

PILOTO DE STUKA

TROTZDEM

Hans Ulrich Rudel
1916-1982



A black and white photograph of a Stuka aircraft in flight, viewed from a low angle, with the title text overlaid. The aircraft is a Junkers Ju 87, characterized by its gull-wing configuration and dive brakes. It is shown from a perspective that emphasizes its steep climb or dive. The background is a bright, overcast sky with some light clouds. The title text is centered over the aircraft.

PILOTO DE STUKA

(*TROTZDEM*)

Hans-Ulrich Rudel

(1916-1982)



Hans-Ulrich Rudel

Oberst St.G2

2.530 missões de combate, 9 vitórias (7 caças em combate)

519 tanques destruídos, 800 veículos de todos os tipos, 150 peças de artilharia, inúmeras pontes, 70 embarcações anfíbias, um encouraçado, um cruzador, um destroyer.

"Você é o maior e mais corajoso soldado que o povo alemão jamais teve", disse Adolf Hitler para aquele filho de um pastor protestante em 1º de janeiro de 1945. Seu nome: Hans-Ulrich Rudel, um nome que se tornaria lenda e sinônimo de uma bravura da Luftwaffe.

Introdução

Hans-Ulrich Rudel começou sua surpreendente carreira de piloto em 1939, durante a campanha da Polônia. Do primeiro ao último dia de guerra na frente oriental (1941 a 1945), de Leningrado a Stalingrado e depois de Moscou até Berlim, Rudel bateu-se incessantemente contra os russos, e foi um dos raros pilotos a atravessar seis anos de combates aéreos. Não foi por acaso que ganhou a fama de piloto "indestrutível". Abatido em cerca de trinta ocasiões, o fim do Conflito o encontrou pilotando um Fw 190D-9, com uma perna amputada e outra engessada!

Rudel nasceu em Konradswaldau, Silésia, numa parte da Alemanha que hoje pertence à Polônia, em 02 de julho de 1916. Sempre foi tido como um garoto tímido e assustado e sua professora lembrava-se dele como *"uma criança adorável mas um estudante terrível"*. Sua falta de habilidade nos estudos era compensada pelo seu interesse em atividades esportivas.

Quando o Partido Nazista assumiu o poder em 1933, Rudel ainda era um adolescente. Ele ingressou na Juventude Hitlerista (Hitlerjugend), tornando-se líder de esquadrão (Scharführer) - uma ótima forma de escapar da escola. No entanto, após deixar esta Organização ao completar 18 anos, ele não se filiou ao NSDAP, ao contrário do que normalmente se afirma. Em 1936, aos 20 anos de idade, após completar seus estudos em Schweidnitz e Görlitz, ele juntou-se à Luftwaffe como Fähnrich (aspirante-à-oficial). O principal atrativo, foi a possibilidade de poder continuar praticando seus esportes, notadamente o atletismo.



Após concluir seu curso de piloto, em 1939, Rudel prestou os exames para treinamento avançado na Sturzkampfpieterschule (Escola de Pilotos de Mergulho) mas, surpreendentemente, aquele que se tornaria o mais famoso piloto de Stuka foi recusado. Ao contrário de sua vontade, ele seria treinado como piloto-observador. Deste modo, quando a guerra eclodiu, em setembro de 1939, o então Leutnant Rudel efetuou missões de reconhecimento de longo alcance durante a Campanha da Polônia, recebendo sua Cruz de Ferro de 2ª Classe em 11 de outubro de 1939.



Rudel nunca desistiu de sua aspiração e, após várias tentativas, ele finalmente foi admitido para treinamento em maio de 1940. Durante toda a Campanha da França, o já Oberleutnant Rudel permaneceu na Sturzkampfpieterschule próxima a Stuttgart.

Em setembro daquele ano, ele seria transferido para o 1./St.G 2 "Immelmann" (1º Staffel da Stukageschwader 2) e voaria suas primeiras missões à bordo do avião durante a invasão da Ilha de Creta - embora não tenha estado na zona de batalha.

À esta altura da guerra, a Luftwaffe operava o mais famoso avião da Blitzkrieg: o bombardeiro de mergulho Junkers Ju 87 Stuka. Assim, nos comandos desta aeronave o jovem Rudel mergulhava sobre o alvo como uma águia de rapina, em um ângulo de quase 90°, lançando sua bomba com uma precisão cirúrgica.

Nas preparações para a Operação Barbarossa, a unidade de Rudel foi transferida para a Frente Oriental e, em 23 de junho de 1941, às 3:00hs da manhã, ele voou sua primeira missão de combate em um ataque de mergulho. Nas 18 horas seguintes, Rudel voaria um total de quatro missões. Em 18 de julho de 1941, ele seria condecorado com a Cruz de Ferro de 1ª Classe.

Mas seu primeiro grande momento na guerra ainda estava por vir. Em 23 de setembro de 1941, os dois Staffeln do I/St.G 2 (Gruppe I do St.G 2) atacaram a frota soviética ancorada no porto de Kronstadt (na área de Leningrado), defendido por mais de 1.000 armas antiaéreas. Entre os navios lá ancorados, estava o encouraçado "Marat", de 26.500 toneladas - um dos dois únicos navios de grande porte da esquadra vermelha. Mais tarde, Rudel se recordaria:

"Foi terrível. Havia explosões por todos os lados. O céu parecia estar repleto de cascalhos. Eu estava me sentindo muito mal e o vôo foi uma tortura. (...) O mergulho, num ângulo de 70° a 80°, tirou o meu fôlego. Eu tinha o "Marat" em minha mira, ele se aproximava cada vez mais rápido. O navio se tornava cada vez maior. Eu via as bocas de suas armas antiaéreas apontando ameaçadora-mente para mim. (...) Não havia tempo para me preocupar com o fato de que um tiro direto de flak poderia me partir em pedaços. O "Marat" já preenchia completamente meu visor. Os marinheiros corriam pelo deck do navio, alguns carregando munições. Um dos canhões virou em minha direção e começou a disparar. Neste momento eu apertei o botão que liberava a bomba. Puxei o manche para trás com toda minha força, na tentativa de tirar o avião do mergulho, já que minha altitude era de apenas 300 metros. A bomba de 1.000kg que tinha acabado de soltar não poderia ser lançada de uma altitude inferior a 1.000 metros sob o risco de destruir o bombardeiro. Mas eu não estava me importando com isso. Eu queria atingir o "Marat" - nada mais.



Embora eu puxasse o manche como um louco, eu tinha a sensação que o avião não estava me obedecendo. Eu estava quase perdendo os sentidos. Havia uma sensação terrível em minha cabeça e estômago, quando eu escutei a voz excitada de meu artilheiro de ré: 'Herr Oberleutnant, o navio explodiu!' Eu me virei lentamente. Lá estava o "Marat" atrás de uma nuvem de fumaça quase impenetrável de 400 metros."



Ao finalizar seu mais bem sucedido ataque, Rudel, descendo dos céus em um ângulo de 90°, saiu do mergulho a apenas 4 metros da superfície da água! *"Somente nesse momento eu percebi que ainda estava vivo"* - ele afirmou bem depois.

Este feito poderia ter dado a Rudel uma condecoração, mas isso não ocorreu. Hauptmann Steen,

que comandou todo o Gruppe que participou daquele ataque disse a ele: *"eu tenho certeza que você compreenderá que eu não posso condecorar um único homem depois desta corajosa missão na qual o Gruppe inteiro tomou parte (...) eu considero o valor da equipe como um time, o que é mais importante do que recomendá-lo para a Cruz de Cavaleiro"*.

Além do encouraçado "Marat", Rudel e seu Ju 87 afundariam um cruzador, um destroyer e cerca de 70 embarcações anfíbias e ainda danificaria o encouraçado "Revolução de Outubro" (irmão do malfadado "Marat"), até o fim da guerra.

Na véspera do Natal de 1941, Rudel voou sua 500ª missão e, seis dias depois, em 30 de dezembro, ele foi condecorado com a Cruz Germânica em Ouro pelo General der Flieger Wolfram von Richthofen, quando já havia sido designado Staffelführer do 9./St.G2. Depois disso ele seria enviado para Graz (Áustria) para atuar como instrutor de novas tripulações de Stuka.

Em 06 de janeiro de 1942, o Oberleutnant Hans-Ulrich Rudel foi, finalmente condecorado com a merecida Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro, mas ele somente retornaria à frente de batalha - devido à sua insistência - em junho de 1942. Em setembro de 1942 ele receberia o comando do 1./St.G 2, operando na área de Stalingrado, em apoio às tropas do 6º Exército alemão, sob comando do Generaloberst Friedrich von Paulus que tentava conquistar aquela cidade. Nesta ocasião a utilização de bombas contra os tanques soviéticos foi percebida.

A idéia de utilizar aeronaves armadas com canhões de grande calibre contra blindados data desta época. No final daquele ano os alemães criaram o "Versuchskommando für Panzerbekämpfung" (Comando Especial para Combate a Blindados), posteriormente conhecido como "Panzerjagd kommando Weiss", em homenagem a seu comandante, Oberst Otto Weiss. Depois de uma série de testes com várias aeronaves na localidade de Rechlin (Alemanha) - das quais Rudel participou - decidiu-se pelo emprego do Junkers Ju 87D-3 equipado com dois canhões Rheinmetall-Borsig Flak 18, com seis projéteis de 37mm cada um.



O "Panzerjagdkommando Weiss" foi enviado à frente em fevereiro de 1943. No dia 10 daquele mesmo mês Rudel voou sua 1000ª missão de combate e se tornou um herói para a imprensa alemã. Quase imediatamente ele foi designado para atuar na nova unidade, então sediada em Briansk. As primeiras unidades foram primeiramente utilizadas contra barcas de transporte de tropas anfíbias no Mar Negro e, no espaço de três semanas, Rudel destruiu 70 destes barcos.



Em 16.03.1943, durante uma batalha de tanques na região de Belogod, Rudel destruiu seu primeiro tanque com seu Stuka equipado com os canhões de 37mm: *"meu artilheiro de ré disse que o tanque explodiu como uma bomba e que tinha visto seus pedaços voando logo atrás de nós"*, recordou-se Rudel.

Mais tarde, a maioria dos Ju 87D-3 foram convertidos para destruidores de tanques e redesignados como Ju 87G-1, quase sempre sendo apelidados de "Panzerknacker" (Destruidor de Tanques) ou de "Kanonenvogel" (Pássaro Can-hão), sendo que tal conversão estava completa em outubro de 1943.

Em 14 de abril de 1943, Hans-Ulrich Rudel foi condecorado por Hitler com as Folhas de Carvalho da Cruz de Cavaleiro (o 229º soldado agraciado) e, pouco depois, promovido a Hauptmann. Em 05 de julho de 1943, durante a Operação Zitadelle - a derradeira ofensiva alemã em Kursk, que seria a maior batalha de tanques da História - os dois primeiros Staffeln equipados com as novas configurações de Stukas encontravam-se em operação: o Pz.J.Sta./St.G 1 e Pz.J.Sta./St.G 2 (Panzerjagdstaffel do Stukageschwader 1 e 2).

Totalizando apenas nove aviões, o Staffel de Rudel fora designado para atuar em apoio à 3ª Divisão SS "Totenkopf". No primeiro dia da Operação, em sua primeira missão, ele destruiria sozinho quatro tanques e, antes daquele dia terminar, seu score havia subido para doze. Depois ele diria: *"Nós todos nos sentíamos contaminados pela gloriosa sensação de ter evitado um maior derramamento de sangue do povo alemão com cada tanque destruído."*

Ao mesmo tempo, em razão do sucesso de seus esquadrões, novos Panzerjagerstaffeln foram formados. Baseado em suas experiências, Rudel desenvolveu novas táticas para seus aviões. Ele descobriu que o melhor método de atingir os tanques era, voando a baixa altitude, atirar em sua parte de trás (o motor do T-34, o principal blindado russo, era montado na traseira e seu sistema de arrefecimento não permitia a instalação de uma blindagem mais espessa).

O aspecto interessante era que, atacando da retaguarda, ele sempre estaria voando em direção às suas próprias linhas - o que é interessante se seu avião estiver avariado. Outro ponto fraco do T-34 eram as laterais.

Usando esta tática e voando um avião que não ultrapassava meros 350 km/h (o que o tornava um alvo fácil para os inimigos), Rudel destruiria um número fantástico de blindados: 519 tanques soviéticos, o equivalente a cinco regimentos completos!!! Uma "oração" era muitas vezes feita por soldados alemães na Frente Russa quando os tanques T-34 avançavam em direção às suas linhas: "Meu Deus, nos envie Rudel!". E ele quase sempre vinha... e nunca um único homem causou tamanho dano sobre um inimigo, chegando a destruir 17 tanques em um único dia - não é por acaso que os russos ofereceram pela sua cabeça um prêmio de 100.000 rublos.

Além disso, também totalizaria 150 canhões anti-tanques e antiaéreos, abateria nove aviões inimigos e, em seis ocasiões, aterrissaria atrás das linhas soviéticas para resgatar outras tripulações de Stukas abatidos.

Em 17 de julho de 1943, Rudel tornou-se Gruppenkommandeur do III/St.G 2 e, em 25 de novembro do mesmo ano, ele mais uma vez dirigiu-se à presença de Hitler para se tornar o 42º soldado em toda Wehrmacht a receber as Espadas da Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro. No início de março de 1944, ele voou sua 1500ª missão de combate.



Rudel não bebia e não fumava e, em vez de sair com os amigos de sua Geschwader para divertir-se, ele aproveitava seus raros momentos de folga para

treinar arremesso de dardo e sempre que possível, corridas de longa distância (10.000 metros). Essa sua eterna paixão por esportes viria a salvar sua vida.

Durante uma missão em 21.03.1944 para bombardear uma ponte sobre o rio Dniestr, seu esquadrão foi atacado por caças Lavochkin La-5. O ala do então Major Rudel foi forçado a aterrissar atrás das linhas inimigas. Rudel também pousou para resgatar seus amigos, mas foram quase que imediatamente cercados por tropas soviéticas, sendo que a neve fofa impediu o seu avião de decolar.



Os quatro soldados tiveram que realizar sua fuga a pé. Mas logo o rio barrou seu caminho, sendo que eles tiveram que atravessá-lo a nado. Seu artilheiro veio a falecer nas águas gélidas, embora Rudel tenha nadado de volta para ajudá-lo. Os outros dois homens também não resistiram e morreram vítimas dos perseguidores russos.

Mas Rudel continuou. Após percorrer 50 km a pé e descalço, ferido no ombro por um tiro e perseguido por tropas montadas e cães, ele atingiu as linhas alemãs. Alguns dias depois, ele estava voando sua 1.800ª missão, razão pela qual Hans-Ulrich Rudel se tornou, em 29 de março de 1944, o 10º soldado alemão a ser condecorado com a Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho, Espadas e Diamantes pelo próprio Hitler, que ficou fascinado com a bravura do jovem piloto.

Nesse ínterim, Rudel destruía cada vez mais tanques, à medida que as forças alemãs recuavam para dentro do III Reich. Em 28 de março de 1944 ele acumulava 202 tanques destruídos, número que havia aumentado para 300 em 06 agosto. Em novembro de 1944, enquanto voava próximo a capital húngara (Budapest), ele foi ferido na perna, mas retornaria ao serviço alguns dias mais tarde - com sua perna engessada - para atingir a marca de 463 blindados destruídos em 23 de dezembro daquele ano.

No entanto seu grande dia viria no Ano Novo de 1945. Nesta data Rudel receberia a Cruz de Cavaleiro com Folhas Douradas de Carvalho, Espadas e Diamantes, uma condecoração da qual ele seria o único recebedor. Na mesma ocasião ele foi promovido ao posto de Oberst e recebeu o Schlachtfliegerspange mit Brillanten (Clasp de Vôo para Apoio Terrestre com Brilhantes - criado em reconhecimento à sua 2000ª missão).

Nesta ocasião foi comunicado que ele estava sendo proibido de voar em missões de combate, o que Rudel não estava disposto a aceitar. Já havia conseguido evitar esta ordem outras vezes, mas nesta ocasião Hitler parecia irredutível. Para ele, o jovem Oberst já havia feito o suficiente. Foi então que Rudel disse:

"Mein Führer, eu não aceitarei esta condecoração e a promoção se não me for permitido que continue a voar com minha Geschwader!" Um longo silêncio se seguiu. Ninguém contrariava Hitler!!! O Führer olhou-o por um



longo período e finalmente disse: *"Muito bem. Se você realmente precisa voar... vá em frente. Mas se cuide. Eu preciso de você. O povo alemão precisa de você"*.

