

## OS DESTRUIDORES DE REPRESAS

### Por Reinaldo V. Theodoro



Brasão do 617º Esquadrão

Talvez o mais famoso esquadrão da RAF hoje em operação, o 617º “Dam Busters” (Destruidores de Represas) foi criado especificamente para executar uma missão: a Operação “Chastise”<sup>1</sup>, a destruição das represas do Ruhr, vitais para o esforço de guerra alemão.

A idéia de atacar as represas surgiu em 1938, quando o Ministério do Ar britânico formou um comitê para estudar o assunto, para o caso da Alemanha decidir ir à guerra. O comitê estabeleceu claramente o que se conseguiria com a destruição das represas:

- 1º) Cortar o suprimento de água para uso industrial e doméstico;
- 2º) Causar inundações e danos em plantas industriais, ferrovias e cursos de água no vale;
- 3º) Negar água suficiente para prover os sistemas de navegação interna.

Essas represas eram a Moehne, a Eder e a Sorpe, além das menores Ennepe, Lister e Diemel.

Situada em Gunne, a apenas 40 quilômetros a leste de Dortmund, a Moehne tinha 34 metros de altura, 40 de largura na base e 7,5 metros no topo. Seu comprimento era de 640 metros. Ela comportava 134 milhões de metros cúbicos de água e seu lago cobria uma área de 3.229 acres. A represa destinava-se a coletar água da chuva, impedir inundações no vale, prover água para uso industrial e doméstico e fornecer energia elétrica para todo o vale do Ruhr. Era protegida por duas redes anti-torpedos e canhões anti-aéreos.

Maior represa de concreto da Alemanha, a Eder tinha 42 metros de altura, 36 metros de largura na base e 6 no topo, com uma extensão de 400 metros. A Eder ficava a cerca de 60 quilômetros a

sudeste da Moehne. O seu reservatório era muito maior que o daquela, contendo 7.100 milhões de metros cúbicos de água, que eram usados para abastecer o importante Canal Mittelland, impedir inundações e, como a Moehne, gerar energia elétrica, só que em menor escala.

A mais nova das represas atacadas (construída entre 1927 e 1933), a Sorpe era localizada a cerca de 10 quilômetros ao sul da Moehne e tinha um tipo de construção completamente diferente. Ela consistia de uma barragem de terra, com um núcleo de concreto. Sua altura era de 17,70 metros e podia comportar 72 milhões de metros cúbicos de água.



Mapa da região, com as três principais represas assinaladas.

A Ennepe era de alvenaria e foi construída no início do século XX (entre 1902 e 1905), tinha uma altura de 13,70 metros e comportava 15 milhões de metros cúbicos de água.

A Lister era também de alvenaria, tinha uma altura de apenas 10,70 metros e capacidade para 22

<sup>1</sup> Em seu livro “The Dam Busters”, Paul Brickhill menciona que a operação se chamava “Downwood”, o que causa confusão até hoje. Mas “Chastise” (Castigo) é o nome correto.

milhões de metros cúbicos de água.

O valor estratégico das represas, portanto, já era reconhecido e a idéia de atacá-las já existia, mas ninguém parecia saber como fazer isso até que surgiu um engenheiro chamado Barnes Wallis.

Ao eclodir a 2ª Guerra Mundial, o Engenheiro Aeronáutico Barnes Wallis, que trabalhava na Vickers desde 1919 e era responsável pelos projetos do Wellesley e do Wellington, passou a se dedicar a desenvolver projetos especiais visando causar o máximo de dano à Alemanha com o mínimo de recursos. Durante os anos seguintes, ele amadureceu o seguinte raciocínio: bombardear as indústrias não traria resultados decisivos, pois as fábricas poderiam ser dispersadas e a produção descentralizada. As fontes de petróleo da Alemanha estavam então fora do alcance dos bombardeiros existentes. O carvão que alimentava as siderúrgicas vinha de minas profundas, impossíveis de serem atingidas por aviões. Mas havia um ponto fraco que talvez merecesse ser explorado: a água. As siderúrgicas precisavam de toneladas de água para produzir o aço, essencial para a produção bélica. E essa água vinha das represas do vale do Ruhr. Se fosse possível destruí-las, o impacto na produção de guerra alemã seria tremendo.



