**POR QUE A ALEMANHA NÃO TEVE SUPERIORIDADE AÉREA EM 1944, MESMO TENDO O MESSERSCHIMTT ME-262?**

Maxel Udson Alves Da Conceição

**Introdução:**

De acordo com o senso comum, uma guerra é ganha por soldados, e apenas por eles. Porém a história nos diz o contrário. A vitória em uma guerra pode ser decidida pelos avanços tecnológicos ou pelas maquinas mais avançadas pertencentes a cada lado. Como pôr exemplo a invenção do computador por Alan Turing, que possibilitou a decodificação da “Enigma”, podendo assim prever os ataques alemães. Ou então a criação dos “Panzer” e dos “Tigers” pelos alemães que sobrepujava praticamente qualquer blindado dos Aliados. Dentre todos os avanços tecnológicos, um dos mais fortes e que influência até hoje as indústrias, é na área da aviação. No dia 18 de abril de 1942 alçava voo o primeiro avião de caça movido a turbo jato. O Messerschimtt ME-262 foi uma revolução para guerra aérea, abrindo as portas para outros milhares de avanços aeronáuticos. Sobrepujava em combate todos os seus concorrentes, que no contexto histórico, eram ainda movidos a turbo hélice. Porém, como a história constata, a Alemanha não obteve a vitória terrestre, náutica, e muito menos a guerra aérea, culminando assim na sua derrota na Segunda Guerra Mundial. Mesmo a Alemanha ter o avançadíssimo e até surreal, Messerschimtt ME-262, não obteve a superioridade aérea. Mesmo com todos os avanços tecnológicos e a esperança quase perdida, através de muitos erros de logística e estratégia da Alemanha, o avanço Nazista pôde ser detido e revertido. Com o começo do fim do Nazismo, se iniciou uma corrida pelas forças aliadas e russas, em direção a Berlim. Chegando lá os países que antes só viam aqueles armamentos do outro lado do campo de batalha ou quando os mesmos os atacavam, agora podiam ver de perto examinar, desmontar, estudar. Graças a esses estudos, e da captura de grandes cérebros do exército Nazista, como por exemplo Wernher von Braun o criador dos misseis “V-1” e “V-2” e desenvolvedor do foguete “Saturno-V”, pôde se desenvolver diversas variantes e melhoramentos tendo por base o Messerschimtt ME-262 e outros aviões. Revolucionando assim, a indústria armamentista e comercial. O ME-262 é um marco na história da aviação, sendo até hoje lembrado e conservado em vários museus.

**Objetivo geral:**

Conhecer melhor o próprio Messerschimtt ME-262, e como ele poderia ter decidido a guerra e o porquê de não ter decidido. E o porquê de ser uma criação tão importante e considerada revolucionária.

**Objetivo especifico:**

* Entender como o Messerschimtt ME-262 revolucionou a aviação.
* Entender o porquê de uma arma moderna não ter uma grande influência na guerra.
* Mostrar alguns problemas relacionados ao projeto.
* Conhecer um lado pouco falado da história da Segunda Guerra.

**Justificativa:**

Hoje em dia como pode ser observado, há diversos aparatos tecnológicos que nos ajudam no dia a dia. Porém esses instrumentos tecnológicos não surgiram do nada. A maioria deles tem nascimento no coração da Segunda Guerra Mundial, como por exemplo os computadores. E por esse motivo a Segunda Guerra Mundial influenciou e ainda influencia nosso mundo atual. Mas para entender como ela revoluciona a história, precisamos entender como a própria guerra se revolucionou. Mas obviamente é impossível tratar de todas as invenções tecnológicas em poucas páginas. Então nos conteremos apenas na revolução aérea, com uma aeronave específica. O Messerschimtt ME-262. Como outros também, o ME-262 é um paradigma da aviação. O ME-262 revolucionou a aviação de caça. Proporcionando algumas glorias à Alemanha, e terror aos inimigos. Mas mesmo tendo uma aeronave que superava todas as outras em todos os aspectos, ainda sim perdeu a guerra. O principal objetivo aqui é entender como um invento tão surreal para aquela época, não causou o efeito desejado. Também tentaremos entender como podemos constatar essa revolução causada por esse novo avião de combate nos dias atuais. Conhecer um pouco da sua história e procuraremos responder à pergunta: Como o melhor caça leve de ataque construído na Segunda Guerra Mundial que ao mesmo tempo foi uma revolução, não surtiu efeito?

