

## A BATALHA DA INGLATERRA Por Reinaldo V. Theodoro



Bombardeiro Heinkel He 111 sobrevoando Londres.

"O que o General Weygand chamou de a Batalha da França está terminada. A Batalha da Inglaterra<sup>1</sup> está prestes a começar. Dela dependem o nosso modo de vida e a continuidade das nossas instituições e do nosso Império. Toda a fúria e todo o empenho do inimigo deverão em pouco ser lançados contra nós. Hitler sabe que ele terá de nos derrotar nesta ilha ou perderá a guerra. Se nós conseguirmos resistir, toda a Europa poderá ser libertada e a vida em todo o mundo poderá progredir para auges radiantes. Mas, se fracarmos, o mundo inteiro, incluindo os Estados Unidos e tudo o que conhecemos e que nos é caro, afundará no abismo de uma nova era de obscurantismo, transformada em algo mais sinistro, e talvez até mais desesperador, pelas ações de uma ciência pervertida. Portanto, vamos aceitar nossos deveres e nos comportemos de tal modo que, se o Império Britânico e a *Commonwealth* durarem mil anos, os homens continuem afirmando: 'Este foi o seu momento de maior glória'."

Winston Churchill, 18/06/40.

<sup>1</sup> "Battle of the Britain" é a designação em inglês para a batalha. A tradução literal para o português seria "Batalha da Bretanha", o que seria incorreto, pois, na língua portuguesa, "Bretanha" é uma região da França ("Britany" em inglês). Portanto, os autores de língua portuguesa usam os termos "Batalha da Grã-Bretanha" ou, como usado aqui, "Batalha da Inglaterra".

### Prelúdio:

A 22/06/40, a França rendeu-se à até então invencível Alemanha. Assim, em toda a Europa continental, não havia mais um único oponente às pretensões nazistas. Mas, para espanto dos alemães – e de todo o mundo – a Inglaterra continuava determinada a resistir-lhe. Sob qualquer ponto de vista sensato, a Grã-Bretanha não tinha alternativa senão pedir a paz. O exército alemão contava então mais de 100 divisões, enquanto os britânicos efetivamente não chegavam a ter 10, já que a maior parte do seu equipamento havia sido abandonada durante a evacuação de Dunquerque. Com bases na costa do Canal da Mancha e Noruega, os 3.000 aviões da poderosa Força Aérea alemã, a *Luftwaffe*, desafiados por cerca de 600 aviões do Comando de Caças da RAF<sup>2</sup>, podiam fazer da vida dos ingleses um inferno. Se os alemães conquistassem a supremacia aérea nos céus ingleses, a *Royal Navy*<sup>3</sup> não poderia opor resistência séria a uma eventual invasão. A 02/07/40, Adolf Hitler ordenou o início do planejamento da invasão da Inglaterra. No seu íntimo, ele sempre nutriu um grande respeito pela Grã-Bretanha, expresso, inclusive, no seu famoso livro, o *Mein Kampf*. Ele sabia que os ingleses não aceitariam as suas propostas de paz e, para acabar com a oposição deles, seria necessária uma invasão. Porém, a simples ideia era abomi-

<sup>2</sup> *Royal Air Force* = Real Força Aérea.

<sup>3</sup> Marinha Real

nável para Hitler, pois uma eventual conquista da Grã-Bretanha, como ele mesmo disse, traria benefícios apenas para o Japão e outros países que pudessem se apossar das colônias britânicas. Além disso, atolar o exército alemão nas montanhas da Escócia o afastaria indefinidamente de seu grande projeto, a invasão da URSS. Portanto, a única esperança de Hitler era forçar os ingleses à paz sem recorrer à invasão. E a arma certa para essa tarefa era a *Luftwaffe*.

Hermann Göring, Marechal do Reich e Comandante-em-Chefe da *Luftwaffe*, jactou-se para Hitler de que seus aviões iriam destruir as defesas de caça da Inglaterra em poucos dias. Göring confiava tanto na capacidade da *Luftwaffe* de conquistar sozinha a Inglaterra que não demonstrou qualquer interesse no planejamento do Exército e da Marinha para a invasão, que recebera o nome de “Operação *Seelöwe*” (Leão Marinho). Por outro lado, o Almirante Raeder, comandante da *Kriegsmarine*, a Marinha de Guerra alemã, colocou-se contra a aventura, pois suas forças navais haviam sofrido sérias baixas durante a campanha norueguesa e não estavam em condições de escoltar as tropas nem mesmo ao longo do caminho marítimo mais curto pelo Canal da Mancha. Era óbvio que o desembarque dependeria mais da *Luftwaffe* do que da depauperada marinha alemã.

Portanto, a destruição da RAF – mais especificamente de seu Comando de Caças – era condição *sine qua non* para que a invasão fosse tentada. No começo de julho, a *Luftwaffe* estava no seu apogeu e pronta para reiniciar as operações em larga escala. Ela estava organizada em 3 *Luftflotten* (Frotas Aéreas): a 2ª, comandada pelo *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, tinha suas bases na Holanda, Bélgica e França; a 3ª, do *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle, estava baseada na França e a 5ª, do *Generaloberst* Hans-Jürgen Stumpff, na Noruega e Dinamarca.



*Generalfeldmarschall* Albert Kesselring ao lado do *Reichsmarschall* Hermann Göring.

Essas forças totalizavam 790 caças monomotores Messerschmitt Me 109, 260 caças bimotores Messerschmitt Me 110, 280 bombardeiros de mergulho Junkers Ju 87 “Stuka” e 1.300 bombardeiros médios Dornier Do 17, Heinkel He 111 e Junkers Ju 88.

Além disso, a *Luftwaffe* vinha de várias campanhas vitoriosas e, portanto, seu pessoal estava de moral elevado. Seus oficiais superiores eram todos ex-pilotos da Grande Guerra e seus pilotos já eram veteranos – alguns da Guerra Civil Espanhola. Portanto, a *Luftwaffe* era, naquele momento, a mais poderosa força aérea do mundo.

Enquanto as forças armadas alemãs faziam seus preparativos, o povo alemão vivia em estado de euforia. Todos achavam que a guerra estava praticamente encerrada. Em toda parte havia bandeiras, comemorações e músicas de vitória. Até mesmo alguns generais também acreditavam nisso. Erwin Rommel, então na França, escreveu à sua mulher: “... venceremos a guerra dentro de uma quinzena. O tempo está encantador – se há algo estranho, é que está ensolarado demais”.

### Os Britânicos se Preparam

A primeira linha de defesa britânica era, evidentemente, sua força de caças. Criado em 1936, o Comando de Caças da RAF abrangia os esquadrões de caça, as unidades de artilharia antiaérea, os balões de barragem e o Real Corpo de Observadores. Seu comandante, desde a sua criação, era o Marechal-do-Ar Sir Hugh Dowding, um escocês inflexível e maçante, apelidado pelos seus pares de “Stuffy” (“Chato”) e considerado de mentalidade muito defensiva. Ele sabia que não era muito bem quisto pelos políticos do período interguerras devido à sua intransigente luta pela obtenção de meios para a defesa aérea da Inglaterra. É o pior é que seus críticos não deixavam de ter razão: os grandes profetas do poder aéreo, como Trenchard, Douhet e Mitchell, haviam proclamado que os bombardeiros sempre conseguiriam passar – portanto, a única forma de defesa eficaz seria o ataque, fazendo com que a RAF priorizasse o bombardeiro pesado estratégico em detrimento do avião de caça.

Dowding era obrigado a lutar pelos menores detalhes do seu sistema de defesa. Até mesmo o seu pedido para que suas pistas de pouso fossem de concreto, para tornar os aeródromos utilizáveis em qualquer condição atmosférica, foi negado sob a alegação de que seriam difíceis de camuflar (o que não deixa de ser verdade). Somente quando a guerra se tornou iminente é que ele recebeu o concreto pedido. Em outro atrito com as autoridades do Ministério da Aeronáutica, Dowding, que pleiteava a adoção de para-brisas à prova de balas nos seus caças, argumentou que “se os bandidos de Chicago podem andar em

carros protegidos por vidro à prova de bala, não vejo por que meus pilotos também não tenham esse direito”.

Ele desenvolveu um sistema de controle e estabeleceu a padronização de métodos. Salas de operações idênticas foram instaladas nos QGs do Comando de Caças, em Stanmore, nos Grupos e nos Setores. Dowding havia estruturado um sistema flexível pelo qual, na área vulnerável do Sul da Inglaterra, os caças poderiam ser transferidos de um setor para outro e de um grupo para outro através de linhas telefônicas e teletipos.

Mas a grande arma secreta de Dowding era o radar<sup>4</sup>, ou, como era conhecido nos seus primórdios, o radiogoniômetro. Uma cadeia de torres de radar de 150 metros de altura foi estendida ao longo das costas Sul e Leste da Inglaterra, interligada com os QGs. Essa rede podia detectar as formações inimigas a uma distância de quase 160 quilômetros. Dessa forma, o radar detectava os intrusos ainda se reunindo sobre a costa francesa e os observadores, com binóculos e telefones portáteis, complementavam as informações sobre os aviões inimigos que sobrevoavam o local. Esse esquema deu uma grande vantagem aos britânicos, por permitir aos caças serem enviados em tempo e em posição vantajosa para a interceptação.

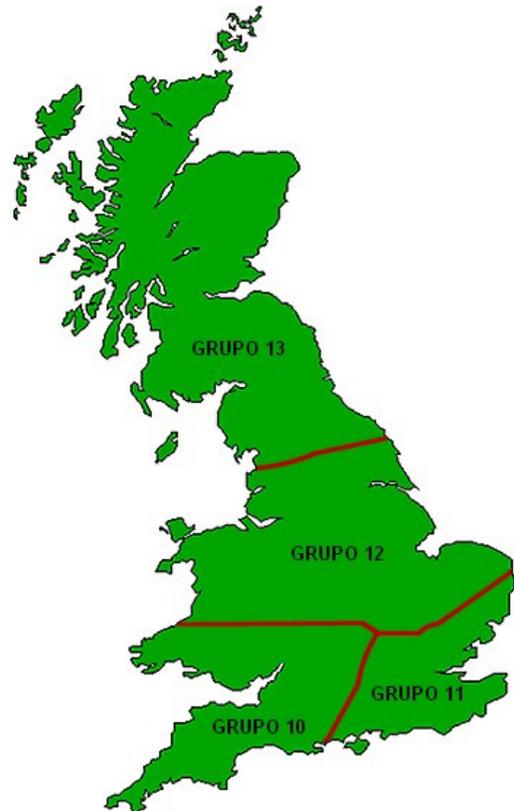
Os esquadrões de caça britânicos estavam distribuídos em 4 grupos. O Grupo 10 defendia o canto Sudoeste da Inglaterra e estava sob as ordens do Vice-Marechal do Ar sul-africano Sir Christopher Quintin Brand. Como os outros grupos, o 10 tinha postos de comando setoriais, neste caso, Filton e Middle Wallop. Seus aeródromos eram os de Boscombe Down, Colerne, Exeter, Pembrey, Roborough, St. Eval e Warmwell. Sob seu controle, a 10/07/40, estavam 8 esquadrões.

O Grupo 11, que suportaria o maior peso dos combates, defendia o canto Sudeste da Inglaterra, incluindo Londres. Seu comandante era o Vice-Marechal do Ar neozelandês Keith Park, cujo QG ficava em Uxbridge. Os seus comandos setoriais ficavam em Biggin Hill, Debden, Hornchurch, Kenley, Northolt, North Weald e Tangmere. Contava ainda com os aeródromos de Croydon, Detling, Eastchurch, Ford, Gravesend, Hawkinge, Hendon, Lympne, Manston, Martlesham, Rochford, Stapleford, Thorney Island, Westhampnett e West Malling. Os aeródromos da Marinha em Gosport e Lee-on-Solent também podiam ser usados eventualmente. Ao todo, Keith Park tinha sob suas ordens 21 esquadrões, ou seja, mais de 40% da força de defesa de primeira linha da Inglaterra.

O Grupo 12, responsável pela defesa do centro do país e de importantes centros industriais, esta-

va sob o comando do Vice-Marechal do Ar Trafford Leigh-Mallory. Seus comandos setoriais ficavam em Church Fenton, Digby, Duxford, Kirton-in-Lindsey e Wittering e seus aeródromos ficavam ainda em Coltishall, Leconfield e Tern Hill. Havia 13 esquadrões no Grupo 12.

Finalmente, o Grupo 13, responsável pela maior área, incluindo o Norte da Inglaterra, Escócia e Irlanda do Norte. Ele era comandado pelo Vice-Marechal do Ar Richard Saul e suas bases setoriais ficavam em Acklington, Dyce, Turnhouse, Usworth e Wick. Contava ainda com os aeródromos de Catterick, Drem, Grangemouth, Kirkwall e Sumburgh. Havia 8 esquadrões no Grupo.



A distribuição dos grupos do Comando de Caças.

Os caças britânicos já haviam combatido a *Luftwaffe* nos céus da França. E as suas perdas haviam sido enormes (250 Hurricanes somente entre 8 e 18 de maio). A 13/05/40, Dowding recebeu ordem de enviar mais 32 Hurricanes para o front ocidental. Logo depois, planejou-se enviar mais 10 esquadrões, ou seja, 120 Hurricanes, depois de um pedido urgente de Paul Reynaud, o Primeiro-Ministro francês.

Dowding tinha então apenas 39 esquadrões de Spitfires e Hurricanes, com menos de 1.300 pilotos (cerca de 150 abaixo dos efetivos nominais), e ele sentiu a necessidade imperiosa de preservá-los. Ele então pediu para comparecer diante de Churchill e, a 15/05/40, houve o encontro, quando Dowding disse ao Primeiro-Ministro: “Se a taxa atual de baixas se mantiver por mais uma quinze-

<sup>4</sup> Este termo vem de Radio Detection And Ranging (Detecção e Localização pelo Rádio).

na, não teremos mais um único Hurricane na França ou neste país". Os Spitfires não foram sequer mencionados, pois eram tão preciosos que não se pensava em deixar sair da Inglaterra um deles sequer.

Em resposta à explanação de Dowding, Churchill determinou que nenhum outro esquadrão de caças fosse para a França. Essa ordem salvou o Comando de Caças – e a Inglaterra – mas, mesmo assim, a RAF já havia perdido 463 caças e 284 pilotos durante a malfadada campanha francesa.



Marechal-do-Ar Sir Hugh "Chato" Dowding. Antes de ser designado para o Comando de Caças, Dowding era do Setor de Pesquisa e Desenvolvimento, o que permitiu a ele estar bem a par de todas as inovações tecnológicas que mais tarde seriam vitais durante a Batalha da Inglaterra.