Neville Barnes Wallis

Mas isso não era uma tarefa simples. Para começar, as barragens eram feitas de concreto, com espessuras muito grandes, sempre mais grossas quanto mais perto da base. Cientes de sua importância, os alemães haviam instalado redes anti-torpedos nelas, pois era praticamente impossível atingir a fina linha da barragem com bombas lançadas do alto. Ainda havia canhões anti-aéreos para protegê-las e, para piorar as coisas, elas estavam bem no interior da Alemanha (após a queda da França, em junho de 1940, a distância entre o Ruhr e a base aliada mais próxima aumentou ainda mais).

O primeiro problema era descobrir como atingir a

represa. Então, Wallis, baseando-se no princípio da brincadeira de atirar uma pedra em um lago, fazendo-a ricochetear na sua superfície, começou a projetar uma bomba que fizesse o mesmo, visando ultrapassar as redes anti-torpedo.

Apesar de enfrentar todo tipo de oposição oficial, inclusive do próprio comandante do Comando de Bombardeiros, Sir Arthur "Bomber" Harris, Wallis conseguiu aprovação para realizar testes, usando inclusive um bombardeiro Wellington. Uma vez que o princípio foi demonstrado, as portas começaram lentamente a se abrir para o que até então era considerada uma ridícula invenção de um cientista maluco.

Ela ficou conhecida como a "Bouncing Bomb"<sup>2</sup> ("Bomba Quicadora"). Ela pesava 4.204 kg, incluindo uma carga explosiva de RDX de 3.000 kg, teria que ser lançada a 18,30 m de altura e a uma velocidade de 354 km/h. A bomba tinha que ser lançada a uma distância exata, "quicar" na água quatro vezes, bater contra a parede da represa e submergir, ainda girando, em função de um dispositivo instalado no avião, que mantinha a bomba girando a 500 rpm durante a corrida de bombardeio. Ao atingir a profundidade de cerca de 9,15 m, a bomba explodiria. Acreditava-se que os danos causados pela explosão de uma única bomba não seriam fatais, mas duas ou três bombas, auxiliadas pela pressão de milhões de toneladas de água, seriam suficientes para realizar a tarefa. A represa então entraria em colapso e uma avalanche de água inundaria os vales abaixo, destruindo tudo em seu caminho.



A "Bomba Quicadora", já no seu dispositivo de lançamento, a bordo do Lancaster "G".

Contudo, a idéia de Wallis só começou a se tor-

<sup>2</sup> Algumas fontes mencionam o termo "Upkeep Bomb", o que é difícil de traduzir, pois "Upkeep", literalmente, significa "manter em cima" (refere-se à manutenção de equipamentos). Portanto, preferimos o termo "Bouncing Bomb".

nar viável devido à entrada em operação do novo bombardeiro quadrimotor pesado Avro Lancaster. O Lancaster modelo B.III, usado na missão, tinha quatro motores Rolls Royce Merlin de 1.300 HP e uma velocidade máxima de 432 km/h. O avião teve que ser modificado, tendo as portas da baía de bombas, a torre de metralhadoras dorsal e parte da blindagem retiradas, visando transportar e lançar a “bomba especial”.

Mas seria preciso um esquadrão inteiro de Lancasters para executar a missão. Harris proibiu que um esquadrão fosse desviado das operações sobre a Alemanha, de forma que um novo teria que ser formado. Para comandar a nova unidade (temporariamente chamada de “Esquadrão X”), foi escolhido o Comandante de Ala Guy Penrose Gibson.



Wing Commander Guy P. Gibson.

### Nasce o 617º Esquadrão

Gibson teve total liberdade para escolher tripulações selecionadas em todos os esquadrões do Comando de Bombardeiros, pois a missão era tão arriscada que somente as melhores tripulações teriam alguma chance de realizá-la. Por semanas, nem mesmo Gibson sabia qual seria o objetivo. Sabia apenas que teria que voar baixo sobre a água e à noite (ele pensou que teria que atacar o encouraçado alemão Tirpitz, então fundeado na Noruega).

O Esquadrão “X” foi formado na base da RAF em Scampton, a 17/03/43. Quatro dias depois, recebeu a sua designação: seria o 617º Esquadrão.

A nova unidade começou a treinar em 31/03/43 e o treinamento consistia de vôo e navegação à baixa altitude à noite (as janelas dos Lancasters foram cobertas com cortinas de cor âmbar e os tripulantes usavam óculos com lentes azuis para simular o vôo noturno). O treinamento se tornou mais problemático quando passaram a voar sobre a água – e água sem ondas, do reservatório de Derbyshire – o que dificultava muito a estimativa

de altitude dos pilotos. A solução encontrada foi instalar dois refletores sob o avião, um na proa e outro na popa, apontados de tal forma que, na altura certa, os facho de luz se encontravam. Embora funcional, a idéia não era muito agradável: aquelas luzes fariam dos aviões alvos muito mais fáceis para os artilheiros alemães.

