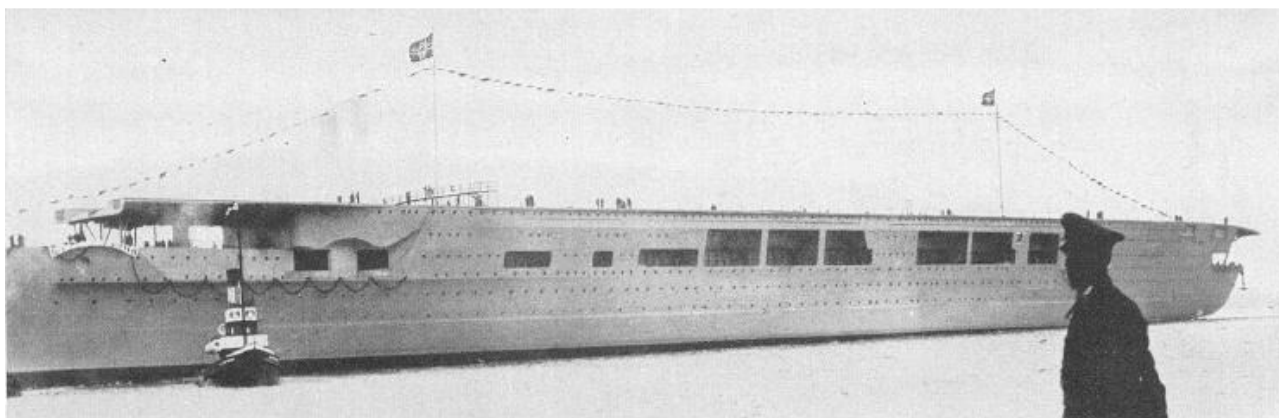


GRAF ZEPPELIN

Por Reinaldo V. Theodoro



O inacabado Graf Zeppelin

Em 1935, Adolf Hitler anunciou que a Alemanha construiria porta-aviões para aumentar o poderio de sua *Kriegsmarine* (Marinha de Guerra alemã). O projeto do primeiro porta-aviões da Alemanha se iniciou na primavera de 1934. Após repudiar os termos do Tratado de Versalhes, que proibia, entre outras coisas, a criação de uma força aeronaval alemã, a Alemanha assinou com a Inglaterra o Acordo Naval de Londres, em 1935. Sob os termos do novo acordo, a Alemanha poderia construir porta-aviões até o limite de 47.250 toneladas, com navios de não mais de 23.000 toneladas. No entanto, os alemães decidiram construir dois porta-aviões de 23.430 toneladas, embora anunciassem que teriam 19.250.

A construção do primeiro deles foi ordenada a 16/11/35, a cargo da *Deutsche Werke* de Kiel. Em 1938, o Grande Almirante Erich Raeder apresentou um ambicioso programa de construção naval que ficou conhecido como "Plano Z". Nele, estava prevista a construção de quatro porta-aviões até 1945. Em 1939, porém, esse número foi reduzido para dois.

A *Kriegsmarine* tinha a política de não batizar um navio antes que fosse lançado. Assim, eles foram inicialmente conhecidos como *Flugzeugträger* (Porta-aviões) "A" e "B".

O *Flugzeugträger* "A" teve a quilha batida a 28/12/36 e foi lançado, com muita fanfarra, a 08/12/38, sendo batizado Graf Zeppelin (em homenagem ao Conde (Graf) Ferdinand von Zeppelin). Na mesma ocasião, o *Flugzeugträger* "B" teve a quilha batida.

Porém, a construção do Graf Zeppelin foi problemática desde o princípio. Embora fosse baseado em projetos britânicos e japoneses, o Graf Zeppelin representou um sério desafio técnico, pois a Alemanha não tinha experiência na construção de porta-aviões. Além disso, o *Reichsmarschall*

Hermann Göring, comandante supremo da Luftwaffe, não tolerava a idéia de ceder parte de sua aviação para a Marinha (por mais óbvio que fosse a necessidade da aviação embarcada ser subordinada a ela), e procurava frustrar as intenções de Raeder sempre que podia. Dentro da própria Marinha, o comandante da arma submarina, Almirante Karl Dönitz, desejava que a prioridade fosse dada aos submarinos e fazia oposição à construção de porta-aviões.



O lançamento do Graf Zeppelin.

Em abril de 1940, foi suspensa a construção do Graf Zeppelin, então 85% concluído (embora com pendências técnicas relativas aos ganchos de pouso e catapultas). Na mesma ocasião, o

Flugzeugträger "B" (que receberia o nome Peter Strasser) teve a construção abandonada, sendo então desmantelado.

