

## DOUGLAS BADER

Por Reinaldo V. Theodoro



Douglas Bader, posando com seus pilotos do 242º Esquadrão canadense.

A Batalha da Inglaterra foi um dos momentos mais dramáticos da 2ª Guerra Mundial. E um dos seus personagens mais marcantes já seria uma lenda mesmo sem as honrarias que as guerras trazem aos seus heróis: Douglas Bader, o piloto inglês que não tinha as duas pernas.

Herói de guerra, ás de caça, esportista famoso internacionalmente, questionador de regras, ele espalhou admiração e exasperação por onde andou. Sua coragem e determinação diante de um trágico acidente continua a inspirar pessoas em todo o mundo até os dias de hoje.

Douglas Robert Steuart Bader nasceu em 21/02/10. Quando tinha apenas poucos meses de vida, sua família retornou para a Índia, onde o pai, Frederick Bader, trabalhava como engenheiro, deixando-o para trás. Em 1913, a família voltou para a Inglaterra e, no ano seguinte, seu pai foi para a França lutar na 1ª Guerra Mundial. Em 1917, Frederick foi gravemente ferido por "shrapnel" e veio a falecer em 1922, na França, sendo enterrado próximo a Saint Omer. Desde cedo, Douglas demonstrou um grande espírito de independência e senso de liderança, sendo capitão do time de *rugby*. Também foi campeão de boxe.

Em 1923, conheceu o Centro de Treinamento da RAF em Cranwell, tendo então seu primeiro contato com aviões. Em 1928, entrou para Cranwell, formando-se dois anos depois.

Designado para o 23º Esquadrão, passou a voar em biplanos Gloster Gamecock. Pouco depois, o esquadrão foi equipado com Bristol Bulldog, um avião mais pesado. A 14/12/31, ao tentar fazer acrobacias que fazia facilmente no Gamecock, seu Bulldog espatifou-se e ele foi levado em es-

tado gravíssimo para o hospital. Sua perna direita foi imediatamente amputada e, dois dias depois, a esquerda, dessa vez abaixo do joelho. Havia poucas esperanças de que sobrevivesse (teve uma parada cardíaca durante uma das cirurgias) e a sua família foi avisada disso.

Porém, contrariando todas as expectativas, Bader sobreviveu. Após a longa luta contra a morte, restava a ele agora enfrentar a vida.

Imediatamente ficou aos cuidados da RAF e começou a se adaptar ao uso de duas pernas mecânicas. Desde o início, porém, ele se recusou a desanimar. Quando os fabricantes das pernas lhe disseram que ele teria que usar uma bengala, afirmou desafiadoramente que jamais usaria uma (e nunca usou mesmo!).

Mandou trocar a posição dos pedais de seu carro (já que ele ainda tinha o joelho esquerdo, o que lhe permitiria controlar o acelerador e o freio). Reaprendeu a dançar e a jogar golfe. Em junho de 1932, Bader pediu para voltar a voar. Designado para o 19º Esquadrão, pilotou então um avião de treinamento Avro 504 e descobriu que podia pilotar tão bem (ou melhor) do que antes. Contudo, era o período inter-guerras e não havia nenhum motivo para manter em serviço um aleijado em detrimento de outro piloto em perfeitas condições. Em abril de 1933, Bader foi informado que seria desligado da RAF e receberia uma pensão vitalícia. Durante os seis anos seguintes, Bader trabalhou em um escritório na Asiatic Petroleum (hoje Shell) e, em 1935, casou-se com Thelma Edwards, uma garçonete que ele conhecera no início de sua recuperação. Mas ele ainda sentia o ardente desejo de voar!

Em setembro de 1939, estoura a 2ª Guerra Mundial. Bader imediatamente pede para voltar à ativa. Dessa vez, é aceito.

A 07/02/40, Bader é designado novamente para o 19º Esquadrão (o primeiro equipado com Spitfires). Dois meses depois, é designado para o comando de uma esquadrilha no 222º Esquadrão, também com Spitfires. No novo esquadrão, começou a questionar as táticas de combate de caças da RAF e decidiu adotar suas próprias idéias. Em junho de 1940, o esquadrão cobriu a retirada de Dunquerque. Durante essas missões, Bader abateu seu 1º avião inimigo, um Me 109. Ainda nesse mês, Bader recebeu o comando do 242º Esquadrão canadense, equipado com Hurricanes. Este era um esquadrão castigado, que sofrera 50% de perdas na campanha da França e agora estava com o moral muito baixo. Sua liderança nata transformou o 242º em uma das melhores unidades de caça da RAF a tempo para a Batalha da Inglaterra.



Bader, na carlinga de seu caça.

Em 30/08/42, o 242º Esquadrão interceptou um grupo de 30 aviões alemães, abatendo 12 deles. Bader se convenceu de que, se tivesse mais aviões, poderia ter liquidado todos os atacantes. Este era o conceito da "Big Wing" (Grande Ala), que evoluiu até ser experimentado operacionalmente por Bader, que recebeu o comando dos Esquadrões 19º e 310º (tcheco), além do seu 242º. A primeira experiência foi a 07/09/40, quando os Hurricanes do 242º e do 310º atacaram os bombardeiros e os Spitfires do 19º atacaram os Me 109, obtendo 11 vitórias contra a perda de 2 Hurricanes. Após algum tempo, Bader ganhou mais dois esquadrões (302º polonês, com Hurri-

canes, e o 601º, com Spitfires). A força de Bader passou a ser conhecida como "Ala de Duxford". Ao fim da Batalha da Inglaterra, Bader recebeu a Distinguished Flying Cross (DFC) e a Distinguished Service Order (DSO). A sua ala foi responsável pela destruição de 152 aviões alemães, com a perda de 30 pilotos.

