposição de que os locais estariam favoráveis a De Gaulle e seriam bem-vindos. Ledo engano: a resposta francesa foi firme e vitoriosa.

Os Swordfish do *Ark Royal* também foram lançados sem alcançar qualquer resultado positivo. De quebra, um submarino francês, naquelas águas, torpedeou e avariou seriamente o Encouraçado *Resolution*.

Os navios das Antilhas cederam simplesmente às pressões diplomáticas inglesas e norte-americanas, mesmo porque seu valor militar era muito pequeno.

Novamente, nenhuma outra vitória espetacular dos Swordfish, mas eles estavam lá...

### *Ação ao largo da Calábria*

Em 6 de julho de 1940, parte de Nápolis para Bengazi importante comboio italiano com forte escolta que incluía os encouraçados *Cesare* e *Cavour*, apoiados por duas divisões de cruzadores. Chegam ao seu destino, sem serem molestados, no dia 8.

Na área, encontrava-se também uma força inglesa, que incluía os encouraçados *Warspite*, *Royal Sovereign* e *Malaya*, o Porta-Aviões *Eagle* e seus cruzadores, dando apoio a um comboio que se destinava a Alexandria.

Pela manhã do dia 8, um submarino inglês comunicou a presença dos encouraçados italianos. Mais tarde, a força italiana foi avistada por um hidroavião de Malta. Até então, a força inglesa não tinha sido avistada pelos italianos.

Às 13 horas, a força italiana sofre violento ataque dos Swordfish do *Eagle*, porém estes não conseguiram nenhum acerto. Estava denunciada a presença da força inglesa, que incluía pelo menos um porta-aviões. Avião italiano catapultado detecta a força inglesa.

Às 13h40, o Almirante Campione solicita a intervenção da aviação italiana, que só apareceu quando o encontro já tinha terminado. Esta falta de coordenação Marinha-Aeronáutica permaneceu até o fim da guerra.

Às 15 horas, cruzadores oponentes se avistam a 25 mil metros. O *Neptune* recebe um acerto. Às 15h53, na distância de 26 mil metros, os encouraçados ingleses abrem fogo sobre os encouraçados italianos. Simultaneamente, os italianos são atacados por nova onda de Swordfish, que não conseguiram atingi-los.

Às 16 horas, o *Warspite* obtém um acerto no *Cesare*, causando incêndio cobertas abaixo. Sua velocidade ficou reduzida de 26 para 19 nós. Por sua vez, o *Bolzano* é atingido por três projetis de 6 polegadas.

Às 16h45, o Almirante Campione ordena a retirada, deixando os contratorpedeiros para proteger a sua retaguarda. No mesmo momento, o Almirante Cuninghan desiste da perseguição. Estavam apenas a 25 milhas da costa italiana!

Aproveitando a oportunidade, os Swordfish do *Eagle* atacaram navios abrigados na Baía de Augusta, conseguindo afundar um contratorpedeiro. Outra vez os Swordfish não alcançaram mais uma vitória espetacular, mas eles estavam lá, infernizando o inimigo.

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!***

### ***Ação ao largo da Sardenha***

A 25 de novembro de 1940, a Supermarina (Alto Comando Naval italiano) foi informada da saída de Gibraltar, rumo a leste, da Força H inglesa. Entretanto, não foi detectado o comboio por ela apoiado a distância, constituído de três mercantes rápidos e sua escolta. A Força H era formada do Encouraçado *Renown*, do Porta-Aviões *Ark Royal*, do cruzador com canhões de 6 polegadas *Sheffield* e do antiaéreo *Despatch* e de nove contratorpedeiros, sob o comando do Almirante Somerville.

No dia seguinte, os italianos avistaram uma força naval inglesa ao sul de Creta

navegando para oeste. Era constituída pelo Encouraçado *Ramilles*, pelos cruzadores *Berwick* (8 polegadas), *Newcastle* (6 polegadas) e *Coventry* (antiaéreo) e por cinco contratorpedeiros.