Por maio de 1941, Raeder ainda estava otimista quanto ao projeto e informou a Hitler de que o Graf Zeppelin estaria pronto em mais um ano e levaria mais um ano para experiências no mar e treinamento da tripulação. O trabalho nele foi retomado em 1942, porém, após a Batalha do Cabo Norte (31/12/42), Hitler desencantou-se definitivamente com a esquadra de superfície. Raeder foi destituído e Dönitz tornou-se o comandante supremo da Marinha.

Em fevereiro de 1943, o Graf Zeppelin, que estava então mais de 95% construído, teve seus trabalhos interrompidos completamente. Todos os seus armamentos foram removidos e instalados em defesas costeiras na Noruega. O casco foi usado como depósito flutuante da *Kriegsmarine*. Perto do fim da guerra, o infeliz navio foi auto-afundado em águas rasas em Stettin (hoje Szczecin) a 25/04/45, pouco antes de o Exército Vermelho entrar na cidade. Recuperado pelos soviéticos, ele foi carregado com botins de guerra e rebocado para Leningrado e acabou sendo afundado como alvo pelos soviéticos a 16/08/47. Sua localização era incerta até julho de 2006, quando foi encontrado por acaso por uma indústria petrolífera polonesa, junto ao porto de Leba. Ele hoje repousa a 86 metros de profundidade, nas coordenadas 55°17'00"N e 18°25'33"E.

Mesmo que tivesse se tornado operacional, o Graf Zeppelin acrescentaria muito pouco à minúscula Marinha de Guerra do III Reich.

Especificações Técnicas (1942):

Deslocamento – 33.550 toneladas.

Comprimento – 262,50 metros.

Boca – 36,20 metros.

Calado – 8,50 metros.

Potência – 200.000 HP.

Velocidade Máxima – 33,8 nós.

Velocidade de Cruzeiro – 18 nós.

Tripulação – 1.720 homens (306 de vôo).

Armamento: 16 canhões de 150 mm, 6 canhões AA duplos de 105 mm, 11 canhões AA duplos de 37 mm e 28 canhões AA de 20 mm (em montagens simples e quádruplas).

Aviões: 10 caças Me 109T, 20 bombardeiros de mergulho Ju 87C e 20 torpedeiros Fi 167. Ele poderia operar simultaneamente 42 aviões.

Aviões:

Sob pressão de Hitler, Göring ofereceu versões modificadas do Junkers Ju 87B Stuka e do Messerschmitt Me 109E, que então estavam sendo

substituídos dos esquadrões de 1ª linha da Luftwaffe, para equipar o Graf Zeppelin. Raeder não ficou satisfeito, mas teve que escolher entre isso ou nada (além de ter que ceder ante a insistência de Göring de que o pessoal de vôo continuasse sob o controle da Luftwaffe). Em 1942, os modelos de aviões foram alterados. O caça agora seria o Me 155V2 e o bombardeiro seria o Ju 87E (versão naval do Ju 87D). No entanto, nenhum dos dois foi construído.

ME 109T:

A opção de converter o Messerschmitt 109 para a tarefa de caça embarcado era a mais óbvia em 1939, já que na ocasião ele era o melhor caça do mundo e, sendo de pequenas dimensões, seria relativamente fácil adaptá-lo para operação em um convés de vôo. A versão de porta-aviões foi designada Me 109T ("T" de *Trägerflugzeug*, avião de porta-aviões) e era, basicamente, um Me 109E-1 com pequenas modificações. Um dispositivo foi adaptado ao trem de pouso para lançamento por catapulta e um gancho de pouso foi instalado na fuselagem. A envergadura foi aumentada cerca de 60 centímetros para melhorar as características de decolagem e pouso e as asas podiam ser dobradas para armazenamento no interior do navio.

Foram produzidas 70 unidades do Me 109T, das quais, 10 T-0 e 60 seriam T-1, porém, após apenas 7 unidades terem sido produzidas, o programa foi cancelado e os demais foram completados como T-2, a versão sem os dispositivos para operação em porta-aviões. Mais tarde, alguns T-0 e T-1 foram convertidos a T-2.

O Me 109T foi lançado no início de 1941 e foi usado na Noruega até o verão de 1942. As unidades remanescentes foram transferidas para Heligoland, no Mar do Norte, onde operou até fins de 1944. Ele equipou os grupos de caça (*Jagdgeschwader* = JG) 5, 11 e 77.

Especificações Técnicas:

Comprimento – 8,76 metros.

Envergadura – 11,08 metros.

Altura – 2,28 metros.

Motor – Daimler-Benz DB 601N de 1.175 HP.

Velocidade Máxima – 575 Km/h.

Autonomia – 700 Km. Seu alcance podia ser ampliado pelo uso de um tanque extra externo de 300 litros.

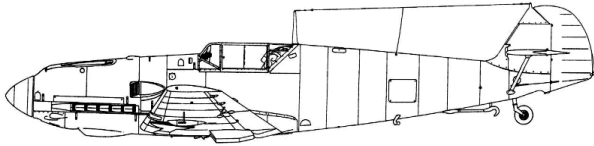
Teto – 10.500 metros.