Para recompor a defesa de caças da Inglaterra, Churchill convidou o seu amigo canadense Sir William Maxwell Aitken, também conhecido como Lorde Beaverbrook (dono do jornal Daily Express), nomeando-o Ministro da Produção Aero-náutica e encarregando-o de acelerar a produção de caças.

Pouco antes de assumir o cargo, Lorde Beaverbrook lançou o apelo "Da frigideira ao Spitfire", pedindo à população que doasse utensílios de alumínio para a produção de aviões. Na prática, porém, as montanhas de painéis feitas pelas donas de casa contribuíram muito pouco para a produção de aviões, mas o apelo muito contribuiu em termos de moral civil. A 14/05/40, as fábricas produziam 256 caças de primeira linha por mês. No crítico mês de setembro de 1940, Beaverbrook entregou 467 caças.

A produção média mensal de quase 500 caças foi um feito extraordinário. Para conseguir isso, Beaverbrook descartou os programas de produção, meticulosamente preparados, mas totalmente irreais naquele momento de desespero. Por outro lado, itens essenciais, como aviões de treinamento, peças sobressalentes e equipamentos auxilia-

res, foram praticamente postos de lado.

Característico de sua atuação foi o contrato para a produção de motores Rolls-Royce Merlin nos EUA. Como Henry Ford se recusou a produzir o motor (alegando que os EUA eram neutros e que aquilo era uma arma de guerra), Beaverbrook transferiu a encomenda para a Packard. E quando lhe disseram que a Packard era uma empresa pequena demais para o pedido, Beaverbrook disse simplesmente: "ampliem-na".

Mas Beaverbrook tinha um incentivo particular: ele dizia que "Londres tem muitos postes de iluminação e Hitler reservou um para mim. E eu teria sido enforcado nele se não tivesse produzido os caças". Além disso, o seu filho John era piloto de Hurricane no 601º Esquadrão.

A 10/07/40, Dowding tinha 50 esquadrões operacionais (cerca de 600 caças) distribuídos entre seus grupos. Apesar de todas as dificuldades, ele conseguiu construir um sistema de defesa que, embora tivesse suas deficiências, salvou seu país da catástrofe quando chegou a hora da grande provação.

### O Ataque aos Comboios

Ao iniciar as operações contra a Inglaterra, a *Luftwaffe* teve sua missão definida por dois pontos principais:

1º - Interdição do canal da Mancha para a marinha mercante inglesa, através do ataque contra os comboios, a destruição das instalações portuárias e a colocação de minas nas áreas dos portos e nos seus caminhos de acesso.

2º - A destruição da RAF.

Assim sendo, a 03/07/40, a *Luftwaffe* iniciou uma série de ataques contra a navegação costeira inglesa, visando testar as defesas britânicas e atrair os caças da RAF para a destruição.

Logo ao alvorecer de sexta-feira, 10/07/40, uma seção de Spitfires do 66º Esquadrão, decolando de Coltishall, interceptou e derrubou um Dornier Do 17Z do *Kampfgeschwader* (KG) 3.

Começava a Batalha da Inglaterra.

Logo após a hora do almoço, o radar captou grande quantidade de aviões atrás de Calais. Mesmo assim, Park reagiu com cautela. Ele tinha consciência de que um erro de sua parte poderia levar a Inglaterra à derrota em poucas horas. Por isso, tão logo compreendeu que este não era o dia decisivo, ele reagiu homeopaticamente. Apenas 6 Hurricanes do 32º Esquadrão estavam patrulhando na vizinhança e uma força de mais 20 Hurricanes e Spitfires, dos Esquadrões 11º, 56º, 64º e 74º, recebeu ordens de decolar.

Quando os 6 Hurricanes em patrulha chegaram, eles "deram de cara" com cerca de 70 bombardeiros e caças alemães que estavam se preparando para massacrar o comboio. Para os pilotos ingleses, não havia como esperar reforços e partiram

para o combate: 6 contra 70.

Este seria um padrão para quase todo o desenrolar da batalha: poucos caças ingleses contra enxames de aviões alemães.



Hawker Hurricane, o caça mais numeroso da RAF durante a Batalha da Inglaterra. Embora nitidamente inferior ao Me 109 alemão, ele teve um ótimo desempenho nas mãos dos hábeis pilotos britânicos.

Quando os reforços chegaram, os Hurricanes já haviam obrigado o inimigo a formar uma espiral defensiva de três camadas: Me 109 em cima, Me 110 no meio e Do 17 embaixo.

O comboio prosseguiu sua viagem, tendo sofrido apenas uma perda, mas a *Luftwaffe* perdera 9 aparelhos para 3 da RAF.

O primeiro movimento da *Luftwaffe* havia criado um dilema para Dowding e Park. Ou se deixavam os navios no mar entregues à própria sorte, sem nenhuma cobertura aérea (ou, quando muito, uma proteção simbólica) ou então ir para o “tudo ou nada” no mar, em vez de poupar os caças para a verdadeira hora do perigo.

No dia seguinte, o dilema se repetiu. Os Stukas atacaram um comboio que rumava para Leste, pela Baía de Lyme. A força era composta por 10 Ju 87 e 20 Me 109 e havia decolado da vizinhança de Cherburgo quando o radar a captou. O 501º Esquadrão enviou 3 Hurricanes, apoiados por 6 Spitfires do 609º Esquadrão.

Os Hurricanes enfrentaram os Me 109, que lhes eram superiores qualitativamente e numericamente (na proporção de quase 7 para 1). Um Hurricane foi logo derrubado e dois Spitfires também foram perdidos, contra a perda de apenas um Stuka. O comboio prosseguiu a viagem intacto.

A 14/07/40, iniciaram-se as transmissões radiofônicas da batalha. Numa dessas transmissões, o repórter radiofônico Charles Gardner narrou ao microfone da BBC: “Bem, agora os alemães estão bombardeando o comboio em mergulhos. Têm um, dois, três, quatro, cinco, seis, sete bombardeiros alemães Junkers 87. Lá vai um agora contra seu alvo. Bomba! Não, é isso aí, ele errou o alvo! Não acertou nenhum navio. Lá vai um caindo, deixando um grande rastro. Não dá para ver bem os caças por muito tempo. Só se veem quatro aparelhos rodopiando e se ouvem pequenas rajadas de metralhadora e quando se consegue ver o aparelho, ele já se foi. Agora há uma luta encarniçada lá no alto, temos três, quatro, cinco,

seis aparelhos rodopiando e fazendo curvas. Ouçam as metralhadoras. Ouçam uma, duas, três, quatro, cinco, seis! Vem vindo um no encalço do outro. Lá vão eles! Sim, eles estão sendo perseguidos e como! Três Spitfires perseguem três Messerschmitts. Puxa! Olhem só como eles vão! E olhem como os Messerschmitts... puxa, é espetacular! E lá vai um Spitfire bem atrás dos dois primeiros. Ele vai pegá-los! É, sim rapaz! Nunca vi nada assim! Os rapazes dos caças da RAF os pegaram pra valer!”

Existe algo de surreal numa coisa dessas: uma narração de uma batalha aérea – onde havia gente morrendo horrivelmente – sendo transmitida pela rádio como se fosse um evento esportivo. Mas havia fatores psicológicos importantes: em primeiro lugar, todo o povo inglês compreendeu de uma só vez que a guerra chegara ao seu quintal. E mesmo o mais longínquo vilarejo agora sabia disso. Em segundo lugar, as informações do combate davam ao povo a sensação de vitória toda vez que o “placar” indicava que os alemães haviam perdido mais aviões que a RAF. Enfim, isto ajudou a criar um espírito de que agora todos estavam juntos contra a suprema adversidade.

Nos aeródromos ingleses, os pilotos dos esquadrões de caça, ávidos por enfrentar o inimigo com todo o entusiasmo e impetuosidade da juventude, começavam a irritar-se. Por que estavam mandando grupos de 3 ou de 6 para enfrentar grupos inimigos muito mais numerosos, quando todos estavam ansiosos para entrar em combate?

Em suas bases na França, os pilotos alemães estavam eufóricos. A julgar pela escassa oposição que vinham enfrentando, a RAF estava mesmo liquidada. A verdade, porém, era que o “placar” era desfavorável à *Luftwaffe*. Nos primeiros 9 dias da batalha, os alemães haviam perdido 61 aviões e o Comando de Caças, 28. Além disso, um piloto inglês abatido podia pegar um táxi, voltar para a sua base, pegar outro avião e continuar lutando. Já um tripulante alemão abatido estava irremediavelmente perdido.

A 16/07/40, Hitler emitiu a Diretiva 16, com as primeiras instruções para a “Operação Leão Marinho”. Ela dizia: “Como a Inglaterra, apesar de sua desesperada situação militar, ainda não demonstra disposição de chegar a um acordo, decidi preparar e, se for necessário, executar uma operação de desembarque contra ela. O objetivo dessa operação é eliminá-la como base de onde possa vir a dar prosseguimento à guerra contra a Alemanha e, se necessário, ocupar completamente o país”. Um indício das hesitações de Hitler era a repetição da expressão “se necessário”. Além disso, o documento não fixava datas.

A 19/07/40, Adolf Hitler irradiou ao mundo o seu “apelo à razão”: “Nesta hora, julgo ser do meu dever, perante a minha consciência, apelar uma vez mais para a razão e o bom senso, tanto da

Inglaterra como do resto do mundo. Considero-me em condições de fazer este apelo porquanto não sou um vencido buscando favores, mas o vencedor falando em nome da razão. Não vejo por que esta guerra deva prosseguir. Angustio-me só em pensar nos sacrifícios que ela exigirá. Gostaria de evitá-los também para meu povo... Possivelmente, o Sr. Churchill fará de novo por ignorar as minhas declarações, alegando que são apenas nascidas do medo... Neste caso, terei desobrigado a minha consciência quanto ao que possa acontecer... O Sr. Churchill deveria, pelo menos uma vez, acreditar quando digo que um grande Império será destruído – um Império que jamais pretendi destruir ou mesmo prejudicar. Todavia, compreendo que esta luta, se prosseguir, só pode terminar com o completo aniquilamento de um dos adversários. O Sr. Churchill talvez creia que será a Alemanha. Eu sei que será a Inglaterra”.

Na manhã desse mesmo dia, 9 Defiants do 141º Esquadrão patrulhavam a 1.500 metros de altitude ao sul de Folkestone quando foram surpreendidos por 20 Me 109 “saídos do sol”. Em poucos minutos, 5 deles haviam caído no mar e o 6º chocou-se contra a costa. Nesse dia, a *Luftwaffe* perdeu apenas 4 aparelhos contra 11 da RAF. Na manhã seguinte, mais 70 Defiants chegaram ao Esquadrão. Duas semanas após a sua chegada, o 141º Esquadrão retornou ao Norte, deixando para trás 6 aparelhos porque não havia mais ninguém para pilotá-los.

A 20/07/40, o destróier HMS Brazen foi avariado pela *Luftwaffe* quando escoltava um comboio no Estreito de Dover. Ele afundou no dia seguinte enquanto era rebocado.

Após um dia de ataques contra comboios no estuário do Tâmesa e no Estreito de Dover, 60 bombardeiros, escoltados por caças, hostilizaram um comboio de 21 navios mercantes, a maioria dos quais carvoeiros: 5 deles foram logo postos a pique e 6 foram avariados e abandonados. Para provar que a Alemanha estava desafiando a Inglaterra pelo controle do canal, uma flotilha de torpedeiros fez-se ao mar em plena luz do dia; retornou à noite e acabou com três dos navios avariados.

A 27/07/40, a *Royal Navy* perdeu dois destróieres (Codrington e Wren), afundados pela *Luftwaffe*. Dois dias depois teve igual fim o Delight (que os alemães identificaram como um cruzador). Depois disso, os destróieres foram retirados para a relativa segurança de Portsmouth.

O domínio do espaço aéreo, primeiro sobre o Canal da Mancha e depois sobre o Sudeste da Inglaterra, era o pré-requisito necessário à invasão. E parecia que o primeiro item já havia sido conquistado.

A 30/07/40, Hitler instruiu pessoalmente Göring para que colocasse a *Luftwaffe* em estado de prontidão para o grande ataque, o *Adlerangriff*

(“Ataque da Águia”), como os planejadores do Estado-Maior alemão o denominavam. Hitler ordenou que a *Luftwaffe* se preparasse “para destruir as unidades aéreas, as organizações de terra e instalações de suprimentos da RAF e a indústria de armamentos aéreos”.

No entanto, graças aos esforços de Lorde Beaverbrook, ao se iniciar o mês de agosto, a RAF tinha mais esquadrões de caça operacionais do que no início da batalha. Cerca de 700 caças estavam em serviço de 1ª linha, organizados em 55 esquadrões operacionais, incluindo 6 de Blenheims, que normalmente não participavam das operações diurnas.

A 07/08/40, a Royal Navy enviou o comboio CW-9 pelo Estreito de Dover, esperando fazê-lo passar sob a proteção da noite. Ele era composto de 25 navios mercantes, acompanhados de navios de balão de barragem e destróieres antiaéreos.

Mas, sem que os ingleses soubessem, os alemães haviam instalado uma estação de radar em Wissant. Uma força de *S-Boot* atacou, afundando 3 navios e avariando 2 outros antes do amanhecer. Mais tarde, naquele mesmo dia, o restante do comboio estava navegando próximo à Ilha de Wight quando foi interceptado pela *Luftwaffe*.

O comboio sofreu dois ataques aéreos, cada um com mais de 80 Stukas escoltados pelo triplo de aviões de caça. Era o tipo de desafio desaforado com o qual a *Luftwaffe* esperava atrair os caças britânicos para destruí-los e, assim, apressar o fim da guerra.



Junkers Ju 87, o famoso “Stuka”. O apelido é uma abreviatura de *Sturzkampflugzeug* (“Avião de Combate de Mergulho”).

Sete esquadrões dos 10º e 11º Grupos decolaram às pressas. Quando os Hurricanes do 145º Esquadrão interceptaram os Stukas, foram surpreendidos pelos Me 109 – os caçadores haviam se transformado na caça. Em poucos segundos, os alemães se posicionaram atrás dos Hurricanes, obrigando os pilotos da RAF a romper a formação. Um piloto de Hurricane caiu no mar, perto de Boulogne, na costa francesa. Quando os barcos de resgate informaram que teriam de voltar, um dos companheiros dele avisou: “Aos barcos de salvamento: vocês serão metralhados por nós se voltarem”. Ele foi resgatado.