Cinco semanas depois, a sorte de Rudel acabou. Atingido na parte em sua coxa direita por um tiro de uma bateria antiaérea de 40mm, em 09 de fevereiro de 1945, próximo a Frankfurt am der Oder, ele sangrou quase até a morte com seu osso estilhaçado. Pousando em aeródromo alemão e levado rapidamente a um hospital de campo, sua perna direita foi amputada na altura do joelho. Levado posteriormente a um hospital em Berlim, lá ele receberia uma prótese. Mas, mesmo assim, Rudel não desistiu.

Ele voltaria a voar antes do final da guerra utilizando sua prótese, destruindo mais 13 outros tanques e co-mandando a mais antiga e mais conhecida das unidades de apoio terrestre: a Schlachtgeschwader 2 "Immelmann", já equipada com os novos Fw 190D-9.

Em 08 de maio de 1945, quando a Alemanha se rendeu, Oberst Rudel, que estava na região da Bohemia, voou sua 2530ª e derradeira missão, em direção às tropas americanas situadas no aeroporto de Kitzingen, próximo a Würzburg, escapando pela última vez à captura pelos soviéticos. Seu derradeiro ato, foi destruir os aviões à medida que iam pousando, mediante uma aterrissagem forçada.



Rudel seria interrogado primeiro na Inglaterra e, posteriormente, na França, retornando finalmente a um hospital na Bavária, para convalescer de seus ferimentos. Após sua alta em 1946, ele trabalhou por um tempo como empreiteiro no negócio de transporte de cargas e, em 1948, ele emigrou para a Argentina, onde trabalhou para o governo daquele país como assessor da Força Aérea, mas estendendo seus negócios também no Paraguai e Brasil. Neste último, onde esteve por várias vezes na região de Santa Catarina e passou alguns de seus últimos dias de vida, o mais bem sucedido piloto da Luftwaffe e de toda a Segunda Guerra Mundial só deixou ótimas recordações: *"O Sr. Rudel esteve inúmeras vezes aqui em nossa região, era uma pessoa esplendida."* - Anônimo.

Rudel retornou para a Alemanha nos anos 50, envolvendo-se na política onde não foi muito bem sucedido devido à suas posições excessivamente conservadoras, ainda atreladas ao pensamento totalitário dos anos 30. Ele escreveu sua biografia, chamada "Trotzdem", que foi traduzida para oito línguas (inclusive o português, "Piloto de Stuka") e se tornou um dos grandes clássicos da literatura sobre aviação da II Guerra Mundial.

Mas mesmo em tempos de paz, Rudel continuou praticando esportes. Esquiava, corria e chegou a escalar o monte Llullay-Yacu na Argentina (6.902 mts). Ele também era muito respeitado nos EUA, onde foi entrevistado em várias ocasiões por militares americanos durante o desenvolvimento do avião A-10 Wartog (um novo tank-buster, movido a jato e equipado com um canhão rotativo Gatlin de 20mm - muito usado na Guerra do Golfo). Suas atividades só diminuiriam após um derrame em 1970, que o deixou com o braço direito paralisado.

Ainda assim, apoiar Rudel podia se revelar algo muito perigoso. Em 1976, durante o encontro de veteranos do St.G 2 Immelmann com os jovens pilotos alemães da mesma unidade da Bundesluftwaffe, Rudel foi levado à reunião e realizou um bem sucedido discurso para os pre

sentes. Criticado duramente, Rudel foi publicamente defendido pelo então General Walter Krupinski - que foi sumariamente demitido.

O balanço matemático de sua carreira é formidável: Rudel voou 2530 missões de combate (das quais 400 foram a bordo de um Fw 190D-9), sendo abatido em cerca de 30 ocasiões. Em seis anos, ele destruiu cerca de 150 peças de artilharia, 519 tanques e aproximadamente 1000 veículos variados. Além do couraçado "Marat", ele afundou dois cruzadores e um destróier e danificou seriamente outro encouraçado, como já foi descrito. Sob outra perspectiva, devemos ainda considerar que seus vôos cobriram uma distância de mais de 600.000km e usaram mais de 5.000.000 de litros de combustível. Em adição a estes números, Rudel despejou mais de 1.000.000kg de bombas, disparou mais de 1.000.000 de projéteis de metralhadoras, e efetuou mais de 150.000 disparos de 20mm e mais de 5.000 disparos de 37mm.



Sem sombra de dúvida, a despeito de sua controvertida figura, é inegável que Hans-Ulrich Rudel foi um piloto experiente, que amava voar e combater. Ele odiava estar em licença ou em repouso médico e mesmo quando teve sua perna amputada, ele não se deixou deprimir e continuou a voar e destruir.



Ele demonstrou um poder, firmeza, destemor e determinação sem paralelos, mas nenhuma das imagens que temos dele durante a guerra nos mostra qualquer sinal das difíceis situações vividas em combate em seu rosto. Sua bravura pessoal está, portanto, além de qualquer questionamento, e seu lugar na história da aviação militar é plenamente merecido.

Hans-Ulrich Rudel, o soldado mais condecorado de toda Wehrmacht morreu aos 66 anos de idade, em 18 de dezembro de 1982. A seu pedido, todas as suas condecorações foram doadas por sua viúva para um Museu Alemão, onde repousam até esta data, já que Rudel não queria vê-las leiloadas nos Estados Unidos.

Mas, como não podia deixar de ser, mesmo seu funeral foi controvertido. Embora a Bundesluftwaffe tenha proibido a presença de pilotos em seu funeral, vários pilotos apareceram para uma última homenagem. No momento em que ele era colocado no local de seu repouso definitivo, dois caças McDonnell Douglas F-4 Phantom da Luftwaffe fizeram uma saudação a baixa altitude como um último adeus perante a cova aberta. Os autores desta última e merecida homenagem nunca foram identificados...

Ficha do Piloto

Unidades:



- * Sturzkampfgeschwader 2

- Staffelkapitän do 9./St.G2
- Staffelkapitän do 1./St.G2 (9.42 -)
- Kommandeur do III/St.G2 (17.7.43 -)
- Kommodore (4.45 - 8.5.45)

- Panzerjagdkommando Weiss

* Renomeada Schlachtgeschwader 2 (SG2) a partir de out/1943.

Aeronaves:

- Junkers Ju 87
- Focke-Wulf Fw 190D

Campanhas:

- Blitzkrieg
- Balcãs
- Frente Oriental

Promoções:



- ???.???.1939 - Leutnant



- 29/12/1944 - Oberst

Condecorações:



- 11/10/1939 - Cruz de Ferro de 2ª classe



- 18/07/1941 - Cruz de Ferro de 1ª classe



- 30.12.1941 - Cruz Germânica em ouro



- 06/01/1942 - Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro



- 14/04/1943 - Folhas de Carvalho da Cruz de Cavaleiro(229º)



- 25/11/1943 - Espadas da Cruz de Cavaleiro.....(42º)



- 29/03/1944 - Diamantes da Cruz de Cavaleiro.....(10º)



- 29/12/1944 - Folhas de Carvalho douradas.....(1º)

- 29/12/1944 - Clasp de vôo em ouro com diamantes



Aeronaves



Junkers Ju 87 G-2 "Kanonenvogel"

*W.Nr. 494193, geflogen von Oberst Hans Ulrich Rudel
© Simon Schatz - 2001*



Junkers Ju 87 G-2 "Kanonenvogel"

*geflogen von Oberst Hans Ulrich Rudel
© Simon Schatz - 2001*



Focke Wulf Fw 190 D-9

*geflogen Oberst Hans-Ulrich Rudel
© Simon Schatz - 2001*

Índice

I - DO GUARDA-CHUVA AO STUKA	14
II - GUERRA CONTRA OS SOVIÉTICOS	20
III - NO MEIO DA TEMPESTADE	25
IV - A LUTA POR LENINGRADO	30
V - DIANTE DE MOSCOU	38
VI - DA TEORIA À PRÁTICA	43
VII - STALINGRADO	49
VIII - RETIRADA	54
IX - STUKA CONTRA TANQUE	59
X - DO KUBAN A BJELGOROD	63
XI - REGRESSO AO DNIEPER	67
XII - SEMPRE PARA OESTE	74
XIII - UM BANHO NO DNIESTER	82
XIV - APROXIMA-SE A DECISÃO	97
XV - NATAL DE 1944	110
XVI - A LUTA DESESPERADA DOS ÚLTIMOS MESES	124
XVII - O FIM	136
- PREFÁCIO	141

Do Guarda-Chuva ao Stuka

1924 - Meu pai é pastor em Seiferdau, pequena aldeia da Silésia. Tenho exatamente oito anos. Um domingo meus pais vão a Schweidnitz, cidade vizinha, para assistirem a uma parada aérea. Naturalmente, a idéia de me levarem também nem sequer lhes ocorre; fico chorando de raiva e, à sua volta, submeto-os a um verdadeiro dilúvio de perguntas. Tudo me interessava, ou melhor, me apaixonava, até aos mínimos detalhes. Especialmente a incrível história de um homem que, saltando de um avião, chegou indene ao solo, graças ao seu pára-quadras. Vencida por minhas súplicas, minha mãe confeccionou, com um pequeno retalho de seda, um modelo reduzido, ao qual preendi uma pedra. Para minha grande alegria, o pára-quadras lançado do alto da escada, desceu lentamente e quase sem nenhum choque pousou seu fardo no chão do vestíbulo. O que se pode fazer com uma pedra, pensei, devo poder fazer comigo mesmo. E quando, no domingo seguinte, meus pais novamente me deixaram sozinho em casa, resolvi tentar a grande experiência. Lançando mão do guarda-chuva materno, subo ao primeiro andar, passo ao batente da janela, abro o guarda-chuva e, sem me dar tempo de sentir medo, salto no vazio. Aterrisso sobre a terra fofa de um tufo de flores e constato, com doloroso espanto, que esfolei os quatro membros, sem falar de uma fratura na tíbia direita.

O guarda-chuva, que resistiu a tantas borrascas, aproveitou, no entanto, essa rápida viagem aérea para revirar-se no avesso, de sorte que minha descida se transformou em queda livre. Contudo, nem a dor, nem a cólera paterna conseguem abalar minha resolução: quero ser aviador! Durante meus anos de liceu, - pois meu pai insiste em que eu aprenda o grego e o latim - dedico todos os meus lazeres ao esporte, ou, mais exatamente, a todos os esportes. Sem dúvida, é a esse treinamento intensivo, e particularmente à prática do decatlon, no verão, e do esqui, no inverno, que devo minha constituição robusta e a excepcional resistência à fadiga. Pratico também motociclismo - mas à minha moda: com algumas pranchas e um cavalete de marceneiro, construo um trampolim rudimentar. Monto em minha velha motocicleta e, a toda velocidade, subo pelas pranchas : um salto de dois ou três metros, e volto a retomar contato com o solo; uma virada brusca, que levanta poeira do chão, e volto ao ponto de partida, recomeçando tudo. Minha mãe treme de medo e meu pai me chama de aprendiz de acrobata. Seu descontentamento é ainda mais agravado pelo fato - evidentemente deplorável - de que absolutamente não quero compreender a necessidade de fazer regularmente minhas lições. Todavia, bem ou mal, vou chegando ao bacharelado e o problema da escolha de uma profissão vai-se tornando cada vez mais urgente. Como minha irmã mais velha estuda medicina, meu pai, um simples pastor, não tem possibilidades de custear a instrução longa e onerosa que a profissão de piloto comercial exige. Decido-me, então, pela carreira mais modesta de monitor de educação física. Mas, repentinamente, sem que ninguém esperasse, o governo alemão decreta a criação da Luftwaffe.

O Ministério do Ar, passa de imediato, a pedir voluntários, para a formação de uma reserva de oficiais. Mas o concurso de admissão é difícil, muito difícil, com certeza, para a ovelha negra - dublada de preguiçoso - que eu sou. Alguns amigos, mais idosos que eu e certamente mais experimentados, tentam a sorte e fracassam. Ao que parece, de seiscentos candidatos, só restarão, ao final, sessenta; e, apesar de minha confiança (atrevimento, diz meu pai), a idéia de que eu faça parte desses dez por cento nem sequer me ocorre. Não obstante, quero ao menos tentar. O deus do acaso deve velar por mim, pois, em agosto de 1936, recebo o boletim de ingresso na escola de guerra de Wildpark-Werder, para primeiro de dezembro do mesmo ano. Dois meses de serviço com trabalho obrigatório em Muskau (Silésia), onde grupos de jovens constroem diques ao longo do Neisse. Depois, parto para Wildpark-Werder. Inicialmente, nossa instrução é aquela de todos os " azuis", com a diferença, porém, de que nosso programa é singularmente acelerado, de sorte que, ao

cabo de seis meses, já somos infantes perfeitamente treinados. Quanto aos aviões, - só os vemos do solo; comumente, acompanhamos com olhar nostálgico suas evoluções rápidas - sobretudo de bruços na lama glacial do campo de manobras. Mesmo fora dos cursos propriamente ditos, a vida nem sempre é cor-de-rosa: recomendam-nos (o que, na verdade, significa que nos "ordenam") que não bebamos nem fumemos, que dediquemos todo tempo livre ao esporte, e, particularmente, que manifestemos desdenhosa indiferença pelas tentações da Capital, todavia bem próxima. Apesar dessa austeridade oficial, minha mania de só beber leite suscita comentários desaprovadores, para não dizer mais.

Mas como consigo notas satisfatórias nas várias matérias militares, tanto quanto nas provas esportivas, nosso oficial instrutor se mostra bastante satisfeito comigo, com a reserva, porém, de que me acha "um pouquinho esquisito". No segundo semestre, fomos transferidos para Werder, pequena e encantadora cidade situada entre dois grandes lagos. Finalmente, vamos voar. Pacientes monitores se esforçam por nos inculcar os princípios e os segredos da pilotagem. Dia após dia, sobrevôo, com duplo comando, nosso campo de aviação. Depois de sessenta exercícios, sou dado por capaz de voar sozinho, o que faz de mim, simplesmente, um aluno médio. Ao mesmo tempo, seguimos cursos técnicos e concluímos nossa instrução militar. Ao fim do semestre, recebemos nosso certificado de piloto. A terceira e Última parte do programa é bastante monótona: só muito raramente voamos, mas, em compensação, estudamos da manhã à noite a tática do combate aéreo e terrestre, o armamento, as transmissões, e assim por diante. A medida que se aproxima o exame final, uma espécie de febre assalta todos os aspirantes a oficial; com crescente impaciência, ficamos a imaginar a que categoria vamos ser destacados. Naturalmente, quase todos sonham tomar-se piloto de caça; mas compreendemos que isso não é possível, pois a Luftwaffe não se compõe apenas de caças. Alguns, sempre bem informados, murmuram que todo nosso grupo será destacado na aviação de combate. Por fim, os espíritos se acalmam; no momento, trata-se de enfrentar a prova final.

Depois do exame - bastante duro, aliás - os candidatos aprovados recebem seus diplomas, com o grau de segundo-tenente. Antes de deixarmos a Escola de Guerra, visitamos ainda um centro de treinamento de D.C.A., às margens do Báltico. Enquanto assistimos a alguns exercícios, anunciam-nos a chegada - de todo inesperada - de Goering. O marechal conversa familiarmente conosco e, em segundo, indaga se em nosso grupo há voluntários para as novas esquadrilhas de Stukas. Essas formações acabam de ser constituídas, mas ainda lhes falta certo número de jovens oficiais. Reflito rapidamente: "Gostaria de pilotar um caça, mas, certamente, deveria contentar-me com um avião de combate; o melhor, ainda, é apresentar-me como voluntário para os Stukas". O fato é que os aviões de combate, pesados e de pequena maneabilidade, não me entusiasma muito. Mas já estou com a mão levantada, e o ajudante de campo do marechal me inscreve na lista. Poucos dias depois, recebemos as ordens de destino: quase todo o grupo é destinado A. . . aviação de caça! É claro que me sinto terrivelmente decepcionado, mas nada há que fazer: serei piloto de Stuka!

Em junho de 1938, reuni-me A minha esquadrilha, em Graz, capital da Estíria. Três meses antes, as tropas alemãs entraram na Áustria, sob aclamações entusiásticas da população. Nosso grupo, instalado em Thalerhof, acaba de receber novos Junkers 87, de dois . lugares; o velho Henschel, de um só lugar, não será mais usado.. para os ataques em piqué (6). Aprendemos a voar em grupo, a atirar e bombardear, e sobretudo a picar, num ângulo cada vez mais vertiginoso, que quase chega aos noventa graus. Meus progressos não são nada rápidos - tanto menos quanto, ao momento de minha chegada, os outros pilotos já têm em seu ativo várias semanas de treinamento. Começo a adaptar-me, é claro, mas muito - lentamente - pelo menos para o comandante da esquadrilha, que me considera um caso desesperado. Minha obstinação em passar as horas de folga nas montanhas vizinhas e no campo de esportes, mais do que no mess (7) - onde, ainda por cima, só bebo leite não me tornam nada popular, muito pelo contrário.