Outros problemas foram encontrados e resolvidos e o treinamento se intensificou à medida que chegava o dia do raide. Foi escolhida a noite de 16-17/05/43, devido a ser uma noite de lua cheia e numa época em que as represas estariam mais cheias, devido ao degelo da primavera.

Foi só então que as tripulações tomaram conhecimento dos seus verdadeiros alvos. Eles deveriam atravessar o Canal da Mancha, sobrevoar a Holanda e a Alemanha quase ao nível do solo e lançar suas bombas sobre as represas do Ruhr.

### Começa a Missão

Gibson dividiu a força de ataque em três grupos. O primeiro, com 9 aparelhos, seria liderado pelo próprio Gibson e teria como alvo a Moehne. Se conseguisse destruir a represa e ainda restassem bombas, ele rumaria então para a Eder. O segundo grupo, com 5 aviões, rumaria para a Sorpe, usando a rota Norte. O terceiro grupo, de mais 5 aviões, funcionaria como reserva e decolaria duas horas mais tarde.

Pouco depois das 21:00 h, os aviões começaram a decolar. Na última hora, o Lancaster “Q”<sup>3</sup> apresentou um vazamento e teve que ser substituído pelo “T”, que estava em reserva. Com isso, seu piloto, o Tenente-Aviador J.C. McCarthy, americano de nascença, partiu com 20 minutos de atraso. Ele não poderia saber então que esse atraso pode ter salvado a sua vida.

Os enormes quadrimotores desapareceram na noite, voando a baixa altitude para escapar dos radares alemães. No QG do 5º Grupo, em Grantham, Barnes Wallis aguardava ansioso por notícias. Também presente, mas com sentimentos insondáveis, estava “Bomber” Harris. Ele havia sido contrário à missão, mas tivera que “engolir”. Agora, tinha que torcer por ela.

Gibson, no “G”, acompanhado do “M” e do “P”, sobrevoavam o solo europeu colados ao chão. Ocasionalmente, os bombardeadores davam avisos de obstáculos à frente (casas, fios de energia, árvores, etc.) e os aviões davam rápidas subidas para depois baixar de novo. Agora toda a

<sup>3</sup> A RAF usava letras para a identificação de seus aparelhos. As duas primeiras letras designavam o Esquadrão (no 617º, as letras eram AJ), enquanto a terceira letra, pintada após o círculo do símbolo da RAF, identificava o avião. É por essa terceira letra que os aviões serão mencionados nessa matéria.

Luftwaffe já sabia que eles estavam ali e os caças noturnos podiam ser esperados a qualquer momento. Porém, eles estariam no alto, silhuetados contra o céu, enquanto os bombardeiros estariam escondidos contra o chão escuro. Não seria um trabalho fácil para os alemães.

Porém, a coisa funcionava ao contrário para a artilharia anti-aérea: eram os aviões que estavam silhuetados contra o céu e dessas armas é que viria a maioria das baixas sofridas pelo 617<sup>º</sup> nessa histórica noite.

Alguns quilômetros atrás, outro grupo de três Lancasters seguia o líder. Porém, o “B”, do Tenente-Aviador W. Astell, errou a curva e se afastou uns 800 metros da formação. Nunca mais foi visto. Não houve sobreviventes.

Sobre o Ruhr, a força principal foi apanhada diversas vezes por projetores de luz. Os artilheiros concentraram o fogo de suas metralhadoras nelas, destruindo alguns. Os três aviões conseguiram passar praticamente incólumes.

### Na Moehne

Por fim, a primeira leva chegou ao seu destino: Moehne. Os aviões subiram e passaram a circular sobre o grande lago, observando a nefanda presença de cerca de dez canhões anti-aéreos na área. O reconhecimento aéreo havia descoberto várias formas escuras no alto da barragem, mas não havia sido possível identificá-las<sup>4</sup>.

Gibson chamou todos os aviões e o “B” de Astell foi o único que não respondeu. O preço da aventura começava a ser pago.