Na furiosa batalha de 08/08/40, a *Luftwaffe* per-

deu 31 aviões, contra 19 da RAF. O comboio perdeu 6 navios, mas chegou ao seu destino. Houve novos e furiosos combates sobre as águas do Canal nos dias seguintes. A 11/08/40, 150 aviões investiram contra Portland e Dover, sendo interceptados por dez esquadrões ingleses: 38 aparelhos alemães não retornaram, enquanto a RAF perdeu 32 (apesar da *Luftwaffe* ter anunciado a destruição de 90). É notório que as declarações feitas durante a guerra eram flagrantemente exageradas – pelos dois lados. Durante a primeira fase da batalha, os alemães afundaram cerca de 70.000 toneladas de navios, mas perderam 279 aviões, contra apenas 142 dos ingleses. Contudo, o índice de baixas da RAF estava aumentando e a preocupação de Dowding era saber até quando ele poderia suportar essa taxa de perdas. Ele e Park haviam escrupulosamente preservado o grosso de suas forças esperando pelo início da verdadeira batalha. E ela estava prestes a começar.

### O Ataque às Estações de Radar e Aeródromos

Esse período, que se iniciou a 13/08/40, foi o pior para a RAF, pois os postos de radar foram sistematicamente bombardeados, cegando os controladores de voo e inviabilizando o controle da batalha. Além disso, com os aeródromos também atacados, a própria atuação dos esquadrões se tornava difícil.

Após algumas semanas de combates, Kesselring e Sperrle começaram a compreender a importância das altas torres de radar na costa inglesa. Eles passaram a considerar a necessidade de, primeiro, destruir as estações de radar e, segundo, arrasarem os aeródromos avançados para que fosse eliminada de uma vez por todas a resistência da RAF no Sul da Inglaterra.

A 12/08/40, os boletins meteorológicos informaram que o tempo tendia a melhorar, o que permitiria que fosse marcado o muito esperado *Adler Tag*, o “Dia da Águia”. Nesse mesmo dia, depois de realizar concentrações diversionistas de manhã cedo na região do Passo de Calais<sup>5</sup>, a *Luftwaffe* desfechou seus primeiros golpes pesados contra o sistema defensivo britânico.

Por volta das 9:00 h, seis estações situadas entre Dover e a Ilha de Wight foram atacadas por bombardeiros e caças, tirando a estação Ventnor do ar. A *Luftwaffe* também atacou duramente os aeródromos de Manston, Hawkinge e Lympne. Situados próximos à costa, esses aeródromos eram extremamente vulneráveis. O 65º Esquadrão estava pousado quando as bombas caíram sobre Manston. Apesar disso, os Spitfires decola-

ram e deram combate aos intrusos.

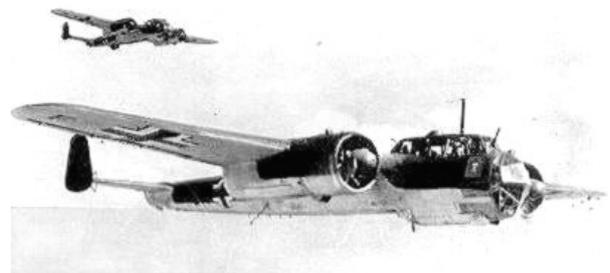
Felizmente para a RAF, os ataques seguintes foram contra dois comboios que cruzavam o estuário do Tâmesa e contra a base naval de Portsmouth. Aqui, as bombas milagrosamente erraram os navios ancorados lado a lado, mas destruíram uma cervejaria.

No fim do dia, os aviadores alemães afirmaram haver destruído cerca de 70 caças (incluindo um caça francês Morane-Saulnier!). Na verdade, a *Luftwaffe* perdeu 31 aviões e a RAF, 22. Manston ficou fora de ação até o dia seguinte e Ventnor só voltou a operar a 28/08/40.

O tão esperado “Dia da Águia” foi no dia seguinte, 13/08/40, mas foi quase um fiasco, embora ninguém na Inglaterra tivesse percebido isso.

Se o objetivo alemão era dobrar a Inglaterra antes do inverno, o “Dia da Águia” já estava muito atrasado. Assim, quando as previsões meteorológicas pareceram suficientemente promissoras, foi ordenado o ataque. Porém, a visibilidade era ruim nas bases da *Luftwaffe* e uma névoa cobria o Sul da Inglaterra. Quando Göring tomou conhecimento das condições reais do tempo, ele decidiu adiar para a tarde o início da operação. Porém, algumas unidades já haviam decolado.

Por volta das 5:30 h, mais de 70 Dorniers partiram para atacar o aeródromo de Eastchurch. Desgraçadamente para os alemães, os caças que deveriam fazer a sua escolta receberam a ordem de cancelamento e, portanto, os bombardeiros foram à luta sozinhos. Mas a sorte não os abandonara completamente, pois uma grande camada de nuvens havia confundido as telas de radar inglesas e cegado os observadores de terra.



Dornier Do 17, bombardeiro médio alemão. A sua principal versão foi o Do 17Z.

Quando eles chegaram sobre o alvo, as nuvens começaram a se dissipar e os alemães puderam ver os aviões alinhados na pista. A queda das bombas foi praticamente o único aviso do ataque que os ingleses tiveram. Além dos grandes danos materiais, incluindo 5 Blenheins destruídos, houve 12 mortos e 26 feridos. Porém, Eastchurch era então utilizado pelo Comando Costeiro, e não pelo Comando de Caças.

Os Hurricanes do 111º Esquadrão estavam patrulhando sobre Folkestone e foram enviados para

<sup>5</sup> “Passo de Calais” é o nome francês para o trecho mais estreito do Canal da Mancha e que os britânicos chamam de Estreito de Dover.

pegar os “bandidos” na sua viagem de volta. Eles se lançaram sobre os Dorniers com os tradicionais gritos de *Tally Ho!* e derrubaram 5 deles em 5 minutos. Os alemães ainda foram interceptados pelos Hurricanes do 151º Esquadrão e por Spitfires 74º Esquadrão.

Após o pouso, o comandante da força alemã, o *Oberst* Johannes Fink, telefonou para o seu chefe, Kesselring, e passou-lhe uma exaltada descompostura, pondo totalmente de lado o fato de que estava falando com um marechal, tamanha era a sua revolta. Kesselring acabou indo se encontrar pessoalmente com Fink para lhe explicar o que acontecera.

Outra força, de Junkers 88 do KG 54, dessa vez com escolta de caças, também não recebeu a ordem de cancelamento. Divididos em dois grupos, os bombardeiros procuraram pelo aeródromo de caças de Odiham e pelo estabelecimento de pesquisa e desenvolvimento da RAF em Farnborough. Porém, eles não só foram incapazes de encontrar os seus objetivos, como ainda foram encontrados pelos Hurricanes dos Esquadrões 43º e 601º e pelos Spitfires do 64º. Aliás, esses alvos, assim como Eastchurch, não tinham a importância estratégica ou tática para serem incluídos numa grande operação como essa. A destruição de Odiham e Farnborough, mesmo que tivesse ocorrido, não teria contribuído significativamente para a vitória que Göring precisava.

Ainda naquela manhã, uma força de Stukas do *Stukageschwader* (StG) 77 não conseguiu encontrar-se com sua escolta para uma incursão contra a base naval de Portland. A razão disso é que a sua escolta, formada por cerca de 30 Me 110, havia sido desbaratada, com a perda de 5 aparelhos. Outra força de Me 110 encontrou três esquadrões da RAF e recusou combate, fugindo precipitadamente para a França, o que fez muito bem ao moral dos pilotos britânicos.

Apesar do persistente mau tempo, a *Luftwaffe* reiniciou as operações à tarde. Foram despachados 90 bombardeiros, fortemente escoltados, com o fito de estender as defesas inglesas até seu limite, pôr vários aeródromos fora de combate e, de passagem, atacar as docas de Southampton.

Mas esse dia não era mesmo dos alemães. Embora Southampton fosse realmente atacada e incêndios grassassem em suas docas, nenhum aeródromo de importância foi danificado e a *Luftwaffe* ainda sofreu baixas pesadas. Só os Spitfires do 609º Esquadrão abateram ou danificaram 14 Stukas e 5 caças.

O aeródromo de Detling (que também era basicamente do Comando Costeiro) também foi alvo dos Stukas. Embora tivesse 67 mortos (incluindo seu comandante) e a sala de operações, os ranchos e a cozinha fossem muito danificados, todos os serviços essenciais estavam em funcionamento por volta da hora do almoço do dia seguinte.

Ao fim do dia, a *Luftwaffe* havia realizado 1.485 surtidas, perdendo 45 aviões contra 13 da RAF (e 7 pilotos). Contudo, na ocasião, os alemães acreditavam ter destruído 88 caças britânicos. Tais erros grosseiros criavam um quadro absolutamente incorreto da situação.

Naquela noite, o *Kampfgruppe* 100, com bombardeiros especialmente equipados com aparelhos de navegação noturna via rádio, atingiu a fábrica de Spitfires de Castle Bromwich, perto de Birmingham. Outro grupo, de 15 aparelhos, atingiu a fábrica da Short em Belfast, destruindo 5 dos novíssimos bombardeiros quadrimotores Stirling.



Spitfire Mark I, o melhor caça britânico da Batalha da Inglaterra (o Mk.II também participou da batalha, mas em pequenos números). Uma característica que distingue o Modelo I das versões posteriores é a sua hélice de apenas duas pás.

Comparativamente, o dia seguinte foi mais tranquilo. O tempo desfavorável prejudicava a concentração de unidades e a localização dos objetivos, mas prejudicava igualmente a interceptação britânica. Além disso, a diversidade dos ataques alemães e a escolha inesperada dos objetivos confundiam o deslocamento dos esquadrões de caça. As perdas do dia foram de 19 para a *Luftwaffe* contra 8 da RAF.

A 15/08/40, porém, começou o verdadeiro teste, quando, pela primeira e única vez, durante toda a batalha, a *Luftwaffe* lançou as três Frotas Aéreas contra a Inglaterra.

Este seria o dia da grande arremetida, o verdadeiro “ataque das águias”, o primeiro dos quatro dias em que a RAF deveria ser expulsa dos céus do Sul da Inglaterra, como prometido por Göring.

Quando amanhecia sobre as Ilhas Britânicas, a atividade inimiga se restringia a voos rotineiros de reconhecimento. No meio da manhã, porém, 40 Stukas, escoltados por 60 caças, atacaram os aeródromos de Lympne (que foi devastado durante dois dias) e Hawkinge. Uma hora depois, 12 Me 109 mergulharam sobre o aeródromo de Manston, varrendo-o com fogo de canhão e metralhadora e destruindo 2 Spitfires no solo. Para piorar a situação dos ingleses, várias estações da cadeia de radar ficaram inoperantes por falta de energia elétrica.

Estes ataques aos aeródromos do Sudeste da Inglaterra, além de muitos ataques simulados, mantiveram o Grupo 11 ocupado e preocupado

durante toda a manhã. Mas essas incursões matinais, embora pesadas, poderiam ser consideradas corriqueiras naquelas circunstâncias.

A seguir, voltou-se a *Luftwaffe* contra Martlesham Heath, submetendo-a a um violento ataque desfechado por Stukas fortemente escoltados. Ao mesmo tempo, 100 caças e bombardeiros começavam a aproximar-se da costa de Kent, seguidos, uma hora depois, de outra força de 150 aparelhos.

A hora da decisão havia chegado e todos compreenderam isso. No Grupo 11, toda e qualquer ideia de preservar caças teve de ser abandonada. O Comando de Caças não podia ficar indiferente enquanto as suas posições avançadas eram submetidas a tão forte castigo. Para enfrentar as grandes formações da *Luftwaffe*, 7 esquadrões de Spitfires e Hurricanes decolaram.

A Oeste, no fim da tarde, cerca de 250 aparelhos abriram-se em leque sobre Hampshire e Wiltshire. A RAF despachou mais de 130 caças de 11 esquadrões e de tal forma hostilizou a força inimiga que ela retornou às bases com menos 25 bombardeiros e caças sem que tivesse causado qualquer dano significativo.

Enquanto isso, a *Luftflotte 5* decolava de seus campos na Noruega e Dinamarca com ordens de destruir os aeródromos do Nordeste da Inglaterra e de Yorkshire, na crença de que as defesas do Norte e do interior haviam sido enfraquecidas para reforçar o Sudeste. Porém, como sempre, o serviço de inteligência alemão estava enganado. O rodízio de esquadrões empregado pelo Comando de Caças fazia com que esquadrões cansados fossem enviados para setores mais calmos e substituídos por unidades já repousadas. Dessa forma, em todo o Reino Unido havia unidades de caça com pilotos experientes (teoricamente em repouso, mas incapazes de recusar um convite à luta).

Da Noruega partiu uma força de hidroaviões com a função de atrair os caças ingleses para longe das forças de ataque verdadeiras. Pouco depois do meio-dia, o Grupo 13 recebeu a comunicação de que aviões inimigos estavam a 160 quilômetros de Firth of Forth, na costa Leste da Escócia, e logo seus aviões decolaram para interceptar os intrusos ainda sobre o mar.

Foram despachados todos os aviões utilizáveis: três esquadrões de Spitfires, um de Hurricanes e até mesmo um de Blenheins, que, embora fizessem parte da sua ordem de batalha, não eram os mais adequados para esse tipo de missão.

A 48 quilômetros de distância, os pilotos ingleses avistaram o inimigo e tiveram uma grande surpresa: o radar previra uma força de cerca de 30 aparelhos (os hidroaviões), mas o que eles viram foram uns 100 aviões, entre bombardeiros e caças. Eram 65 Heinkel He 111 do KG 26 e 34 caças bimotores Me 110 de longo alcance do

*Zerstörergeschwader* (ZG) 76 (dotados de tanques extras de combustível para o longo percurso) que, por alguma razão, seguiram o mesmo itinerário dos hidroaviões. Eles tinham como alvos primários Dishforth, Usworth e Middlebrough.

Contando com espaço de sobra para manobrar (uma vantagem incomum para os pilotos dos outros grupos), os pilotos do Grupo 13 puderam se elevar acima da força atacante durante o voo de interceptação. A 900 metros acima dos incursores e com o sol idealmente às suas costas, os pilotos de caça britânicos mergulharam para a matança.

No combate que se seguiu, os pilotos alemães da escolta logo perceberam que não tinham nenhuma chance. Alguns simplesmente ejetaram seus tanques extras de combustível e formaram um círculo defensivo, enquanto outros mergulharam desesperadamente na direção do mar e fugiram para as suas bases. Os bombardeiros, porém, dividiram-se em dois grupos e conseguiram cruzar a costa. Contudo, importunados pelos caças britânicos, eles não conseguiram alcançar os aeródromos que tinham como objetivo, lançaram suas bombas a esmo (mataram 24 cavalos em Sunderland) e retornaram às suas bases. O placar dessa ação foi RAF 15 x 0 *Luftwaffe*.