A 18/03/41, Bader deixou o comando do 242º Esquadrão e recebeu o comando da "Ala de Tangmere", que consistia nos esquadrões 145º, 610º e 616º (todos com Spitfires). A ala iniciou uma série de ataques contra a Europa ocupada. Nessa fase, Bader introduziu a formação de "Quatro Dedos", onde os aviões se posicionavam exatamente como as unhas de quatro dedos da mão (que os alemães depois copiaram). Nesse período, Bader recebeu uma barra em sua DSO. A 09/08/41, porém, durante uma missão sobre a França, um Me 109 abalroou o seu Spitfire, arrancando toda a fuselagem logo atrás da cabine. Ao tentar saltar de pára-quedas, uma de suas pernas ficou presa na cabine. Para sua sorte, as correias que prendiam-na se romperam e ele saltou sem ela (ironicamente, se a sua perna não fosse mecânica, ele certamente teria morrido na queda do avião), sendo imediatamente capturado e levado para um hospital em Saint Omer (próximo ao local onde o seu pai estava enterrado). Os alemães tiveram uma incomum cortesia para com ele, chegando a anunciar que a RAF teria permissão para enviar uma perna nova para ele, sendo definido um corredor aéreo com escolta de caças alemães! A resposta da RAF foi uma incursão de bombardeio, com encarniçados combates aéreos, durante os quais a perna nova foi lançada. Os alemães, contudo, nesse meio tempo haviam encontrado e consertado a perna original, de forma que Bader agora tinha um "estepe". Também durante esse período, foi convidado para visitar a base de caças do ás alemão Adolf Galland, tendo recebido permissão para sentar na cabine de um Me 109! (Galland enviou-lhe uma foto desse encontro após a guerra).

Nesse mesmo dia, com a ajuda da resistência francesa, conseguiu escapar do hospital, mas foi recapturado pouco depois.

Daí até o fim da guerra, ele permaneceu em diversos campos de prisioneiros, sempre procurando fugir. Na primavera de 1945, o 1º Exército americano capturou o castelo de Colditz, onde estava preso. Assim que pôde, atingiu Paris, onde solicitou permissão para voar em um Spitfire antes que a guerra acabasse, mas o pedido foi categoricamente recusado. Ele havia se tornado uma lenda e a RAF não queria correr o risco de perdê-lo faltando tão pouco para a guerra acabar. Bader tinha um escore oficial de 22,5 aviões alemães abatidos (pelas suas contas, foram 30). No imediato pós-guerra, assumiu o comando da Ala de Tangmere, onde encontrou um ambiente muito

diferente do que ele deixara. Havia entre os sofridos veteranos apenas o desejo de esquecer a guerra e retornar à vida civil. No mesmo ano, assumiu o setor de Essex do 11º Grupo e pessoalmente liderou a grande parada aérea da vitória de 15/09/45, com 300 aviões, ao lado de onze veteranos da Batalha da Inglaterra. Apesar do oferecimento da RAF de promoções que superassem o período de afastamento após o seu acidente, ele concluiu que a RAF do pós-guerra seria uma versão melancólica da RAF que ele conhecera e preferiu aceitar o convite da Shell para reassumir as suas funções, agora com direito a um avião particular! Em fevereiro de 1946, ele deixou a RAF para sempre e passou a efetuar inúmeras viagens por todo o mundo, freqüentemente ao lado de sua esposa. Também fez diversas visitas a hospitais e animou muitos aleijados com o seu exemplo, inclusive nos EUA. Em 1954, foi publicada a biografia de Bader, "*Reach for the Sky*", de Paul Brickhill (no Brasil, foi publicado pela Editora Nova Fronteira com o nome de "*Bader – O Conquistador do Céu*"). O livro serviu de base para filme homônimo. Em 1969, deixou a Shell, tornando-se membro do *Civil Aviation Authority Board*. Em 1973, Bader publicou sua autobiografia. Em 1976, foi sagrado Cavaleiro pela rainha Elizabeth. Após a morte de Thelma, ele casou-se novamente com Joan Murray. Apesar de começar a

ter sérios problemas de saúde, trabalhava sem cessar pelas vítimas de amputações e deficientes em geral.

Em agosto de 1982, ele sofreu um enfarte após disputar um torneio de golfe. Três semanas depois, após discursar no jantar em homenagem aos 90 anos de Sir Arthur "Bomber" Harris, ele teve um enfarte fulminante. Tinha 72 anos.

O obituário do "Times" de Londres disse sobre ele: "Ele tornou-se uma lenda como a personificação do heroísmo da RAF durante a 2ª Guerra Mundial".

Logo após a sua morte, foi criada a Fundação Douglas Bader, de apoio a deficientes físicos. Em 25/02/93, foi fundado o *Douglas Bader Center*, um centro de apoio a mutilados construído no *Queen Mary's Hospital*, em Roehampton, Londres. A cerimônia de inauguração foi presidida pela Madrinha da Fundação, a Princesa Diana, Princesa de Gales. E esta foi apenas uma das diversas iniciativas da Fundação. Hoje, ela é presidida pela viúva de Bader.

Como disse Paul Brickhill, a respeito de Bader: "a sua maior vitória não é a sua luta aérea: isso foi apenas um episódio que focalizou a atenção do mundo na maior vitória que está conseguindo ao revelar à Humanidade novos horizontes de coragem, não na guerra, não apenas para os sem pernas, mas na vida".