Gibson então iniciou a sua corrida para lançar a bomba (não sem antes designar o Tenente-Aviador J.V. Hopgood, no “M”, para assumir o comando se acontecesse algo com ele).

O “G” roncou furiosamente sobre o lago. As luzes na barragem foram acesas e o navegador, Oficial Piloto H.T. Taerum, instruiu Gibson para subir e descer, enquanto os feixes de luz se afastavam e aproximavam, procurando a altura certa. Os artilheiros anti-aéreos alemães tinham agora um ótimo alvo para mirar e os projéteis alemães começaram a correr para ele. As metralhadoras do bico do Lancaster trataram de responder, mas era um duelo por demais desigual.

Então, a bomba foi lançada. O “G” passou como um foguete sobre o parapeito da represa e um foguete “Verey” vermelho foi lançado para avisar que haviam conseguido.

A água levantou-se como um imenso géiser e o lago inteiro contorceu-se com a potência da explosão. A coluna branca de água elevou-se a 300

metros e, voltada contra a lua, parecia um gigantesco fantasma. A água desceu, derramando-se pelo parapeito, dando a impressão de que a barragem havia sido rompida. Mas, quando a água se acalmou, ela ainda estava lá, no mesmo lugar. Agora era a vez do “M”. Ele iniciou a sua corrida da mesma forma que o líder e logo os projéteis alemães começaram a correr em sua direção. Subitamente, uma chama irrompeu do tanque interno da asa de bombordo e logo o avião soltava um rastro de fumaça negra. Ele havia sido atingido. Ainda assim, lançou a sua bomba, mas ela passou direto pela barragem, indo explodir embaixo, perto da usina. O avião ainda tentou ganhar altura para que os tripulantes pudessem saltar, mas o tanque explodiu, uma asa foi arrancada e o avião despencou em destroços flamejantes. Milagrosamente, dois tripulantes se salvaram e passaram o resto da guerra como prisioneiros dos alemães.

Gibson não tinha tempo para lamentações. Chamou o “P” do Tenente-Aviador H.B.M. Martin. Era a vez dele.

Porém, Gibson tomou uma decisão arriscada. Ele sobrevoaria o lago junto com o “P” para atrair a artilharia AA alemã. Os artilheiros do “G” abriram fogo contra as torres alemãs, que revidaram, enquanto o “P” começava a sua corrida. Quando os alemães perceberam o avião de Martin, segundos preciosos haviam sido perdidos. O “P” atravessou a chuva de projéteis que vinha para ele e lançou a sua bomba. Duas granadas atingiram a asa de estibordo, arrombando o tanque de combustível. Mas o “P” estava com sorte: o tanque estava vazio. Não houve incêndio.

A luz “Verey” foi novamente lançada e novamente a coluna branca de água subiu ao céu, mas, ao descer, a barragem continuava do mesmo jeito.

Agora era a vez do “A”, do Líder de Esquadrão H. M. Young. Mais uma vez, Gibson levou seu avião sobre o lago, agora seguido pelo “P”, para atrair a atenção dos alemães. Com três alvos onde mirar e sem saber qual era a verdadeira ameaça, os alemães atiraram quase a esmo. O avião de Dinghy Young passou intocado pelo lago e lançou a sua bomba com precisão. O espetáculo da explosão se repetiu, mas a barragem continuava lá, como a debochar de todos os esforços e sacrifícios dos britânicos.

Era a vez do “J”, do Tenente-Aviador D.H. Maltby. Mais uma vez, Gibson e Martin sobrevoaram o lago para distrair os alemães, mas agora com o recurso suicida de acender as luzes de pouso, para ajudar os alemães a mirar no alvo errado. O “J” fez a sua corrida com perfeição e lançou a sua bomba. A coluna branca novamente elevou-se e agora uma fraca neblina começava a cobrir o lago. Gibson alertou o “L” para se preparar, mas,

<sup>4</sup> Só depois da guerra é que descobriram que as formas escuras eram, na verdade, pinheiros ornamentais.

mal terminou de falar, alguém gritou nos fones:  
— Foi-se! Foi-se!

A parede de concreto abriu-se de repente e desmoronara sob o peso da água. Um buraco irregular de cerca de 30 metros de largura e outros 30 de altura agora permitia que a água se precipitasse vale abaixo.

Nos aviões, todos ficaram em silêncio observando o espetáculo. Então, todos irromperam em gritos de entusiasmo. O Tenente-Aviador R.G. Hutchinson, operador de rádio do “G”, telegrafou uma única palavra para a Inglaterra: “Sambo”<sup>5</sup>. Gibson então mandou o “J” e o “P” para casa e seguiu com os demais para a Eder.



