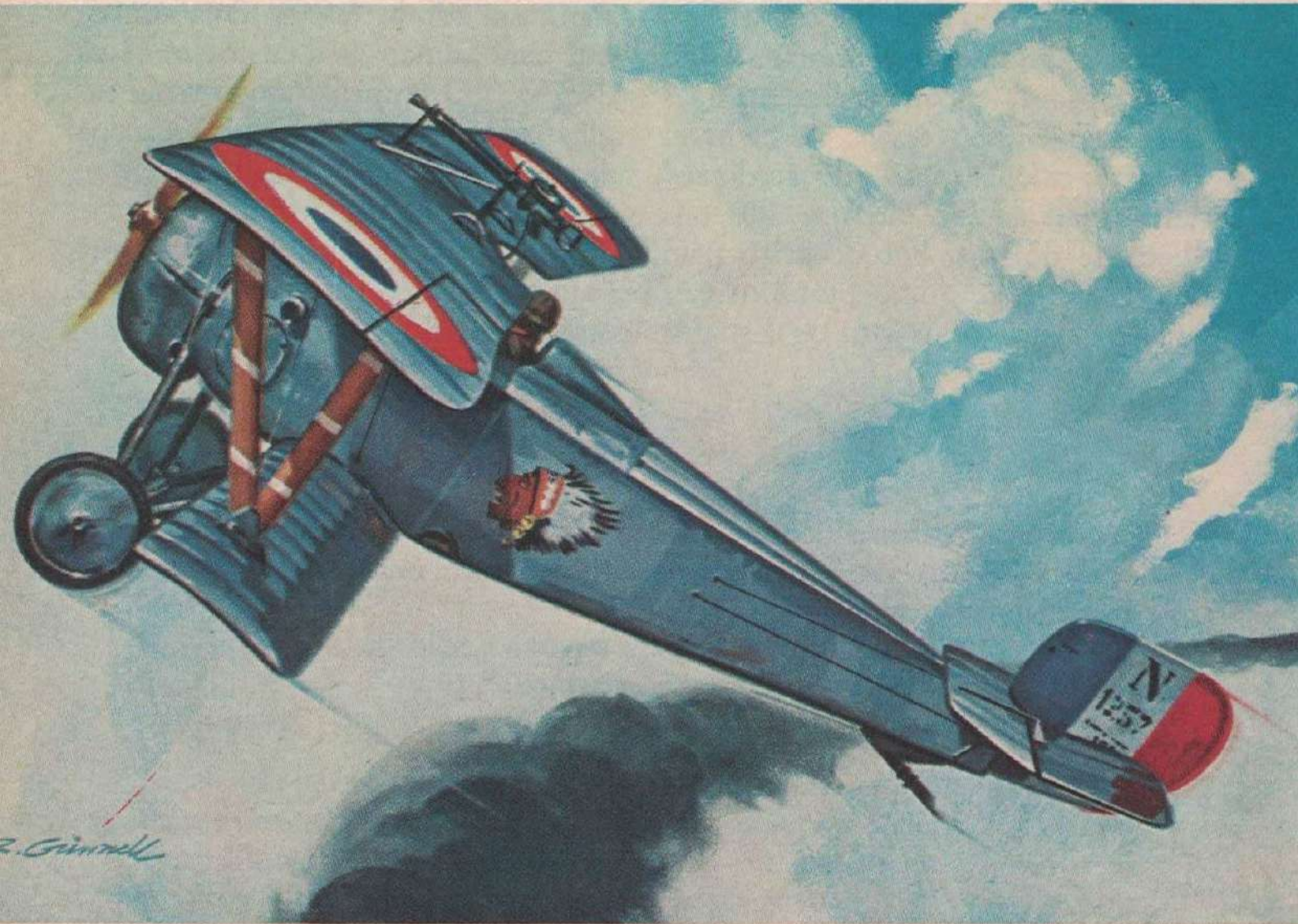


RICHARD J. HOWE

# Os Jovens Audazes



As arrojadas façanhas  
dos voluntários norte-americanos  
que ajudaram a escrever  
o primeiro capítulo  
da guerra aérea