Havia uma semana, acontecera o desastre de Taranto, e os italianos estavam determinados a mostrar aos ingleses que a sua Marinha não estava derrotada, mas ansiosa por uma batalha. Assim, formaram uma força que deveria estar ao sul da Sardenha pela manhã do dia 27 para interceptar a Força H. A força italiana era comandada pelo Almirante Campioni e constituída pelos encouraçados *Vittorio Veneto* (moderno) e *Cesare* (modernizado), por seis cruzadores de 8 polegadas e 14 contratorpedeiros.

Às 9h56 deste mesmo dia, reconhecimento inglês tem contato com a força italiana. A Força H parte a toda velocidade para se juntar ao Grupo de Alexandria, o que ocorreu às 11h30. Da mesma forma, navegam os italianos para engajar a Força H antes de ela incorporar o Grupo de Alexandria. Campioni recebe ordem de Roma proibindo engajar forças superiores.

Às 10h40, o reconhecimento italiano avista a Força H, mas não vê o *Ark Royal*. Aí está um inimigo mais fraco a ser engajado imediatamente. Assim procedeu Campioni.

Entretanto, novos reconhecimentos italianos foram imprecisos, deixando para Campioni a suposição que as forças inimigas eram superiores (informaram três encouraçados). Às 12 horas, cumprindo ordem de Roma, guinou para o norte e evitou o combate. Entretanto, às 12h15, os cruzadores de ambos os lados entraram em contato, e às 12h30 abriram fogo a uma distância de 23 mil metros, os italianos com tiro acurado. O *Berwick* é atingido por dois impactos de 8 polegadas e, avariado, retira-se da área. O *Renown* atinge um contratorpedeiro, que fica à deriva.

Às 12h24, o *Ark Royal* lança a primeira onda de 11 Swordfish, seis contra o *Vittorio Veneto* e cinco contra os cruzadores. Os italianos manobram bem e evitam todos os torpedos, inclusive os lançados por uma segunda onda de ataque. Às 13 horas, cruzadores ingleses entram no alcance dos canhões do *Vittorio Veneto*. Percebendo que o tiro italiano é preciso, guinam e desengajam. Às 13h10, ambas as forças cessam fogo.

Aviões da Força Aérea italiana, atendendo pedido de Campioni, atacam os navios ingleses, mas somente às 14h07 e 16h45, sem lograrem acerto.

E assim termina a ação ao largo da Sardenha, sem qualquer resultado, exceto que o comboio para Malta passou ileso. Mais uma vez, os Swordfish, embora presentes com duas ondas de ataque, não lograram acerto, mas eles estavam lá!

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!***

### ***O Gneisenau é atingido no porto de Brest***

Em princípio de 1941, os alemães fizeram a sua última incursão aos comboios ingleses do Atlântico Norte com seus navios de guerra de superfície, desta vez com os encouraçados *Gneisenau* e *Scharnhorst*.

Durante dois meses em ação, só conseguiram afundar ou aprisionar 22 mercantes, num total de 115.600 toneladas. Convenhamos que é muito pouco para tanto navio.

E para selar o insucesso, no dia 6 de abril, quando no porto de Brest, o *Gneisenau* foi severamente avariado por um torpedo lançado por avião. Seria mais uma façanha de um Swordfish ou a glória caberia a um Beauford?

### ***O fim da Marinha italiana na Eritreia***

Para os ingleses, a presença de navios de guerra italianos baseados em Massawa,

capital da Eritreia, possessão italiana, incomodava, com as suas incursões contra os comboios que se destinavam a Suez ou dele saíam.

Um exemplo: a 21 de outubro de 1940, quatro contratorpedeiros de Massawa lançam um ataque a escolta de um grande comboio inglês. Um dos navios italianos apresenta avaria no seu aparelho de governo e retorna à sua base, mas é alcançado ao entardecer por três contratorpedeiros inimigos, quando já estava sob a proteção das baterias de terra. Após uma hora de combate, *Nullo* (italiano) é imobilizado e o *Kimberley* (inglês) é atingido, sendo forçado a se retirar, a reboque, para Porto Sudão.