Apesar de tudo, sou promovido a primeiro-tenente e, pouco antes do Natal, o Ministério pede que meu grupo designe um oficial para ser destacado no Centro de Reconhecimento Aéreo,

tendo em vista uma instrução especializada. B evidente que todos os chefes de esquadrilha declaram não poder dispor de nenhum de seus homens - todos, menos o meu, que encontra aí inesperada oportunidade de desembaraçar-se do "bebedor de leite". Bem que tento lutar, afirmar meu desejo de continuar piloto de Stuka; como ninguém vem em meu socorro, não consigo deter o movimento inexorável da (G) Vôo picado. (N. do T.) (7) mess, alojamento destinado a oficiais. (N. do T.) máquina administrativa. Em janeiro de 1939, parto para a escola de pilotos de reconhecimento, em Hildesheim. Desde o primeiro dia, sinto-me infeliz, incrivelmente, indizivelmente infeliz. Nossa instrução compreende o reconhecimento aéreo teórico e prático. Parece que, ao final do curso, seremos destacados em determinadas esquadrilhas, especializadas em missões de reconhecimento operatório.

Durante os vôos de treinamento, o instrutor mantém os comandos, a fim de permitir que nos dediquemos exclusivamente ao nosso trabalho de observação - tarefa fastidiosa, que não se adapta a um temperamento de piloto. Todos os dias, tiramos fotografias na vertical, na diagonal, na horizontal, e não sei mais de quantas maneiras. À noite, reunimo-nos para o ensino teórico, ainda mais enfadonho. Por fim, sou enviado a Prenzlau, nos confins do Brandeburgo, onde se encontra estacionada a 121ª esquadrilha de reconhecimento de longa distância. Dois meses depois, a esquadrilha se transfere para a região de Schneidemuhl, na fronteira polonesa. Em seguida, vem a campanha da Polônia. Jamais esquecerei o dia em que sobrevoei a fronteira pela primeira vez. Fechado na cabina de pilotagem, fico a imaginar, com alguma inquietação, sobre o que nos espera. A primeira barragem de D.C.A. constitui para nós singular surpresa, e ninguém tem vontade de rir; quanto aos raros caças poloneses, cada um deles nos forneceu excelente motivo de discussão. A teoria árida que tanto maldizíamos durante o verão transformou-se em palpável realidade :incessantemente, fotografávamos estações, centrais e entroncamentos ferroviários, a fim de informar o Alto Comando sobre os movimentos das tropas inimigas. Inicialmente, operamos na região compreendida entre Thorn e Kulm e a seguir, pouco mais tarde, patrulhamos ao longo da estrada de ferro Brest-Litowsk-Kowel-Luck.

O G.Q.G. deseja conhecer os detalhes do dispositivo inimigo na Polônia oriental e fixar-se, na medida do possível, sobre as intenções dos mesmos. Às vezes, descemos também na direção de Breslau, para explorar o espaço meridional. Logo chega ao fim a campanha da Polônia e nosso grupo volta a Prenzlau. O comandante de minha esquadrilha está bem a par de meu pouco entusiasmo pelos vôos de reconhecimento. Julga, porém, que, dadas as circunstâncias - pois a verdade é que estamos em guerra - qualquer pedido de reversão a um grupo de Stukas nem sequer seria tomado em consideração. Recusa-se, portanto, a intervir, e minhas próprias tentativas nesse sentido fracassam lamentavelmente .

Passamos o inverno de 1939-1940 na região do Hesse, em Fritzlar, perto de Kassel. Nosso grupo deve realizar várias missões de reconhecimento na direção oeste e noroeste. Como esses vôos se farão a grande altitude, os pilotos são inicialmente enviados a Berlim, onde se submetem a toda espécie de testes, para determinação de sua resistência ao mal das alturas. "Resistência insuficiente", me diagnosticam os médicos. Desta vez, meu chefe se manifesta disposto a apoiar meu pedido de reversão aos Stukas, aviões que nunca ultrapassam uma altitude média. Mas quando duas de nossas equipagens são abatidas pela D.C.A. ou pela caça francesa, o comandante, premido pela falta de pessoal, novamente me envia à comissão médica. Dessa vez, o veredicto é algo diferente: "Resistência excepcional aos efeitos da altitude", afirmam os médicos, acrescentando que, à minha primeira visita, alguma enfermeira (com toda certeza) deve ter cometido um engano qualquer. Mas o Ministério do Ar não deseja manter-me no meu grupo atual, nem destacar-me num grupo de Stukas : manda-me para as imediações de Viena, em Crailsheim, onde se acha estacionado um regimento de instrução da Luftwaffe. Mal assumo minhas funções de adjunto do coronel ~ que me obrigam a cuidar de toda a papelada administrativa da unidade - Tem início a campanha da França.

Trato de pôr em movimento todas as engrenagens possíveis e imagináveis, chego até a infringir os sacrossantos regulamentos hierárquicos, telefonando diretamente à direção do pessoal,

em Berlim, mas não consigo ser enviado ao fronte; somente o rádio e os jornais me permitem acompanhar, a distância, as operações. Até então, nunca me sentira tão desmoralizado; tenho a impressão de estar colocado à parte, como um pestilento. O fato é que esta existência é de desesperante monotonia. Só muito raramente tenho a oportunidade de voar, pois, sem falar do trabalho burocrático, temos que dedicar todos os nossos esforços e todo nosso tempo à instrução dos recrutas. Certo dia, passeando em companhia do coronel num pequeno avião esporte, perco-me num labirinto de nuvens e evito, no último instante, a crista de uma montanha envolvida pela bruma. Depois da aterrissagem, o coronel interrompe com um gesto minhas explicações confusas, lança-me um olhar eloqüente e se afasta. Para minha infelicidade, não faltava acontecer mais nada.

Minhas inumeráveis cartas, petições, reclamações, além dos telefonemas trouxeram-me finalmente o tão almejado resultado ou talvez tenha sido meu coronel que se resolveu a intervir, para ver-se livre de mim. Fui enviado a Caen, As margens da Mancha, onde volto a encontrar minha primeira unidade - a esquadrilha de Stukas de Graz. Infelizmente, continua não havendo missões. Um de meus camaradas tenta fazer-me adquirir a experiência que os demais conseguiram durante as campanhas da Polônia e da França. Realizamos todos os dias vários vôos de exercício. Evidentemente, não me falta boa vontade, mas essas coisas não se aprendem de um dia para outro, e eu decididamente não sou o que se poderia chamar um "elemento de elite". compreendo tudo, mas somente depois da quinta ou sexta vez. E quando, após algumas semanas, o grupo parte para a Europa Oriental, levanta vôo sem mim; preferem deixar-me em Graz, onde farei parte de uma esquadrilha de reforço.

A verdade é que ainda tenho muito que aprender, e de mim para comigo mesmo indago, por vezes, se o conseguirei. Tem início a campanha dos Balcãs e, mais uma vez, fico de fora. No entanto, pelo menos provisoriamente, Graz é a base de partida de várias esquadrilhas de Stukas. Quanto a mim, só me resta observá-las a decolar e aterrissar. O fronte se desloca rapidamente: nossas tropas levam de roldão o exército Iugoslavo, ocupam a Grécia, enquanto eu - pobre de mim! - continuo na retaguarda, exercitando-me em vôo de grupo, nos piqués, no lançamento de bombas. Mas, de súbito, certa manhã, exatamente ao cabo de um mês, tomo uma resolução: "Agora basta, de uma vez por todas! Estou pronto! A partir de hoje, farei com meu avião o que quiser!" E, de fato, faço tudo o que quero. Meus dois instrutores não precisam mais repetir as lições: agora, podem fazer-me passar por todo o programa do "circo", experimentar-me em todas as figuras de alta acrobacia, que eu fico literalmente colado aos seus aviões, trate-se de looping, de um piqué ou de uma chandelle sobre o dorso. Quanto as bombas coloco praticamente todas dentro do círculo de dez metros. E nos exercícios de tiro aéreo, em cem disparos consigo noventa na mosca. Em suma, estou em forma, e prometem enviar-me para o fronte com o próximo grupo de reforço. Poucos dias antes da páscoa, finalmente, chega o grande momento. Trata-se de enviar vários aviões A esquadra de Stukas estacionados na Grécia meridional. Levantamos vôo e alcançamos, via Agram e Skoplije, a cidade de Argos. Aí, fico sabendo que devo dirigir-me ainda mais para o sul: a primeira esquadra de Stukas tem base em Molaí, no ponto extremo do Peloponeso. Ao chegar, dirijo-me desde logo, à grande tenda que abriga os serviços administrativos.

Sinto-me febril, tenso, cheio de impaciência para realizar minha primeira missão real. Ao entrar, dou de frente com o ajudante de campo do coronel: nossos rostos se fecham ao mesmo tempo, pois já nos conhecemos, e muito bem: trata-se de meu instrutor de Caen . . . - Que veio fazer aqui? - indaga ele num tom glacial.

- Voar, contra o inimigo.

- Antes de lhe confiar qualquer missão, precisamos estar seguros de seu perfeito domínio do Stuka.

Sinto-me a ponto de explodir, mas consigo dominar-me, mesmo quando ele acrescenta, com um sorriso condescendente. - Fez muitos progressos?

Houve um silêncio, que se tornou cada vez mais insuportável, até que, com a coragem do desespero, declarei: - Atualmente, domino perfeitamente meu avião.

Num tom desdenhoso - ou que pelo menos assim me pareceu - ele responde, acentuando sílaba por sílaba:- Submeterei seu caso ao coronel. Esperemos que sua decisão lhe seja favorável. Pode retirar-se.

Quando, depois de ter encontrado uma cama numa tenda menos atravancada, passeio pelo campo, não posso deixar de manter a cabeça baixa. Em parte, é verdade, por causa do sol ofuscador, mas sobretudo pelo meu abatimento. Depois, lembro-me que estou errado em ceder dessa forma ao desânimo. Naturalmente, o ajudante de campo não tem muito boa opinião a meu respeito, mas, isso não prevalecerá, necessariamente, na decisão final do coronel. Mas se esse animal tiver tal influência sobre o "velho". . . não, é improvável. Mas, se. . . A ordem de me apresentar imediatamente ao gabinete do coronel livra-me, felizmente, de ficar por mais tempo preso nesse jogo enervante de hipóteses vãs. Afinal, trata-se de meu chefe, e devo confiar na independência de seu julgamento. Apresento-me, batendo os calcanhares. O coronel responde à saudação com certa indiferença, me considera em silêncio durante uns vinte ou trinta segundos, que me parecem uma eternidade. Em seguida, limpa a garganta e diz: -. Já nos conhecemos, não é?

Como minha expressão deve refletir certo espanto, com negligente gesto de mão ele explica:

- É claro que nos conhecemos, visto que meu ajudante de campo o conhece. Conhece-o, mesmo, tão bem, que por ora o proíbo de voar. Se, no futuro, as perdas de pessoal vierem a obrigar-me . . . Não ouço o fim da frase. Pela primeira vez sinto empolgar-me por algo irresistível, pela mesma força que, anos depois, me amparou, na noite em que dentro de um avião despedaçado regresssei penosamente à nossa base, com sangue a correr dos ferimentos e sentindo fugirem-me as últimas forças: uma vontade feroz e, ao mesmo tempo, a revelação de que, mesmo na guerra moderna, a vitória pertence ao homem que quer triunfar sobre os obstáculos. O coronel continuava falando, mas eu não ouvia nenhuma de suas palavras. Furiosamente, desesperadamente, luto contra a revolta que me sufoca. Felizmente, consigo dominar-me. E é a voz do ajudante de campo que me chama à realidade :

- Pode retirar-se.

Encaro-o: seu rosto está impassível. Bato continência, dou meia volta e saio, perfeitamente calmo, pelo menos na aparência.

Poucos dias depois, o Alto Comando lança a operação contra Creta. No campo, os motores rugem sem cessar, enquanto eu permaneço em minha tenda e tapo raivosamente os ouvidos. Creta será a prova de força decisiva entre os stukas e a frota.

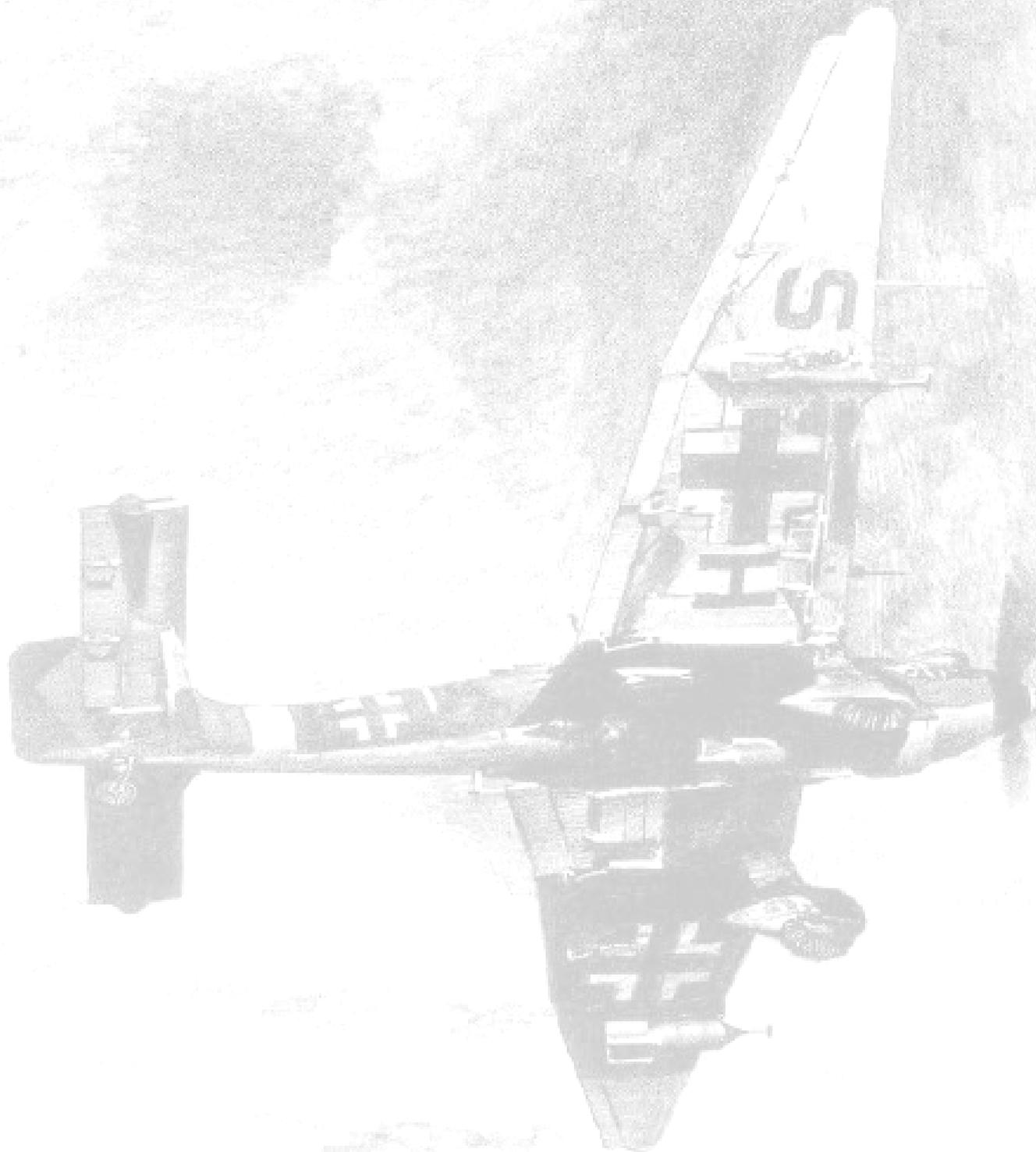
Trata-se de uma ilha; ora, segundo todas as regras estratégicas conhecidas até então, somente forças marítimas superiores poderão arrebatar essa ilha aos ingleses. E a Inglaterra é uma potência naval de primeira ordem, o que não se poderia pretender com relação à Alemanha, especialmente no Mediterrâneo, onde o estreito de Gibraltar nos impede, até, levar ao local das operações nossas poucas unidades. Não seja essa a dificuldade: as leis imutáveis da estratégia, a superioridade marítima dos ingleses - tudo isso nossos Stukas jogam pelo chão, num impulso irresistível e eu continuo embolorando em minha tenda.

- . . . que por ora o proíbo de voar.