Fotografias aéreas mostrando a Moehne, antes e

<sup>5</sup> “Sambo” era o nome do cachorro de Gibson, que morrera atropelado na véspera do ataque. Gibson então decidiu homenageá-lo, usando o seu nome como sinal em código de sucesso da missão.

depois do ataque.

Em Grantham, as mensagens chegavam através do código morse. Toda vez que uma bomba era lançada com precisão, era recebida a palavra “Liquidado”. Mas, à medida que essa palavra se repetia sem que se desse o resultado esperado, Wallis ficava mais e mais deprimido.

Então, o oficial encarregado das transmissões recebeu mais uma mensagem. Dessa vez, porém, o morse matraqueou excitadamente. O oficial anotou as letras uma a uma com crescente ansiedade e então gritou:

— Sambo! É Sambo! Foi-se!

Wallis levantou os braços e começou a dançar na sala. Todos os presentes imediatamente se alegraram e Harris, com um grande sorriso (Wallis diria depois que foi a primeira vez que viu Harris sorrindo), apertou a mão de Wallis e disse:

— Wallis, não acreditei numa única palavra do que você disse sobre essa maldita bomba, mas agora você pode me vender um elefante cor de rosa!

### Na Sorpe

Na rota Norte, os quatro aviões que decolaram no horário chegaram à costa holandesa por volta das 22:40 h. Logo depois, o “W”, do Tenente-Aviador J. L. Munro, foi atingido pela artilharia AA. O seu rádio e seu sistema de fonia interna foram inutilizados. Sem eles, Munro não podia dar instruções à sua tripulação e nem receber informações dos outros aviões. Praguejando muito, deu meia volta e retornou à Inglaterra.

No “H”, o Oficial Piloto G. Rice baixou sobre o Zuider Zee. Contudo, os refletores, por algum motivo, não estavam assinalando a altura correta e o “H” chocou-se de barriga com o mar. Com muita sorte, o avião conseguiu ainda manter-se voando, mas, cerca de duas toneladas de água haviam entrado nele pelo compartimento de bombas escancarado, arrancado a sua bomba e quase afogando o artilheiro de cauda. Ele também não teve escolha e voltou para a Inglaterra.

Os dois restantes, o “E” do Tenente-Aviador R.N.G. Barlow e o “K” do Oficial Piloto V.W. Byers, não foram muito longe. Ambos foram abatidos pela artilharia AA quando ainda sobrevoavam a Holanda. Há relatos de que o “E” explodiu ao cair, com um clarão de cegar. Não houve sobreviventes em nenhum dos dois aparelhos.

Vindo com um atraso de quase 100 km, o “T” conseguiu atravessar as áreas batidas pela artilharia AA inimiga e chegar à Sorpe. Os vales estavam cheios de neblina, mas McCarthy conseguiu encontrar a represa. Fez duas tentativas, na terceira quase bateu na água, mas conseguiu

lançar a bomba com precisão. O parapeito da represa desmoronou numa extensão de cerca de 45 metros, mas os danos não foram fatais.

### Na Eder

Gibson teve dificuldades em achar a Eder, devido a uma cerração que cobria a área. Sobrevoaram-na na contramão e descobriram que ela não tinha artilharia anti-aérea. Talvez os alemães achassem que ela não precisava: localizada no fundo de uma dobra entre as colinas, com cristas de 300 metros de altura em volta, não era um bom lugar para se ir à noite com um avião pesado.

Gibson ordenou ao “L”, do Tenente-Aviador D.J. Shannon, que iniciasse o ataque. Na primeira tentativa, não conseguiu e quase se espatifou numa crista no fim do lago. Por cinco vezes ele tentou, mas não conseguiu tomar a posição correta. Por fim, voltou a ganhar altura para estudar melhor o local. Gibson então mandou o “Z”, do Líder de Esquadrão H.E. Maudsley, tentar.

Ele tentou duas vezes, sem sucesso. Então, na terceira tentativa, ele conseguiu lançar a bomba e a luz “Verey” subiu para o céu. Porém, ele devia estar rápido demais, pois a bomba colidiu violentamente contra o parapeito da barragem e explodiu, bem embaixo do avião.

Embora soubesse o que aquilo significava, Gibson ainda tentou chamar o avião de Maudsley.