Para os ingleses, esse tipo de coisa tinha que ser evitado. Solução: tomada da Eritreia, com seu porto de Massawa. Para os italianos, com esta ação e outras semelhantes, ficou evidente que os ingleses, tão logo pudessem, iriam tomar dos italianos a Eritreia, com seu porto e base naval de Massawa.

Aos italianos caberia resistir, levar seus navios para portos amigos ou, finalmente, afundá-los. Quatro submarinos conseguiram chegar a Bordeos, o cruzador colonial *Eritreia* e dois mercantes tentaram chegar ao Japão, o que conseguiram, exceto um, que foi alcançado pelo cruzador inglês *Leander*. Dos 50 mercantes que se encontravam no porto, somente uma dúzia tentou escapar e apenas dois conseguiram. As unidades principais, contratorpedeiros, resistiram valentemente, mas acabaram afundados pelos ingleses ou por eles mesmo.

O ataque a Massawa começou a 1º de abril de 1941, com os ingleses exigindo rendição, o que não foi aceito. Massawa foi ocupada no dia 8, e o Contratorpedeiro de Escolta *Orsini* foi incendiado e finalmente posto a pique pela própria tripulação.

Dos navios de guerra que se encontravam no porto, a Lancha Rápida MAS 213

conseguiu torpedear o cruzador antiaéreo *Capetown*, colocando-o fora de combate. De acordo com o planejado, a torpedeira foi posta a pique pela própria tripulação.

Três contratorpedeiros e três contratorpedeiros de escolta partiram para uma missão desesperada: atacar o porto de Suez. Um deles colidiu com uma rocha e teve que ser destruído pelos irmãos. Em menos de duas horas eles foram atacados pela aviação inglesa de Porto Sudão e do Porta-Aviões *Eagle*. Somente após quatro horas de ataque, dois navios italianos foram afundados e dois autocinchados e destruídos na costa da Arábia.

A ameaça da Marinha italiana no Mar Vermelho havia terminado. Lá, na Ásia, no Mar Vermelho, estavam presentes os *Swordfish*!

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses de carlinga aberta!***

### ***O afundamento do Tirpitz***

Em 1942, os alemães conseguiram formar poderosas forças navais para atacar os comboios destinados à Rússia, incluindo o novíssimo Encouraçado *Tirpitz*, o Encouraçado de Bolso *Scheer* e o Cruzador Pesado *Hipper*.

No dia 9 de maio, um avião Albatroz do *Victorious*, de uma força naval inglesa, avistou o *Tirpitz*. Seguiu-se um ousado ataque pelos Albatrozes. O *Tirpitz* conseguiu evitar todos os torpedos lançados. Entretanto, o ataque obrigou as autoridades alemãs a pensarem melhor nas suas sortidas, dando um certo alívio aos comboios aliados.

Mas a simples presença do *Tirpitz* em águas norueguesas era uma séria ameaça aos comboios que se destinavam à Rússia. Por esta razão, os Aliados mantinham uma severa vigilância sobre o *Tirpitz*, além de atacá-lo frequentemente, com o propósito de não deixá-lo em condições de se fazer ao mar.

Em princípios de abril de 1944, os Albatrozes foram a arma empregada de porta-aviões que chegaram ao alvo voando roçando as árvores das montanhas. Conseguiram 15 acertos com suas bombas de mil libras, que, embora não conseguissem sérios danos, obrigaram o *Tirpitz* a ficar aos cuidados dos estaleiros por um bom tempo. O ataque causou a morte de 200 homens e muitas centenas de feridos.