Caça bimotor Messerschmitt Me 110. Apelidado de “*Zerstörer*” (Destróier), ele foi um fracasso total na missão de escolta, pois, diante dos caças monomotores ingleses, tudo o que ele podia fazer era tentar escapar. Acabou sendo necessário providenciar uma escolta para ele.

Porém, a 160 quilômetros mais ao Sul, uma força de 50 Junkers Ju 88 do KG 30 teve melhor sorte. Vindo de Aalborg, na Dinamarca, os bombardeiros foram captados pelo radar da costa Leste e o Grupo 12 se encarregou deles. Os Ju 88, sem escolta, foram interceptados por 12 Spitfires do 616º Esquadrão e 6 Hurricanes do 73º, que destruíram 8 bombardeiros, perdendo um Hurricane e seu piloto. Violentemente acossados pelos ingleses, os Junkers se dividiram, mas uma força de cerca de 30 aviões fez um ataque decidido contra uma base de bombardeiros da RAF em Great Driffield, Yorkshire. Um paiol de munições foi pelos ares e 10 velhos bombardeiros Whitley foram destruídos em terra. Mais uma vez, por mais séria que fosse a perda sofrida pela RAF, o alvo foi mal escolhido, pois a meta era destruir os caças ingleses, não os bombardeiros.

Por esse esforço galante, mas inócuo, a *Luftflotte* 5 sacrificou 23 aparelhos (16 bombardeiros e 7 caças), de uma força original de 123 bombardeiros e 34 caças. Depois desse dia, a *Luftflotte* 5 suspendeu as operações e só voltaria a aparecer à noite durante o resto da batalha.

Pelo anoitecer, a batalha retornara à área da frente de invasão no Sudeste da Inglaterra, com o radar marcando mais de 70 “bandidos” que vinham de Calais. Seu alvo agora era as estações de setor em Kenley e Biggin Hill, mas, felizmente para Park, eles confundiram o alvo e lançaram a maioria de suas bombas no aeródromo menos importante de West Malling.

Ao se encerrarem as operações do dia, a mais extensa e maciça ofensiva de toda a batalha, a *Luftwaffe* havia realizado 1.780 surtidas, das quais mais de 500 foram feitas por bombardeiros. Pelas suas contas, haviam destruído 82 Spitfires e Hurricanes contra 34 aparelhos seus perdidos. A contagem feita no pós-guerra, porém, foi muito diferente: a *Luftwaffe* perdera pelo menos 71<sup>6</sup> aviões nesse único dia, contra 34 da RAF (e 17 pilotos). E embora esse número não chegasse nem perto do número anunciado pelos britânicos na ocasião (182) ainda assim eram perdas muito severas. Não foi à toa que esse dia passou a ser conhecido pelos alemães como a “Terça-feira Negra”.

No dia seguinte, a *Luftwaffe* conseguiu ainda realizar 1.700 surtidas. Os aeródromos voltaram a ser o principal objetivo e 12 esquadrões decolaram para defendê-los. Manston e West Malling foram pesadamente bombardeados e, mais para Oeste, foram atacados Tangmere, Gosport e Leon-Solent, mas apenas o primeiro era uma base de caças, onde foram destruídos 3 Blenheims, 7 Hurricanes e 4 outros aparelhos. Southampton, Dover e o estuário do Tâmesa também foram bombardeados, bem como a estação Ventnor.

Em Tangmere, os pilotos ingleses experimentaram a aterradora situação de retornar para pousar quando seu aeródromo estava sendo alvo de bombardeiros de mergulho. Entre os pilotos que procuravam pousar seus Spitfires estava Billy Fiske, um voluntário americano do 601º Esquadrão. Mergulhando por entre as bombas que caíam, Fiske arriscou uma aterrissagem de barriga no campo cheio de crateras, mas seu avião acabou envolvido pelas chamas. Muito queimado, Fiske veio a falecer pouco depois. Na Catedral de Saint Paul, no coração de Londres, existe uma placa em homenagem a ele, em que se lê: “Um cidadão americano que morreu para que a Inglaterra pudesse viver”.

Nesse longo dia do verão de 1940, o Tenente-Aviador Eric James Brindley Nicolson, de 23 anos, pilotando um Hurricane do 249º Esquadrão,

estava patrulhando sobre Southampton. Após uma curta e frustrada ação, ele começou uma longa subida para juntar-se ao resto de seu esquadrão. Porém, um Me 110 se aproximou sem ser notado e acertou quatro projéteis de canhão em seu avião. Logo o caça de Nicolson ficou em chamas, com o piloto cego pelo sangue que escorria pelos olhos e ferido numa das pernas. Quando se preparava para saltar, Nicolson viu que o Me 110 havia ultrapassado o seu avião e ele então decidiu levar o germânico com ele. Mergulhando a 640 km/h, o Hurricane era um bólido flamejante, mas Nicolson manteve-se firme à cauda do caça inimigo até vê-lo cair no mar. Somente então é que ele decidiu abandonar o aparelho. De algum modo, apesar das mãos muito queimadas, ele conseguiu saltar e puxar a corda do paraquedas. Enquanto flutuava, ele foi observado por um piloto de caça inimigo, que, felizmente, não o molestou<sup>7</sup>. Porém, homens da *Home Guard* (voluntários recrutados às pressas, com pouco treinamento e equipamento) dispararam contra o pobre piloto, acertando-o nas nádegas. Ele teve sérias queimaduras no rosto, pernas e mãos. Por sua ação extraordinária, Nicolson<sup>8</sup> recebeu a *Victoria Cross*, a única concedida a um piloto do Comando de Caças durante toda a 2ª Guerra Mundial.

Antes do fim do dia, a *Luftwaffe* voltou a dar mancada: bombardeou uma estação de treinamento e manutenção de bombardeiros em Brize Norton: 46 aviões Oxford foram destruídos em terra – o que não contribuiu de forma alguma para a conquista da supremacia aérea pelos alemães. A contagem no fim do dia foi de 45 aviões perdidos pela *Luftwaffe* contra 22 caças da RAF (com a perda de 8 pilotos).

Bombardeando aeródromos, a *Luftwaffe* estava estrategicamente correta, se pretendia atender à expectativa de Göring de conseguir a superioridade aérea em poucos dias. De fato, os comandantes alemães, embora surpresos com a resistência da RAF, acreditavam que a derrota de Dowding era iminente. As estatísticas da força aérea germânica afirmavam que a RAF perdera 574 caças no ar desde o começo de julho e que as outras perdas elevariam esse total para 770 aparelhos. Levando em conta as estimativas que faziam da capacidade de produção industrial britânica, os alemães acreditavam que a RAF tinha

<sup>6</sup> Outras fontes citam 73, 75, 76 e 79.

<sup>7</sup> Sempre foi uma questão polêmica a ética de atirar contra um aviador inimigo num paraquedas. Em algumas unidades da RAF, convencionou-se que, se o inimigo saltasse sobre a Inglaterra, ele deveria ser deixado em paz; porém, se ele saltasse em território inimigo, deveria ser baleado. Outros, ao contrário, consideravam ser correto metralhar o inimigo em qualquer situação.

<sup>8</sup> Promovido a Wing-Commander, Nicolson foi morto em ação sobre a Baía de Bengala a 02/05/45.

apenas cerca de 300 aparelhos utilizáveis, de um total de 430 caças.

Na verdade, os novos caças, que estavam deixando as fábricas à razão de 100 por semana, totalizavam cerca de 750 Spitfires e Hurricanes desde o começo de julho; havia então quase 600 caças operacionais em 47 Esquadrões de Spitfires e Hurricanes do Comando de Caças. Dowding, porém, vinha poupando seus caças não visando a vencer uma batalha aérea, mas, sim, se preparando para o caso do pior acontecer – a invasão. Enquanto existisse essa possibilidade, Dowding considerava que era ser seu dever a proteção de todas as áreas da Inglaterra que estivessem sob ameaça de bombardeio e, ao mesmo tempo, manter os esquadrões de caça fora da área da batalha terrestre, em reserva para enfrentar um eventual desembarque inimigo. Assim, no Sul da Inglaterra não havia mais de 300 caças para enfrentar a *Luftwaffe*.

O dia 17 foi tranquilo, porém, no dia 18/08/40, a partir do meio-dia, a *Luftwaffe* veio com força total e aparentando ter aprendido a escolher melhor seus objetivos. O alvo foi Biggin Hill e os alemães experimentaram um método novo: despacharam duas forças de bombardeiros de alto nível, seguidas de uma força menor, um esquadrão sem escolta, voando baixo demais para ser captada pelo radar.

Teoricamente, o plano parecia ser à prova de interceptação inimiga, mas a sua execução não saiu como os alemães planejaram. Para começar, os Ju 88 de alto nível se atrasaram, por causa de uma confusão ainda sobre a França, fazendo com que os 9 Do 17 do ataque rasante fossem obrigados a encontrar Biggin Hill sem a ajuda dos Junkers. Com isso, aconteceu que, enquanto as duas formações de grande altitude rumavam lentamente para Biggin Hill, os velozes incursores de baixo nível já estavam quase sobre o alvo, onde, para azar seu, as defesas de terra e aéreas estavam prontas para lhes dar uma recepção bastante calorosa. Embora Biggin Hill não esperasse o ataque de baixo nível (o radar não captara nenhum sinal dele) a estação estava já alerta para os bombardeiros de alto nível.

Mas os tripulantes dos Dorniers não sabiam de nada disso e prosseguiram normalmente com a missão até chegar a Biggin Hill, onde eles descobriram que ela não havia ainda sofrido ataque nenhum. Os Dorniers caíram sob pesado fogo de artilharia antiaérea e experimentaram uma inovação: cabos de aço projetados por foguetes e suspensos ao redor do aeródromo por pequenos paraquedas. Para completar a desgraça dos incursores, os caças ingleses também apareceram. Apenas dois dos Dorniers sobraram para contar a história e, quando os incursores de alto nível chegaram, perderam mais 4 bombardeiros. Os danos à base não foram significativos.

Num dos Dorniers, o piloto foi morto e o mecânico de bordo, de nome Illg, agarrou o manche com uma das mãos enquanto tentava tirar o cadáver do piloto do assento com a outra. Com a ajuda de outros tripulantes, ele conseguiu seu intento e, embora não fosse piloto, levou o avião de volta à França e aterrisou em Cormeilles-em-Vexin. Foi condecorado com a Cruz de Ferro, porém, uma semana depois, seu avião foi abatido sobre a Inglaterra e ele foi feito prisioneiro.

Durante o ataque, a Sargento Joan Mortiner, da WAAF (Women's Auxiliary Air Force = Força Aérea Auxiliar Feminina), manteve o transporte de munição para as posições dos canhões antiaéreos e, depois, se encarregou de marcar com bandeirinhas vermelhas os locais onde havia bombas não explodidas. Pela bravura demonstrada, ela recebeu a Medalha Militar (uma condecoração masculina), uma das 6 concedidas a membros da WAAF durante a batalha.



Um dos Dorniers que não voltou. Do 17 do KG 76 abatido próximo a Biggin Hill a 18/08/40.

Enquanto Biggin Hill era atacada, Kenley, situada a apenas 10 km a Oeste, foi destruída com método similar – só que aqui deu certo. Cerca de 100 bombas atingiram a estação de setor, destruindo diversos aviões, incluindo 6 Hurricanes, e 10 hangares.

Simultaneamente, West Mailling e Croydon também foram atacadas, bem como alguns aeródromos em Hampshire e West Sussex. A estação de radar de Poling foi atingida e ficou fora do ar por uma semana.

Uma grande força de Stukas escoltados atacou Ford (que foi bastante atingida) e Thorney Island, sendo interceptados por três esquadrões de Spitfires e um de Hurricanes. Os alemães perderam 16 bombardeiros (além de mais 2 danificados que caíram ao retornar às suas bases) e 8 Me 109, pagando os ingleses pela vitória com 4 Spitfires e 2 Hurricanes.

Ao anoitecer, os alemães realizaram incursões incômodas, com bombardeios generalizados e com o lançamento de minas no estuário do Tâmiisa e no Canal de Bristol. Foi um dia cheio, em que a *Luftwaffe* perdeu 71 aparelhos. A RAF perdeu 27 caças, nos quais 10 pilotos morreram.

Em meados de agosto, as perdas de Dowding

estavam aumentando. Entre 8 e 18 daquele mês, ele perdeu cerca de 200 caças. Porém, a perda mais séria era a de pilotos: no mesmo período, 94 pilotos de caça foram mortos ou feridos. Beaverbrook estava conseguindo repor as perdas de aparelhos, mas a reserva de pilotos de caça treinados estava minguando. Ao anoitecer de 18/08/40, a situação era tão grave que os novos pilotos ingressavam nos esquadrões sem ter recebido mais de 10 horas de voo solo num caça operacional. Estes dificilmente viviam o suficiente para se tornarem veteranos.

Dowding recorreu às outras armas: pilotos de caça navais da Arma Aérea da Marinha (FAA = Fleet Air Arm), pilotos dos Comandos de Bombardeiros e Costeiro da RAF e até pilotos estrangeiros exilados na Inglaterra (poloneses, franceses, belgas e tchecos, todos acrescentando o inconveniente da diferença de idioma). Lamentavelmente, os pedidos de Dowding foram recebidos friamente pelo Ministério da Aeronáutica. Todos os comandos estavam cômicos do que lhes poderia ser exigido no caso de uma invasão. Finalmente, Dowding recebeu “emprestados” 57 pilotos da FAA, 33 pilotos do Comando de Cooperação do Exército e 20 pilotos de Fairey Battles que, depois de um curso de apenas 6 dias, ingressaram nos esquadrões de caça.



Um par de Boulton Paul Defiants do 264º Esquadrão. O único armamento dele era a torre com 4 metralhadoras de 0,303 polegadas atrás da cabine do piloto. Após os desastres iniciais, o Defiant ainda teve algum sucesso como caça noturno.

O fim desse dia também encerrava o prazo de quatro dias que Göring calculara serem suficientes para conquistar a supremacia aérea sobre o Sul da Inglaterra. Contrariando todas as expectativas, o Comando de Caças não parecia disposto a ser eliminado. Estava começando a se formar no espírito dos alemães, de todas as patentes, que talvez aquela batalha não pudesse ser vencida. As perdas de bombardeiros, principalmente, haviam exasperado Göring, a ponto de ele exigir que seus pilotos de caça acompanhassem de perto os bombardeiros. Isto era uma inversão de papéis, pois agora os caças alemães sacrificariam seu poder ofensivo, dando a iniciativa da interceptação aos ingleses. Não foi à toa que, quando o ás Adolf Galland<sup>9</sup> foi questionado por

<sup>9</sup> Para mais informações, vide a seção de biografias da nossa Home Page.

