



COLÉGIO JOÃO PAULO I
9º ANO - ENSINO FUNDAMENTAL II

ALUNO: FERNANDO BERTOI FONTANA
ORIENTADOR: KELVIN SILVA

A AVIAÇÃO NA PRIMEIRA GUERRA

PORTO ALEGRE
2022

1. INTRODUÇÃO

Há mais de 100 anos, em 1914, deu-se início à Primeira Guerra Mundial. Esta foi a primeira guerra a usar aviões, seja para combate ou locomoção. (Trindade, 2020)

No começo da Primeira Guerra Mundial, aviões simples e incrivelmente leves eram usados para reconhecimento do campo de batalha. Devido à natureza estática das trincheiras, o meio aéreo era o único método de conseguir descobrir onde estavam escondidos os soldados e o que estavam fazendo (Keich e Blair, 2017). Os aviões não eram equipados com rádios, mas as mensagens sobre as informações tinham que ser entregues de alguma maneira. Então, após fazerem o reconhecimento aéreo, os pilotos colocavam cartas com as informações em bolsas com pesos dentro ou usavam uma espécie de bolso colorido para sinalizar a entrega caindo no chão. (Keich e Blair, 2017)

Em 1915, o sistema de trincheiras começou a ficar mais complexo. Devido à necessidade de melhorias tecnológicas para continuar com o reconhecimento aéreo, começaram a utilizar câmeras que ficavam presas ao avião, já que eram muito mais eficazes do que tirar fotos com as próprias mãos (Keich e Blair, 2017). O reconhecimento aéreo era um trabalho muito importante, porém, muito perigoso, pois os pilotos precisavam voar em uma linha reta para que pudessem tirar uma série de imagens seguidas, o que os tornava um alvo muito fácil. Após todas as fotografias serem tiradas, os pilotos voltavam para casa e analisavam no quartel as imagens, traçavam mapas e estratégias que podiam mudar completamente o destino da guerra. (Trindade, 2020).

No começo da guerra, a maioria dos aviões não eram armados, no entanto, os pilotos levavam armas e granadas consigo para as missões, o que lhes garantia um uso limitado de seus armamentos, porém, de qualquer forma, era difícil e perigoso atirar com armas por conta da fragilidade dos aviões. Então, aviões começaram a se armar com dardos jogados em série por pelotões inteiros para fazer ataques ao solo. Ao passar do tempo, metralhadoras começaram a ser fixadas em suas aeronaves, transformando, então, um avião em uma arma destruidora. (Keich e Blair, 2017).

Por volta de 1916 e 1917, batalhas aéreas começaram a mudar de lutas isoladas entre apenas dois aviões para batalhas em grandes formações de pelotões de aviões. Os líderes desses pelotões costumavam se posicionar acima de seus inimigos antes das batalhas, tendo a vantagem do elemento surpresa. Após isso, cada um dos aviões das formações se dividiam e lutavam individualmente contra seus inimigos. (Keich e Blair, 2017).

Muitos homens tinham apenas algumas poucas horas de treinamento antes de serem mandados para missões, isso porque havia a necessidade de se ter pilotos para as missões e também havia uma grande quantidade deles presentes na aeronáutica. Essa falta de treinamento e experiência levou a muitas perdas e a mortes, provando que a inexperiência era evidentemente algo fatal. (Keich e Blair, 2017)

Justificativa

O tema presente é interessante, pois apresentará as importantes mudanças causadas na primeira guerra com o uso dos aviões, a Primeira Guerra Mundial. Além de utilizar aviões, foi a primeira guerra a tê-los como uma arma, embora a aviação estivesse recém surgindo naquela época.

Objetivos

Os objetivos deste trabalho são compreender e aprofundar a história da aviação durante a Primeira Guerra Mundial e como isso afetou as pessoas, as estratégias e os resultados da guerra.

2. METODOLOGIA

Este trabalho foi baseado em pesquisas bibliográficas por meio de sites, artigos, jornais e matérias históricas disponíveis no Google Acadêmico. Para essas pesquisas, foram utilizadas as palavras-chave: Aviação na Primeira Guerra, Aviação Militar na Primeira Guerra, Impactos da Aviação na Primeira Guerra, etc. Os critérios de inclusão foram: a relevância sobre o assunto da aviação na primeira guerra, artigos em português e inglês. Após a pesquisa, foram organizadas e analisadas as informações descobertas.

3. RESULTADOS

A Inexperiência dos Pilotos

Ao se compreender que os pilotos tinham poucas horas de treino teórico antes de ir para o combate, foi possível notar os impactos que isso causou na aviação durante a guerra. Conforme citado por Gomes et al. (2011) “na RAF (Força Aérea Britânica), a cada 100 pilotos mortos, dois foram abatidos por inimigos, oito por problemas mecânicos do avião e os outros 90 por erro do próprio piloto”.