Cem vezes, mil vezes por dia essa frase ressoa em meu cérebro, irônica, desdenhosa, mordaz. No campo, os camaradas, animados de alegre excitação, contam suas proezas e descrevem o sucesso de nossos pára-quadista . 5. Às vezes, tento persuadir um deles a ceder-me sua vez; chego, mesmo, a tentar suborná-los. Mas não há nada a fazer: todos me olham com ar divertido, dir-se-ia quase de comiseração, e sinto, em minha cólera impotente, um aperto na garganta. Os

stukas decolam, regressam e tornam a decolar, num incessante carrossel. Em minha tenda, sinto ânsias de gritar, de raiva e de humilhação.

"Já nos conhecemos", disse o coronel Não, ele não me conhece, e hei de prová-lo. Algum dia, há de chegar essa oportunidade, e eu a esperarei pacientemente, com inquebrantável confiança. Pois tudo se resume Disso: nunca perder a autoconfiança!



Guerra Contra Os Soviéticos

Pouco a pouco, conclui-se a ocupação de Creta. Sou encarregado de levar para a Alemanha um avião danificado. Regresso via Sofia-Belgrado e pouso em Kottbus, onde devo aguardar "minhas ordens". Naturalmente, fico sem notícias e começo a imaginar o que devo fazer. Todos falam de uma nova campanha que, realmente, parece iminente, dado que numerosas unidades de infantaria e de aviação partem na direção leste. A maioria julga que obtivemos do governo russo livre trânsito para o Oriente Próximo, para alcançar as reservas de petróleo da Grã-Bretanha. Todos se dizem bem informados, mas, na verdade, ninguém sabe de nada. Às quatro horas da madrugada do dia 22 de junho, o rádio anuncia que estamos em guerra com a Rússia. Corro imediatamente às oficinas de reparações, onde se encontram vários aviões da esquadrilha "Immelmann". Pouco antes do meio-dia, há um avião pronto e, a essa altura, não posso mais me conter. Parece que minha esquadra se encontra estacionada em algum ponto da fronteira da Prússia Oriental e da Polônia. Aterrisso inicialmente em Insterburgo para obter informações.

Num Estado Maior consigo a indicação desejada: meus companheiros acabam de se instalar num novo campo próximo do burgo de Raczi, a uns cinquenta quilômetros a sudeste. Meia hora depois estou pousando nesse campo, em meio a grande número de aviões que voltam de alguma missão ou se preparam para decolar. O aeródromo literalmente fervilha de aviões.

Quando, finalmente, encontro "meu" primeiro grupo - a encantadora unidade que, na Grécia, não me permitiu sequer passear sobre Creta - o ajudante de campo manda que me apresente à primeira esquadrilha. O chefe dessa esquadrilha, um tenente, explica-me sorrindo que ele não é exatamente uma pessoa grata, que não dá a mínima importância a isso e que está satisfeito por acolher outra ovelha negra. Em suma, minha lamentável reputação é que granjeou sua simpatia. Tenho que separar-me do avião que trouxe de Kottbus. Mas me consolo ao saber que, para a próxima incursão, me confiarão um velho aparelho ainda mais sólido. De resto, só penso numa coisa: "Agora, posso finalmente mostrar do que sou capaz". Como estou visivelmente cheio de entusiasmo, meu chefe de esquadrilha me atribui ainda outro encargo que, com certeza, ninguém mais desejaria. Com ajuda do mecânico chefe, cumpre-me providenciar para que, em cada missão, a esquadrilha disponha do maior número possível de aviões. Além disso, fico encarregado da ligação com a seção tática da esquadra.

Em nossa primeira sortida, sigo meu chefe como uma sombra, a tal ponto que ele teme uma colisão; bem depressa, porém, ele percebe não haver perigo de que eu perca o controle de meu avião. Nesse mesmo dia, realizamos quatro missões contra o inimigo, na região compreendida entre Grodno e Wolkowysk. Os soviéticos estão com enorme quantidade de tanques em todas as estradas, com suas colunas de abastecimento. Trata-se, na maioria, de blindados KV-I e KV-II, bem como de T-34. Jogamos nossas bombas contra os tanques e as baterias de D.C.A., nossas metralhadoras varrem com suas rajadas os caminhões e a infantaria, depois do que voltamos ao campo municiamos-nos e tornamos a partir. Esse pequeno jogo continua durante vários dias - com a primeira decolagem às três horas da madrugada e a última aterrissagem lá pelas dez horas da noite.

Nessas condições, as horas de sono estão reduzidas ao mais estrito mínimo. Desde que lhe sobre um minuto livre, o piloto trata de esticar-se debaixo de um avião e, naturalmente, dorme de imediato. Às vezes, os chefes de esquadrilha têm algum trabalho para fazer suas equipagens partir; os pilotos adormecidos, acordando em sobressalto, agem quase como sonâmbulos, tamanha é sua fadiga. Consolamo-nos, pensando que, algum dia, poderemos talvez, entregar-nos a todo esse sono que nos atordoa. . .

Desde a primeira incursão observo as inúmeras obras de fortificação, ao longo de toda a fronteira. Frequentemente essas construções se dispõem, em profundidade, por centenas de

quilômetros no interior da Rússia; por vezes, nota-se que os trabalhos ainda estão em curso. Sobrevoamos aeródromos quase terminados; em alguns, conclui-se a pavimentação das pistas, em outros os aviões aguardam. . . não se sabe o quê.

Margeando a estrada de Witebsk, importante campo está literalmente coberto de bombardeios Martin.

Só que todos esses aviões estão imóveis: os russos devem estar com falta de combustível ou de pessoal. Não obstante, vendo-se desfilar interminavelmente fortificações, estradas estratégicas e campos de aviação, não se pode deixar de pensar: "Que sorte que tenhamos tomado a iniciativa!" É visível que os soviéticos haviam organizado as regiões fronteiriças como base de partida de uma ofensiva contra Alemanha. Aliás, contra que outro país a Rússia poderia bater-se a oeste da Europa? Somente com a Alemanha, é lógico -somente. Com ela. E se nosso Alto-Comando lhes tivesse dado o tempo de concluir seus preparativos, com certeza seria muito difícil, talvez impossível, deter o famoso "rolo compressor".

Fiéis à nossa missão tática, lutamos continuamente à frente das primeiras linhas da ofensiva.

Sucessivamente e sempre por alguns dias - usamos como base de partida os campos de Ulla, Lepel e Janowici. Nossos objetivos quase não variam : tanques, veículos, pontes, posições fortificadas, baterias de D.C.A. De quando em quando, pedem-nos a inutilizarão de uma via férrea ou, ainda, que "cuidemos" de um dos trens blindados que os soviéticos gostam de usar como apoio de artilharia. Enfim, trata-se de quebrar toda e qualquer resistência que pudesse retardar o avanço de nossas pontas-de-lança ofensivas.

Os russos se defendem como podem. Sua D.C.A., leve ou pesada, é sempre temível. Sua aviação, ao contrário, não oferece quase nenhum perigo. Com relação à caça, só possuem, no momento, alguns obsoletos - "Rata" Polikarpov I-15 e I-16- sem termo de comparação com nossos Messerschmitt 109. Sempre que esses infelizes Rata se chocam com nossa caça, são abatidos uns após outros. Contudo, apesar dessa inferioridade como aviões de caça, os Rata têm manabilidade bem melhor e, sobretudo, são bastante mais rápidos que nossos stukas; em consequência disso, não podemos nos permitir ao luxo de simplesmente, ignorá-los. Quanto à aviação ofensiva dos soviéticos, isto é, os aviões de bombardeio e de combate, não pesa muito, estamos ocupados em destruí-la, no ar e no solo. Na maior parte, são aviões antigos, como os bombardeiros Martin e os D.B.III.. Atualmente é raro vermos tipos mais modernos, como os P.II . Só bem mais tarde a ajuda americana se manifestará nesse campo, com a aparição maciça dos bimotores Boston.

Se a oposição aérea é quase nula durante o dia, o mesmo não acontece à noite. Frequentemente, os aviadores soviéticos fazem incursões noturnas sobre nossas posições, procurando molestar a chegada de reforços e de abastecimento, como também para nos impedir de dormir. Embora os resultados obtidos sejam mínimos eles não se desencorajam. É em Lepel que os vemos agir pela primeira vez. Lançam suas pequenas bombas bem na orla da floresta onde instalamos nossas tendas. Diversos companheiros meus são feridos. Com certeza, os russos viram filtrar-se algum raio de luz. Os pilotos soviéticos, especialmente quando sobrevoam nossas linhas avançadas, cortam repentinamente o motor e descem em em vôo planado; ouve-se apenas o frêmito metálico dos cabos - trata-se de biplanos - e, depois, no silêncio ansioso, o assobiar e espoucar das bombas; no instante seguinte, o ronco do motor que volta a funcionar. A bem dizer, é mais enervante que perigoso.

Temos um novo chefe de esquadrilha, o capitão Steen, ele vem do grupo em que, no ano de 1938, fiz meus primeiros cursos de instrução num stuka. ele se habitua bem depressa minha mania de ficar literalmente colocado à cauda de seu avião e segui-lo de poucos metros, mesmo em piqué. O capitão tem boa pontaria, e a única coisa que me cabe é acompanhá-lo no que faz. Se sua bomba erra o alvo, a minha o atinge, com toda certeza. Dessa maneira estamos certos - tanto eu como ele - de que acertaremos; enquanto isso, os outros aviões da esquadrilha podem ocupar-se com a D.C.A. ou outros objetivos próximos. Como era de se esperar, o comandante do grupo informou seu novo

chefe de esquadrilha sobre os qualidades e defeitos de seus pilotos; no que me diz respeito, a informação sobre os defeitos certamente foi maior que sobre as qualidades. Mas o capitão Steen não se prende a julgamentos superiores. Quando, dias depois lhe perguntam se "Rudel não é por demais lamentável", ele responde sem pestanejar: "É meu melhor piloto". O ajudante de Campo não mais fará perguntas a meu respeito.

O capitão Steen reconhece minha tenacidade, é certo, mas, por outro lado, não chega precisamente a confiar em que eu tenha uma carreira muito longa e feliz. Em seu entender, sou muito "louco", o que, entre pilotos, não representa apenas uma brincadeira, mas também é uma espécie de elogio. pois ele sabe perfeitamente bem que, nos meus piquês, endireito meu avião bastante tarde para estar absolutamente certo de atingir o objetivo e não desperdiçar munições.

- Qualquer dia isso terminará mal, muito mal... - costuma dizer.

É fora de dúvida que os fatos teriam confirmado essa triste profecia se, justamente naquela época, eu não tivesse me beneficiado de uma sorte tão descomunal. Mas, a cada ação, cresce a minha experiência e muito tenho a agradecer ao capitão Steen. Sinto-me feliz em poder voar com ele. Contudo, sempre me ocorre o pensamento de que, cedo ou tarde, perderei minha pele. Certo dia, quando atacamos em vôo rasante uma coluna russa, alguns disparos bem dirigidos da D.C.A. obrigam um de nossos aviões a uma aterrissagem forçada. Nossos companheiros pousam numa pequena campina, cercada, em três lados, por espessas moitas de arbustos, que fervilham de soldados russos. A tripulação salta em terra e se abriga atrás do avião. Vejo nitidamente os pequenos jatos de terra que as rajadas das metralhadoras soviéticas riscam no chão. Se não vierem buscar imediatamente nossos homens, eles estão perdidos. é evidente, não há um segundo a perder, pois o inimigo está a poucos metros. . .

É uma loucura, mas. . . tanto pior! Baixo as rodas e, descendo para a campina, preparo-me para aterrissar. A minha frente, na folhagem, distingo os uniformes cinza-claros dos "Ivãs". Bem no momento em que vou pousar, uma série de detonações sacode o avião. uma rajada de metralhadora em cheio no motor! E minha intervenção se torna inútil; não adianta aterrissar, já que, com o motor atingido, não conseguiria mais levantar vôo. Sou obrigado a abandonar meus companheiros à própria sorte. Vejo-os, ainda, darem sinais de adeus, antes de concentrar toda minha atenção no aparelho, seriamente danificado. O motor geme, estremece, trepida, mas acaba por arrancar, bem a tempo de me permitir sobrevoar um pequeno bosque, raspando as árvores. Quase não vejo nada, pois espessa camada de óleo recobre os vidros do cockpit, e fico a imaginar por quanto tempo os pistões superaquecidos vão agüentar. A qualquer momento pode ocorrer a pane definitiva. Em baixo, vários soldados russos se atiram ao chão, enquanto alguns outros me alvejam. O resto da esquadrilha já ganhou altura, para colocar-se fora de alcance das armas individuais. Meu avião consegue levar-me até nossos postos avançados, onde consigo mal e mal pousar. Um carro me leva depois a nosso campo.

Quando vou fazer meu relatório, encontro um companheiro de Graz, o aspirante Bauer, excepcional piloto e que será, aliás, um dos raros sobreviventes de nossa esquadra. Dou-lhe um aperto de mão, faço o relatório e, meia hora depois, novamente decolo em outro avião. Mas minha série negra ainda não terminou. Ao regressar, danifico a asa direita; no fundo, não estou aqui para ninguém, pois a espessa nuvem de poeira que recobre o campo me impede de ver os outros aviões. Onde encontrarei outra asa? Aqui, não existe; parece que conseguirei uma em Ulla, nossa base anterior, onde deixamos um avião totalmente inaproveitável, exceto a asa direita. O capitão Steen está furioso:

- Enquanto seu avião não estiver em bom estado, você não voará! - conclui ele, num tom que não admite réplica.

Não voar? Para mim é a mais terrível das punições. Parto imediatamente para Ulla, onde, com ajuda de dois mecânicos de outra esquadrilha e até de alguns soldados de infantaria, consigo, trabalhando toda a noite, desmontar minha asa danificada e substituí-la pela do avião condenado. É de sorte que a gente precisa. Às quatro horas e meia da manhã tudo está pronto, e regresso ao nosso campo; chego bem a tempo de participar da primeira incursão. O capitão olha para mim, sacudindo a cabeça, mas no momento em que decolamos me dirige um sorriso. Mais uma vez, tudo acabou bem. Tomei o máximo cuidado nesse dia, temeroso de uma terceira complicação.

Alguns dias depois sou destacado, na qualidade de oficial técnico, para o terceiro grupo, o que me obriga a dizer adeus à primeira esquadrilha. O capitão Steen sente-se tão triste quanto eu, mas nada pode fazer. Apenas assumo meu novo posto, o comandante do grupo também é removido. No dia seguinte chega seu substituto: capitão Steen! Decididamente, sou um sujeito de sorte. Apertando-me vigorosamente a mão, o capitão diz :

- Então, meu velho! A coisa não foi tão grave assim. Mas que algazarra é essa?