Göring sobre o que ele precisava para vencer a batalha, ele respondeu atrevidamente ao *Reichsmarschall*: “Spitfires”<sup>10</sup>.

O mau tempo que se seguiu ao dia 18 deu à RAF uma trégua muito necessária. Falando à Câmara dos Comuns sobre a situação geral da guerra a 20/08/40, Churchill proclamou a frase que será repetida enquanto existir um inglês sobre a face da Terra: “Nunca, no campo dos conflitos humanos, tantos deveram tanto a tão poucos”<sup>11</sup>.

Hitler havia dado o prazo até o dia 27/08/40 para Göring conquistar o domínio do espaço aéreo sobre o Sudeste da Inglaterra. Para que a invasão pudesse ocorrer antes que o bom tempo do verão e começo de outono cedesse lugar aos nevoeiros e tempestades do inverno, o fator tempo estava se tornando crítico. Assim, a 24/08/40, a *Luftwaffe* voltou à carga.

Por volta das 9:00 h, os controladores de radar já começavam a ver os pontos luminosos aparecendo em suas telas. Porém, os alemães estavam aplicando estratégias para tentar ludibriar o radar, simulando concentrações de bombardeiros que obrigavam os caças ingleses a decolar para enfrentar o nada. Isso acarretava em desgaste de homens e máquinas, indisponibilidade dos esquadrões no momento mais necessário e ainda aumentavam o perigo deles serem surpreendidos enquanto se rearmavam e reabasteciam.

No meio da manhã, uma força de 20 Junkers 88 surpreendeu na decolagem, na pista de Manston, a maior parte do 264º Esquadrão (equipado com Defiants). No combate que se seguiu, 3 deles foram abatidos. Buscando abrigo em Hornchurch, foram novamente atacados no momento da decolagem, perdendo mais 1 aparelho. A 29/08/40, o esquadrão, depois de perder 11 aviões e 14 vidas, retornou ao Grupo 13.

Depois de quatro violentos ataques nesse dia, Manston foi totalmente abandonado. North Weald foi duramente atingido, tendo refeitórios, alojamentos e armazéns destruídos. Apesar disso, continuou a operar. Southampton e Portsmouth foram os alvos da *Luftflotte 3* nesse dia.

Descontando os danos causados aos aeródromos, o dia fora lucrativo para os pilotos de Dowding: a *Luftwaffe* havia perdido 38 aviões contra 22 caças da RAF. Lamentavelmente, um Blenheim foi abatido, sem sobreviventes, por engano, pelos inexperientes pilotos do 1º Esquadrão canadense.

Na noite de 24 para 25/08/40, aconteceu um incidente que mudou o rumo da batalha – e talvez da História da Humanidade. Um grupo de bombar-

<sup>10</sup> Existem várias versões para esse incidente, mas todas com o mesmo sentido.

<sup>11</sup> Como os pilotos então recebiam 14 *shillings* e 6 *pence* por dia, eles passaram a completar a frase de forma jocosa: “... e por tão pouco”.

deiros alemães errou o alvo e atingiu a própria cidade de Londres. Em represália, na noite seguinte, o Comando de Bombardeiros despachou 81 aviões (Wellingtons, Hampdens e Whitleys) para bombardear Berlim.

O dia da decisão para a “Operação Leão Marinho” fora fixado para 27/08/40, mas ele chegou e o Führer voltou a hesitar. Hitler decidiu adiar a decisão por mais 10 dias. Alguns dias depois, a 02/09/40, Göring confidenciou ao General Kurt Student, comandante das tropas paraquedistas alemãs, que Hitler desistira da invasão.

A 30/08/40, Biggin Hill começou a receber um “tratamento especial” por parte da *Luftwaffe*. Um ataque de baixo nível, breve e intenso, destruiu o aeródromo e a maioria dos seus prédios, matando 39 e ferindo 26 pessoas. Os sobreviventes realizaram um feito excepcional ao colocar a base em funcionamento no dia seguinte. A contagem do dia foi de menos 36 aviões para a *Luftwaffe*, enquanto a RAF perdeu 25 caças e 10 pilotos.

Na manhã seguinte, os aeródromos voltaram a ser os alvos. Mas de 100 aviões alemães bombardearam Detling antes da aurora. Após o alvo-receber, Duxford, North Weald e Debden foram duramente atacados. Os caças ingleses conseguiram rechaçar o ataque a Duxford, mas Debden foi violentamente castigada.

Mas o pior ainda estava por vir. Por volta do meio-dia, duas grandes ondas de bombardeiros surgiram, protegidas por uma forte escolta de Me 109 e alguns Me 110. Os alvos eram os aeródromos de Croydon, Hornchurch e Biggin Hill (onde uma bomba atingiu o quartelão de operações) e as estações de radar em Rye, Pevensey, Foreness e Whitstable. Em Hornchurch, o 54º Esquadrão estava decolando quando as bombas começaram a cair. Os três últimos Spitfires foram destruídos, porém, milagrosamente, os seus pilotos sobreviveram.

O placar do dia foi quase um empate: 39 caças ingleses destruídos (com a perda de 14 pilotos) contra 41 aviões alemães abatidos.

Na manhã do dia seguinte, 01/09/40, o JG 3 abriu os trabalhos do dia metralhando os balões de barragem sobre Dover, destruindo 50 deles. No fim da tarde, Biggin Hill sofreu sua pior provação. Depois de um ataque matutino, o 6º em três dias, a sala de operações foi destruída.

O canto Sudeste da Inglaterra havia se transformado no palco decisivo da batalha e acabaria por ficar conhecido como “Hellfire Corner” (Canto do Fogo do Inferno). Biggin Hill e os campos costeiros de Manston, Hawkinge e Lympne foram quase postos fora de ação e os do interior sofreram igualmente a fúria de novos ataques. Diariamente, formações alemãs se reuniam sobre a França, em levadas, matinais e vespertinas, de 200 a 300 aviões, bombardeiros e caças, abrindo em leque sobre o Canal da Mancha e dividindo-se em gru-

pos de 10 a 40, quando se dispersavam na direção dos aeródromos designados como seus objetivos. Nem mesmo à noite havia trégua.

Todavia, os bombardeios noturnos, embora menos sujeitos a perdas devido à fraqueza das defesas inglesas à noite, também dificultavam a precisão dos ataques. Por exemplo, a maioria dos 150 bombardeiros despachados durante três noites seguidas para atacar as docas de Liverpool se desviou tanto que os controladores ingleses não conseguiam identificar qual seria o seu objetivo.

A 03/09/40, o placar, coisa rara, deu empate: 16 aparelhos perdidos para cada lado (com a perda de 8 pilotos pela RAF). No dia seguinte, a fábrica de Wellingtons em Brooklands foi violentamente atacada, paralisando a produção do bombardeiro por 4 dias e matando 88 operários. A *Luftwaffe* nesse dia perdeu 25 aparelhos contra 17 da RAF. Como se não bastassem os alemães para tirar aviões ingleses do céu, o Spitfire do Oficial-Piloto J.M.V. Carpenter, do 222º Esquadrão, foi abatido pela sua própria artilharia antiaérea. Felizmente, o piloto sofreu apenas ferimentos leves.



Heinkel He 111, bombardeiro médio alemão que estreou em combate na Guerra Civil Espanhola. Como o Do 17 e o Ju 88, sua proteção insuficiente foi uma das causas das pesadas baixas sofridas pela *Luftwaffe*.

Na primeira semana de setembro, a tensão no Sul da Inglaterra estava se tornando intolerável. Foram desfechados nada menos que 11 grandes ataques no decorrer dos 5 primeiros dias de setembro. Salas de operações destruídas, aeródromos repletos de crateras e aumento no número de baixas eram sintomas de que a batalha estava indo mal para os britânicos. Entre 24/08/40 e 06/09/40, a RAF perdeu 268 caças e teve 103 pilotos mortos e 128 feridos. A primeira semana de setembro fechara com 161 caças destruídos da RAF, contra 154 aparelhos alemães.

A *Luftwaffe* começava a vencer a batalha.

Não que alguém na Inglaterra sequer cogitasse essa hipótese. O moral do povo, bem como dos pilotos, continuava alto. Um piloto de caça da RAF, que saltara de seu avião abatido, foi entusiasmamente beijado por todo o pessoal da lavanderia onde caiu. Uma jovem civil viu um piloto descer de paraquedas no Canal e fez-se ao mar, corajosamente, numa pequena canoa. Voltou, remando, com o piloto. Ela foi agraciada com uma medalha pelo rei.

O casal real saía do seu castelo para também participar da angústia de seu povo. O rei e a rainha

nha passavam horas nas ruas bombardeadas, encorajando o pessoal dos serviços de socorro e compartilhando dos sentimentos daqueles cujas casas haviam sido destruídas. De certo modo, o fato da residência londrina do rei ter sido bombardeada também ajudou. O rei ainda instituiu duas condecorações pessoais por bravura diante dos ataques aéreos: a *George Cross* e a *George Medal*. A *George Cross* só era superada em importância pela *Victoria Cross*.

Porém, sem que ninguém na Inglaterra soubesse, o bombardeio de Berlim estava rendendo dividendos.

### O Ataque às Cidades

A 04/09/40, um Hitler encolerizado anunciava que, em represália ao bombardeio de Berlim, a *Luftwaffe* destruiria as cidades inglesas – em particular, Londres.

Curiosamente, as autoridades da *Luftwaffe* concordaram com essa decisão. Ignorando o verdadeiro estado das defesas de caça da Inglaterra, elas acreditavam que o ataque a Londres obrigaria Dowding a lançar suas últimas reservas de caças. De igual forma, os alemães também acreditavam que os ataques noturnos que vinham sendo feitos quase sem oposição destruiriam as docas e os serviços essenciais de Londres. Com o inverno chegando, a *Luftwaffe* tinha pressa por uma decisão e Londres de repente passou a ser o caminho mais curto para ela.

Como que para demonstrar sua certeza de que a vitória estava próxima, Göring chegou ao Passo de Calais no seu trem particular para estar junto de seus pilotos no seu momento de triunfo. No fim da tarde de 07/09/40, ele assistiu à partida de 348 bombardeiros e 617 caças para o primeiro ataque em larga escala contra Londres. Na ocasião, Göring declarou: "Esta é a hora histórica em que a nossa força aérea desferiu pela primeira vez seus golpes bem no coração do inimigo".

Os defensores foram iludidos quanto ao objetivo (Hawkinge havia sido bombardeada pela manhã, o que levou os ingleses a considerar que não haveria nenhuma mudança na estratégia alemã) e essa força passou praticamente sem ser molestada, despejando 300 toneladas de bombas de alto explosivo. Elas atingiram o arsenal de Woolwich, o gasômetro de Beckton, Dockland, a usina elétrica de West Ham, o centro da cidade, Westminster e Kensington. Incêndios enormes foram causados pelo ataque e a população de Silvertown teve de ser evacuada pelo rio. As perdas entre a população civil foram de 306 mortos.

Com Londres já em chamas, só restava aos ingleses interceptar o inimigo na sua viagem de volta. Os aviões alemães foram atacados por dezessete esquadrões do Grupo 11, um do Grupo

10 e três do Grupo 12. O 303º Esquadrão, formado por pilotos poloneses, foi particularmente eficiente. Sedentos por vingar a destruição de sua Pátria, em poucos momentos os poloneses destruíram ou avariaram seriamente cerca de 10 Dorniers. Ao fim do dia, o placar indicava 41 aviões perdidos pela *Luftwaffe* contra 28 caças da RAF (e 19 pilotos). Um destes foi o Hurricane do Tenente-Aviador H.R.A. Beresford, do 257º Esquadrão, que só foi encontrado, com os restos mortais do piloto, num pântano da ilha de Sheppey, em 1979!

Apesar disso, o otimismo não cedeu do outro lado do Canal. Havia ainda a convicção de que a guerra terminaria dentro de poucos dias, porque, com a sua capital em ruínas, os britânicos certamente teriam que pedir a paz.

Naquela noite, a luz dos incêndios facilitou o trabalho de localização e, às 21:00 h, Londres foi novamente bombardeada por 247 aviões. O ataque continuou até as 4:30 h da madrugada. Entre a população civil houve 430 mortes e cerca de 1.600 pessoas seriamente feridas.

Embora o ataque à sua capital não fosse motivo de alegria para nenhum povo, Dowding sabia que acabava de presenciar um milagre: com o Comando de Caças quase batido, a *Luftwaffe* desistiu de atacar os aeródromos para atacar Londres, que não tinha qualquer valor militar.

Nesse mesmo dia, aviões de reconhecimento da RAF confirmaram que a frota de invasão estava se concentrando na costa ocupada pelo inimigo. Também nos aeródromos da *Luftwaffe* registravam-se mudanças. Unidades de bombardeiros da *Luftflotte 5* chegavam da Escandinávia para reforçar a *Luftflotte 2* e, o que era mais significativo ainda, unidades de Stukas, retiradas da batalha em meados de agosto, voltavam a aparecer. Além disso, a lua e a maré seriam ideais para desembarques entre 8 e 10 de setembro.

A conclusão só podia ser uma: a invasão era iminente! Pela primeira vez desde 1066, quando Guilherme, o Conquistador, cruzou o Canal e derrotou o Rei Haroldo na Batalha de Hastings, os ingleses encaravam uma séria ameaça de invasão.

Pouco depois das 20:00 h desse dia, o comando britânico emitiu a palavra em código que renunciava a invasão ("Cromwell"), levando todas as forças armadas do país ao estado de prontidão. Assim, a *Home Fleet* (Frota Doméstica), em sua base em Scapa Flow, preparou-se para zarpar rumo ao Sul. O Exército, inadequadamente equipado após as baixas sofridas na França, ficou a postos, juntamente com os voluntários da *Home Guard*. Até mesmo os civis se prepararam, homens e mulheres, velhos e jovens, veteranos da Grande Guerra, dispondo-se a morrer, mas "carregando um deles consigo", fazendo uso de qualquer coisa que pudesse servir para fazer um ale-

mão se arrepender de ter pisado o solo britânico: espingardas de caça, facões de cozinha, forcados, etc. Os fazendeiros foram instados a estabelecer obstáculos nos campos abertos: elevadores de trigo, carroças, tratores, enfim, qualquer coisa que transformasse em desastre o pouso de um planador inimigo. O soar dos sinos das igrejas nas aldeias e nas cidades seria o sinal de que a ação começara – e eles soaram naquela noite de 07/09/40.