O Avião como uma Arma

A Itália foi o primeiro país do mundo a usar aviões para o combate, em 1911, contra o império Otomano (Vinhos, Thiago). Após isso, com a eclosão da Primeira Guerra, começaram a ser usados por muitos outros países, inicialmente para reconhecimento do campo de batalha, e posteriormente, como uma arma, com bombas e metralhadoras acopladas aos aviões.

Logo no início da guerra, os aviões utilizados tinham motores fracos na traseira, eram feitos de madeira e tecido e eram incrivelmente frágeis, como exemplo o avião francês Farman MF.7, ilustrado na Figura 1 (Anexo A), que foi construído em 1910 e que tinha uma velocidade máxima de 95 km/h. Ele era utilizado como um avião de reconhecimento e foi desativado em 1915.

Ao decorrer da guerra, as necessidades foram mudando, as tecnologias avançando e, conseqüentemente, os aviões também. Enquanto no começo da guerra eram usados apenas para reconhecimento, com a evolução, metralhadoras começaram a ser acopladas nos aviões, e bombas começaram a ser carregadas pelos pilotos. Um grande exemplo de caça da Primeira Guerra usado para lutar foi o memorável alemão Fokker E.III, um monoplano com metralhadoras de 7.92mm sincronizadas com o giro da hélice e com apenas um assento, como é ilustrado na Figura 2 (Anexo A).

Os Relatos de Pat O'Brien

Pat O'Brien foi um piloto americano que começou a voar em 1912, quando tinha completado seus 18 anos. Foi também um piloto da Primeira Guerra que, em março de 1917, junto com outros oito pilotos americanos cansados de esperar pela decisão dos Estados Unidos de se juntar aos aliados durante a guerra e nove pilotos britânicos, foi ao Canadá, a fim de ajudar a Grã Bretanha na guerra. Eles estavam todos indo para Inglaterra para receber os "Wings", uma qualificação necessária para lutar nas linhas de frente do espaço aéreo francês.

Por volta de 15 de dezembro daquele mesmo ano, todos os pilotos que tinham lutado na França apareceram na lista de óbitos, com uma exceção. Esta era H. K. Boysen, que foi visto pela última vez na linha de frente da Itália. Ele estava desaparecido e provavelmente morto. Seria uma grande surpresa a todos se ele continuasse vivo.

"O que aconteceu comigo está narrado nestas páginas. Eu queria que, ao invés disso, eu pudesse contar a história de um dos meus corajosos colegas. Infelizmente, de todos os dezoito pilotos que sobrevoaram *Megantic* naquele maio, eu tive o azar de ser o primeiro a cair nas mãos do eixo". Diz O'Brien em seu livro. "As histórias dos meus camaradas que morreram na guerra são reais e podem inspirar outros a atos de heroísmo, mas a minha, eu espero que traga uma lição igualmente valiosa da loucura e do desespero".

Ele foi visto por balões de reconhecimento inimigos, equipados com rádios sem fio, que apontaram todas as armas de artilharia em sua direção. Ele diz que poderia possivelmente ter evitado essa situação se tivesse mirado no balão. Ele foi atingido, o que causou uma perda significativa em sua máquina.

O'Brien pousou em um lugar onde o chão estava completamente coberto com cápsulas de munição. Afirma que haviam momentos em que estava completamente sem esperança e que era inútil continuar. Estava em um país desconhecido e inimigo, onde ser descoberto significava a morte. Estava cercado e a centenas de milhas do país neutro mais próximo.

No dia 9 de setembro do ano seguinte, O'Brien, dentro de uma prisão em Courtrai, foi avisado de que seria transferido, com outros oficiais, para uma prisão

na Alemanha. Dias depois, eles foram transferidos para essa prisão. Certamente, essa seria uma grande chance de escapar, já que, de acordo com o próprio autor, naquele momento e lugar, a guerra já tinha acabado. E assim fez. Às 4 da manhã, O'Brien fugiu com poucos alimentos e suprimentos e teve uma longa jornada até a volta de sua terra.

O Barão Vermelho

Durante tantas batalhas aéreas da Primeira Guerra, um avião de cor chamativa e vermelha e o nome do alemão tão perigoso Manfred von Richthofen, ficou famoso como o Barão Vermelho, com 80 vitórias confirmadas. “Tudo que era arriscado me cativava”, escreveu Richthofen em seus relatos. Ele entrou no exército em 1911 e lutou muito feliz na guerra em 1914. Ele era um tenente muito destacado pelas suas ações ousadas na França, como exemplo disso, a sua falta de hesitação ao relatar momentos da guerra como quando colocaram contra a parede franco-atiradores e fuzilaram-os, e como quando penduraram em um poste de luz monges que colaboraram com o inimigo.