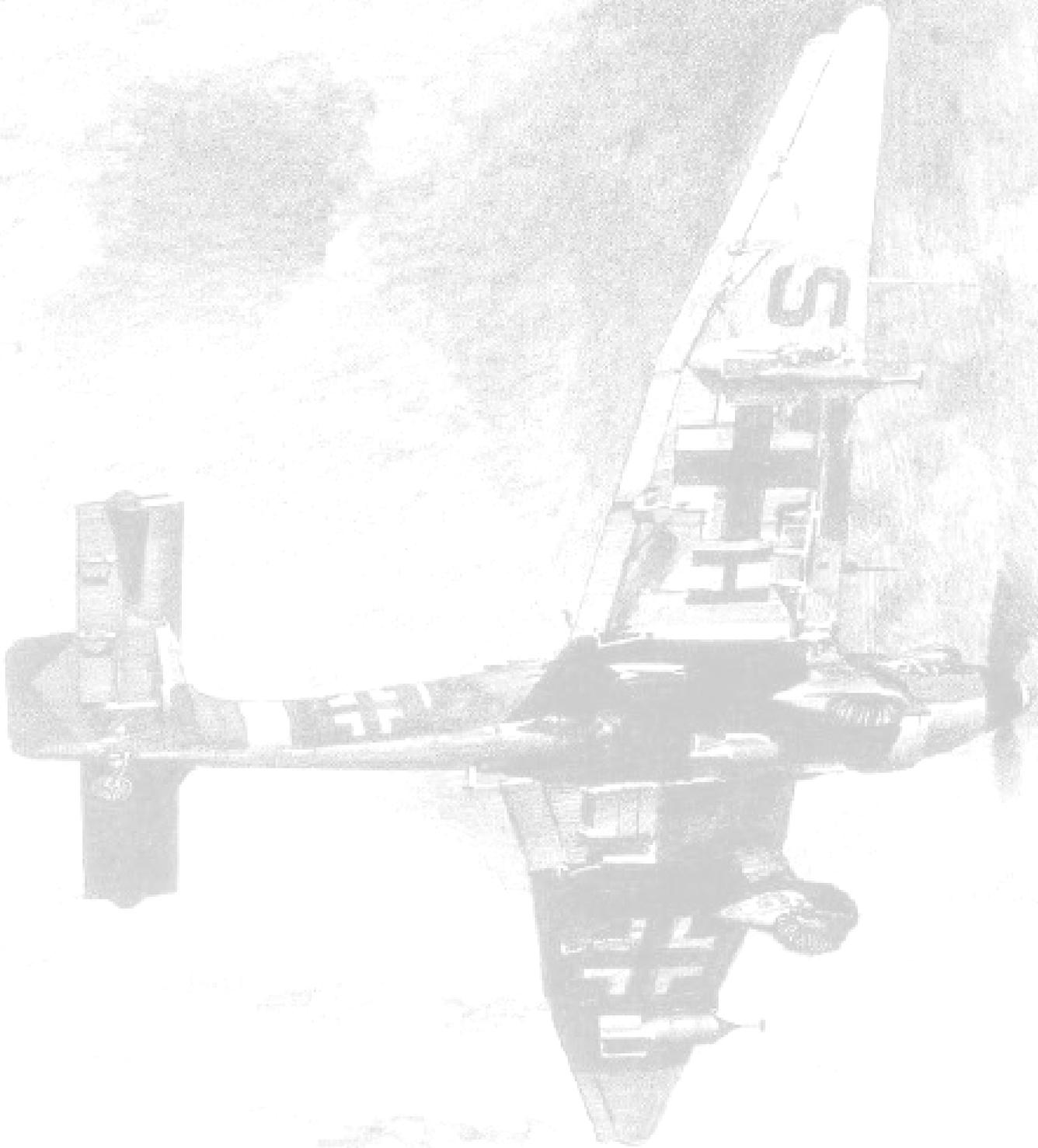
Corremos para fora. um pequeno grupo de pilotos, às gargalhadas, rodeia um velho caporal-chefe, que parece singularmente pálido. O pobre soldado pretendia abastecer seu isqueiro usando um galão cheio de combustível. De súbito, o galão estourou literalmente em seu rosto - brincadeira de mau gosto, que o caporal-chefe certamente não esperava. Nada de grave lhe acontece, a não ser algumas queimaduras superficiais. Quanto a mim, lamento principalmente o combustível, pois há velhas camponesas da região que costumam trocá-lo por ovos frescos. Parece que o utilizam para fazer aguardente! Evidentemente, essa troca é proibida, mas não há quem não goste de ovos de galinha. Com relação à aguardente que os camponeses tentam vender-nos, trata-se de uma variante particularmente infernal da cachaça de pior espécie, tão forte que nem mesmo se consegue suportar uma gota sobre a pele. Os russos a bebem e nem sequer fazem careta. Enfim, tudo deve ser uma questão de hábito, como o que têm de dividir as igrejas em duas partes, por meio de um tabique de madeira; uma parte serve de sala de cinema e a outra de cavalaria. Cada povo tem seus costumes, como disse o capitão Steen ao experimentar, pela primeira e última vez a famosa aguardente à base de combustível.

No momento, toda nossa atividade se concentra na auto-estrada Smolensk-Moscou, onde os russos acumularam enorme quantidade de material. Frequentemente, os caminhões e blindados rodam por ela em três colunas, num cortejo ininterrupto. Graças a nossos incessantes ataques, essas massas compactas, ao cabo de alguns dias, não passam de um amontoado de ferragens retorcidas. Cada vez que sobrevôo esse verdadeiro cemitério, penso comigo mesmo: "Meu Deus! Se todos esses tanques se tivessem despejado sobre a Alemanha!" Felizmente, conseguimos afastar esse perigo - esse perigo mortal. Caminhões, canhões e tanques são esmagados, pulverizados, transformados em ferro-velho. Enquanto isso, o exército alemão avança, num irresistível impulso. Em breve, passamos a operar do campo de Duchowtchina, ao norte da estação de Jarzewo, onde ainda se desenvolve encarniçado combate.

Certo dia, um Rata surge do teto de nuvens, entra num mergulho picado quase na vertical contra nós e abalroa o avião de Bauer, O Rata cai como uma pedra e se esmaga no solo, enquanto Bauer consegue dar meia-volta e voltar com seu avião, seriamente danificado. À noite, a rádio de Moscou canta louvores ao tenente soviético que "sacrificou a vida atirando-se contra um imundo Stuka que ferido de morte, abateu-se em chamas". A rádio russa deve estar bem informada, evidentemente; quanto a nós, temos especial predileção pelos belos contos de fadas, que nos fazem lembrar da infância... Três quilômetros além, o exército prepara uma nova ofensiva de grande envergadura. Estamos certos de que participaremos da mesma e ficamos bastante surpreendidos, pois, quando, numa bela manhã, recebemos ordens de partir para outro setor do fronte.

Nosso novo campo, próximo da aldeia de Rehibitzky, fica a cento e cinquenta quilômetros a oeste do lago Ilmen. Logo que nos instalamos, recomeçamos nosso trabalho de demolição.

Atacando sempre, da manhã à noite, apoiamos as colunas de infantaria e de tanques que avançam na direção do leste e do norte.



No Meio da Tempestade

Em Rehilbitzy, o verão é sufocante e tórrido; quando não voamos, procuramos a sombra relativamente fresca das tendas. Nosso Comandante, o capitão Steen, partilha de todas as nossas alegrias e tristezas. Só de raro em raro tenho oportunidade de conversar com ele; todavia, tanto eu quanto ele temos a impressão de que nos entendemos perfeitamente bem. À noite, depois da última incursão, dá um passeio pela floresta ou pela estepe; às vezes o acompanho, outras vezes exercito-me no lançamento de peso ou de disco, quando não dou volta ao campo em passo acelerado. Essa atividade física é a melhor distensão que se pode ter, depois da prova enervante do combate; propicia-nos um bom sono e nos permite estar lépidos e dispostos no dia seguinte. Além do mais, Steen não é muito amigo do álcool e compreende, portanto, muito bem minha total abstenção; isso me livra um pouco das eternas piadas que minha mania de só beber leite sempre provocou. Steen é um condutor de homens como raramente se encontra.

Graças à sua ascendência pessoal, sua energia, seu sangue-frio, e também ao cuidado que dispensa aos seus homens, consegue dos pilotos o máximo que eles podem dar. Como todos nós, tem horror à D.C.A., mas nenhuma barragem, por mortífera que seja, conseguiria levá-lo a lançar suas bombas antes de haver picado até poucos metros do objetivo. Forma equipe com o ajudante-chefe Lehmann o mais velho de nossos metralhadores. Quanto a mim, vôo com o mais jovem, o sargento Scharnovski. O pequeno Alfredo, como o chamamos, é o décimo terceiro filho de um camponês da Prússia Oriental. É um taciturno que quase não abre a boca; talvez por isso é que ninguém consegue tirá-lo fora de si. Enquanto o tenho por detrás de mim, com o dedo crispado no gatilho de sua metralhadora, não temo os caças russos; nenhum Ivã pode ser tão frio, tão fleumático quanto o pequeno Alfredo.

Já tivemos em Rehilbitzy tempestade de inaudita violência. Trata-se, certamente, de um traço característico do clima continental russo; ao menor resfriamento da temperatura ocorre um verdadeiro desencadeamento da cólera celeste. Em pleno dia, faz-se noite, repentinamente, as nuvens se arrastam quase pelo chão e despejam enormes cataratas. Só se consegue ver num raio de alguns metros. Quando de nossas incursões, temos o cuidado de contornar essas tempestades apocalípticas. Mas um dia, bem a contragosto, vejo-me no centro da tormenta. Apoiamos o exército, na região de Luga, por missões ofensivas e defensivas. Além disso, cumprimos às vezes missões estratégicas bem atrás das linhas inimigas. Assim, recebemos certo dia a ordem de atacar a estação de Tschudowo, na estrada Leningrado-Moscou, de capital importância para o encaminhamento dos reforços russos. Excursões precedentes nos permitiram reconhecer de maneira bem precisa a força e a localização das baterias de D.C.A. Esta é bastante poderosa, mas, desde que não nos encontremos com novas formações de caças, julgamos que poderemos nos safar sem grandes perigos. Minutos antes da partida, uma formação de aviões de combate soviéticos - nós os chamamos os Gustavos de Ferro - ataca nosso campo. Mergulhamos nos fossos cavados à margem da pista. O tenente Stahl pula por último, de pés juntos, e aterrissa exatamente sobre meus rins. Isso é bem mais desagradável que o sangue dos Gustavos que, acolhidos por fogo nutrido de nossa D.C.A., lançam suas bombas sem fazer qualquer pontaria e passam em rasante bem perto do solo. Mais uma vez muito barulho para nada. Decolamos, enfim, tomamos o rumo nordeste e subimos até três mil metros. O céu está bem limpo sem qualquer nuvem. A minha frente vai o capitão Steen. Nossas asas quase se tocam e eu distingo, através dos vidros de nossos respectivos postos, seu rosto impassível e seu sorriso confiante.

Logo mais, uma vasta depressão, surge a superfície azul do lago Ilmen. Muitas vezes temos sobrevoado suas águas calmas e claras, seja na direção norte, para Novgorod, seja na direção sul, para Stara Rusa - dois pontos nevrálgicos do fronte, cujos nomes imediatamente despertam, em cada um de nós, a lembrança das situações críticas que ali vivemos. Quando estamos a poucos

quilômetros de nosso objetivo, vemos subir no horizonte uma negra massa de nuvens. A tempestade estará antes ou depois da estação que temos de atacar? Com o canto dos olhos vejo o capitão Steen examinar seu mapa. Agora já estamos atravessando alguns bancos de nuvens isoladas, guarda avançada da tempestade. Por mais que abra os olhos, não vejo a estação, que deve estar bem sob a borrasca. A julgar pelo tempo decorrido, não pode estar muito longe, mas é impossível nos orientarmos nesta região monótona, delimitada por grossas nuvens que parecem assentar diretamente no chão. Às vezes, durante dois ou três segundos, navegamos em plena escuridão, para emergirmos de novo em plena claridade. Com medo de perder contato com meu chefe, me aproximo ainda mais de seu avião, até cerca de dois metros. Isso parece arriscado, mas é o melhor meio de evitar uma colisão nestas malditas nuvens. As formações que nos seguem vêm igualmente cerradas; todos os pilotos devem pensar como eu. Mas por que Steen não dá meia-volta? Um ataque com esta tempestade me parece empresa insensata, previamente condenada. Talvez esteja a procurar no mapa o traçado de nossas linhas, a fim de encontrar, nestas paragens, outro objetivo interessante. Assim não voltariamos de mão abanando. Ei-lo que desce ligeiramente, com certeza para procurar passagem entre as camadas de nuvens. Mas tudo está fechado. Subimos, procurando passar por cima da tempestade, pois ir por baixo não é coisa nem de se pensar. Steen dobra seu mapa e, bruscamente, dá meia volta, virando sobre a ponta da asa; ele está bem consciente das más condições atmosféricas, mas deve ter-se esquecido que minha asa quase roça a dele - e do lado em que vira. Reajo numa fração de segundo, numa virada seca, mais seca ainda que a dele, o que me permite evitar o acidente fatal. Vejo-me quase de dorso. Ora, sob o avião estão presas duas bombas de setecentos quilos, esse enorme peso acentua ainda mais o movimento de básculo de maneira que, dois segundos depois, meu avião mergulha, com o nariz à frente, para a massa negra de nuvens. Ao meu redor, completa escuridão.

Ouçõ assobios estridente," turbilhões sinistros. De todos os lados, filetes de água escorrem pelo cockpit. Às vezes, ofuscante clarão rasga a noite. Formidáveis rajadas de vento sacodem e jogam o avião, cujos arrebites gemem e estalam de maneira inquietante. Não vejo nada, nem o sol, nem o horizonte - nenhum ponto sequer, que me permita orientar o aparelho. Os quadrantes do quadro de bordo estão loucos, suas agulhas parecem anunciar o fim do mundo. Se ainda se pode crer no que indicam, o avião cai como uma pedra, girando ao redor dos eixos vertical e horizontal. A aceleração de minha queda é terrificante. - preciso que eu lute com todas as minhas forças para endireitar-me - sem perda de um só instante - pois o altímetro baixa cada vez mais. . . O avião, agora, desenvolve quase seiscentos quilômetros; com certeza mergulha praticamente na vertical. O altímetro indica, numa sucessão rápida, 2.300, 2.100, 2.000, 1.800, 1.700, 1.600, 1.500. Se a coisa continuar assim, haverá, dentro de poucos segundos, uma enorme deflagração, e será o fim. Estou ensopado, a ponto de imaginar se é suor ou se é a água que penetra na cabina. 800 metros, 600, 500 - sempre 500 metros! Não estou mais caindo! Consegui endireitar-me! Se ao menos não houvesse esta terrível pressão sobre os controles de profundidade! 400 metros, 350, 300 tudo não passou de ilusão; continuo a despencar-me. À volta do avião é o nada, a noite total; os relâmpagos continuam a cegar-me. Puxo o manche com ambas as mãos, num último e desesperado esforço.

O sangue lateja-me nas fronteiras, tenho a impressão de estourar. Na verdade, luto sem convicção, pois esse combate entre os elementos desencadeados me parece tão inútil! Depois lembro-me bruscamente que meu altímetro está marcando 200 metros a mais; isso significa que me esmagarei no chão quando a agulha ainda estiver indicando 200 metros. Continuo puxando o manche e fecho os olhos. Um choque terrível. "Bem, penso, estou morto." E me creio morto, realmente, durante um ou dois segundos. Depois, subitamente, concluo que isso é estúpido : se estivesse morto não pensaria mais, não acreditaria mais em coisa alguma. Até que ouço o rugido do motor - por consequência, ainda estou vivo. E eis que me chega a voz impassível do pequeno Alfredo:

- Meu tenente - diz ele, num tom de voz natural - devemos ter batido em qualquer coisa!

Essa calma fleumática me tira a respiração. Mas, pelo menos, sei algo: o avião não se abateu; continua voando. Essa constatação me ajuda a recuperar o controle dos nervos. Uma rápida olhada ao altímetro: a agulha começa a subir! Agora, sinto que me sairei bem.

A bússola indica que o avião se dirige para oeste - a boa direção para alcançar nossas linhas. Fixo o quadro de bordo como que para hipnotizar os instrumentos; Oxalá funcionem normalmente, apesar de nossa queda e do choque. Com infinitas precauções, descrevo uma curva, para constatar se meu pobre avião ainda obedece aos comandos. Pouco a pouco, a escuridão se torna menos opaca até que saímos da zona da tempestade. Atrás de mim, Alfred Scharnovski anuncia, com voz indiferente :

- Um grande buraco em cada asa, e em cada buraco pequeno ramo de bétula. Falta, também, um considerável pedaço do leme lateral e os flapes.

No mesmo instante, emergimos em plena claridade: o avião atravessou a camada inferior das nuvens. Olho para fora e vejo, realmente, que carrego nas asas dois pequenos galhos de bétula. É essa carga imprevista, como também os estragos no leme e nos flaps que explicam tudo : a perda de velocidade ascensional, a indocilidade aos comandos. Durante quanto tempo ainda meu pobre stuka agüentara? Provavelmente, estou a uns cinqüenta quilômetros atrás da frente russa. Para um avião em perfeito estado de vôo não seria nada, mas com meu "zinco" danificado. . . Lembro-me das bombas e me desembaraço imediatamente desse peso suplementar. Mais leve o avião readquire um vôo mais normal. Mas outro temor começa a obcecar-me: a caça russa. Em todas as nossas missões neste setor nos chocamos com caças soviéticos. Comigo, eles teriam as coisas facilitadas; me abateriam sem alvejar-me, mas simplesmente olhando-me de banda. Ainda dessa vez a sorte me sorri: o céu está vazio; não descubro nenhum ponto suspeito. O que não impede que eu solte um suspiro de alívio quando alcanço nossas primeiras linhas. Claudicante, arrasto-me para nosso campo.

Como temo que, na aterrissagem, o avião, cada vez mais recalcitrante, caia bruscamente e se esmague contra o solo, ordeno a Scharnovski que fique pronto para saltar quando eu lhe der ordem. Em seguida, tento reconstruir as diversas fases do milagre que me permitiu sair vivo daquele verdadeiro inferno: A força de puxar o manche, provavelmente conseguira endireitar o avião bem no instante em que ia tocar o solo. Ganhando a horizontal, deveria ter passado a toda velocidade entre várias bétulas, duas das quais haviam furado minhas asas e nelas ficado presas. Por inacreditável sorte, a hélice não sofrera nenhum choque; pouca coisa bastaria para arrancá-la ou, pelo menos, retorcê-la. De qualquer forma, pensei, tinha que ser um Junkers 87, o avião mais forte da Luftwaffe, continuar voando depois de semelhante aventura. O caminho de volta pareceu-me interminável. Por fim, descubro numa clareira o campo de stoltzy, onde se encontram estacionados nossos caças. Meu próprio campo fica a poucos quilômetros Scharnovski, assim que estivermos sobre a pista você saltará de pára-quadras.