Mas foi um alarme falso. Os britânicos seriam poupados das agruras e horrores da guerra de guerrilha, da luta sem quartel, das execuções e represálias que acabariam sendo tão comuns na Europa ocupada.

A 08/09/40, a rádio alemã noticiou que Göring pessoalmente assumira o comando das operações da *Luftwaffe* contra Londres. Para os ingleses, o dia passou em relativa tranquilidade. Às 19:30 h, porém, 171 bombardeiros, guiados pelas chamadas, atacaram novamente Londres.

No Comando de Caças, a trégua durante o dia foi recebida com grande alívio. Mais uma ofensiva como as anteriores contra as bases do Grupo 11 e ele teria sido eliminado como força combatente efetiva.

No dia seguinte, a batalha recomeçou. No fim da tarde de 09/09/40, 9 esquadrões de caça estavam em voo, à espera da primeira leva de 100 bombardeiros, fortemente escoltados, que se aproximava da costa. Evitando os caças, os pilotos de Park atacaram os bombardeiros com tanta obstinação que os tiraram do rumo de Kent e Sussex, que eram seus objetivos, e os forçaram a regressar às bases depois de lançarem a esmo as bombas que traziam.

Porém, a maior parte da segunda leva, embora incessantemente hostilizada, chegou às áreas a Sudoeste de Londres e lançou suas bombas sobre distritos residenciais muito distantes das áreas das docas, que eram o seu alvo. O dia terminou com o placar de 19 caças perdidos para a RAF, contra 28 aparelhos da *Luftwaffe*. À noite, 195 bombardeiros voltaram a atacar Londres.

Observadores americanos ficaram impressionados com a maneira como os londrinos aceitavam a situação. Helen Kirkpatrick, do *Daily News* de Chicago, informou nesse mesmo dia: "É quase inacreditável ver como as pessoas estão relativamente calmas após essa terrível experiência. Existe certa dose de terror, mas não na escala esperada pelos alemães e certamente não numa escala que faça os ingleses pensarem em qualquer outra coisa a não ser prosseguir com a luta. O medo se mistura a tal ponto com uma raiva profunda e quase incontrolável, que é difícil saber onde termina um sentimento e começa o outro".

Um dos aspectos menos comentados a respeito da Batalha da Inglaterra é o que diz respeito à artilharia antiaérea. Desde o fim da Grande Guer-

ra, essa arma era considerada o "primo pobre" do Exército Britânico. Somente em 1934 é que ela começou a receber alguns recursos, mas ela ficava sempre no fim da lista de prioridades. Quando o bombardeio de Londres teve início, a dotação de canhões AA pesados era de 50% e a de leves, 33% do previsto. Além disso, os métodos de operação ainda eram os de 20 anos antes, por detectores de som. Além disso, os bombardeiros alemães normalmente voavam a altitudes fora do alcance dos canhões mais leves.

Outro problema era o potencial humano: os recrutas menos aptos é que eram designados para a artilharia antiaérea. De 25 homens enviados para uma bateria, um tinha um braço paralisado, outro era deficiente mental, um não tinha os polegares, um tinha um olho de vidro e dois tinham doença venérea crônica. Para piorar, muitas vezes, uma vez treinados, os melhores soldados eram transferidos para outras armas.



Canhão AA de 3,7 polegadas Mark.I, a principal arma do Comando Antiaéreo. Seu alcance máximo era de 10.500 metros.

Após algumas noites de resultados irrisórios, o chefe do Comando Antiaéreo, Tenente-General Sir Frederick Pile, ordenou que, na noite seguinte, todos os seus canhões abrissem fogo, criando uma espécie de barragem. Na noite de 10/09/40, quando 148 bombardeiros atacaram Londres, os pilotos alemães foram recepcionados pelas explosões das granadas antiaéreas disparadas por 199 canhões reunidos especialmente para a ocasião. Os resultados práticos não foram muito melhores, mas, para o povo inglês, os estrondos dos canhões foram como música para seus ouvidos, pois ao menos davam ao cidadão comum a sensação de revide e de que ele não estava totalmente indefeso. Esse efeito psicológico foi tão importante que, alguns dias depois, quando Pile mandou reduzir a cadência de tiros para evitar o desgaste excessivo de suas peças, ele recebeu um telefonema desagradável de Winston Churchill querendo saber por que os canhões não

estavam disparando. Lógico que eles voltaram a abrir fogo.

De fato, as granadas antiaéreas e seus estilhaços mataram mais ingleses que alemães, mas ainda assim afetaram também o inimigo. Os pilotos dos bombardeiros passaram a voar mais alto e a se dispersar, prejudicando muito a precisão de seus ataques.

As defesas de caças, à noite, praticamente não existiam, excetuando-se dois esquadrões de Blenheins e uma pequena unidade de caças noturnos que estava experimentando o radar aerotransportado. Somente no início de 1941 é que os caças noturnos, equipados com radar, apresentariam alguma eficiência. Enquanto até então eles não conseguiam abater nem 10 aparelhos inimigos por mês, em março eles abateriam 25, em abril, 34 e em maio, 116!

### A Última Chance da *Luftwaffe*

Hitler ainda não estava convencido de que a superioridade aérea necessária ao sucesso da invasão havia sido obtida. A 10/09/40, ele anunciou que se decidiria no dia 14, na verdade adiando a “Operação Leão-Marinho” para 24/09/40.

A 11/09/40, Londres e Southampton foram violentamente atacadas. O placar dessa vez foi favorável aos alemães: 29 a 25 (com a perda de 17 pilotos aliados). Um dos aviões alemães abatidos, um Ju 88, foi vítima de um instrutor de voo em Hawarden. Naquela noite, 180 bombardeiros voltaram a atacar Londres.



Junkers Ju 88A, bombardeiro médio alemão. Um dos mais versáteis aviões de todos os tempos, era chamado de “*Schnellbomber*” (Bombardeiro Ligeiro).

Os dias seguintes foram de pouca atividade, embora uma bomba penetrasse no solo, sem explodir, junto à catedral de St. Paul no dia 12/09/40 e, no dia seguinte, o Palácio de Buckingham (que já havia sido atingido no dia 11) fosse deliberadamente atacado, com a família real escapando por pouco. Nessa noite, 105 bombardeiros atacaram Londres.

A 14/09/40, novos ataques atingiram Londres. O placar deu empate novamente: 14 aparelhos destruídos para cada lado.

No domingo, 15/09/40, o Primeiro-Ministro e sua esposa visitaram o QG do Grupo 11, em Uxbridge. Os Churchills, que haviam chegado pouco depois das 10:30 h, estavam fazendo uma visita casual, como se fossem à casa de um vizinho. Na verdade, haviam chegado no momento de testemunhar um dia histórico.

Park disse a Churchill: “Não sei se acontecerá alguma coisa hoje. Por enquanto está tudo muito calmo”. Mas isso não duraria muito. Logo as moças da WAAF começaram a marcar as primeiras movimentações inimigas. O radar anunciava a presença de grandes formações que se reuniam sobre a costa. Ordens começaram a ser dadas, artilheiros antiaéreos ocuparam seus postos de combate e pilotos correram para seus aviões.

Por volta das 11:30 h, os Churchills haviam visto Park fazer decolar todos os seus 21 esquadrões – não ficara reserva alguma no solo. Para ajudá-los, vieram os Spitfires do 609º Esquadrão, do Grupo 10. Na retaguarda, atrás de Londres, uma “Grande Ala” de 5 esquadrões do Grupo 12 estava se reunindo sob o comando do Líder de Esquadrão Douglas Bader<sup>12</sup>, o piloto de caças que não tinha as duas pernas.

Os controladores começaram a emparelhar os esquadrões, Spitfire com Spitfire, Hurricane com Hurricane. Aos primeiros coube a missão de atacar a escolta, enquanto os Hurricanes combateriam os bombardeiros. Logicamente, tal divisão de tarefas não durava muito depois que o combate se iniciava, mas era uma aceitação de que o Hurricane, embora fosse ainda um ótimo destruidor de bombardeiros, era muito inferior ao Me 109.

Os postos de radar, agora em pleno funcionamento já que a *Luftwaffe* parara de molestá-los, orientou os caças para enfrentar os 100 bombardeiros e 400 caças que vinham ao seu encontro. Por todo o caminho, até Londres, os caças britânicos mergulhavam incessantemente sobre os bombardeiros alemães, cujas tripulações estavam tão confiantes de que seu supremo esforço poria logo fim à guerra.

Terrivelmente acoissadas, as tripulações despejaram suas bombas sobre o centro de Londres e fugiram. O “Big-Ben” acabara de soar as 12 badaladas do meio-dia quando as bombas começaram a cair, indo uma delas parar nos jardins do Palácio de Buckingham, sem explodir.

A força de Bader, conhecida como “Ala de Duxford”, com 60 caças, estava ávida por demonstrar o acerto da teoria da “Grande Ala”. Ela era integrada por esquadrões da RAF, um esquadrão de canadenses, um de tchecos e um de poloneses. Varrendo tudo à sua frente, eles obrigaram os alemães a fugir com o rabo entre as pernas.

Depois de terrivelmente maltratada nessa fatídica

<sup>12</sup> Para mais informações, vide a seção de biografias da nossa Home Page.

manhã de domingo, a *Luftwaffe* retornou à tarde, mas também dessa vez os defensores estavam preparados. Quando a nova leva de 100 bombardeiros e 300 caças cruzou o Canal, mais de 200 caças da RAF decolaram em pares de esquadrões e tomaram posição diante de Londres.

Dowding abandonou temporariamente o sistema de rodízio de esquadrões. Com isso, Park teve à sua disposição, para o momento decisivo, toda a elite dos pilotos de caça da RAF.

Era o tudo ou nada.

Luta implacável teve por palco os céus ingleses naquela tarde. Os caças da RAF se atiraram com obstinada ferocidade, mas os bombardeiros alemães, com invulgar coragem, prosseguiram com sua missão, embora lançassem suas bombas a esmo sobre Londres, através das nuvens. Embora despejadas às cegas sobre extensa área da capital, algumas bombas danificaram ferrovias e outros serviços essenciais. Uma delas chegou a atingir o Palácio de Buckingham, danificando os aposentos pessoais da rainha.

O comandante da estação de Northolt, Capitão S.F. Vincent, um veterano da Grande Guerra, decolou com seu caça e avariou um Dornier, embora sem ter confirmação de vitória. O Sargento R.T. Holmes, do 504º Esquadrão, abateu um Dornier que se espatifou na Victoria Station de Londres. Pouco depois, ele próprio foi abatido, descendo de paraquedas numa lata de lixo.

Quando o casal Churchill deixava a sala de operações de Uxbridge, Park disse-lhe: “Excelência, estamos muito felizes porque o senhor assistiu a tudo. Isto mostra a limitação dos nossos recursos presentes. E hoje eles foram estendidos aos seus limites máximos”.

Naquele domingo, à noite, a *Luftwaffe* reapareceu, quando 181 bombardeiros atacaram o centro de Londres.

Ao fim do dia, a contagem feita pela RAF, como de praxe exagerada, dava os seguintes números: 183 aviões inimigos destruídos e 42 prováveis, contra a perda de 28 aviões e 75 danificados (com a perda de 20 pilotos). As perdas da *Luftwaffe* foram, de fato, de 60 aparelhos, o que ainda era um número alto. A partir desse momento, as esperanças alemãs de forçarem os ingleses a uma paz negociada ou conseguirem uma invasão bem sucedida começaram a se esvaír.

As estimativas errôneas da *Luftwaffe* garantiam aos pilotos germânicos que mais de 2.000 caças da RAF haviam sido destruídos desde o começo da batalha, de modo que ela concluiu que a extraordinária resistência encontrada naquele dia fora levada a efeito pelos últimos elementos de uma força de caças em vias de extinção. Pensando dessa forma, os graúdos da *Luftwaffe* se empolgaram com a ideia de que, nos céus de Londres, estava a oportunidade de conquistar, afinal, a supremacia aérea.

Logicamente, para os homens que estavam envolvidos diretamente no combate e vendo seus camaradas sendo transformados em bolas de fogo, essa conversa começou a ficar sem sentido. Os tripulantes alemães começaram a ironizar as informações vindas de seus superiores, dizendo “aí vem os últimos 50 caças inimigos de novo!”.

Hoje, o povo britânico celebra o dia 15 de setembro como o “Dia da Batalha da Inglaterra”.

O dia seguinte foi de relativa tranquilidade, devido ao mau tempo e à exaustão da *Luftwaffe*. Mas, à noite, 170 bombardeiros voltaram a atacar Londres. Na noite seguinte, o número foi bem maior: 268.

No dia 17/09/40, o chefe do serviço secreto britânico, o Capitão Frederick W. Winterbotham, informou a Churchill que as interceptações feitas pela ULTRA<sup>13</sup> davam conta de que Hitler havia ordenado o desmonte dos equipamentos de carga para aviões nas bases da Holanda. Em termos de logística, isto significava que Hitler havia desistido da invasão. Os britânicos já haviam ganho a batalha, mas, por razões de segurança, poucas pessoas ficaram sabendo disso na ocasião. A 18/09/40, ocorreu o último grande ataque diurno contra Londres nessa fase da batalha: 70 bombardeiros foram despachados, sendo 19 aviões destruídos, contra 12 da RAF. À noite, 300 bombardeiros (o maior número até então) voltaram a infernizar a vida dos londrinos.

Felizmente para os defensores, enquanto setembro passava e a possibilidade de invasão se esvaía, Londres permanecia como alvo principal dos atacantes diurnos e noturnos.

Na noite de 23/09/40, enquanto mais de 260 bombardeiros alemães atacavam Londres, 119 aviões do Comando de Bombardeiros atacavam Berlim. Comparado à ação da *Luftwaffe*, o esforço da RAF era pequeno, mas o efeito psicológico sobre o povo britânico era bastante significativo.

De fato, o instinto de cometer represálias falou mais alto em vários momentos. Existem diversos relatos de tripulantes alemães que foram linchados ou simplesmente assassinados ao chegar a solo inglês. Em um episódio, a polícia teve dificuldades para impedir que peixeiros linchassem um grupo de alemães. Em outra ocasião, um grupo da *Home Guard* espancou um homem a ponto de mandá-lo para o hospital – e só então descobriram que ele era inglês! Envergonhados, os agressores deram a ele, a guisa de reparação, 10 libras. Em Stourmouth, no Kent, o pároco local abrigou um tripulante alemão abatido e o convidou para o chá, provocando enorme indignação na população local. No sermão do dia seguinte, o pároco usou Lucas 10:30 – a parábola do Bom Samaritano.