Em 1915, quando a cavalaria alemã passou a se tornar inútil, Manfred pediu transferência para a aviação. Inicialmente foi fazer voos de reconhecimento sobre a Rússia e diz, em seus relatos, que se sente triste por não ter nenhuma baixa de russos na sua “coleção” e que suas insígnias caíam bem em suas roupas e em seu quarto. Após seus voos de reconhecimento, ele começa a trabalhar como artilheiro em um avião de dois lugares. Manfred afirma que se sente seguro e grande metralhando tropas terrestres.

Seu primeiro assassinato em um avião de um único assento causou-lhe grande emoção. Cedo, aos seus 24 anos, ganhou vários prêmios e já era o piloto mais famoso da Alemanha. Ele se divertia de maneira surreal abatendo pilotos inimigos, muitas vezes jovens, quase crianças, e que voavam com aviões muito inferiores ao seu Albatros D.III (Figura 3, Anexo A).

Richthofen escreveu que uma das razões para pintar seu avião de vermelho era para deixar claro quem estava disparando os tiros e para assegurar seus créditos. Ele se sentia orgulhoso por ser temido pelos franceses. No entanto, ele recebeu uma licença, que faria com que ele precisasse voltar ao *front* de batalha apenas em 1917, quando levou um tiro em sua cabeça, que o cegou

temporariamente. Durante seu tempo hospitalizado, ele escreveu a sua autobiografia e seus relatos de guerra e, dois anos depois, em 1919, faleceu.

4. CONCLUSÃO

Neste trabalho, foi possível aprender mais sobre a aviação na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), suas evoluções, sua importância e seu caminho. Foi possível notar como a aviação pode ter mudado o rumo da guerra para ambos os lados.

Ademais, compreendeu-se que a maioria dos pilotos não tinham um treinamento efetivo e que o maior número de baixas era por causa das suas inexperiências, já que costumavam ter apenas uma aula que ensinava os fundamentos básicos do avião antes de ir para o combate.

Por fim, é importante destacar que não foi apenas possível identificar como a aviação mudou a guerra, mas também como a guerra mudou a aviação a partir de suas necessidades. Novas armas foram inventadas e construídas com a guerra, que teve de mudar drasticamente seu estilo com as novas tecnologias, assim como novos aviões foram produzidos com modelos para compensar as necessidades da guerra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

KEITCH, Charlie e BLAIR, Josh. What impact did the First World War have on aircraft and aerial warfare. 2017. Disponível em: <https://www.iwm.org.uk/learning/resources/what-impact-did-the-first-world-war-have-on-aircraft-and-aerial-warfare>. Acesso em: 28 abr. 2022.

Trindade, L. D. S. O pioneirismo da Aviação de Combate na Primeira Guerra Mundial: evolução das aeronaves. 2020. Disponível em: <https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/8977/1/AI%20trindade%20tac%20cfgs%20pdf.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2022.

GOMES, et al. Aspectos históricos do transporte aeromédico e da medicina aeroespacial. Rev médica de Minas Gerais, v.23, n.1, p. 113-120, 2013.

Vinholes, Thiago. Quando o Avião virou Arma. 2020. Disponível em: <https://www.airway.com.br/quando-o-aviao-virou-arma/>. Acesso em: 10 ago. 2022

Farman MF.7. Alchetron. 2022. Disponível em: <https://alchetron.com/Farman-MF.7>. Acesso em: 10 ago. 2022

O'Brien, Pat. Firsthand Account of Lieutenant Pat O'Brien, World War I POW. 2015. Disponível em: <https://www.humanitiestexas.org/news/articles/firsthand-account-lieutenant-pat-obrien-world-war-i-pow>. Acesso em: 16 ago. 2022

O'Brien, Pat. Outwitting the Hun, My Escape from a German Prison Camp. 2013. Disponível em: <https://www.gutenberg.org/files/42490/42490-h/42490-h.htm>. Acesso em: 16 ago. 2022

Antón, Jacinto. O Barão Vermelho tinha a alma sombria. 2014. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/05/10/cultura/1399738559_462662.html. Acesso em: 18 ago. 2022

Vinholes, Thiago. O temível Barão Vermelho. 2015. Disponível em: <https://www.airway.com.br/o-temivel-barao-vermelho/>. Acesso em: 18 ago. 2022

Nogueira, André. Os feitos do Barão Vermelho. 2021. Disponível em: <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/historia-hoje/barao-vermelho-10-fatos-curiosos-sobre-manfred-von-richthofen-o-maior-piloto-da-primeira-guerra.phtml>. Acesso em: 18 ago. 2022

ANEXO A



Figura 1. Avião de reconhecimento francês Farman MF.7.



Figura 2. Fokker E.III, um caça monoplane alemão.



Figura 3: Albatros D.III, o Barão Vermelho.