— Henry, Henry... Alô, “Z de Zebra”! Você está bem?

Não houve resposta e então chamou de novo. Então, todos ouviram uma voz muito fraca dizer:

— Acho que sim... espere.

Foi a sua última mensagem. Não houve sobreviventes.

Gibson então mandou o “L” tentar de novo. Ele tentou e errou novamente. Então, ele zigzagueou por entre as colinas diante do lago e conseguiu atingir a altura certa, lançando a bomba com precisão. A agora familiar coluna de água elevou-se e, ao baixar, a represa estava lá ainda. Só restava agora o “N”, do Oficial Piloto L.G. Knight. Ele tentou uma vez e falhou. Então, Shannon lhe deu instruções de como havia conseguido realizar o ataque. O australiano procedeu como o colega dissera e realizou uma corrida perfeita, lançando a bomba com precisão. A explosão levantou a coluna de água e, antes que a água serenasse, a parede da represa rompeu-se.



A Eder rompida.

Foi ainda mais espetacular do que na Moehne. Embora o rombo fosse similar em dimensões, havia muito mais água na Eder e o seu vale era mais íngreme. A inundação avançou como uma gigantesca e veloz serpente. Viram um carro correndo pela estrada no vale, os faróis acesos parecendo dois olhos assustados. Eles então se tornaram esverdeados e, por fim, apagaram-se. Hutchinson telegrafou a palavra “Dinghy”, o código para sucesso na Eder. Gibson chamou os outros e começaram então a viagem de volta.

### A Força de Reserva

Como os dois primeiros grupos já haviam esgotado suas bombas, Grantham ordenou que o “S”, do Oficial Piloto L.J. Burpee, que estava rumando para a Lister, fosse para a Sorpe, mas não houve resposta. Ele havia sido atingido pela artilharia AA ainda a caminho das represas e explodiu, sob as vistas do “F”. Não houve sobreviventes.

O “F”, do Sargento-Aviador K.W. Brown, chegou à Sorpe muito depois do ataque de McCarthy. A névoa estava se adensando e o seu bombardeador não conseguia vislumbrar o ponto de ataque. Eles tentaram por oito vezes sem sucesso. Após uma rápida conferência entre os tripulantes, eles decidiram tentar de novo. Na passagem seguinte, as metralhadoras do Lancaster lançaram projéteis incendiários no bosque ao lado da represa. Com a ajuda da luz proporcionada pelas chamas nas árvores, o “F” finalmente conseguiu lançar a sua bomba com precisão. A bomba explodiu, a coluna de água se elevou, mas a barragem resistiu. A Sorpe sobreviveu (de fato, Barnes Wallis reconheceu que a sua bomba não funcionaria nela devido ao seu tipo de construção).

O “Y”, do Sargento-Aviador C.T. Anderson, chegou à Sorpe ainda mais atrasado que os demais. O lago estava então completamente encoberto pela neblina e ele teve que voltar com a bomba

para a Inglaterra.

O “C”, do Oficial Piloto W.H.T. Ottley, estava rumando para a Lister. Então, perto da cidade de Hamm, foi abatido pela artilharia AA alemã. Apenas seu artilheiro de cauda sobreviveu, ficando o resto da guerra como prisioneiro de guerra.

O último era o “O”, do Sargento-Aviador W.C. Townsend. Seu objetivo era a Ennepe e, depois de procurá-la por muito tempo na neblina, encontrou-a e realizou três corridas antes de lançar a bomba com precisão. Novamente, uma única bomba provou ser insuficiente para a tarefa e a Ennepe sobreviveu.

### A Viagem de Volta

Agora dez Lancasters estavam fazendo a viagem de volta, 8 toneladas mais leves em carga e combustível. A costa estava à uma hora de distância e a aurora chegaria antes disso, trazendo com ela os caças alemães.

No avião de Gibson, o artilheiro de cauda deu o alerta:

— Avião inimigo não identificado atrás!

O “G” desceu até quase roçar o solo, levando o gado próximo a fugir em pânico. A tática funcionou e o avião inimigo sumiu das vistas.

O “O” era o último avião retornando e, quando ele sobrevoou a Moehne, Townsend não a reconheceu. O lago havia encolhido e mudado de forma e margens lamacentas, com pequenos barcos encaalhados, já começavam a aparecer.