**Referencial teórico:**

De acordo com o livro “Aeronaves de Caça e Reconhecimento (1939-1945)” O “ME-262 foi indubitavelmente a aeronave a jato mais avançada a participar de operações durante a Segunda Guerra Mundial e, certamente, a de maior sucesso em combate.” Isso porque o ME-262, obtinha um desempenho inigualável a qualquer outro caça concorrente. Era sustentado por 2 turbo jatos Junkers Jumo 004B-1, 2, ou –3 que lhe proporcionava 900 kg de empuxo horizontal. Com o auxílio dos motores Junkers Jumo podia alcançar incríveis 870 km/h. Sobrepujando seus maiores concorrentes, o Spitfire da RAF (Royal Air Force), que variava de 560 km/h a 720 km/h ainda movido a turbo hélice, e o North America P-51 Mustang, dos EUA, que atingia a velocidade máxima de 700 km/h, também movido a turbo hélice. Vendo os números não é de se impressionar do porquê do ME-262 ser tão popular e ser um perfeito candidato para a conquista da superioridade aérea. Ricardo Bonalume Neto escreve na obra que foi consultor o seguinte: ““Se me pedissem para dar o nome do mais formidável avião de combate desenvolvido na Segunda Guerra, sem a menor hesitação eu proporia o ME 262”, afirmou o piloto naval e piloto de testes britânico Eric “Winkle” Brown. Detalhe importante: Brown é recordista mundial em tipos de aviões voados – incríveis 487 aeronaves [...]”. Pode se perceber nesse trecho o deslumbramento do piloto de testes Eric pelo caça ME-262. Mas isso não era apenas uma afinidade particular do piloto. Todos os pilotos que voaram no Messerschimtt elogiavam o design, a velocidade que o ME-262 podia alcançar e principalmente a seu poder de ascensão. Que lhe proporcionava um deslocamento extremamente rápido, possibilitando um ataque e retirada muito mais rápido. Como pode ser ratificado pelo que está escrito no site (Luftwaffe 39-45) de história da força aérea Alemã: “As duas grandes vantagens do ME-262 sobre os caças aliados era a sua velocidade e o poder de ascensão, em manobrabilidade era significativamente inferior, mas graças às suas vantagens podia ganhar rapidamente uma altitude superior a do adversário e apanha-lo de surpresa, duas condições essências em num combate aéreo”. Aqui se pode constatar que o ME-262, detinha dois dos requisitos para ser uma aeronave de combate de superioridade aérea, alta velocidade e seu incrível poder de ascensão de 6000m em 6 minutos e 48 segundos (de acordo com o livro “Aeronaves de Caça e Reconhecimento (1939-1945)”). A grande velocidade de ascensão do ME-262, implicava um imenso obstáculo aos seus rivais. O que ocorria era que por causa dos motores menos potentes dos concorrentes, ao iniciar a ascensão abrupta em perseguição, o perseguidor poderia entrar em Estol, perdendo o controle da aeronave. De acordo com o dicionário, Estol ou perda de sustentação é um termo que se utiliza na aviação, para indicar a separação do fluxo de ar das asas. Ou seja, uma aeronave em situação de Estol não está voando, mas sim caindo. Consequentemente o piloto perde o controle da aeronave. Ainda no site “Luftwaffe 39-45" pode se encontrar um relatório dos aliados que diz o seguinte: “[...] Mais de um artilheiro da traseira reportou que embora tivesse aberto fogo a 1.600 metros teve somente tempo para disparar 200 tiros antes do caça se afastar 3-4 segundos depois a 64 metros, e um reportou que foi incapaz de rodar a sua torre suficientemente rápido para atacar o caça apesar de ter aberto fogo a 1.600 metros [...]”