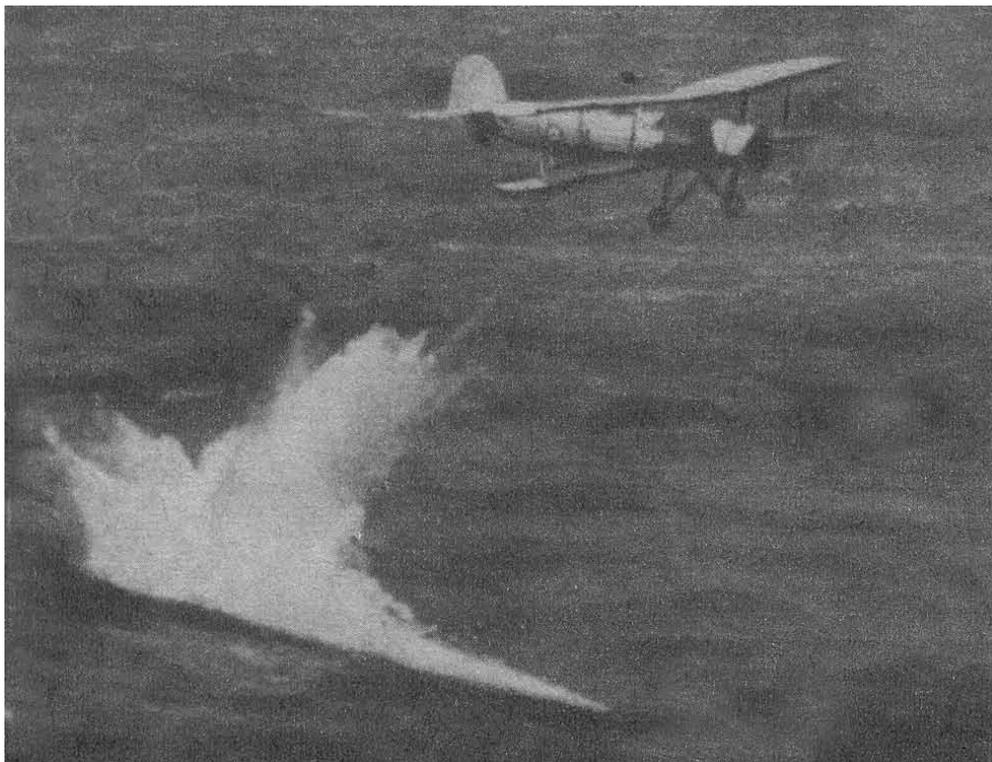
Em 15 de setembro do mesmo ano, o ataque foi mais vigoroso, pois os aviões empregados eram quadrimotores. Uma das bombas explodiu na proa, anulando a possibilidade de o *Tirpitz* se fazer ao mar. Como os estaleiros alemães não estavam em condições de repará-lo, a Marinha alemã decidiu transformar aquele belo e poderosíssimo navio em uma fortaleza flutuante. Que triste fim para um belíssimo encouraçado!

Na sua nova função, seus canhões de 15 polegadas conseguiram rechazar o ataque de grandes bombardeiros. Era 22 de outubro de 1944. Mas, em 12 de novembro, os ingleses atacaram pesadamente com dois esquadrões de quadrimotores Lancaster com as célebres *block buster* de 12 mil libras e conseguiram vários impactos, explodindo uma torre e, provavelmente, provocando o seu emborcamento. Perderam-se mais de 1.200 homens. O *Tirpitz* não era mais uma ameaça. Os Albatrozes, irmãos maiorezinhos dos *Swordfish*, não conseguiram afundá-lo, mas estavam lá.

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!***

### ***Swordfish, Albatrozes, Beaufords e Wellingtons atacam comboios italianos decolando de Malta***

A guerra no Mediterrâneo faz lembrar uma verdadeira sanfona, desenvolvendo-se em um vai e vem contínuo. Felizmente, coube aos Aliados o último vai e vem.



Swordfish lançam sua arma mortífera



Swordfish nos comboios do Ártico

Em março de 1942, a guerra no Mediterrâneo pendia francamente para os alemães, apesar dos esforços heroicos da Royal Navy. Mesmo assim, os ingleses de Malta, como fizeram durante toda a guerra, atacavam o tráfego marítimo inimigo com o que dispunham, isto é, alguns Wellingtons, Albacores, Swordfish e Beaufords.

Os ingleses decolavam de pistas cheias de crateras, resultado dos bombardeios inimigos, e utilizando da pouca gasolina disponível, e quando havia. Os aviões ingleses eram em pequeno número para causar danos significativos, apesar dos ataques torpédicos noturnos feitos pelos Albacores e Swordfish e diurnos pelos Beaufords. Eles podem até ser considerados como tendo obtido notável sucesso<sup>3</sup>. Cabe ressaltar que, em algumas oportunidades, eles conseguiram até interromper o tráfego italiano para África.