<sup>13</sup> Dowding só foi autorizado a receber os informes ULTRA a partir de 16/10/40.

## O Ataque às Fábricas

Na manhã de 24/09/40, a *Luftwaffe* fez dois ataques, bem cedo, contra Londres, mas foi à tarde que foi inaugurada a nova fase da batalha. Duas formações de cerca de 20 Me 109 cada uma, transportando bombas, surpreenderam os defensores e penetraram livremente até a fábrica de Spitfires em Southampton. A fábrica em si não sofreu danos muito sérios, mas 100 trabalhadores morreram quando um abrigo antiaéreo foi atingido em cheio.

A *Luftwaffe* havia convertido o seu melhor caça num caça-bombardeiro. Cada *Jagdgeschwader* converteu assim 3 *Staffeln* (esquadrões).



Me 109E-4, na função de caça-bombardeiro, no momento do lançamento de sua bomba.

A 24/09/40, Hitler concluiu que a necessária superioridade aérea não havia sido obtida e, considerando o fato de que as condições atmosféricas piorariam com a aproximação do inverno, adiou a “Operação Leão-Marinho” até nova ordem. Na verdade, esse adiamento foi definitivo. De fato, ele nunca havia demonstrado entusiasmo pela operação e agora ele tinha a quem culpar pelo fracasso: Göring.

Na manhã seguinte, 25/09/40, uma força de mais de 50 bombardeiros escoltados danificou seriamente a fábrica da Companhia Bristol e causou mais de 250 baixas.

A 26/09/40, uma força mista de mais de 70 Me 109, He 111 e Ju 88 atacaram a fábrica de Spitfires em Southampton. Em poucos minutos, 70 toneladas de bombas foram despejadas sobre o alvo, fazendo com que a produção fosse temporariamente suspensa e destruindo 3 aviões novos nas oficinas. Na luta aérea, registraram-se 3 baixas para cada lado.

Uma força de 24 Do 17 e 12 Me 110 foi interceptada a caminho de Plymouth. O 247º Esquadrão, único no Comando de Caças ainda equipado com biplanos Gloster Gladiator, teve sua primeira intervenção na Batalha da Inglaterra, mas não conseguiu realizar a interceptação. Após realizar

mais algumas patrulhas, o 247º passou a atuar como unidade de caça noturno.

Os ataques às fábricas de aviões e a utilização de caça-bombardeiros difíceis de serem interceptados eram indícios de que a *Luftwaffe* estava recuperando a objetividade demonstrada nos ataques de fins de agosto contra os aeródromos principais. Além disso, a *Luftwaffe* começou a usar um novo ardil, misturando grupos de caças verdadeiros com caça-bombardeiros. As formações de Me 109 despachadas para atrair os caças ingleses podiam ser ignoradas, mas as formações que continham bombardeiros e caça-bombardeiros exigiam atenção. Bastavam apenas alguns desses ataques bem sucedidos contra as fábricas de aviões para que a *Luftwaffe* se aproximasse da tão desejada superioridade aérea antes da chegada do inverno.

A 27/09/40, a *Luftwaffe* despachou uma força convencional, com bombardeiros escoltados, sendo 300 para Londres e 80 para Bristol. Como resultado, os alemães perderam 55 aparelhos, contra 28 da RAF. No dia seguinte, a *Luftwaffe*, talvez pela única vez em toda a batalha, teve uma nítida vitória sobre os ingleses, abatendo 16 aparelhos da RAF contra a perda de apenas 2 dos seus.

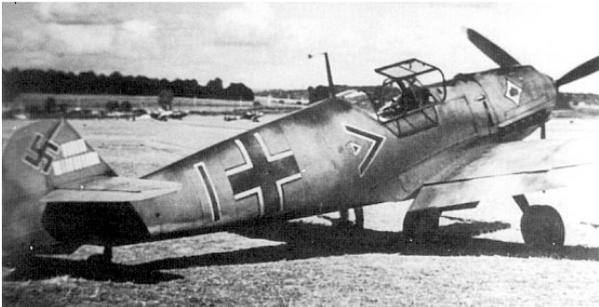
A 30/09/40, foram realizados novos ataques, com varreduras feitas pelos Messerschmitts 109 e 110. O 56º Esquadrão perdeu 5 Hurricanes abatidos por Me 110. No entanto, a contagem final assinalou mais uma derrota para a *Luftwaffe*: 47 aviões perdidos contra 20 caças da RAF. Nos dias seguintes, as ações foram menos intensas, mas a RAF manteve a vantagem no número de aviões destruídos. A 02/10/40, o placar foi de 17 x 1 e, dois dias depois, foi de 12 x 3.

Apesar de toda a cruzeza da guerra, houve momentos em que o desejo de matar cedeu lugar a uma espécie de “espírito esportivo”. Em Shoreham, um piloto alemão abatido e capturado foi levado à presença do oficial de serviço que, ao vê-lo, disse em perfeito alemão: “Oh, uma visita matinal!” (*Oh, ein sehr Früher Gast!*) e foi então convidado para o desjejum com presunto, ovos, torrada e chá. Em Biggin Hill, os pilotos do 32º Esquadrão libertaram um piloto alemão prisioneiro, beberam com ele e depois o levaram para um passeio de carro. Perto de Hornchurch, um piloto de Heinkel 111 conseguiu fazer um pouso forçado e, logo em seguida, o caça inglês que o abatera pousou nas proximidades e o seu piloto correu para perguntar para o alemão o que ele achava de sua pontaria. Coisa parecida aconteceu a um piloto de Dornier: após realizar um pouso forçado, o piloto que o abatera também pousou nas proximidades e pediu a ele que testemunhasse que ele derrubara o seu avião – e o inglês ficou muito feliz quando o alemão concordou.

Mas o “espírito esportivo” não era privilégio britâ-

nico. Um piloto inglês estava tão esgotado que, após um curto combate, entrou em formação para retornar à base e não foi capaz de perceber que estava na verdade no meio de uma esquadrilha de Me 109! Os alemães, percebendo que o adversário havia cometido um inusitado equívoco, aparentemente se divertiram com ele, realizando diversas passagens e metralhando o seu avião em pontos não vitais, como se estivessem apenas praticando tiro. Todo esburacado, o avião pousou, mas o piloto nunca mais teve condições psicológicas de voar e tornou-se instrutor.

Göring convidava os seus mais bem sucedidos ases para descansar em seu palácio de caça na Prússia. Porém, tais convites nem sempre eram bem recebidos, pois os hóspedes temiam que, durante a sua ausência da batalha, algum rival os superasse na contagem de vitórias. Assim, quando Werner Mölders, convidado após a sua 40ª vitória, se despediu do *Reichsmarschall* depois de 3 dias em sua propriedade, o ás alemão persuadiu-o a também manter ali o seu maior rival, Galland, por igual período.



Me 109E-4 pilotado pelo *Oberstleutnant* Werner Mölders do *Jagdgeschwader* (JG) 53. Observe as marcações de vitória na empenagem vertical.

No final de setembro, estava se tornando óbvio que o Dornier 17 e o Heinkel 111 não tinham mais condições de desafiar a aviação britânica, como havia acontecido com o Stuka e o Messerschmitt 110. Mesmo o Junkers 88, que era mais veloz, também não estava se saindo muito melhor.

Os bombardeiros, que deveriam ter aberto o caminho para a vitória, agora eram obrigados a se ocultar na escuridão da noite e o Messerschmitt 109, o “caça magistral”, agora tinha que ser improvisado como bombardeiro apenas para tentar impedir que os ingleses comemorassem sua inquestionável vitória.

Apesar do resultado definido, ainda haveria muito “sangue, suor e lágrimas” para o povo inglês nos meses seguintes.

### A “Blitz”

Com o adiamento da invasão, Göring, inconformado com o fracasso de sua *Luftwaffe*, passou a exigir a desmoralização do povo britânico através

da destruição de Londres. Ele passou a ver no colapso do moral inglês, através de bombardeios de terror, o caminho mais viável para a vitória.

A frase “Londres pode aguentar” já era um chavão no começo de outubro, mas quantas semanas mais, de morte e destruição, Londres poderia realmente aguentar?

Se as noites insones, a destruição generalizada, o crescente número de mortes, de lares reduzidos a escombros pelas bombas e pelo fogo poderiam combinar-se para dobrar o moral do londrino, então a *Luftwaffe* por certo venceria a Batalha da Inglaterra. Göring visualizava o seu término para meados de outubro.

Corria o mês e os londrinos procuravam conviver com seu fardo, enquanto os incursores diurnos se tornavam progressivamente mais esquivos, à medida que caças e caça-bombardeiros apareciam a altitudes cada vez maiores. Dos 6.000 e 7.500 metros em que eles operavam inicialmente, passaram agora aos 9.000 metros, altitude que os Spitfires e Hurricanes não conseguiam atingir a tempo de interceptar os intrusos. Assim, Park teve de reconsiderar suas táticas, passando a utilizar patrulhas permanentes de grande altitude.

A 15/10/40, 30 Messerschmitts bombardearam Londres às 9:00 h, atingindo a Estação de Waterloo; às 9:45 h, mais 50 Messerschmitts atacaram a cidade e outro grupo fez o mesmo às 11:30 h. Durante toda aquela noite, houve incursões à luz do luar. O serviço de trens parou nos cinco grandes terminais londrinos. O metrô foi paralisado em cinco pontos, houve mais de 900 incêndios e mais de 400 pessoas morreram. As perdas da *Luftwaffe* nas operações diurnas e noturnas totalizaram 14 aviões, mas a RAF perdeu 15. Não é à toa que outubro de 1940 passou a ser chamado de “Mês do Messerschmitt”.

Depois de um longo verão de luta incessante, as novas táticas da *Luftwaffe* impuseram uma tensão tremenda ao Comando de Caças. Em agosto e na primeira metade de setembro, os esquadrões de caças pelo menos tinham conseguido descansar e permanecer nos seus aeródromos entre as corridas para decolar. Depois disso, a necessidade do patrulhamento a 9.000 metros e de lutar àquela altitude impôs um esforço físico muito mais severo aos pilotos, que já estavam passando até 5 horas de voo operacional por dia. A expectativa de vida de um piloto de caça passara a ser, desde então, avaliada em 87 horas de voo, ou pouco mais de uma quinzena.

Em outubro, um novo ator apareceu no palco: a *Regia Aeronautica* de Mussolini, decidida a dar também a sua contribuição para a conquista da Inglaterra. O Corpo Aereo Italiano se estabeleceu na Bélgica com 2 Grupos de bombardeiros e um de caças – todos obsoletos. Eles estrearam na noite de 24/10/40, quando 12 bombardeiros FIAT BR.20 *Cicogna* decolaram para atacar Harwich (4

deles caíram, todos acidentalmente). A 29/10/40, os italianos realizaram a sua primeira missão diurna: 15 bombardeiros escoltados por 39 caças FIAT CR.42 Falco e 34 FIAT G.50bis (reforçados por um grupo de Me 109) decolaram para atacar Ramsgate. Logo 3 bombardeiros tiveram problemas com motores e abortaram a missão. Como o ataque foi a baixo nível e a pintura dos aviões italianos era desconhecida dos ingleses, os artilheiros antiaéreos hesitaram em abrir fogo, mas afinal o fizeram depois de alguns minutos. A formação retornou sem perdas, embora com algumas avarias e tripulantes feridos. Um dos aviões estava tão danificado que precisou fazer um pouso de emergência e um de seus tripulantes entrou em pânico e saltou – baixo demais para abrir o paraquedas. O avião pousou de barriga e os demais tripulantes saíram ilesos.

Os italianos realizaram ainda algumas ações sem maior relevância. Então, a 11/11/40, 10 bombardeiros BR.20, escoltados por 42 caças CR.42, foram despachados para um ataque diurno contra Harwich, mas foram interceptados pelos Hurricanes dos 17º, 46º e 257º Esquadrões. Surpresos de verem biplanos àquela altura do campeonato, os pilotos ingleses foram à luta, derrubando 3 bombardeiros e 3 caças sem perder nenhum dos seus. O Tenente-Aviador H. P. Blatchford, do 257º Esquadrão, abateu um CR.42 com sua hélice (que ficou suja de sangue). Os italianos ainda apareceriam nos céus ingleses mais algumas vezes, principalmente à noite, mas, para todos os efeitos práticos, a batalha diurna terminara.



FIAT CR.42 Falco do Corpo Aéreo Italiano, Ursel, Bélgica<sup>14</sup>, outono de 1940.

Mas isso significava apenas que a morte e a destruição agora trabalhavam no turno da noite. Entre 07/09/40 e 13/11/40, Londres foi bombardeada por 160 aviões, em média, durante 67 noites consecutivas, descansando, neste período, apenas uma.

A 14/11/40, 439 bombardeiros alemães, utilizando novos equipamentos de orientação noturna, des-

pejaram 500 toneladas de explosivos e 30.000 bombas incendiárias sobre a cidade de Coventry, matando 568 pessoas e destruindo ou danificando cerca de 60.000 edifícios.

O bombardeio de Coventry marcou uma mudança de ênfase na estratégia alemã. Agora todas as cidades industriais inglesas seriam visadas e se iniciaria um inverno de bombardeios de terror por toda a Inglaterra. Além da capital, Birmingham, Sheffield, Liverpool, Manchester Southampton, Plymouth, Bristol e Exeter, entre outras, sentiriam a fúria de Göring.

Por volta de novembro, os civis já aceitavam os ataques aéreos como fato do cotidiano, dando-lhes o singelo apelido de "Blitz". Eles diziam: "Não se preocupem, tomaremos um chá depois da blitz". E enquanto ricos e pobres se espremiavam democraticamente nos abrigos e em estações de metrô, muitos se sentiam até orgulhosos por se mostrarem mais na linha de frente do que os soldados. A "Blitz" se estenderia até maio de 1941 (com uma trégua forçada entre fins de janeiro e início de março, devido ao mau tempo) e ceifaria 30.000 vidas (20.000 só em Londres).

Mas, assim como Londres resistira, todas as outras grandes cidades suportariam a provação. A destruição de um centro após o outro, longe de provocar o clamor público pela paz, aumentou a determinação do povo britânico de ir até o fim.

## Epílogo

Embora acontecessem batalhas aéreas importantes antes e depois, foi definido que a Batalha da Inglaterra, a primeira da História travada exclusivamente no ar, desenrolou-se entre 10/07/40 e 31/10/40, já que, após essa data, a possibilidade de invasão estava definitivamente afastada devido à proximidade do inverno.