. E muitos outros relatórios de combate afirmam “que a velocidade de aproximação desses caças era tão grande que eles (os artilheiros) não tinham tempo para disparar mais de uma rajada”. Esses relatórios são dos artilheiros dos bombardeiros. Geralmente eles tinham uma ótima taxa de acerto, mas não contra os ME-262. Os artilheiros não conseguiam agir de forma rápida o suficiente para abater os caças. Contra essas aeronaves sempre haveria desvantagens devido à baixa mobilidade e velocidade dos bombardeiros. Mas diante de todos esses fatos apresentados a cima, sobre o incrível desempenho em combate e suas especificações, faz nascer uma questão extremamente confusa: como a melhor aeronave da época ainda sim, não trouxe vitórias significantes para a Alemanha Nazista? Ricardo Bonalume Neto escreve na obra que foi consultor (Aeronaves de Caça e Reconhecimento (1939-1945)): “os alemães desperdiçaram sua “arma secreta”, que se tivesse sido produzida antes em maior quantidade – o que foi impedido por ordem de Hitler - , teria tornado bem mais difícil aos Aliados bombardearem a Alemanha”. Aqui se mostra apenas um dos problemas de todos que serão abordados. Hitler ao ser apresentado ao caça gostou e viu nele uma possível conquista do espaço aéreo. Porém ao invés de manda-lo para linha de produção, ordenou que o transformasse em bombardeiro. O que atrasou sua entrega em um ano, adiantando a derrocada Nazista. Mesmo com as fábricas muito avariadas pelos constantes bombardeios Aliados e com o arrefecimento da chegada de matéria prima, de acordo com o site “Luftwaffe 39-45" na Alemanha ainda assim, “entre outubro e dezembro de 1944 foram construídos 342 ME-262 [...]”. Esse erro de estratégia custou caro à Alemanha. A ideia de que caças bombardeiros eram mais vantajosos para a Luftwaffe do que caças de ataque leve era extremamente equivocada. Pelo fato de que a Alemanha próximo ao fim da guerra estava saindo da ofensiva e entrando na defensiva. Onde deveria ter uma força aérea forte para conter os ataques aéreos Aliados. Um dos outros grandes problemas para a demora da introdução total do Messerschimtt ME-262 na guerra, foi sua diversificada gama de problemas. Em um artigo da revista “Ideias em Destaque” diz sobre um problema nos motores, “o motor era o Calcanhar de Aquiles do caça [...] com frequentes apagamentos ou incêndio [...]”. Outro trecho diz: “[...] os projetistas alemães não possuíam liberdade para utilizar qualquer tipo de material. O bloqueio econômico causado pelos Aliados deixara a Alemanha carente de diversos metais”. Ou também, “o escapamento do motor também deformava com o uso”. O artigo ainda conclui: “limitado por todos esses problemas, o motor não funcionava corretamente por mais de 10 horas, obrigando a substituição do mesmo”. Mesmo se tornando, depois de ser aperfeiçoado, o melhor avião de combate da Segunda Guerra, ele demorou um tempo precioso para entrar em “forma”. Tempo de que a Alemanha não dispunha. Um outro problema que pode ser o mais gritante, era a falta de pilotos treinados. No trecho da tese de Norberto António ele escreve: “[...] aquando da introdução do ME-262 ao serviço, o número de pilotos começava a diminuir. [...] o maior problema era a falta de treino adequado ao avião a jato, uma novidade absoluta na aviação” (pág. 103). Pelo ME-262 ser uma aeronave totalmente nova e diferente, não havia pilotos que conseguissem pilota-la bem. Isso é um problema gigantesco pelo fato de que não adianta se ter uma boa arma, se não houver alguém para maneja-la, ela se torna inútil. Em outro trecho Norberto escreve: “Ao fim de uma semana na unidade de jatos [...] Schenk efetuou três voos de treino em um só dia [...]