E lá estavam os notáveis biplanos Swordfish e Albacores em ação, mesmo decolando de terra.

### ***Swordfish no meio do Atlântico***

Uma das fraquezas dos ingleses na proteção dos comboios que atravessavam

o Atlântico Norte era a falta de cobertura aérea na parte central da travessia, devido a que o raio de ação dos aviões baseados em terra não era suficiente para cobrir o comboio durante toda a travessia.

Mas, em 1943, começaram a aparecer nas escoltas dos comboios, agora aliados, um novo tipo de navio, o porta-aviões de escolta, navios simples, de construção rápida, aproveitando os cascos de navios mercantes, e que, com seus Swordfish equipados com foguetes, conseguiram fechar o *gap* de proteção aérea dos comboios na sua travessia do Atlântico Norte.

Simultaneamente, os aviões patrulhas, baseados em terra, tornaram-se maiores e com maior raio de ação, contribuindo para uma efetiva cobertura aérea dos comboios ao longo de toda a travessia. Foi um grande avanço na guerra contra os submarinos alemães, que começaram a ser afundados em número cada vez maior e, por outro lado, passou-se a registrar menor número de afundamentos de mercantes aliados.

Mais uma vez, lá estavam os Swordfish na linha de frente cumprindo o seu dever.

***Ah, aqueles maravilhosos biplanos ingleses!***

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Segunda Guerra Mundial; Marinha da Inglaterra; Aviação naval;

3 N.A.: “*Remarkable success*”, de acordo com o Capitão de Mar e Guerra inglês John Creswell, autor do livro *Sea Warfare 1939-1945, a short history*.

NOTA: OS SWORDFISH E OS ALBACORES  
**O Fairey Swordfish Albacore**  
 (Do Jane's All the World Aircraft – período 1939/45)

O Albacore é um avião torpedeiro, de espotagem e de reconhecimento da Esquadra de 2/3 lugares que está em produção para a Aviação Naval (1945). É um avião de única carlinga (*bay*), biplano, com asas dobráveis, tem uma estrutura singela cantilever subcarregada (*undercarriage*) e acomodações inclusas para a tripulação.

A estrutura principal é metálica, com uma fuselagem monocoque metálica e superfícies fixas na cauda e nas superfícies móveis de controle. Flutuantes duplos podem ser alternados por um aparelho de aterrissagem de rodas.

A planta motora é constituída de um motor Taurus II de 14 cilindros radial, refrigerado a ar, desenvolvendo 860/900 HP a 5.000 pés (1.525 metros) ou uma potência máxima de 1.065 HP à mesma altitude.

Suas dimensões (avião terrestre): envergadura de 50 pés (15,25 m), comprimento de 39 pés 10 polegadas (12,14 m) e altura de 14 pés 2 pol. (4,32 m).

Pesos e *performance*: não disponíveis.

Em 1935 tínhamos as seguintes informações para o Swordfish: motor de 655/690 HP, lugar para dois tripulantes sem proteção, com capacidade para levar um torpedo ou três tripulantes para reconhecimento. Armas: uma metralhadora através do hélice e uma para trás.

## BIBLIOGRAFIA

- Auphan, Paul e Mordal, Jacques. *The French World War II*. US Naval Institute. Annapolis, MD, EUA, 1959.
- Bragadin, Marc' Antonio (Commander, Italian Navy). *The Italian Navy in World War II*. U.S. Naval Institute. Annapolis, MD, EUA, 1957.
- Creswell, John (Captain RN). *Sea Warfare 1939-1945 – A short history*. Longmans, Green and Co. London, New York, Toronto, 1950.
- Roskill, S.W. (Captain, RN) *White Ensign, the British Navy at War, 1939-1945*. U.S. Naval Institute. Annapolis, MD, EUA, 1960.
- Ruge, Friedrich (Admiral, Marinha da República Federal Alemã). *Der Seekrieg*. U.S. Naval Institute. Annapolis, MD, EUA, 1957.