

Os Impérios e o Poder Aéreo

Apresentação cedida, organizada e editada pelos profs. Rodrigo Teixeira e Rafael Ávila

Introdução

A ideia de voar sempre representou opiniões divergentes:

- 1. Para alguns, voar era uma conquista a ser alcançada;**
- 2. Para a grande maioria, era um ato de presunção, de mero exibicionismo.**

No século XX, após Santos Dumont e os irmãos Wright terem desvendado os mistérios do voo motopropulsado, o avião adquiria sua primeira função prática: uma arte de guerra.

A partir de então, muitos escritores começaram a acreditar que o poder aéreo é suficiente para enfrentar uma guerra.

Nascimento do Conceito do Poder Aéreo

A evolução do conceito de Poder Aéreo ao longo do século XX. Esta evolução possui foco em cinco épocas ou períodos distintos ao longo do século XX.

O expressão Poder Aéreo remonta a um dos precursores da visão prospectiva no século XX, H.G.G.Wells em sua obra *War in the Air*.

Mas também encontramos referências anteriores: o Major J.D.Fullerton, do Exército britânico, falou em uma Conferência de peritos militares, em 1893, em Chicago, sobre o poder aéreo. Alguns consideram essa data o marco inicial do emprego do conceito do Poder Aéreo.

Em 1909, o Frances Blérot fez a primeira travessia aérea do Canal da Mancha e, em 1913, Roland Garros fez a primeira travessia aérea do mar Mediterrâneo.

A 1ª Guerra Mundial criou um ambiente favorável para o desenvolvimento do avião.

No início da década de 1920, o conceito de Poder Aéreo era firmado, abrindo campo para os teóricos clássicos do Poder Aéreo.

The image features a decorative background with a color gradient from light green at the top to dark red at the bottom. A wavy, ribbon-like shape in shades of orange and red separates the green and red areas. The word "França" is written in a stylized, golden-yellow font across the middle of the image.

França

França

França foi o Primeiro Poder Aéreo da história.

No início do século XX, a França tinha para si um número de pessoas pioneiras da aviação: Santos Dumont, Henri Fréan, Louis Blériot e Roland Garros.

Em março de 1910, foi criado o *Établissement Militaire d'Aviation*, que visava o experimento com aviões.

O Poder Aéreo francês, como força singular independente, surgiu sob a designação de *Armée de l'Air*, em agosto de 1933, e obteve sua independência em julho de 1934.

Nas primeiras décadas do século XX, a França era líder no campo da aviação, tanto na área de projetos quanto na de fabricação.

Na metade do ano de 1912, a França dispunha de cinco esquadrões, evoluindo para 132 aviões, integrando 21 esquadrões em 1914.

A I Guerra Mundial

A França declara guerra à Alemanha em 3 de agosto de 1914, e a Grã-Bretanha faria o mesmo um dia depois.

A *Aéronautique Militaire* se concentrou no início da guerra nas missões de reconhecimento.

Surgiu, na 1ª Guerra Mundial, a nova modalidade da guerra: o combate aéreo.

Garros torna-se o primeiro piloto de caça do mundo ao idealizar uma metralhadora voltada para frente, atirado através das hélices.

Em 1916, na Batalha de Verdun, surgem as primeiras formações de combate com aviões, com diversos esquadrões integrando Alas Aéreas, um padrão de organização adotada por toda força aérea do mundo.

A Batalha de Verdun ficou marcada por uma superioridade inicial da aviação da caça alemã, seguindo-se uma reação francesa para rechaçar a superioridade aérea alemã.

Durante a 1ª Guerra Mundial, foram fabricados pela França cerca de 68.000 aviões, superando em mais de 4.000 unidades, a produção de qualquer outra participante naquele conflito.

Em abril de 1917, a *Aéronautique Militaire* dispunha de 2.870 aeronaves: 60 esquadrões de Caça; 20 esquadrões de Bombardeio; 400 aviões de observações.

O Período Entre Guerras

O fim da 1ª Guerra Mundial marcou o início do declínio do poder Aéreo francês.

A França saiu do conflito vitoriosa, mas com sérios problemas em sua infraestrutura e economia.

Em decorrência da crise, a indústria aeronáutica não conseguiu resistir à decorrente retração de demanda

Em 1935, a Alemanha criou o *Luftwaffe*, que acendeu uma luz de alarme e apreensão no governo francês.