# da Esquadrilha Lafayette



**A**LGUNS QUILÔMETROS a oeste de Paris, em um parque particular cuidadosamente conservado, existe um monumento de pedra que comemora uma das mais espantosas aventuras da Primeira Guerra Mundial. O arco central,

que se ergue até a metade da altura do Arco do Triunfo da Étoile, cobre uma cripta que contém ataúdes de mármore de 60 norte-americanos do Grupo Aéreo Lafayette que há 50 anos lutaram como voluntários na Fôrça Aérea Francesa, dando suas vidas pela democracia e por um país que amavam. Entre êles havia membros da legendária Esquadrilha Lafayette, ativada em abril de 1916, quando seu país ainda era neutro.

Êsses moços—38 ao todo combateram na Esquadrilha—optaram pelo combate a despeito de ameaças de que perderiam sua cidadania americana lutando junto com as fôrças armadas regulares de uma potência estrangeira. E seu gesto foi mais do que mera valentia. Êles não só abateram muitos aviões inimigos, mas, porque as suas espetaculares batalhas aéreas receberam grande cobertura da imprensa norte-americana, ajudaram a condicionar os Estados Unidos a se identificarem com a causa aliada e a entrarem finalmente na guerra.

Os homens da Esquadrilha eram de tôdas as condições sociais e procediam de todos os pontos dos Estados Unidos. Uns eram aventureiros; outros tinham vínculos pessoais com

a França; alguns lutavam simplesmente pela causa da liberdade. Entre eles encontravam-se William Thaw, de uma preeminente família de Pittsburgh, que antes da guerra estivera fazendo sucesso nos salões da sociedade parisiense e pilotando hidraviões na Riviera Francesa; Didier Masson, nascido em Los Angeles de pais franceses, que se cansara de ser o único membro da fôrça aérea do General Álvaro Obregón durante a guerra civil do México; e Edmond Charles Clinton Genêt, o pequeno e rubicundo tataraneto do embaixador da França nos Estados Unidos em 1793, o famoso "Cidadão Genêt", que decidiu não regressar a Paris e provavelmente enfrentar a morte na guilhotina. Kiffin Rockwell falou por muitos outros quando escreveu da frente para sua mãe: "Eu não considero que estou lutando somente pela França, mas pela causa da humanidade, a mais nobre de tôdas as causas."

**Para a Frente.** Os voluntários não foram aceitos imediatamente pela Fôrça Aérea Francesa. O recém-nascido e fascinante grupo aéreo possuía apenas 80 aviões e milhares de candidatos franceses. Assim, muitos dos americanos, receosos de que a guerra terminasse antes de eles entrarem em ação, inicialmente entraram para a Legião Estrangeira a fim de poderem começar. Faziam estranhas alegações para serem mandados para a frente de combate. Rockwell e Thaw juraram que haviam servido no Exército Mexicano—e, quando o

cabo deles mais tarde comentou a respeito de sua inexperiência na ordem unida, informaram-no com o maior caradurismo que os mexicanos só faziam guerra de guerrilhas. Lincoln Chatkoff jurou solenemente que tinha servido cinco anos no Exército de Salvação... Graças em



*Norman Prince*

parte a histórias assim, muitos foram imediatamente despachados para a frente, onde se distinguiram em combate enquanto requeriam transferência para a aviação.

Norman Prince, formado pela Faculdade de Direito de Harvard, é considerado o fundador da Esquadilha Lafayette. Prince era apaixonado pela França, onde seu pai diri-

gia uma caça à rapôsa que atraía a sociedade e a elite de caçadores do mundo para a região de Pau. Já emérito piloto de hidraviões, Prince lidou dia e noite no início de 1915 para convencer as autoridades francesas do valor de uma unidade exclusivamente norte-americana.

Sua argumentação foi sumariada por um diplomata francês, Jarousse de Sillac, quando escreveu ao Ministério da Guerra: "Os Estados Unidos se orgulhariam do fato de alguns de seus jovens, repetindo Lafayette, terem vindo lutar pela França e pela civilização. O sentimento resultante do entusiasmo só poderia ter um efeito: inclinar os americanos na direção dos Aliados." O Ministério da Guerra concordou, mas a burocracia militar mexeu-se tão vagarosamente que só em 20 de abril de 1916 se formou a esquadrilha.