Apesar de todas as dificuldades, quase todos os aviões conseguiram retornar. Quase. O “A”, de Young, foi abatido pela artilharia anti-aérea quando já estava na costa holandesa. O avião ainda voou por mais alguns quilômetros antes de mergulhar no mar. Não houve sobreviventes.

Maltby, no “J”, foi o primeiro a pousar, sendo recebido entusiasmadamente por Wallis, Harris e outros que haviam ido para a base de Scampton para recebê-los. Martin, no “P”, foi o seguinte e, aos poucos, os sobreviventes da façanha foram chegando.

Os homens se reuniram no bar e comeram bacon e ovos, enquanto bebiam. Já agora sabiam que o avião de Dinghy Young havia caído no mar e, como essa era a terceira vez, especulavam como ele escaparia dessa vez. Mas ele não escapou.

Wallis não parava de perguntar pelos outros aviões. Os homens procuravam acalmá-lo, dizendo que eles poderiam ter pousado em outros campos na Inglaterra. Porém, após algum tempo, tornou-se óbvio que os homens ali estavam bebendo em homenagem aos que não voltariam nunca mais. Wallis não conseguiu conter as lágrimas e disse:

— Se soubesse disso, nunca teria começado isto. Ele precisou de sedativos para dormir naquela

noite.

Gibson, ao contrário, foi para o hangar escrever 56 telegramas de condolências para os familiares dos que não voltaram (dos quais, 3, mais afortunados, agora eram prisioneiros de guerra).

David Shannon, porém, tinha uma tarefa igualmente séria, embora nada melancólica: naquele mesmo dia, pediu sua namorada em casamento.

### Resultados

Ao clarear o dia 17/05/43, os lagos Moehne e Eder estavam praticamente vazios e 330 milhões de toneladas de água estavam se espalhando pelo vale do Ruhr. Até a 80 quilômetros delas, as minas de carvão estavam alagadas, as fábricas arrasadas e as usinas hidrelétricas inutilizadas. As estradas, linhas férreas e pontes haviam desaparecido. Unterneustadt, o subúrbio industrial de Kassel, a 64 quilômetros da Eder, estava debaixo d'água e a inundação desceu por vários quilômetros pelo vale do Fulda. E, mais importante que tudo isso, as fundições do Ruhr, o coração industrial da Alemanha, não tinham como fabricar o aço. E isso num momento em que a Alemanha estava reconstruindo o seu poderio blindado (em preparação para a próxima ofensiva alemã em Kursk<sup>6</sup>) e a guerra submarina se aproximava de seu auge.

Ao todo, 120 fábricas foram destruídas ou seriamente danificadas e 25 pontes foram destruídas. Quase 3.000 hectares de terras aráveis estavam arruinados. As perdas de animais de corte chegavam a 6.500 cabeças, entre bovinos e porcos.

Vilas inteiras foram simplesmente riscadas do mapa. Na aldeia de Himmelpforten (que, ironicamente, significa “Portas do Céu”), o pároco local, Padre Berkenkopf, após ouvir as explosões e compreender o que elas significavam, imediatamente correu para a sua igreja e começou a puxar a corda do sino. Este era o sinal convencionado com os aldeões para o caso de ocorrer a catástrofe que agora se aproximava. Quando a parede de água atingiu a aldeia, arrastando tudo em seu caminho, o sino ainda estava tocando. Nunca se saberá quantas pessoas aquele padre salvou com o sacrifício da própria vida.

As perdas em vidas humanas foram consideráveis, mas, das 1.294 pessoas que morreram afogadas na inundação, 749 não eram alemãs: eram prisioneiros de guerra, incluindo mulheres e crianças ucranianas, pois havia um campo de trabalhadores escravos abaixo da Eder.

<sup>6</sup> Nossos visitantes certamente já leram, na nossa matéria sobre a Batalha de Kursk, que seu início foi adiado várias vezes, aguardando a produção de mais tanques.

Mais de 2.000 trabalhadores levaram 4 meses para reconstruir a represa de Moehne, mas a sua usina hidrelétrica nunca foi reparada. Duas torres foram construídas e foi estendido entre elas um cabo atravessando o lago. Deste cabo, pendiam cabos de aço até a água e, presas a eles, grana-das de contato. Além disso, reforçaram as redes anti-torpedo e, do lado seco da barragem, instala-ram redes de aço presas a postes fincados na parede da barragem.

Os alemães passaram a destacar centenas de soldados e inúmeros canhões anti-aéreos para proteger todas as represas da Alemanha.