A iniciativa do governo francês de reestruturar e revigorar a indústria aeronáutica do país mediante a criação de conglomerados estatais não foi eficaz.

A 2ª. Guerra Mundial

No período entre guerras, a França perde seu bom posicionamento de Poder Aéreo francês.

No início da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea francesa não representou qualquer obstáculo à ofensiva germânica.

Neste conflito, a Força Aérea francesa seria praticamente extinta, ao ponto de o efetivo remanescente ter se submetido ao fato inédito de ser subdividida em duas forças que se posicionaram em lados opostos do mesmo conflito.

Grã-Bretanha

A Grã-Bretanha também constitui um dos berços do desenvolvimento do conceito de Poder Aéreo.

Em 1912, a aviação militar na Inglaterra começa a se firmar com a criação do Royal Flying Corps (RFC), incorporando toda a aviação militar sob o comando do exército britânico.

Em 1914, desponta a rivalidade entre o Exército e Marinha.

Com a 1ª Guerra Mundial, o RFC e o RNAS constituíam duas forças diferentes, sob o comando respectivamente do Exército britânico e da Marinha Real, e os meios aéreos existentes eram aviões leves, biplanos ou triplanos.

I Guerra Mundial

No início da 1ª Guerra Mundial, a contribuição de aviões na guerra eram modestas.

Mas, com o decorrer do conflito, o avião se mostrou uma arma de grande potencial.

Quando se tornou evidente a efetividade do emprego de aviões na guerra, os oponentes começaram a tentar encontrar maneiras de neutralizar aviões inimigos.

Inicialmente, tentaram neutralizar através do fogo, oriundo de artilharia e armamento pessoal, surgindo a metralhadora instalada no próprio avião.

Em seguida, começou a usar o avião para ajudar as tropas em terra, atacando unidades de suprimento e facilidades de comunicação.

As primeiras operações estratégicas surgiram com as operações direcionadas a alvos distantes, na retaguarda inimiga.

A Alemanha levou a Guerra a Grã-Bretanha através de ataques aéreos.

Em termos sociopolíticos, os ataques aéreos alemães contra a Grã-Bretanha geraram uma enorme crise de confiança.

A Grã-Bretanha tomou algumas medidas para superar a ameaça imposta pelos alemães, porém tiveram sucesso limitado.

A Grã-Bretanha tinha um número reduzido de baterias antiaéreas, assim como de interceptores, e a organização do sistema de alarme aéreo deixava muito a desejar.

O povo estigmatizou as medidas aéreas como sendo ineficiente e ineficazes.

Com o decorrer dos ataques, o RFC criou uma unidade aérea de bombardeio, independente do exército, sediada na França, sendo conhecida como a “*Força Independente*”.

Nascia então dois conceitos: o de bombardeio estratégico, cuja missão independia do apoio de forças de superfície; e o da operação de unidade aérea, independente do Exército ou da Marinha.

O Período Entre Guerras

Nos anos entre guerras, o desenvolvimento na utilização dos aviões foram maiores.

A aviação vivia uma fase de *glamour*.

Três grandes autores se destacaram: Hugh Montague Trenchard, Giulio Douhet e William Lendrum.

Esses escritores clássicos enfatizavam que o avião introduziria imensas mudanças na forma de planejar e conduzir a guerra.

A nomeação de Hugh Montague Trenchard para o cargo de chefe do Estado-Maior da recém-criada RAF foi fundamental no desenvolvimento do conceito de Poder Aéreo.

Trenchard enfatizava o emprego do avião bombardeiro e propunha a substituição das forças terrestres e navais pelo poder aéreo.

Em julho de 1922, a RAF publica a sua primeira doutrina, baseada em grande parte nas ideias de Hugh Montague Trenchard.

No documento, dizia-se que as forças aéreas deveriam operar e cooperar com as forças terrestres, visando à destruição das principais forças inimigas.

Também enfatizava a importância do moral e da superioridade aérea.

A RAF, ao longo da 1ª Guerra Mundial, desenvolveu um bombardeio estratégico.

Em setembro de 1939, o Comando de Bombardeiros da Grã-Bretanha compreendia 55 esquadrões, num total de 920 aviões.

Mas somente 320 aviões estavam aptos a operação de longo alcance.