Como a esquadrilha se limitava a 15 homens de cada vez, alguns dos melhores pilotos norte-americanos ficaram em unidades francesas a guerra inteira. Por isso se formou em Paris uma organização administrativa franco-americana, o Grupo Aéreo Lafayette, para cuidar dos interesses de todos os pilotos voluntários norte-americanos. Novos membros eram incluídos na esquadrilha à medida que surgiam vagas. Ao todo foram atribuídos oficialmente aos pilotos americanos 199 aviões abatidos.

Nos primeiros dias da guerra os pilotos eram olhados como os astronautas hoje em dia. As aeronaves eram tão primitivas que um piloto

muitas vezes arriscava a vida pelo simples fato de decolar—para não falar da possibilidade de ser alvejado no ar. Os motores entravam em perda, as asas partiam-se e não havia pára-quadras. A duração média de vida de um piloto de combate era estimada em menos de 15 horas sobre as linhas de frente. Em grande parte por causa disso os pilotos eram personagens privilegiados dentro da organização militar. Assim, os voluntários da Lafayette, alguns ainda cuidando de ferimentos dos combates nas trincheiras lodosas, ficavam espantados diante do luxo que os aguardava quando se apresentavam na sua nova base em Luxeuilles-Bains. Ficavam aquartelados em uma confortável casa de campo, eram levados para o campo de aviação em automóvel e comiam no melhor hotel da cidade.

**Os Assombrosos Americanos.** Kiffin Rockwell obteve a primeira vitória da Esquadrilha. Estava fazendo patrulha em seu biplano Nieuport atrás das linhas alemãs quando um cilindro de seu motor La Rhône enguiçou. Quando se voltava para regressar às próprias linhas, avistou um avião inimigo embaixo—o primeiro que já vira. Motor em pane ou não, entrou num mergulho e abriu fogo com sua metralhadora Lewis. Quatro balas saíram; e então a arma enguiçou também. Mas a pontaria de Rockwell era boa: o avião alemão caiu ao solo em chamas.

Poucos dias depois, a Esquadrilha mudou-se para Bar-le-Duc, no setor

de Verdun, onde os americanos imediatamente conquistaram o respeito dos veteranos pilotos franceses. O general francês reformado Jean d'Harcourt ainda recorda o dia em que Victor Chapman veio rodopiando do céu depois de ter atacado sozinho cinco aviões alemães. Ele tinha abatido um deles antes de uma bala inimiga abrir um sulco em seu crânio e outra arrebentar o comando do estabilizador de seu avião. Com uma das mãos mantendo unido o cabo partido e a outra limpando o sangue dos olhos, Chapman chegou no avião quase esfrangalhado.

"Enrolamo-lo em ataduras. Em seguida, ele decolou em outro avião sem levar sequer um capacete de vôo", recorda Harcourt. "Foi meu primeiro contato com um aviador norte-americano, e fiquei assombrado!"

No devastado setor de Verdun, os americanos encontravam aviões inimigos quase que em toda sortida. Bert Hall derrubou um aparelho de observação e Thaw pegou um Fokker. Mas a tragédia também os atingiu. Um membro da unidade, Clyde Balsley, foi hospitalizado com uma bala no quadril e seu amigo Victor Chapman voou até à retaguarda para arranjar umas laranjas para matar a sede febril de Balsley. No percurso de volta, deu com um grupo de cinco aviões alemães e, a despeito da desvantagem, lançou-se no meio deles. Uma saraivada de chumbo alemão cortou vários dos cabos de comando do seu avião e ele nunca

chegou a sair de seu primeiro mergulho. Foi a primeira baixa da Esquadilha. Quando Balsley soube disso, escreveu para casa: "A primeira laranja que eu tentar comer vai sufocar-me."