- Peço-lhe desculpas, meu tenente, mas não saltarei. Estou certo de que o senhor aterrissará sem acidentes.

- Que se pode fazer com semelhante animal ?.

Nem sequer tenho tempo de pensar no problema, pois nosso campo já está à vista. Pela primeira vez, ele me parece um lugar encantador, onde me aguardam os companheiros que julguei nunca mais veria. Numa das barracas, dependurada num prego, está a túnica de meu uniforme e, em seu bolso interno, a última carta de minha mãe. Dizer que ainda não a li! É ridículo; um piloto deveria sempre ler e reler as cartas de sua mãe!.

Dir-se-ia que há uma reunião diante do gabinete do comandante, que, talvez, já esteja dando instruções para a próxima incursão. Tratemos de nos apressar. Mas, o que há? Todos erguem a cabeça para mim, e o grupo se dispersa. Início a aterrissagem e, para conservar uma boa margem

de segurança, pouso antes que o avião tenha perdido muita velocidade. Tudo corre bem; o avião rola, meio aos trancos, até o fim da pista e consigo parar no Último momento. Já alguns companheiros acorrem. Logo após eu desço, muito desageitadamente, pois estou, quando nada, com as pernas moles. Scharnovski continua absolutamente calmo; parece que volta de uma excursão de fim de semana. Agora todos os pilotos me cercam, apertam-me as mãos, felicitam-me. Livro-me o mais depressa que posso e vou apresentar meu relatório ao comandante:

- Tenente Rudel regressando de missão, não realizada. Devo assinalar que o avião, tendo tocado o solo nas proximidades do objetivo, está bastante avariado.

O comandante sorri, me aperta afetuosamente a mão, abana a cabeça e se retira. Meus companheiros me contam, então, que o "velho" os convocara para fazer-lhes o seguinte discurso :- A equipagem do tenente Rudel tentou realizar o irrealizável. Picando através da tempestade para atingir o objetivo, encontrou a morte. . . Ia terminar a frase quando meu despedaçado avião surgiu na outra extremidade da pista. Ele ficou extremamente vermelho. E a seguir muito pálido, depois do que, num gesto seco, dispensara os pilotos. E quando, pouco depois, me chama para obter detalhes sobre minha involuntária aventura, ouve-me com visível incredulidade. Por mais que lhe explique que foi sua virada brusca que de certa maneira, me precipitou nas nuvens, está persuadido de que mergulhei voluntariamente através da tempestade. E não se dá por vencido.

- Mas asseguro-lhe, meu capitão, que absolutamente não era minha intenção. . .

- Sim, está bem. . . Eu o conheço, sei que é maluco. Você não queria é voltar sem atacar a estação.

- O senhor superestima minha coragem.

- Não, não superestimo. Aliás, não se trata de coragem mas de loucura. qualquer dia destes você perderá a pele. Bem, vamos partir novamente dentro de meia hora.

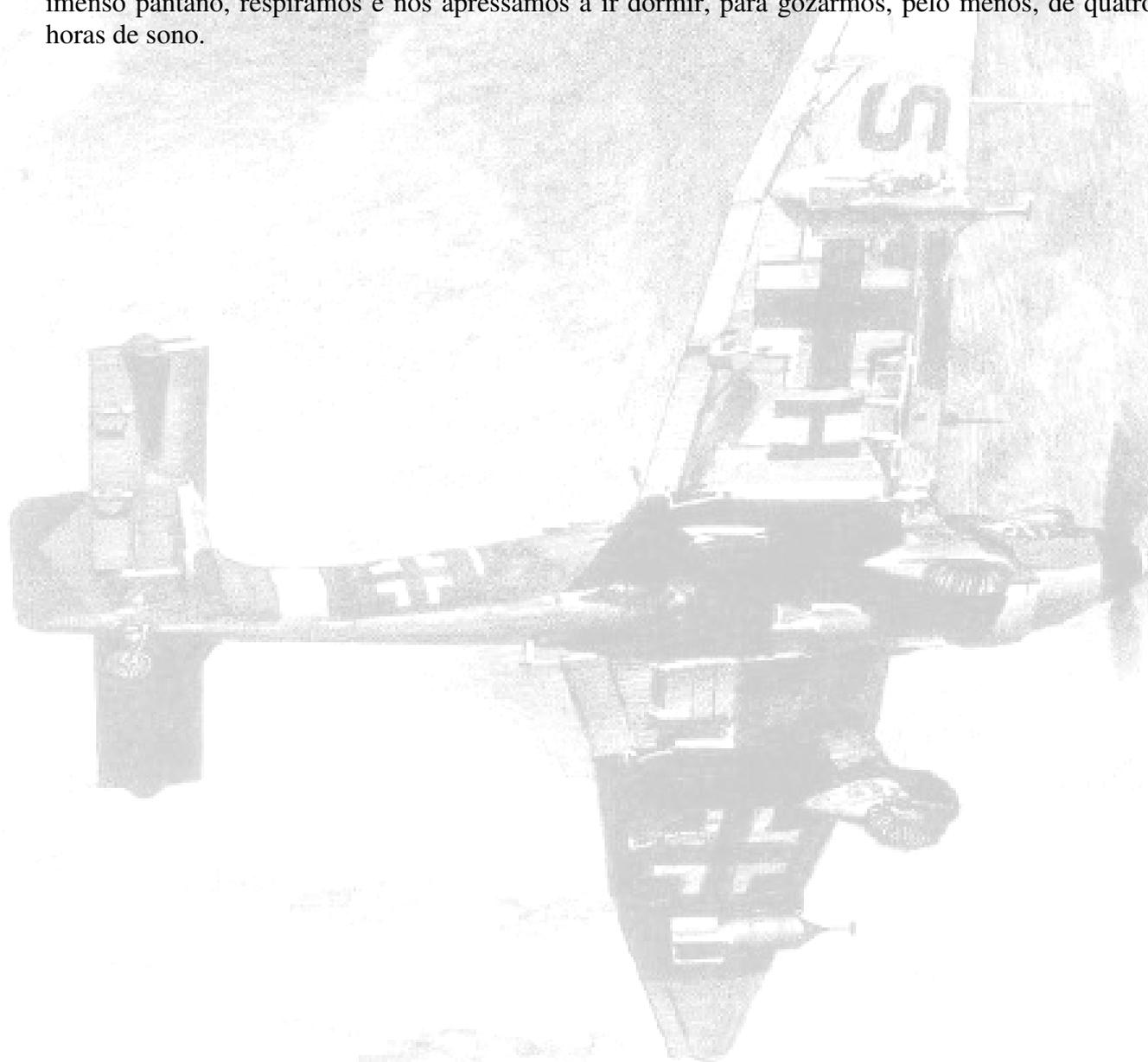
Naturalmente, fiz minha última incursão do dia em outro avião. À noite, faço uma boa prática de acelerado, a fim de descontraír os músculos e, sobretudo, para distender meus nervos crispados. Em seguida, caio num sono profundo.

No dia seguinte, voamos novamente na direção de Novgorod; a visibilidade é boa e logo mais a grande ponte sobre o Wolchow se desfaz sob nossas bombas. Neste setor, os soviéticos, tentam fazer passar, pelas pontes do Wolchow e do Lowat - um curso de água que dá vazão ao lago Ilmen, ao sul - o máximo de reforços em homens e material, para impedir o desbarato do seu fronte. Por esse motivo é que atacamos seguidamente essas pontes. Mas logo constatamos que as destruições, embora consideráveis só conseguem demorar um pouco mais o envio dos reforços. e que mesmo essa demora é coisa passageira. Com extraordinária rapidez o gênio soviético constrói numerosos pontões, além disso, ao cair a noite, turmas de trabalhadores consertam mal e mal os pisos esburacados por nossas bombas, e o tráfego recomeça.

Todos os dias, sem exceção, realizamos várias incursões, e esse esforço continuado acarreta numerosas manifestações de fadiga nervosa, algumas um tanto desagradáveis. Atualmente não se pode mais confiar a um só piloto o cuidado de receber e anotar as instruções telefônicas que a esquadra transmite. lá pela meia noite ou mesmo mais tarde. O comandante determina que qualquer mensagem seja recebida e registrada por dois homens, apesar dessa precaução, freqüentemente ocorrem equívocos. "mal-entendidos" no exato sentido literal do termo. Então, um dos homens atribui a culpa ao outro, e vice-versa. A realidade é que quase todos nós estamos tão esgotados que, ao chegar a noite, somos incapazes de nos concentrar. Finalmente, o próprio capitão Steen se encarrega da recepção das chamadas telefônicas, e me pede que o secunde. Uma noite, minutos antes das vinte e quatro horas, é o comodoro que nos chama, pessoalmente!- Amanhã cedo, precisamente às cinco horas, dirijam-se sobre Batjeskoje, com a proteção dada pela caça. Auxiliados por nossas lanternas de bolso, examinamos os mapas. É absolutamente necessário encontrar esse bendito lugar, mas, depois de decifrarmos dezenas e dezenas de nomes russos, não

conseguimos descobri-lo. Nosso desespero é tão grande quanto a própria Rússia inteira. Por fim, Steen confessa:

- Peço-lhe desculpas, meu coronel, mas não consigo localizar esse lugar...
- De tão encolerizado, o comodoro se põe a usar gíria: - Com mil demônios, como é que esse moleirão quer comandar uma esquadrilha, se não é capaz de compreender quando se marca um encontro com ele num miserável de um lugar ...
- Isso eu compreendi, meu coronel; é a situação desse lugar que ignoro. Se o senhor pudesse indicar-me em que quadrilátero do mapa se encontra essa aldeia. . Há um longo silêncio. Olhamos, sorrindo e do outro lado da linha, o coronel pigarreia e num tom contrito, admite: - Caramba! Não sei de nada. Talvez meu ajudante de campo. . . ei! Ernemann! Explique aqui ao capitão... - O ajudante-de-campo realmente nos explica a localização exata da pequena localidade, no meio de imenso pântano, respiramos e nos apressamos a ir dormir, para gozarmos, pelo menos, de quatro horas de sono.



A Luta Por Leningrado

O CENTRO de gravidade do fronte se desloca cada vez mais para o norte. Em setembro de 1941, somos enviados a Tyrkowo, ao sul de Luga, de onde realizamos incursões cotidianas na região de Leningrado. O exército de terra ataca a cidade - melhor diria a fortaleza - do oeste para o sul. A situação da praça, entre o golfo de Finlândia e o lago Ladoga, favorece consideravelmente os defensores, visto que reduz a frente de ataque a uma faixa relativamente estreita. Já há várias semanas nossas tropas avançam muito lentamente; às vezes, tem-se a impressão de que marcam passo.

Aos 16 de setembro, o capitão Steen nos reúne para explicarnos a situação militar nesse setor. o principal obstáculo ao nosso avanço é constituído pela frota russa, que patrulha a certa distância da costa, e cuja artilharia, extremamente poderosa, intervém continuamente contra nossas unidades. A base dessa frota fica em Kronstadt, o maior porto de guerra soviético, edificado numa ilha do golfo de Finlândia. A uns vinte quilômetros além, na direção leste, abre-se o porto de Leningrado; para o sul, entre os portos de Oranienbaum e de Peterhof, estão concentradas, numa faixa costeira de dez quilômetros de largura, forças russas numerosas e perfeitamente equipadas. O capitão pede que assinalemos todas essas indicações em nossos mapas, para que possamos reconhecer, ao simples olhar, o traçado do fronte. Naturalmente, supomos que nosso próximo ataque será dirigido contra essas concentrações de tropas, mas, para surpresa geral, o "patrão" volta ao problema constituído pela frota russa. Compõe-se essa frota de dois couraçados de 23.000 toneladas, o Marat e o Revolução de Outubro, de quatro ou cinco cruzadores, entre os quais o Máximo Gorki e o Kirov, e, finalmente, de vários torpedeiros. Conforme o lugar em que a infantaria russa reclame o apoio de sua artilharia terrivelmente precisa, esses navios se deslocam ao longo da costa. Os dois couraçados, porém, evitam tanto quanto possível sair do canal mais profundo, entre Kronstadt e Leningrado. Ora, nossa esquadra recebeu ordens de atacar essa frota. Bombardeiros comuns são impotentes contra objetivos relativamente pequenos e móveis, tanto mais que é preciso contar com uma D.C.A. poderosíssima. Bombas comuns, munidas de detonadores normais, igualmente são impotentes, pois explodiriam na primeira ponte blindada; é certo que demoliriam uma parte das superestruturas, mas nunca conseguiriam afundar o navio. Vamos receber, para essa missão, bombas de mil quilos, munidas de detonadores de retardamento; esses projéteis poderão penetrar profundamente no casco, para explodir só depois de haverem alcançado pontos vitais. Dessa forma, poderemos mandar ao fundo qualquer navio, inclusive o maior dos couraçados. Algumas horas depois, quando o tempo realmente mau parece condenar-nos a uma total inatividade, recebemos repentinamente a ordem de atacar de imediato o couraçado Marat, que acaba de ser localizado por nossos aviões de reconhecimento.

O boletim meteorológico é pouco encorajador: péssimo tempo até Krasnowardeisk, trinta quilômetros ao sul de Leningrado; sobre o golfo de Finlândia, 5/ 10 e até 7/ 10 de nuvens, com limite inferior da camada a 800 metros. O que significa que teremos de atravessar essa camada, cuja espessura sobre nosso campo atinge 2.000 metros. Toda a esquadra decola e se encaminha para o norte. É uma esquadra reduzida à sua mais simples expressão, pois só compreende trinta aviões, enquanto, no papel, conta com oitenta. Enfim, como numero nem sempre é fator decisivo. Infelizmente, nossas bombas de mil quilos ainda não chegaram. Como o Stuka, com seu único motor, não se presta ao vôo sem visibilidade, o chefe da esquadilha é obrigado a manter seu avião de maneira a nos servir de guia. Os outros pilotos voam atrás dele, em formação tão cerrada que cada qual pode ver as asas de seus dois vizinhos. Envolvidos por essas nuvens espessas e negras, não podemos nos permitir que, entre as extremidades das asas de dois aviões que voam lado a lado, haja uma distância superior a três ou quatro metros. Ultrapassando-se esse afastamento, corre-se o

risco de perder o contato, com a quase certeza de não mais restabelecê-lo. Por outro lado, tem-se também a quase certeza de bater contra outro avião, de cuja proximidade nem sequer se suspeitava no instante anterior. E essas colisões são particularmente detestáveis.

Assim, em mau tempo, a segurança de cada piloto da esquadrilha depende, em grande parte, das qualidades do chefe, que - só ele se orienta exclusivamente pelas indicações de seus instrumentos de bordo. Até cerca de 2.200 metros, subidos através da massa compacta de nuvens. Por medida de precaução, as três esquadrilhas voam ligeiramente distanciadas umas das outras, mas logo que emergimos na claridade se reagrupam em formação cerrada. Evidentemente, não vemos mais a terra; a julgar pelo tempo decorrido, estamos para chegar sobre o golfo de Finlândia. Pouco a pouco, a coesão das nuvens se relaxa. De quando em quando, vemos brilhar a água azul do golfo, através de um rasgo nas nuvens. Portanto, estamos próximos do objetivo, mas onde, exatamente? É impossível encontrar pontos de referência, pois os momentos de visibilidade são muito rápidos. De repente, sobrevoando uma espécie de imenso funil, que corta verticalmente a deslizante massa cinzenta, vejo algo. Imediatamente, aviso pelo rádio meu chefe de esquadrilha:

- Atenção, Rei 1 a Rei II... Atenção. . .

A resposta é imediata:

- Rei II a Rei 1. . . Estou na escuta. . .

- Acabo de ver, bem na vertical, um grande navio. . . o Marat, com certeza. . . Mal termino a última palavra da mensagem e já o capitão Steen entra num piqué e desaparece no funil. Sigo-lhe os passos (se assim se pode dizer). Atrás, bem na minha esteira, segue o tenente Klaus. Agora já distingo nitidamente o navio. Não há dúvida alguma : é o Marat. Só temos poucos segundos para examinar a situação e tomar uma decisão.