Peso Máximo – 3.080 Kg.

Peso Vazio – 2.250 Kg.

Tripulação – 1 homem.

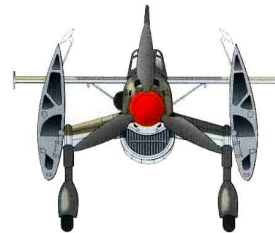
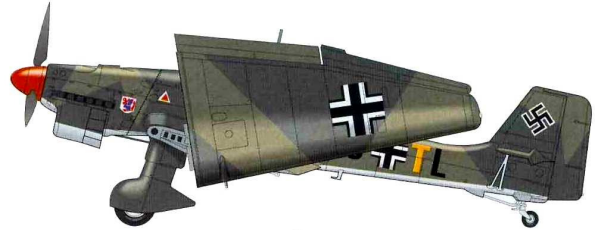
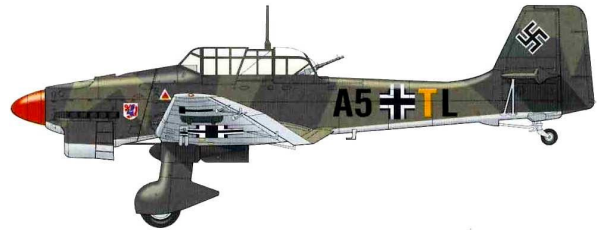
Armamento – Duas metralhadoras de 7,92 mm no bico e duas metralhadoras de 7,92 mm ou dois canhões de 20 mm nas asas. Podia transportar 4 bombas de 50 Kg ou uma bomba de 250 Kg.



Me 109T-1. Observe o gancho de pouso abaixo da fuselagem.



Me 109T-2, do 11/JG.11, inverno-primavera de 1941.



Ju87C-0

JU 87C:

Como para o caça, a opção pelo Junkers Ju 87 *Stuka* para ser o bombardeiro de mergulho de porta-aviões era igualmente óbvia. Dessa forma, o Ju 87B-1 teve uma versão naval, o Ju 87C-1. A principal diferença era a asa dobrável, mas ele também recebeu um gancho de pouso e seu trem de pouso foi dotado de um dispositivo para ser ejetado em caso de amerissagem de emergência. Pelo menos um protótipo Ju 87C-0 foi construído e vários C-1 estavam em produção quando o programa foi cancelado. Posteriormente, esses aviões foram convertidos à versão B-1 padrão. Quando o projeto foi retomado em 1942, a versão "B" já estava ultrapassada e optou-se pela conversão da versão "D", surgindo daí o Ju 87E, que seria bombardeiro de mergulho e torpedeiro. Todavia, nenhum chegou a ser construído.

Especificações Técnicas:

Comprimento – 11,50 metros.
 Envergadura – 13,80 metros.
 Altura – 3,90 metros.
 Motor – Jumo 211D de 1.210 HP.
 Velocidade Máxima – 410 Km/h.
 Autonomia – 1.535 Km.
 Teto – 7.290 metros.
 Peso Máximo – 6.650 Kg.
 Peso Vazio – 3.900 Kg.
 Tripulação – 2 homens.
 Armamento – 3 metralhadoras de 7,92 mm e até 500 Kg de bombas.

Fi 167:

Único dos aparelhos destinados a porta-aviões que não se baseou diretamente de um avião com base em terra, o Fieseler Fi 167 foi projetado como avião torpedeiro e bombardeiro de reconhecimento e teria sido um ótimo aparelho de seu tipo se o programa tivesse ido à frente. Ele não apenas superou o seu concorrente direto, o Arado Ar 195, como atendeu com folga todas as exigências técnicas estabelecidas. Além dos dois protótipos, foram construídas mais 12 unidades de pré-produção (versão A-0), mas, com o cancelamento do programa do porta-aviões, ele foi relegado a funções de patrulha costeira na Holanda de 1940 a 1943, equipando o *Erprobungsstaffel 167*. Depois, as unidades remanescentes foram vendidas para a Romênia.

Especificações Técnicas:

Comprimento – 11,40 metros.
 Envergadura – 13,50 metros.
 Altura – 4,80 metros.
 Motor – Daimler-Benz DB601B de 1.100 HP.
 Velocidade Máxima – 325 Km/h.
 Autonomia – 1.500 Km.
 Teto – 8.200 metros.
 Peso Máximo – 4.850 Kg.
 Peso Vazio – 2.800 Kg.
 Tripulação – 2 homens.

Armamento – 3 metralhadoras de 7,92 mm e até 1.000 Kg de bombas ou 1 torpedo de 765 Kg.



Fi 167A-0, *Erprobungsstaffel 167*, Holanda, 1940.



Fi 167A-0, *Erprobungsstaffel 167*, Holanda, 1942.