Os quatro meses da Esquadilha em Verdun foram talvez os piores da guerra. Os pilotos mal tinham tempo para comer ou dormir. Durante 146 missões de combate, foram atribuídos aos norte-americanos 13 aviões inimigos destruídos—embora o total real fôsse muito mais elevado, porque muitos caíram atrás das linhas alemãs e não puderam, portanto, ser confirmados por observadores franceses.

Doze de outubro de 1916 foi um dos dias de maior sucesso da unidade. Sua missão era auxiliar e proteger 60 bombardeiros que tinham por alvo a imensa fábrica Mauser em Oberndorf. Os americanos os escoltariam na direção do alvo até aonde desse o suprimento de combustível dos Nieuport e depois os apanhariam na volta. Na viagem, Prince, Masson e Raoul Lufbery, um novato que em breve se tornaria o maior dos primeiros ases norte-americanos, abateram um avião inimigo cada um. No regresso, Lufbery abateu o seu quinto inimigo da guerra e Prince derrubou o seu segundo daquele dia.

Lufbery e Prince ficaram no ar até ao último minuto possível para proteger qualquer bombardeiro extraviado, mas acabaram tendo de descer num pequeno campo de emergência em Corcieux por causa da es-

curidão. Lufbery pousou a salvo no escuro, mas Prince, cuja visão não era tão boa, bateu em cabos de alta tensão estendidos por cima das copas das árvores ao fazer sua aproximação. Arreventou-se, quebrando as duas pernas. Pouco antes de morrer, três dias depois, de um coágulo de sangue no cérebro, o jovem advogado foi condecorado com a Légion d'Honneur para fazer companhia à Médaille Militaire e à Croix de Guerre que já recebera.

**Uísque e Soda.** A Esquadrilha logo se tornou uma lenda—e não apenas por suas façanhas no ar. As esquadrilhas francesas geralmente tinham mascotes, sobretudo cães, e assim Thaw arranhou um dia em Paris uma mascote adequada para a Lafayette—um filhote de leão, que seria posteriormente batizado de Uísque. Levando o leão de trem para a base, Thaw comprou um bilhete para cachorro e entrou no vagão. O chefe do trem, desconfiado, olhou de soslaio para o incomum passageiro e indagou:

—Que espécie de animal é êsse?

—Um cão africano—disse Thaw... momento em que Uísque resolveu rugir e mostrar as garras.

—É um leão!—gritou o chefe do trem.

Algumas mulheres que haviam inadvertidamente acariciado Uísque berraram, e Thaw e sua mascote foram mandados sair do trem. No dia seguinte, Thaw fêz uma jaula e despachou Uísque como bagagem.

Uma vez na frente, Uísque foi

cercado por tantos cães e gatos que os membros da Esquadrilha juram que êle nunca se deu conta de que era um leão. Por isso os rapazes compraram-lhe uma leoa—que naturalmente batizaram de Soda—e os americanos com seus leões atraíam curiosos vindos de uni-

*Raoul Lufbery*



dades ao longo de tôda a frente.

Aos poucos, êles se tornaram o centro de diversão do setor. Muitos aviadores de passagem por ali sofriam misteriosos enguiços de motores na hora do rancho quando avistavam aviões da Lafayette, enfeitados com uma cabeça de índio Sioux. O rancho recebia uma subvenção do Sr. e Sr.<sup>a</sup> William K. Vanderbilt, e por

isso sempre havia pratos gostosos preparados por um antigo cozinheiro do Hotel Ritz de Nova York. Além disso, para que os visitantes ficassem à vontade, os americanos ofereciam-lhes o dinâmico coquetel Lafayette, composto de partes iguais de conhaque e champanha. Cortêsmente, a unidade mantinha beliches de reserva para os convidados que não pudessem voltar imediatamente para suas bases.

Depois de uma farra, Courtney Campbell, ex-dançarino profissional de Chicago, tornou-se o herói de um dos mais fantásticos acidentes da guerra. Consumado piloto acrobático, Campbell estava executando um *loop* em seu Nieuport quando viu sua asa esquerda inferior destacar-se completamente da fuselagem e sair voando pelo ar. De cabeça para baixo, com uma probabilidade em um milhão de não entrar num parafuso até ao chão e de conservar o resto das asas, Campbell deu um jeito qualquer de sair do *loop* e pousar com as três asas numa plantação de beterraba. Um veículo de socorro foi às pressas até ao campo para recolher seu corpo esmigalhado . . . e encontrou-o fazendo uma conferência sobre aerodinâmica para um grupo de camponeses perplexos.