Incontestavelmente, a tarefa de inutilizar o navio é somente nossa. As outras esquadrilhas com certeza não terão tempo de passar por essa nesga de nuvens, pois estas, como também o navio, estão em movimento. Mas o que tanto nos atrapalha serve também para alguma coisa: as nuvens nos escondem, e a D.C.A. somente poderá alvejar-nos quando tivermos saído das mesmas, isto é, quando estivermos a menos de oitocentos metros. Portanto, a tática a seguir é simples : descida em vôo picado, lançamento das bombas, e tratar de ganhar altura. Desde que entremos novamente nas nuvens, não correremos grande risco.

A D.C.A. só atirará ao acaso ou, no máximo, apenas nos alvejará com ajuda de seus aparelhos de localização pelo som, método ainda bastante aproximativo. Por isso, vamos! Chegou o momento!

Vejo que as bombas do capitão Steen se destacam e caem perto do navio, mas sem atingi-lo. Aperto o botão de lançamento. . . uma de minhas bombas atinge o alvo e explode bem no meio da popa. Infelizmente, com seus quinhentos quilos, não provocará danos decisivos. Vejo um jato de chamas, mas não tenho tempo de continuar apreciando o espetáculo, pois a D.C.A. russa se encarniça cada vez mais. Atrás de mim, os outros aviões da esquadrilha avançam pelo funil. Agora os russos já compreenderam que os "malditos Stukas" vêm por aquele buraco, e concentram todo seu fogo nesse ponto. Precipitamo-nos para as nuvens e retomamos o caminho de volta, sem ter recebido um Único obus. Mas daí para diante, as coisas não correrão tão bem: aprenderemos na própria carne que a D.C.A. encarregada de proteger a frota russa pode ser terrivelmente eficaz. Desde então, sobrevoar o golfo de Finlândia constituirá empresa bastante desagradável.

Naquela noite, reunidos no moss, discutimos apaixonadamente os efeitos que nosso golpe possa ter obtido : quem nos ouvisse poderia julgar que toda a esquadrilha é composta de técnicos especializados no estudo da blindagem dos navios de guerra. O capitão Steen está cético; lembramos constantemente que, segundo o pensamento dos técnicos marítimos, uma bomba de quinhentos quilos é insuficiente para pôr fora de combate um navio de linha. Alguns otimistas temiam em acreditar, ou melhor, em desejar, que minha bomba fez mais do que simplesmente arranhar a

primeira ponte; talvez tenham razão, pois, durante os dias seguintes, nossos aviões de reconhecimento se esfalfam em explorar todos os ancoradouros do golfe, e o Marat não é localizado.

Quarenta e oito horas depois, consigo colocar uma bomba em cheio na ponte de um cruzador, que submerge em poucos minutos. Desde nossa primeira incursão contra a frota russa, o tempo firmou, o que não favorece muito nossos planos. A D.C.A. é mortífera, pior que tudo que ainda irei ver, nos outros setores da frente leste. Segundo informações colhidas pelo reconhecimento, há, na região que devemos atacar, 1.000 peças de D.C.A. em cada quadrado de dez por dez quilômetros. E estou seguro de que esse numero absolutamente não é exagerado. As barragens que encontramos formam verdadeiros bancos de nuvens. Em geral, no interior de um stuka, ouvem-se as explosões somente quando ocorrem a poucos metros do avião. Mas o que ouvimos, desde que penetramos nessa zona, não são explosões isoladas, mas um trovejar ininterrupto, uma tormenta de fim de mundo. A concentração de D.C.A. começa bem no limiar da faixa costeira, ainda em mãos dos soviéticos. Mais adiante, há os portos de Oranienbaum e de Pcterhof, protegidos por formidável artilharia antiaérea. Sobre as águas flutua uma multidão de pontões, barcas, jangadas, todos eles carregando canhões de tiro rápido. Os russos usam cada metro quadrado que dispõem para instalar suas peças. A entrada do porto de Leningrado, por exemplo, está protegida contra incursões de nossos submarinos por imensas redes de aço, suspensas a blocos de betão que emergem da água. Até dessas exíguas plataformas a D.C.A. nos alveja furiosamente.

Uns dez quilômetros além fica a ilha de Kronstadt, com seu grande porto de guerra, todo cercado de fantásticas defesas. Além do mais, ancorado no porto e à sua volta, há toda a frota russa do Báltico, com uma D.C.A. ainda mais poderosa que o exército de terra. O Estado-Maior de nossa esquadrilha, isto é, o capitão Steen, o tenente Klaus e eu, preparamos a seguinte tática : aproximamo-nos da frota a uma altitude de 3.000 a 3.500 metros. É muito baixo, evidentemente, mas assim é preciso, se quisermos ter uma oportunidade de atingir os navios. Ao picar, usamos os freios, para diminuir a aceleração; dessa maneira, dispomos de um suplemento de vários . . segundos para alisar e corrigir a pontaria. Essa frenagem, como é óbvio, facilita a tarefa da D.C.A. russa, e o risco de ser abatido é aumentado ainda mais pelo fato de, não tendo uma reserva suficiente de velocidade, não podermos, ao fim do piqué, tornar a subir com a rapidez que seria necessária. Mas, contrariamente à tática seguida pelas outras esquadrilhas, não procuramos readquirir altura imediatamente; mais comumente, desfilamos através do gôlfo, num vôo rasante à superfície da água. Quando voamos sobre a faixa costeira, nos entregamos a uma desesperada acrobacia para escapar à barragem; depois, transcorridos alguns instantes, vem o fim do pesadelo, quando chegamos sobre nossas linhas.

Após cada uma dessas incursões, erramos sobre nosso campo como sonâmbulos, espantados de ainda estarmos vivos. Essas semanas são duras, incrivelmente duras. Quando, ao cair da noite, passeio com o capitão Steen, quase não falamos; apesar do silêncio, cada qual compreende e adivinha os pensamentos do outro. Temos ordem de destruir a frota russa; inútil, portanto, nos queixarmos das dificuldades e dos perigos dessa empreitada; trata-se de uma ordem, e temos de executá-la, custe o que custar. Essa disciplina moral que nos permite encontrar a coragem de voltar no dia seguinte àquele inferno. Em 21 de setembro recebemos, finalmente, as bombas de mil quilos. Na manhã seguinte, um avião de reconhecimento assinala o Marat no porto de Kronstadt. Com certeza os russos ainda estão ocupados a reparar as avarias provocadas pelo nosso ataque do dia 16. Fervo de impaciência. Vou, afinal, poder mostrar do que sou capaz. Interrogo longamente o piloto do avião de reconhecimento sobre a força e a direção do vento, a exata localização do navio, a oposição da D.C.A. e assim por diante. Mas evito meus companheiros, que discutem interminavelmente.

De nada adianta ficar pesando prós e contras pois estou decidido: se conseguirmos chegar sobre nosso objetivo, eu me encarregarei do resto. Decolamos, levando as bombas de mil quilos que, assim o esperamos, farão o trabalho definitivo. O céu está límpido, sem nuvens. A brisa varreu até a ligeira bruma que, habitualmente, recobre o mar. Mal atingimos a faixa costeira e já a caça

russa procura barrar-nos o caminho; mas seu ataque, meio desordenado, não consegue nem mesmo impor-nos uma mudança de direção. O fogo da D.C.A., ao contrário, é de terrificante intensidade. Voamos a 3.000 metros; ao longe, entre doze e quinze quilômetros, fica Kronstadt. A distância nos parece bem longa, pois com esse fogo nutrido que nos acolhe corremos o risco de receber, a qualquer instante, o obus fatal. Impassíveis, pelo menos aparentemente, o capitão e eu continuamos avançando retos para a frente. Agora, pensamos, Ivã não deve mais alvejar especialmente este ou aquele avião; estabelece, apenas, imensa barragem, à altitude que lhe parece indicada. Atrás de nós, os outros aviões descrevem cabriolas desesperadas, dão reviravoltas, sobem, picam, tornam a subir, na esperança de atrapalhar os artilheiros soviéticos. De repente, vindos da retaguarda, surgem os dois aviões do Estado-Maior da esquadra, com o nariz pintado de azul; avançando a toda velocidade, cruzam o alinhamento já bem comprometido da formação para assumir a direção do ataque. Espere! O que ocorre? Um dos aviões larga sua bomba, ou, mais exatamente, parece tê-la perdido. E aqui estamos sobre Kronstadt, no meio de um louco carrossel de caças russos e de Stukas, que têm de fazer bonito para não se abalroarem mutuamente.

Já descobri o Marat, a cerca de três quilômetros à minha frente, ligeiramente à esquerda. Ao redor de mim, o ar está cheio de silvos e de explosões multicores; quase se poderia acreditar num carnaval, mas sem alegria. Meu olhar ávido se concentra sobre o Marat; atrás do couraçado, distingo um cruzador, o Kirov ou o Máximo Gorki. Por enquanto, os dois navios ainda não abriram fogo. Com certeza esperam, como fizeram por ocasião de nosso Último ataque, que comecemos a picar. Nunca a travessia da barragem me pareceu tão longa e tão terrível. Fico a imaginar se o capitão utilizará seu dispositivo de frenagem ou se, considerando-se o encarniçamento da D.C.A., vai picar em queda livre. Mas ele aciona os freios no momento de mergulhar para o objetivo. Imito-o e, antes de concentrar minha atenção nos comandos, lanço um último olhar através dos vidros de seu cockpit para seu rosto tenso. Depois, é a descida vertiginosa. . .

Picamos, um atrás do outro, num ângulo que deve oscilar entre 70 e 80 graus. O Marat se enquadra no meu visor, cresce, torna-se enorme. Todos os seus canhões estão apontados diretamente contra nós, que temos a impressão de estar mergulhando sobre um muro de ferro. De qualquer forma, é preciso passar; se o conseguirmos, a infantaria, que marca passo ao longo da costa, pagará bem menos caro cada polegada de terreno. De súbito, arregalo os olhos: o avião do capitão, que sigo a poucos metros, parece deixar-me literalmente no lugar. Em poucos segundos, ei-lo já bem longe de mim. Será que, no último instante, ele teria afrouxado os freios, para chegar mais depressa lá embaixo? Novamente torno a imitá-lo: a toda velocidade, precipito-me para a cauda de seu avião. E, então, constato que meu aparelho é bem mais rápido, e que não posso mais retê-lo. Quase a ponto de atingir meu chefe, percebo, bem à minha frente, o rosto lívido do ajudante Lehmann, o metralhador do capitão. É visível seu temor de que, a qualquer instante, minha hélice arranque o leme de seu avião. Empurro o manche com toda minha força para acentuar meu ângulo de queda; devo estar quase na vertical. Um suor gelado corre-me pelas costas. O avião do capitão está exatamente sobre o meu; passarei sem tocá-lo, ou iremos os dois nos abater em chamas? Ufa! Consegui passar, por um fio de cabelo! Mais uma vez, o destino resolveu poupar-me. Tratar-se-á de um presságio feliz? Acredito que sim, pois já readquiri todo meu sangue-frio. O centro do navio se enquadra perfeitamente no meu visor, e meu velho Junkers 87 segue seu trajeto sem o menor desvio; nem um novato poderia errar o objetivo. Como é enorme esse couraçado! Os marinheiros correm sobre a ponte, transportando munições. Comprimo o polegar no botão de lançamento e, uma fração de segundo depois, puxo desesperadamente o manche. Terei tempo de endireitar o avião? Tenho minhas dúvidas, pois fiquei sem freios e, no momento em que lancei a bomba, deveria estar, no máximo, a 300 metros. E pensar que nos haviam prevenido para lançar as bombas de uma altitude superior a mil metros, a fim de evitar os estilhaços! O momento é bem próprio para lembrar-me disso. . . Terei pelo menos atingido o Marat? Puxo o manche quase inconsciente, com todas as minhas forças. A aceleração é muito brutal; sinto a vista escurecer, tudo se confunde e perco a noção das coisas. Depois, lentamente, readquiro consciência, bem a tempo de escutar, atrás de mim, a voz de Scharnovski:

- O navio explode, meu tenente!

Abrindo os olhos, vejo-me num vôo rasante, a três ou quatro metros acima da água. Com prudência, descrevo ampla curva. À minha direita, o Marat desaparece sob uma nuvem de fumaça cuja altura chega perto dos 400 metros; minha bomba deve ter explodido no paiol de munições.

- Minhas felicitações, tenente!

Scharnovski é o primeiro. Minutos depois, o rádio me traz os cumprimentos calorosos dos outros pilotos.

- Bravos, rapaz!

- resmunga uma voz grossa, que imediatamente reconheço ser do nosso comodoro.

Sinto-me empolgado de alegria e de orgulho! Tenho a impressão de ver os olhares reconhecidos de milhares de soldados da infantaria. Voando sempre o mais baixo possível, aproximo-me da costa.

- Dois caças russos, tenente!

- anuncia Scharnovski.

- Onde?

- Atrás de nós. . . Perseguem-nos.

Entram na barragem das peças de sua frota. . . Com mil demônios, deixam-se abater pela própria D.C.A.! Minha surpresa é enorme; nunca, até então, ouvira o pequeno Alfredo gritar com tanto entusiasmo, nem empregar termos tão vigorosos. Percorremos agora a linha dos blocos de betão, bem ao nível dos canhões aí instalados; bastaria um ligeiro afastamento meu para atropelar, com a extremidade de minha asa, os artilheiros russos. Todos eles se preparam para alvejar meus companheiros que, bem mais acima, estão em vias de picar sobre os outros navios. Ainda hesitam, contudo, pois a fumaça da explosão, no momento, impede totalmente a visibilidade. Aqui em baixo, perto da água, o barulho deve ser ensurdecedor. Os russos me descobrem somente no momento em que passo bem à sua frente. Então, fazem girar suas peças e me enviam algumas rajadas. Felizmente, não têm tempo de caprichar na pontaria; balas e obuses passam à minha direita, à esquerda, por cima e por baixo, às vezes perigosamente perto, mas, afinal, não me acertam. De qualquer forma, Ivã não economiza munições; a atmosfera, se assim se pode dizer, cheira fortemente a aço. Em seguida, a D.C.A. deixa-me em paz, para dedicar-se ao grosso da esquadra, que ainda está girando pelo céu. Na verdade, gosto bastante que ela não se preocupe só comigo. . .

Atingimos a faixa costeira - outro momento desagradável. É impossível subir, pois levaria muito tempo para alcançar uma zona suficientemente alta, que me pusesse fora de alcance dos canhões. Continuo, pois, em vôo rasante. Deslizam sob minhas asas postos de metralhadoras e baterias de D.C.A. Os russos, terrificados, se jogam de bruços ao chão. Ouço, novamente, a voz de Scharnovski:

- Um Rata atrás de nós, tenente!

Olho para trás e vejo o caça russo bem na minha esteira, talvez a 300 metros.

- Atire, Scharnovski!

As balas trançadoras do meu perseguidor passam a alguns metros de minha fuselagem.

- Com todos os demônios, Scharnovski, atire logo!

Scharnovski não responde. Ivã ajusta seu tiro e as balas se aproximam cada vez mais. Balanço furiosamente o avião e continuo a gritar.

- Scharnovski! Ficou louco! Vamos, atire! Se escaparmos desta, submeto-o a conselho de guerra. . Scharnovski não atira. Mas, com voz perfeitamente calma, explica :

- Não posso atirar, tenente; bem atrás do russo vem um Messerschmitt, e se alvejo o Rata posso atingir nosso avião, quero dizer, o Messerschmitt.

Aí está : para Scharnovski, o assunto está liquidado. Infelizmente, as trançadoras do russo não me largam. Viro e volteio como um louco, ensopado de suor. . .

- Pode descansar, meu tenente: o Messerschmitt abateu o russo. Viro ligeiramente sobre a asa e olho para trás, bem a tempo de ver o Rata esmagar-se no solo. Em seguida, o Messerschmitt me ultrapassa, abanando orgulhosamente as asas.

- Caramba! Confirmaremos essa sua vitória com toda satisfação, hein, Scharnovski. Scharnovski não responde; está bravo porque gritei com ele há pouco.

Não pronuncia mais nenhuma palavra até aterrissar-mos. Aliás, não é a primeira vez que isso acontece; ele fica sem abrir os lábios durante três ou quatro missões consecutivas. Depois do regresso dos outros aviões, o capitão reúne as equipagens para comunicar que o comodoro já telefonou para cumprimentar a 3ª esquadilha; ele viu a explosão e está bastante satisfeito. Pediu que o capitão lhe indicasse o nome do piloto que, picando em primeiro lugar, colocou sua bomba em cheio no encouraçado, pois pretende solicitar para o mesmo a cruz de cavaleiro. Com um olhar malicioso para mim, o capitão acrescenta :

- Espero que não fique aborrecido comigo, Rudel, mas respondi que me sinto tão orgulhoso de meus pilotos, que preferiria ver esse êxito atribuído ao conjunto da esquadilha. Em sua tenda, quando ficamos sós, ele me aperta a mão:

- Você terá sua cruz de qualquer maneira e poderá dispensar um couraçado para justificá-la, e amplamente.