O Comando de Caça tinha 39 esquadrões, com 600 aeronaves, mas a RAF só dispunha de 90 aeronaves de reconhecimento.

A 2ª. Guerra Mundial

A teoria da ofensiva estratégica foi colocada em execução na 2ª Guerra Mundial, porém o desempenho da RAF foi considerado um desapontamento.

Os bombardeios diurnos contra alvos alemães tinham um custo muito elevado.

Adolf Hitler, após vitória na França, determinou a invasão de Grã-Bretanha.

O plano de Hitler tinha o objetivo de desembarcar 160.000 mil homens ao longo da faixa costeira de 40 milhas no sudeste da Inglaterra.

Hitler adiou a invasão para que, inicialmente, a Força Aérea britânica fosse neutralizada.

A batalha ficou conhecida como a Batalha da Inglaterra.

No dia 12 de agosto de 1940, a Luftwaffe iniciou os bombardeios maciços sobre as estações de vigilância por radar britânico, fábricas de aviões e bases da aviação de caça da RAF.

Várias bases da RAF foram danificadas, e 22 aviões foram destruídos.

Quando a Alemanha acreditava que havia vencido a Grã-Bretanha, essa começa a tecer nova estratégia.

O primeiro-ministro desviou-se do curso e bombardeou Berlim, e Hitler mandou que os alemães bombardeassem as cidades inglesas, não tendo mais como alvo, as bases militares.

Assim, a pressão britânica é aliviada e recupera as suas forças.

No dia 15 de setembro de 1940, a primeira onda de bombardeio alemão chega a Londres.

Entre 16-30 de setembro, a RAF derrubou 199 aviões alemães contra a perda de 115 dos seus.

Hitler diminui os ataques à Grã-Bretanha e começa a pensar a invasão da União Soviética.

A partir de 1942, a RAF começa a introduzir uma série de aprimoramentos nos sistemas de navegação e de controle de voo em suas aeronaves, e inéditos sistema de bloqueio de radares.

Na medida em que *Luftwaffe* enfraquecia, os bombardeios britânicos prosseguiram de forma cada vez mais intensa.

No final de 1944, os Aliados obtêm a supremacia aérea sobre a Alemanha .

Os parâmetros do Poder Aéreo britânico na 2ª Guerra Mundial são impressionantes: a RAF chegou a contar com mais de 1.200.000 homens e mulheres.

A RAF chegou a manter mais de 300 centros de formação e treinamento de pilotos e tripulantes.

Alemanha

A história da aviação Alemanha começa em 1910 com a criação do Serviço Aéreo Imperial Alemão.

A Alemanha não sofreu nenhuma evolução contínua na história da aviação, em virtude de ter perdido as duas guerras mundiais.

Entre 1939 a 1940, a *Luftwaffe* auxiliou o exército alemão, fracassando na Grã-Bretanha.

Mesmo não tendo tanto sucesso na aviação, os alemães foram os primeiros a desenvolverem o avião de caça a jato, e do único foguete a jato.

Entre 1955 e 1990, surgem duas forças aéreas alemãs, em vista da divisão da Alemanha derrotada em 1945.

A *Luftwaffe* só voltou a ser empregada em 1999 no conflito da Bósnia.

A 1ª. Guerra Mundial

O Serviço Aéreo do Exército Alemão foi criado em 1910, voltado para missões de reconhecimento e apoio às tropas no solo, da mesma forma que os balões tinham sido empregados durante a Guerra Franco-prussiana (1870-1871).

As aeronaves de caça, foram os modelos que receberam uma maior atenção.

Com o término da 1ª Guerra Mundial e a derrota da Alemanha, o Serviço Aéreo do Exército Alemão foi completamente dissolvida, sob os termos do Tratado de Versalhes, que determinava a destruição de todos os seus aviões.

O Período entre Guerras

A Alemanha foi a que mais evoluiu rapidamente no conceito de poder Aéreo.

Após a 1ª Guerra mundial, a Alemanha, assim que se encontrou em condições econômicas, violou o Tratado de Versalhes e começou a reconstruir a indústria aeronáutica e sua força aérea.

Em 1926, o Tratado Aéreo de Paris liberou o número e o tamanho dos aviões comerciais alemães, restringindo os aviões militares.

Foi com o disfarce da aviação comercial que a Força Aérea Alemã começou a funcionar.