**Hasteando a Bandeira.** Quando os Estados Unidos entraram na guerra contra a Alemanha, em abril de 1917, os pilotos da Lafayette se rejubilaram, apesar de isso significar que os dias da Esquadilha estavam contados. Antes de morrer, em maio

dêste ano, Edwin Parsons recordou que seu mecânico francês lhe deu de presente uma pequena bandeira de sêda norte-americana no dia em que chegou a notícia da declaração de guerra dos Estados Unidos. Parsons levou-a consigo na primeira patrulha daquele dia. Certamente foi a primeira bandeira dos Estados Unidos a penetrar na Alemanha na Primeira Guerra Mundial.

Enquanto os Estados Unidos montavam sua própria máquina de guerra, muitos dos pilotos da Lafayette requereram transferência e, em 18 de fevereiro de 1918, a Esquadilha Lafayette passou à História. Com aviões franceses e tudo o mais, ela se tornou a 103.<sup>a</sup> Esquadilha de Caça do Serviço Aéreo dos Estados Unidos. Os frios oficiais do estado-maior americano recusaram-se a conservar Uísque e Soda no quadro da fôrça, e Thaw, promovido a major, levou-os tristemente para um jardim zoológico de Paris, informando os zeladores de que o regime dos leões consistia em sopa de carne com batatas e um uísque de vez em quando. Embora ambos morressem pouco tempo depois, foram homenageados em suas efígies esculpidas no monumento à Lafayette.

Muitos dos antigos voluntários, inclusive o incrível Lufbery, continuaram distinguindo-se em uniforme norte-americano. Homem de nervos de aço, Lufbery só temia uma coisa—fogo na nacela. Embora seu avião não levasse pára-quedas, êle jurava que pularia numa

situação dessas. A 19 de maio de 1918, um avião de reconhecimento fotográfico alemão surgiu no campo de Lufbery na frente de Champaign, e êle atacou-o. As metralhadoras de ambas as aeronaves fuzilaram furiosamente. De repente, o Nieuport de Lufbery oscilou e tôda sua frente explodiu em chamas. Lufbery pulou, evidentemente na esperança de mergulhar num arroio lá embaixo. Em vez disso, caiu no jardim duma casa na cidade de Maron. Uma placa nessa casa ainda assinala o local.

A história da Esquadilha Lafayette passou por uma irônica viravolta na Segunda Guerra Mundial. A unidade da fôrça aérea francesa que descendia diretamente dela, ainda ostentando a insígnia do índio

Sioux, combateu contra pilotos norte-americanos por um curto período no Norte da África. Mas Paul Stehlin quase imediatamente conquistou a esquadilha para a causa da França Livre, e os pilotos franceses da Lafayette receberam uniformes e aviões norte-americanos e foram colocados sob comando dos Estados Unidos. Lutaram pelos Aliados até ao fim da guerra.

O General Stehlin, reformado em 1963 como Chefe do Estado-Maior da Fôrça Aérea francesa, continua entusiasta da tradição da Esquadilha Lafayette: "Foi a primeira vez que norte-americanos como uma unidade—como um grupo—renunciaram ao isolamento", diz êle. "E fizeram isso a favor da França."



### *Discurso de Aceitação*

NATAL é um tempo de quê?—perguntei a minha turma de escola de catecismo.

Houve as respostas costumeiras—o aniversário de Jesus, uma época de alegria, tempo de presentes, etc. Mas a resposta de um garôto de 11 anos foi única:

—O Natal é um tempo de espírito esportivo, pois a gente nem sempre ganha tudo o que quer. —D. P.



### *Deslizes da Temporada*

INSTRUÇÕES do gabinete do Promotor Público: "Tôdas as prisões necessárias devem ser efetuadas antes do Natal, para que possam ser evitadas prisões desnecessárias durante a semana de Natal."

—Paul Steiner, em *Partners*