A RAF, através do Comando de Caças, havia destruído o mito da invencibilidade da *Luftwaffe*. Esta perdeu 1.733 aparelhos contra 915 da RAF. Além disso, as perdas em homens foram muito maiores para os alemães, pois a maioria dos aviões abatidos era bombardeiro, com vários tripulantes, enquanto os aviões ingleses eram, na grande maioria, caças monopostos. Para piorar as coisas para os alemães, um piloto inglês abatido podia voltar à ação no mesmo dia, mas a tripulação de um avião alemão abatido, mesmo que sobrevivesse, estava irremediavelmente perdida. E os números expressam isso: os alemães tiveram 3.089 baixas (entre mortos, feridos, prisioneiros e desaparecidos), enquanto os aliados tiveram 503 mortos, sendo 407 britânicos, 29 poloneses, 20 canadenses, 13 australianos, 11 neozelandeses, 9 sul-africanos, 8 tchecos, 5 belgas e 1 americano.

Cerca de 1/5 dos 2.949 pilotos que defenderam os céus ingleses não eram britânicos: havia 135

<sup>14</sup> Com a chegada dos aviões italianos à Bélgica, o governo belga no exílio declarou guerra à Itália.

poloneses, 100 neozelandeses, 87 canadenses, 85 tchecos, 27 belgas, 21 australianos, 21 sul-africanos, 12 franceses, 9 irlandeses, 7 americanos, 2 rodesianos, 1 jamaicano e 1 palestino. Dos 10 maiores escores na batalha (com pelo menos 14 vitórias), havia um tcheco, um polonês, um australiano e dois neozelandeses.

Existem autores que afirmam que o resultado dessa batalha não foi uma vitória britânica, mas, sim, que os ingleses apenas evitaram a derrota. Jogo de palavras sem sentido. Se considerarmos a vitória na guerra como a imposição pelas armas da sua vontade sobre a do inimigo, então não se pode considerar o resultado da Batalha da Inglaterra como outra coisa senão uma grande e decisiva vitória aliada. Afinal, os britânicos impuseram a sua determinação de não ceder o domínio aéreo do Sul da Inglaterra aos alemães e estes fracassaram no intento de conquistá-lo. O mínimo que se poderia dizer é que foi uma vitória defensiva – mas, ainda assim, uma vitória.



A catedral de Saint Paul, emergindo do caos e destruição de Londres. Uma visão tremendamente inspiradora.

Também se afirma que o fracasso da *Luftwaffe* se deveu, em grande parte, à falta de um bombardeiro estratégico pesado. Essa afirmação também não resiste a um exame mais acurado. Nas primeiras fases da batalha, a tonelagem de bombas lançadas não era o mais importante, pois a missão dos bombardeiros era, simplesmente, atrair os caças ingleses para a destruição. Para a missão de destruir aeródromos, postos de radar e fábricas, os bombardeiros da *Luftwaffe* eram mais do que adequados. E quando a ênfase passou a ser o bombardeio de terror contra as cidades britânicas, a batalha foi perdida. Tivessem os alemães bombardeiros pesados e o número de civis mortos e de cidades em ruínas seria maior, mas isso não traria a vitória às armas alemãs. Alemanha e Japão foram bombardeados até quase o desaparecimento de suas cidades e isso não fez o povo pedir a paz. Todavia, o fracasso da *Luftwaffe* acabou estimulando os que defendiam

a tese do bombardeiro quadrimotor pesado na Inglaterra e nos EUA, os quais acabariam arrastando a Alemanha.

As verdadeiras razões da derrota alemã foram outras. A primeira delas foi a inadequação de seu principal caça. Por mais empolgante que seja a discussão sobre o confronto Me 109 x Spitfire, o fato é que, naquele verão de 1940, o Spitfire se saiu extremamente bem como caça defensivo, enquanto o Me 109 foi um fracasso como caça ofensivo, principalmente devido ao seu pouco alcance. Numa missão normal, o Me 109 não podia ficar nos céus ingleses por mais de 20 minutos, sob o risco de acabar no Canal da Mancha. Galland nos conta que, numa missão, sua unidade perdeu 12 aviões por falta de combustível, sendo que 5 fizeram pousos forçados na França e 7 caíram no mar.

O limitado alcance do principal caça alemão não lhe permitia permanecer junto dos bombardeiros durante incursões mais longas e, além disso, as formações tinham que ir e voltar praticamente em linha reta (para economizar combustível), facilitando o trabalho de interceptação dos ingleses. Mas havia ainda outras deficiências: o caça alemão tinha uma incompatibilidade de frequências de rádio, fazendo com que ele não pudesse comunicar-se com os bombardeiros que devia escoltar; a partir de setembro, a força de bombardeiros era dimensionada em função do número de caças disponíveis, devido à decisão de formar escoltas que fossem numericamente o triplo dos bombardeiros – ou seja, mesmo que houvesse mais bombardeiros operacionais, só partia em missão o número que pudesse ser adequadamente escoltado.

Se a Alemanha tivesse um caça que dispusesse de, pelo menos, mais 30 minutos de voo sobre a Inglaterra, talvez a batalha tivesse um desfecho diferente.

Outra das razões foi a total incompetência demonstrada pela liderança alemã, particularmente o *Reichsmarschall* Hermann Göring. A seu favor é necessário que se diga que o serviço de informações alemão foi totalmente falho durante toda a batalha. Não só subestimou a capacidade de produção inglesa, como superestimou grosseiramente as perdas aliadas, em boa parte devido ao notório hábito dos pilotos alemães de exagerar suas vitórias. Além disso, a identificação de alvos (e sua importância) também não foi das melhores. Mas nada disso justifica os erros estratégicos cometidos. Göring era tecnológica e estrategicamente ignorante e tinha uma incapacidade crônica para definir um plano estratégico e ater-se a ele. Durante a maior parte da batalha, ele foi um comandante ausente, expedindo ordens de Berlim ou de *Karinhall*.

Quando o bombardeio de determinado tipo de alvo começava a surtir efeito, ele era mudado,

passando a desgastar alvos ainda intactos e proporcionando alívio aos que estavam quase sendo postos fora de combate.

Mas o grande erro foi a decisão de Hitler de bombardear Londres. Pode-se especular que nesse momento ele já estava desistindo da invasão, mas o fato que permanece é que ele lançou seus bombardeiros insuficientemente protegidos, com caças sem autonomia suficiente para protegê-los, contra o maior vespeiro de caças ingleses, na presunção de que isso atrairia os “últimos” aviões aliados para a destruição.

Outra razão da derrota alemã foi a demora em compreender a importância do radar no sistema defensivo britânico. Se ao menos as altas autoridades da *Luftwaffe* (começando por Göring) tivessem ouvido seus conselheiros técnicos, a importância do radar teria sido mais bem avaliada. O radar não era nenhum segredo, desde que as suas torres começaram a ser construídas antes do início da guerra.

A *Luftwaffe* também não estava logisticamente preparada para uma batalha de atrito. Pouco se fala nisso, mas a produção britânica de caças monomotores era então mais do dobro da alemã. Em julho de 1940, 220 Me 109 haviam saído das linhas de montagem e, em agosto, apenas 173, enquanto a produção mensal de caças britânicos ultrapassava 400 unidades. Enquanto as fábricas britânicas eram exigidas ao extremo, as alemãs trabalhavam meras 6 horas diárias.

Além disso, o serviço de manutenção da RAF realizou verdadeiros prodígios. Cerca de 40% dos aviões recebidos pelos esquadrões diariamente eram aparelhos recuperados. A *Luftwaffe* não tinha os recursos para competir com esses números. De fato, dependendo da manutenção necessária, o avião tinha que ser enviado para a Alemanha de caminhão ou de trem!

E se o Comando de Caças penou com a reposição de pilotos, a *Luftwaffe* sofreu ainda mais, pois ela tinha uma ineficiência crônica no treinamento de novas tripulações, uma deficiência que apenas se agravou com o prosseguimento da guerra. Outro fator foi o desgaste exagerado dos tripulantes alemães. A *Luftwaffe* não possuía um sistema de rodízio de esquadrões semelhante ao da RAF. Isso porque a *Luftwaffe* havia sido doutrinação para a *Blitzkrieg*, ou seja, eles deveriam realizar um grande e concentrado esforço por um curto período de tempo. O raciocínio na RAF era o oposto, pois se previra uma longa e árdua campanha – e uma guerra muito mais longa.

Resumindo, a *Luftwaffe* não estava preparada para suportar a taxa de atrito a que se expôs e, conseqüentemente, a capacidade operacional de suas unidades entrou em inexorável declínio. Os fatores logísticos não têm o mesmo apelo popular que os atos de heroísmo, mas foram tão importantes quanto.

A Batalha da Inglaterra serviu ainda para demonstrar a vulnerabilidade do antes tão temido “Stuka” e do superestimado “destróier” Me 110.

Apesar de todas essas deficiências e erros, a chance da *Luftwaffe* ganhar a batalha era enorme. Ninguém no seu juízo perfeito apostaria na Inglaterra em julho de 1940.

Tudo era uma questão de sobrevivência nacional. Não era uma batalha qualquer, em que se podia recuar, reagrupar-se ou render-se. Era vencer ou vencer. E a RAF enfrentou desvantagens avassaladoras desde o começo da batalha.

Uma questão que levantou alguma polêmica foi quanto à obstinação dos ingleses em manter em operação aeródromos avançados do Sul e Sudeste da Inglaterra, extremamente vulneráveis, ao invés de se concentrar nas bases ao Norte de Londres. Os aeródromos mais avançados não só estavam expostos a ataques de surpresa, como também os pilotos que operavam neles muitas vezes eram obrigados a decolar para o interior, para atingir atitudes de onde pudessem se engajar no combate. No entanto, parece que a resposta a isso é uma mera questão de moral: qual seria o impacto sobre a população civil se tais bases fossem simplesmente evacuadas?

Outro fator que parece ter escapado ao raciocínio britânico era a total dependência da *Luftwaffe* em relação ao curto raio de ação do Me 109. Nenhuma decisão de Dowding ou de Park parece ter sido influenciada por esse detalhe. É possível que eles considerassem que os alemães não demorariam a corrigir essa deficiência usando tanques ejetáveis ou, simplesmente, invadindo e conquistando bases de onde eles pudessem operar de solo britânico.

Porém, os problemas do Comando de Caças começavam em casa, no conflito aberto entre os seus comandantes a respeito da “Grande Ala”. Em linhas gerais, o dilema de comando pode ser assim descrito:

A tática empregada por Dowding e Park em julho e agosto preconizava poupar seus caças e pilotos, ambos igualmente valiosos. Assim sendo, frações de esquadrão (no máximo um esquadrão inteiro) eram enviadas para interceptar formações de dezenas de bombardeiros. A ideia aqui é que era melhor interceptar os atacantes com poucos aparelhos, rapidamente, que concentrar diversos esquadrões, com a inevitável demora em reuni-los e fazê-los atingir a posição e a altitude ideais para a interceptação.

A ideia da “Grande Ala” era exatamente essa: concentrar vários esquadrões para que eles, juntos, pudessem interceptar uma grande força atacante e assim causar muito mais danos a ela. O problema é que o tempo necessário para essa reunião de caças muitas vezes permitia que o inimigo atingisse o alvo antes de ser interceptado. Além disso, não havia garantia de êxito: a

24/08/40, por exemplo, de uma “grande ala” lançada, apenas um esquadrão (o 19º) conseguiu interceptar o inimigo e, mesmo assim, só depois que ele já havia lançado suas bombas.

Ambas as filosofias tinham méritos e desvantagens e, da maneira como as coisas aconteceram, se complementaram perfeitamente no tempo e no espaço. Nas primeiras semanas, quando o atacante não penetrava profundamente no território inglês, o importante era poupar os caças na expectativa da invasão e causar danos aos incursores, ainda que reduzidos, mas que desgastassem o inimigo. Assim sendo, a primeira tática era a mais adequada. Porém, quando o alvo passou a ser Londres e o momento da decisão chegou, não havendo mais necessidade de preservar as forças de caças, a “Grande Ala” teve a oportunidade de demonstrar todo o seu potencial, fechando a batalha com uma retumbante vitória.

Lamentavelmente, isto não resultou de uma estratégia cuidadosamente elaborada, com pleno acordo e cooperação entre seus executores. Ao contrário, foi quase um acaso. Havia uma luta de bastidores entre Dowding e Park, de um lado, e Leigh-Mallory de outro, com pessoas influentes por trás de ambos.

É verdade que a “Grande Ala” poderia ter abatido mais aviões alemães desde o início, porém, enquanto estivessem ganhando altitude, reunindo-se e procurando o inimigo, danos sérios poderiam ter sido causados aos objetivos sob ataque. Além disso, empenhar o grosso das forças de caça da RAF no alcance efetivo do Me 109 no Sudeste da Inglaterra teria ajudado bastante o plano alemão de destruir a oposição aérea na área da invasão. Ou seja, a tática que fez tanto sucesso nas condições vigentes em setembro poderia ter levado os ingleses à derrota em julho e agosto.

As autoridades aeronáuticas acabaram concordando com a ideia da “Grande Ala” e, passado o perigo de invasão, Dowding e Park foram sacados de seus postos e Park acabou substituído por Leigh-Mallory. Essas evidentes injustiças foram parcialmente compensadas pela subsequente elevação de Dowding a “Par do Reino” e pelos importantes comandos dados a Park em Malta e no Sudeste Asiático. Mas, mesmo que eles tivessem sido sumariamente demitidos e exilados para a Rodésia, agora nada poderia apagar seus nomes da História como grandes heróis, pois a contribuição de Dowding e de Park para a sobrevivência nacional e, portanto, para a vitória final aliada, é simplesmente incomensurável.

Mas havia uma superpopulação de heróis na Inglaterra naquele verão.

Em Londres e nas grandes cidades inglesas, a população apoiou os famosos “poucos”, demonstrando magnífico moral sob os ataques. Por doze semanas, a nação manteve-se de pé por uma parceria espiritual do povo com seus guerreiros

alados, sem paralelo na História, estimulada por Winston Churchill.

E a Alemanha colhia assim a primeira de uma série de reveses que só se encerraria em maio de 1945, nas ruínas de Berlim. De fato, ao lado do “Dia-D”, o dia 15/09/40 é uma data que deveria ser comemorada por todo o mundo ocidental – sem exagero. É só pensar que a derrota britânica teria deixado, não apenas o Reino Unido, mas todo o mundo inteiramente à mercê dos nazistas. Exercitando a imaginação, poderíamos ver a Alemanha conquistando a União Soviética, fazendo a suástica tremular soberana por toda a Europa. Ou, ao contrário, os soviéticos vencendo a guerra e avançando até o Canal da Mancha, criando uma Europa Vermelha. Em ambos os casos, causando um impacto esmagador e uma influência nefasta no resto do mundo.

Sinceramente, não sei o que seria pior...