. No dia seguinte, o seu quarto voo com o Me 262 foi já a sua primeira missão de combate” (pág. 104). Aqui se pode perceber um certo desespero na Luftwaffe por ter uma arma tão poderosa nas mãos, porém não saber usar. A escassez de pilotos era tão grande que pilotos com pouco ou nenhum treinamento, como pode se perceber no trecho acima, eram mandados para combate, com o intuito de pelo menos dar um “folego” à Alemanha dos bombardeios Aliados. Essa falta interna de pilotos da Alemanha, foi percebida pelos aliados. Como se pode constatar no trecho da tese de Norberto, onde escreve: “[...] alguns pilotos da USAAF, [...] atacaram deliberadamente civis alemães e pilotos inimigos que, após se ejetarem dos seus aviões, desciam de paraquedas, [...] essa situação tomou contornos ainda mais extremos, com os pilotos americanos a receberem ordens expressas para abater pilotos que se tivessem ejetado de Me 262s. A importância de pilotos treinados em aviões a jato era assim, reconhecida pelos Aliados”. Além da falta de pilotos treinados que a própria Alemanha, os que ela conseguia eram caçados, porque eram muito valiosos. Esse trecho também serve para evidenciar como os Aliados já reconheciam aquele grande avanço tecnológico. A falta de pilotos, aliado aos defeitos severos no início do projeto mais as constantes interferências de Hitler, praticamente inutilizaram uma das armas mais revolucionarias criada em uma guerra. Por causa dos constantes erros de logística estratégia e atrasos, o ME-262 teve efeito praticamente nulo na guerra como muitos outros inventos criados pela Alemanha Nazista, que não vingaram. Após a guerra foi recolhido os projetos e protótipos da Alemanha Nazista recém caída que serviram de base para muitas outras criações. Como pode se notar no trecho da tese de Norberto, onde escreve: “[...] o primeiro avião a jato a entrar em combate influenciou, de forma profunda, um dos mais reconhecidos e capazes caças americanos. O F-86 Sabre, um ícone da Guerra da Coreia e um dos mais famosos aviões de combate [...]” (pág. 122). Como o ME-262 foi o primeiro avião a jato da história, ele serviu de base para quase todos os caças subsequentes. Como por exemplo o F-86 Sabre dos EUA, que teve um ótimo desempenho na guerra da Coréia, que recebeu fortemente a influência do design das asas enflechadas do ME-262, e de alguns do seus aviônicos. O F-86 Sabre, idealizado em 1947 e aposentado em 1994, pode ser considerado “filho” direto do Messerschimtt ME-262.

**Referências:**

BONALUME NETO, Ricardo (Consult.). **Aeronaves de Caça e Reconhecimento (1939-1945) volume 1.** São Paulo: Abril S.A, 2010.

EDUCALINGO. **ESTOL - Definição e Sinônimos.** Disponível em <<http://www.google.com/amp/s/educalingo.com/pt/dic-pt/estol/amp>> Acesso em 17 de junho de 2019.

LUFTWAFFE 39-45. **me262**. Disponível em <<http://www.luftwaffe39-45.historia.nom.br/aero/me262.htm> > Acesso em 17 de junho de 2019.

ANTÓNIO BIGARES DE M. A. M, Norberto. **O Messerschimtt ME 262:** Um novo paradigma na guerra aérea. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2016.

O CAÇA à jato Messerschimtt Me-262: Oportunidade Perdida (pag. 100). **Ideias em n°33 Destaque.** Rio de Janeiro: CIAAR, mai/ago 2010.