Mas a velha estória se repetia: trancava-se a porta depois dela arrombada.

E tudo isso havia custado aos ingleses 8 aviões e 53 vidas<sup>7</sup>.

### Postácio

A 27/05/43, o casal Real visitou Scampton. Após a parada e a revista oficial, Gibson apresentou ao Rei Jorge VI esboços para o emblema do esquad- rão e pediu a ele que escolhesse um deles. O Rei então chamou a Rainha e juntos escolheram o brasão que até hoje é o símbolo do esquadrão. Ele trazia os dizeres em francês “Aprés moi, le déluge” (Depois de mim, a inundação). Bastante apropriado...

A 22/06/43, os homens do 617<sup>o</sup> se apresentaram no Palácio de Buckingham, onde receberiam suas condecorações “por atacado”. Quando a banda tocou o hino, não foi o Rei que apareceu, mas, sim, a Rainha – era a primeira vez que uma Rai- nha tomava parte numa investidura desde a Era Vitoriana. Gibson recebeu a *Victoria Cross* e 32 outros membros das tripulações receberam condecorações<sup>8</sup>, incluindo Martin, McCarthy, Maltby, Shannon, Knight, Brown e Townsend.

Depois disso, o 617<sup>o</sup> Esquadrão foi encarregado de realizar operações altamente especializadas, empregando principalmente as bombas “Tallboy” de 5,4 toneladas e “Grand Slam” de 10 toneladas. Entre as façanhas que o esquadrão ainda reali- zou na 2<sup>a</sup> Guerra Mundial, está o afundamento do Tirpitz (12/11/44), o qual, ironicamente, havia sido a primeira preocupação de Gibson. Mas ele não estava mais no mundo dos vivos: havia sido aba- tido e morto pilotando um Mosquito, perto de Ber- gen-op-Zoom, na Holanda, a 19/09/44.

<sup>7</sup> Em 1954, foi lançado o filme “The Dam Busters”, em homenagem ao 617<sup>o</sup> Esquadrão (a premiére teve a presença da Rainha Elizabeth). Uma boa dica para os nossos distribuidores de DVDs.

<sup>8</sup> Não é praxe dos britânicos conceder condecorações póstumas – de fato, a única comenda que pode ser concedida postumamente no Reino Unido é a *Victoria Cross*.

No pós-guerra, o esquadrão que ele criara voou no Vulcan e, em 1991, participou da Guerra do Golfo, equipado com o Tornado.



O atual equipamento do 617<sup>o</sup> Esquadrão: o Panavia Tornado.

O raide às represas foi o melhor momento do Comando de Bombardeiros e, além disso, foi um belo exemplo de que uma unidade de elite, com recursos especiais e executantes especialmente treinados e motivados, podia realizar uma tarefa que unidades com dez vezes o seu número não conseguiriam.

Porém, terminada a guerra, a estratégia aliada de bombardeio da Alemanha começou a ser reavaliada sob outra ótica. Com a ocupação da Alemanha, os efeitos dos ataques aliados começaram a se tornar conhecidos do grande público. O bombardeio indiscriminado das cidades, com suas tempestades de fogo e o morticínio de centenas de milhares de civis, passou a ser visto não mais como uma ofensiva de importância estratégica, mas como uma arma de terror. Os anos da *blitz* alemã contra a Inglaterra já estavam sendo esquecidos e os sentimentos de vingança que ajudaram a RAF a se tornar uma das mais formidáveis máquinas de destruição do mundo não faziam mais sentido. A nova política de trazer a Alemanha para a esfera de influência ocidental fazia com que as pessoas relacionadas à destruição das cidades alemãs se retratassem, fugissem da sua responsabilidade ou fossem descartadas.

Em razão disso, o Comando de Bombardeiros acabou sendo discriminado. Quando outras formações das forças armadas britânicas receberam comendas especiais de campanha após a guerra, elas foram negadas a ele. O que antes era apenas o instrumento de execução de uma política de governo, agora servia muito bem como bode expiatório.

Mas 57.000 tripulantes dos bombardeiros britânicos haviam perecido pelo seu país e o sacrifício deles, assim como o seu exemplo de patriotismo,



eficiência e dedicação, idealmente exemplificados no ataque de 17/05/43, permanece até hoje. E se hoje a RAF, bem como outras forças aéreas, é usada em guerras altamente questionáveis, não é culpa dela. Antes disso, são os políticos – e somente eles – que devem responder por isso.