Foram surgindo novas entidades: Associação de Desportes Aéreos e o Ministério de Transporte criou o Departamento de Aviação, que controlava todas as atividades aéreas no país.

Muitos pilotos da Força Aérea Alemã voltaram a atividade.

Em 1926, quase todas as linhas aéreas alemãs foram incorporadas à Deutsche Lufthansa, que passou a controlar tudo o que se relaciona com a Aeronáutica.

Quando Hitler assumiu o poder, entregou o controle geral da Força Aérea a Hermann Goering.

A nova Força Aérea, inicialmente, era constituída por 1.000 aviões e 20.000 oficiais e soldados.

O Estado-Maior alemão influenciava Hitler de que os investimentos da força terrestre tinham que ser maior do que na aérea.

No início da 2ª Guerra Mundial, os aviões alemães possuíam características apreciáveis para os papéis a que se destinavam.

Na Guerra Civil Espanhola (1936-1939), a Luftwaffe teve a oportunidade de testar os seus pilotos, aviões e táticas.

Surgiram na Alemanha aviões modernos, ostentando marcas que se tornaram famosas mundialmente.

Os aviões tinha as insígnias da força aérea Nacionalista.

As forças nacionalistas alemãs destruíram ,em abril de 1937, a maior parte da cidade basca de Guernica na região nordeste da Espanha.

Muitos começaram a temer que esse seria a estratégia de destruição de guerra no futuro.

II Guerra Mundial

Na Segunda Guerra Mundial, a Alemanha era a mais preparada para um combate aéreo.

A *Luftwaffe* desempenhou um papel importante no início da 2ª Guerra Mundial.

A falha operacional mais significativa da *Luftwaffe* foi a incapacidade de impedir o embarque da maior parte da Força Expedicionária Britânica na Batalha de Dunkirk, no final de 1940.

Na invasão de Grã-Bretanha a *Luftwaffe*, inicialmente teve seu sucesso, mas a RAF acabou vencendo.

Em 1941, a *Luftwaffe* começa a enfrentar a USAAF.

E mais uma vez a Alemanha saiu derrotada.

A *Luftwaffe* enfrentou a VVS (Força Aérea Soviética).

Durante os dois primeiros anos, a Alemanha estava na frente, devido ao seu elevado padrão tecnológico em relação a VVS.

Em 1943, a *Luftwaffe* começa a perder força, e a VVS se recupera.

Em 1944, a Alemanha perdia seu poder aéreo, dando espaço para a URSS.

Os Impérios e o Poder Aéreo

Estados Unidos

Estados Unidos da América

Em setembro de 1947, foi criada a *United States Air Force* (USAF), em decorrência à promulgação do *National Security Act* de 1947.

Esta lei criou o departamento de defesa, a qual era composta por três forças: o Exército, a Marinha e a recém-criada Força Aérea.

A origem da aviação militar nos EUA data de agosto de 1907 com a formação de uma Divisão Aeronáutica.

Em 1909, a Divisão Aeronáutica recebeu os seus primeiros aviões, resultado de um contrato entre o Exército e os irmãos Wright.

I Guerra Mundial

Em 18 de julho de 1914, o Exército promove a Divisão de Aeronáutica criando a *Aviation Section* do Corpo de Sinaleiros, com o objetivo de sua capacitação aeronáutica.

Em 24 de maio de 1918, o presidente Woodrow Wilson cria a *Army Air Service*.

A *Army Air Service* foi empregada em missões de apoio aerotático ao Exército dos EUA.

Em novembro de 1918, o *Army Air Service* já dispunha de 19.000 oficiais e 178.000 graduados, e a indústria norte-americana já tinha produzido 11.754 aviões.

Período Entre Guerras

Após o fim da 1ª Guerra Mundial, seguiram-se 20 anos difíceis para as forças armadas norte-americanas.

O governo orientava-se pelo desenvolvimento da paz e a priorização da economia interna.

Outra questão que prejudicou a aviação militar nos EUA foi a oposição ao desenvolvimento do Poder Aéreo como arma independente.

A 2ª Guerra Mundial, porém, mostrou o potencial do Poder Aéreo.

Um dos defensores do Poder Aéreo nos EUA foi Billy Mitchell.

Mitchell tinha consciência de que a opinião pública fora responsável pela criação do Ministério do Ar na Inglaterra, por isso ele buscava o apoio popular.

Billy dizia que o avião poderia afundar qualquer navio, mediante o emprego de bombas e torpedos.

Para provar suas ideias, foi pedido que ele fizesse uma experiência e, para provar, ele afundou três navios de guerras americanos.

E partir dessa experiência, o Congresso tomou interesse por uma Força Aérea.

Em 1924, Mitchell reinicia seus ataques em prol de uma Força Aérea unificada e separada de outras formas armadas.

O governo decidiu destituí-lo do cargo que ocupava, de subchefe do Serviço Aéreo.

Em 1926, é sancionada a Lei do Air Corps, mudando de Air Service para Air Corps.

Em 1935, é criado o Quartel da Força Aérea que assume o comando de as unidades do Air Corps, que estava subordinado ao comando local.

A Air Corps continuou sendo uma força pequena.

Os Impérios e o Poder Aéreo

Os bombardeios não representavam interesse significativo, mas a indústria aeronáutica norte-americana perseverou no desenvolvimento de aviões para as missões de bombardeio estratégico.

Em 1935, é desenvolvido o B017 pela Boeing, sendo que, em 1937, o Air Corps recebia os primeiros modelos desta nova aeronave.

Em 1939, a corrida pela produção de aeronaves tornou-se intensa.

Nos três anos que antecederam os acontecimentos de Pearl Harbor, o Air Corps foi autorizado a adquirir cerca de 37.500 aviões.

II Guerra Mundial

A partir de 1939, o *Air Corps* começou a crescer de forma contínua.

Em julho de 1941, o Departamento de Guerra criou o *Army Air Forces* (AAF).

A expansão do AAF acelerou ainda mais com o ataque japonês no Havaí, em dezembro de 1941, impulsionando os EUA para a guerra.

A AAF atingiu um pico de 80.000 aeronaves e um efetivo de 2,4 milhões.

No último ano da guerra, as aeronaves e tripulações da AAF dominavam os céus da Alemanha e do Japão.

Os Impérios e o Poder Aéreo

Guerra Fria

Guerra Fria

Em 1947, o Poder Aéreo norte-americano conquistava a sua independência, no mesmo nível que as demais forças singulares.

A ameaça imposta pela URSS e pela expansão do comunismo convenceram os líderes norte-americanos quanto à necessidade de fortalecer as suas forças militares e em particular a Usaf.

O desempenho da Usaf para romper o bloqueio imposto pela URSS, em 1948, foi uma demonstração evidente do valor que a capacidade aérea teria no contexto da nova guerra.

Durante a Guerra Fria, a Usaf incrementou os seus esforços incentivando a ciência e a tecnologia, mediante um ambicioso programa de Pesquisa e Desenvolvimento.

Guerra da Coréia

A invasão da Coreia de Sul pela comunista Coréia do Norte, em junho de 1950, arrastou a Usaf para um conflito brutal durante três anos.

A Usaf empregou nessa guerra a sua nova geração de aviões de caça com propulsão a jato.

Ao término da guerra, a Usaf manteve um grande número de suas unidades baseadas ao longo do Pacífico, de modo a ajudar a contenção comunista.

Nesse momento, a Usaf iniciou um grande programa de construção de bases avançadas (United States Air Forces in Europe, Usafe).

Ao longo de década de 1950, a corrida armamentista aumentou.

A força estratégica norte-americana aumentou muito na Guerra Fria.

Guerra do Vietnã

Os EUA iniciaram as operações militares no território do sul-vietnamita, em 1964.

Somente a partir da Operação Linebacker, em 1972, é que toda a capacidade do Poder Aéreo norte-americano foi empregada contra as forças norte-vietnamitas.

Mas, mesmo com todo o Poder Aéreo, os EUA não conseguiram destruir as tropas vietnamitas.

O Vietnã vence a guerra com o seu poder terrestre.

Na década de 1970, a Usaf enfrentou uma série de cortes orçamentários.

Na década de 1980, voltam os investimentos para as forças armadas, e consequentemente para o poder Aéreo.

Referência Bibliográfica: HENTZ, Eduardo. Os Impérios e o Poder Aéreo. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; CABRAL, Ricardo Pereira; MUNHOZ, Sidnei J. (coordenadores). **Impérios na História**. Ed. Elsevier. Rio de Janeiro, 2009.