O telefone toca. Novamente o comodoro:

- Decolagem imediatamente. Hoje é o dia da 3ª esquadilha : reservo-lhe o Kirov, o cruzador que está no ancoradouro bem atrás do Marat. Meu último avião conseguiu tirar algumas fotografias; vê-se nitidamente que o Marat está partido ao meio. Tratem de fazer a mesma coisa com o Kirov. Boa sorte! O comodoro desliga e, alguns segundos depois, torna a chamar:

- Diga-me, Steen: você por acaso teria visto onde caiu minha bomba? Eu não consegui ver nada, nem meu ajudante-de-campo.

- Sua bomba caiu na água, meu coronel, poucos minutos antes do ataque. Eu e Klaus quase não conseguimos reter uma gargalhada. O comodoro se cala

- deve estar com o rosto vermelho como um pimentão.

- o silêncio se prolonga e, por fim, um golpe seco indica que ele desligou. Na verdade, agiríamos mal se caçoássemos do "velho" que, com idade suficiente para ser nosso pai, num momento de nervosismo, com toda certeza, comprimiu o botão de lançamento sem perceber. Ao contrário, é grande seu mérito em participar pessoalmente de missões tão perigosas. E, afinal, aos cinquenta anos de idade, não se têm mais os reflexos de um jovem de vinte e cinco. E essa diferença se faz sentir especialmente quando se trata de atacar em piqué.

Três quartos de hora depois, a esquadilha decola para atacar o Kirov. Ao regressar da missão anterior, quando já rolava pela pista, o capitão Steen sofreu ligeiro acidente; uma roda de seu trem de aterrissagem entrou num buraco e pouco faltou para que avião capotasse, resultando

disso que a hélice ficou avaiada. O sétimo grupo nos forneceu outro avião, mas, no momento da decolagem, o capitão bate em novo obstáculo. Seu avião não pôde levantar vôo, e não há nenhum outro aparelho de reserva. Os demais pilotos já partiram e sua formação se agrupa sobre o campo, onde só eu permaneço, visto que devo esperar o capitão, que, descendo de seu avião, o examina rapidamente e se dirige para mim:

- Você vai ficar furioso, meu velho, mas vou ser obrigado a usar seu "zinco". Sou o chefe da esquadrilha e é imperioso que acompanhe meus homens. Scharnovski vai me agüentar uma vez como piloto.

Decepcionado, quase irritado, cedo-lhe meu avião e vou inspecionar o trabalho dos mecânicos, dedicando-me aos meus deveres.

- tantas vezes negligenciado, pela força das circunstâncias
- de oficial técnico.

Cerca de hora e meia depois, a esquadrilha regressa. Constato imediatamente a falta de um avião: o meu. É fácil reconhecê-lo, pois seu nariz está pintado de verde. O capitão deve ter feito uma aterrissagem forçada, em algum ponto de nossas linhas, é meu primeiro pensamento. Observo o pouso dos aviões, uns após outros, e me dirijo a tenda central, onde os pilotos se reuniam para apresentar seus relatórios. Mas quando pergunto sobre o capitão, ninguém responde objetivamente. Por fim, um deles conta o que ouve:

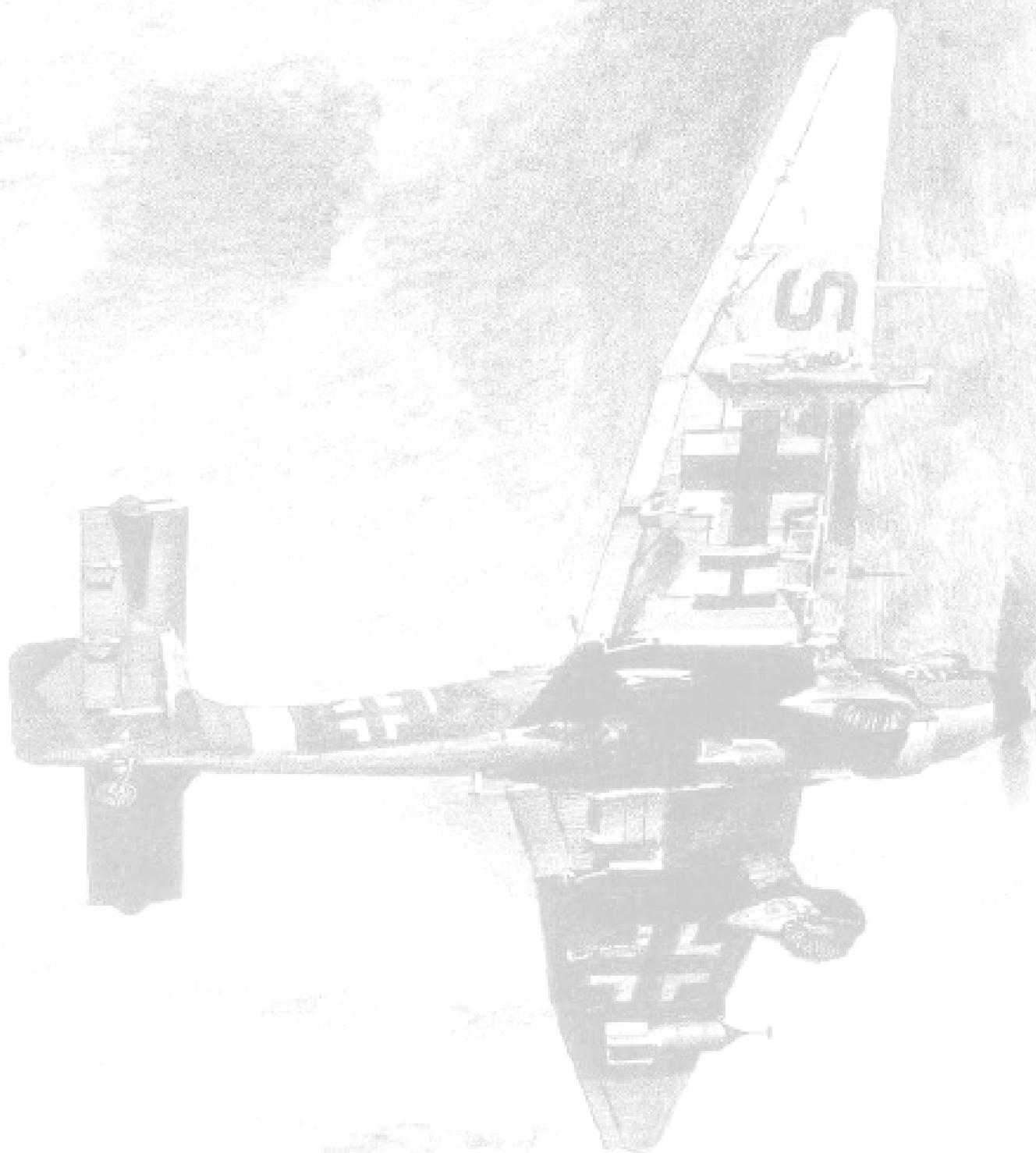
- O capitão Steen picou diretamente sobre o Kirov, mas, a uns 1.700 ou 1.000 metros, talvez, foi atingido em cheio por um obus de D.C.A. O obus deve ter destruído os comandos, pois ele não conseguiu dominar seu avião. Tentou dirigir o avião diretamente contra o cruzador, mas, pouco antes de atingi-lo, abateu-se verticalmente contra o flanco no navio. O Kirov ficou seriamente danificado pela explosão da bomba.

A morte de nosso chefe e de Scharnovski, o "pequeno Alfredo", estraga completamente este dia, rico, no com tanto, de sucessos. É um golpe muito duro para a esquadrilha, uma perda irreparável. Sinto-me completamente desarvorado com, à noite, procuro inutilmente conciliar o sono. Aguardando a designação do novo chefe, os oficiais mais antigos se revezam no comando da esquadrilha. Para substituir meu metralhador, escolho o caporal Henschel, que fizera parte, ao meu tempo, da esquadra de reforço de Graz. Às vezes levo algum outro, o encarregado dos transportes, o oficial das transmissões e até o médico; minha sorte tornou-se de tal forma proverbial, que todos desejam valer-se dela. Henschel, que encara tudo com muita seriedade, fica bastante descontente quando lhe comunico que, para tal ou qual incursão, seu lugar será de outro. Bastante descontente e, sobretudo, ciumento como uma jovem. Até 2 de outubro, voltamos a sobrevoar várias vezes o golfo de Finlândia e destruímos outro cruzador. Quanto ao segundo couraçado, o Revolução de Outubro, todo nosso esforço resulta inútil : foi uma série de golpes sem sucesso. Várias bombas de pequeno calibre o atingem e explodem sobre suas pontes, mas sem danificá-lo muito. E quando, durante um ataque de grande envergadura, um piloto consegue colocar sua bomba de mil quilos bem no meio do navio, esta não explode. Aliás, nesse dia, nenhuma bomba de grosso calibre explodiu. Apesar de minucioso inquérito, não se conseguiu descobrir em que momento a sabotagem

- pois é fora de duvida que se trata de sabotagem
- ocorreu. Assim, os soviéticos ficam, pelo menos, com um couraçado.

Pouco a pouco, o setor de Leningrado se acalma, e o Alto Comando nos envia a outro ponto nevrálgico do fronte. Nossa intervenção aliviou a infantaria, que pode aniquilar as tropas inimigas concentradas na faixa costeira, de sorte que, no momento, Leningrado está cercada. Mas a cidade

resistirá, pois os defensores mantêm as margens do lago Ladoga e, por consequência, a possibilidade de reabastecer a fortaleza.



Diante de Moscou

Antes de deixarmos a região de Leningrado já suspeitávamos que, alhures se preparavam grandes acontecimentos, pois nosso setor se tornava sensivelmente mais calmo. Com efeito, somos levados ao setor central do fronte, onde desde logo constatamos a iminência de uma ofensiva. Parece que o exército vai movimentar-se seguindo o eixo Kalinin-Jaroslawa. Nossa esquadra se instala em Staritza, onde logo em seguida chega nosso novo comandante, o capitão Pressler, antigo oficial de Estado-Maior de uma esquadra vizinha. Pouco a pouco, o tempo se torna frio, a ponto de nos dar uma amostra do que nos aguarda. Na qualidade de oficial técnico, observo a aproximação do inverno russo com muita apreensão, pois nossos aviões já manifestam toda a sorte de aborrecidas irregularidades, cuja causa, certamente, é o frio. Oxalá o clima me conceda o tempo de acumular alguma experiência. Os mecânicos-chefes, particularmente, se mostram preocupados, pois são eles que devem tomar providências para que cada esquadrilha disponha do máximo de aviões em condições de vôo. O nosso com certeza julga que essas preocupações não lhe bastam, pois consegue arranjar complicações suplementares : ao descarregar um caminhão de munições, tem a infelicidade de deixar uma bomba cair-lhe sobre o pé; as arestas afiadas da cauda dessa bomba lhe cortam, literalmente, o grande artelho. No momento do acidente, encontro-me ocasionalmente a seu lado. De início o pobre homem não diz nada; depois, olha tristemente para o pé e sacode a cabeça com lentidão:

- Quando penso que era lateral esquerdo em de futebol! Suponho que terão de substituir-me. . .
E se encaminha, mancando, para a enfermaria.

Por enquanto ainda não faz muito frio; às vezes, ventos quentes trazem enormes bancos de nuvens que tornam nossas missões extremamente difíceis.

Nossas tropas acabam de ocupar Kalinin, mas os russos se defendem furiosamente. Estabeleceram uma nova linha bem atrás da cidade, e nossa infantaria tem bastante dificuldade em avançar, tanto mais que o clima vem em socorro do inimigo. Por outro lado, os contínuos combates dizimaram terrivelmente nossas unidades. Inclusive o abastecimento encontra crescentes dificuldades, pois a auto-estrada Staritza-Kalinin freqüentemente se transforma, a poucos quilômetros de seu término, em nossa primeira linha contra os soviéticos que atacam da direção leste. Bem depressa verifico como a situação neste setor é difícil e confusa.

Nossa equipe em virtude das dificuldades mecânicas, do frio e - não devemos esquecer! - da D.C.A. russa, dispomos no momento de um numero bastante reduzido de aviões. Certo dia, ausente o capitão Pressler, comando um ataque contra Torshok, importante entroncamento ferroviário a nordeste de Kalinin. Nossos objetivos são a estação e, de maneira geral, os trens que circulam na região. O tempo é execrável e o teto de nuvens está a 600 metros - altitude nitidamente insuficiente para atacar, sem grandes danos, um objetivo protegido por poderosa D.C.A. No caso de o tempo piorar, tornando perigoso o longo trajeto de volta, devemos aterrissar em Kalinin, no campo situado ao sul da cidade. Esperamos inutilmente, no ponto convencional, os caças que nos devem fornecer cobertura. Com certeza acham que o tempo está muito ruim. Infelizmente, essa espera nos custa bastante em combustível. Finalmente resolvemos seguir, mesmo sem a proteção da caça. Sobre Torshok, descrevemos vários grandes círculos, à altitude média, e nos esforçamos por descobrir onde a D.C.A. é menos forte. De início, a barragem parece ter a mesma intensidade em todos os lugares; mas depois descubro um ponto onde a passagem parece possível, e picamos através de uma verdadeira rede de balas trançadoras e de obuses. Depois do ataque, quando conto meus aviões e vejo que não falta nenhum, suspiro de alívio. Senti calor, muito calor, mesmo. . .

O tempo piora a olhos vistos; começa a cair neve e o céu se torna cada vez mais fechado. Mas o pior é que estamos com terrível escassez de combustível; talvez ainda tenhamos o bastante para voltar a Staritz - caso em que chegaremos com os tanques vazios - mas não conseguiremos chegar até lá se o tempo nos obrigar ao menor desvio. Resolvo, por isso, pousar em Kalinin; a distância é consideravelmente menor e, além do mais, nessa direção - para o leste - parece que o céu se torna mais claro. No campo de Kalinin, todos estão de capacete. Sobre a pista, notam-se vários aparelhos de uma esquadrilha de aviões de combate. No mesmo instante em que desligo o motor, ouço o espoucar de algumas granadas que caíam bem no meio do campo. Perto de mim, um avião está tão furado quanto uma escumadeira- Sobressalto-me, esfrego os olhos e despachome em descer. Francamente, não esperava semelhante recepção!

Sem esperar que meu último piloto tenha pousado, precipito-me para o P.C. da unidade instalada nesse campo. Tão logo o comandante me explica a situação - particularmente inesperada - volto correndo para o lado dos meus aviões. Nunca nossos aviões foram reabastecidos de combustível tão depressa como agora. Não há um segundo a perder, se quisermos evitar um desastre.

Com efeito, os soviéticos atacam o campo desde a manhã, com tanques e destacamentos de infantaria. Estão a um quilômetro; entre eles e nós há apenas uma frágil cortina, ou, mais exatamente, um punhado de soldados de infantaria. Isso significa que, a qualquer momento, os monstros de aço podem passar e surgir nas pistas de decolagem. Para o comandante da base, meus Stukas, surgidos inesperadamente, constituem um presente da Providência. De fato, nossa intervenção irá mudar o curso dos acontecimentos.

Apoiados pelos aviões de combate - vários Henschel HS-123 atacamos incessantemente os tanques russos; em suma, ficamos num vaivém entre a primeira linha russa e o campo, pois, minutos depois de decolarmos, estamos de volta para nos reabastecermos de munições. Até então, nunca realizamos piquês com tanto entusiasmo, nem atiramos com tanta precisão. Sabemos que tudo depende de nós; ou liquidamos os tanques, ou os tanques nos liquidarão. Nosso vaivém continua até cair a noite; depois, vamos deitar-nos numa caserna próxima do campo. Impossível dormir; todos se sobressaltam, quando se ouve o barulho de qualquer veículo provido de lagartas. Será um dos nossos tratores, ocupados em deslocar um canhão de D.C.A., ou estará chegando o primeiro tanque russo?

Aqui em Kalinin tudo é possível. Um tenente de infantaria nos conta que, na véspera, vários tanques soviéticos surgiram, em pleno dia, na praça central da cidade, para atirar, quase à queima-roupa, contra tudo que se movia. Então, nas ruas estreitas e cobertas de ruínas, de barricadas e de carcaças de caminhões, houve um terrível jôgo de esconde-esconde entre os tanques e nossos canhões antitanque, que levaram várias horas para destruir os monstros de aço. Evidentemente, não é uma história muito própria para acalmar nossos nervos superexcitados. . . Por mal dos pecados, nossa artilharia pesada, instalada atrás de nós, atira continuamente contra os Ivãs: os obuses passam silvando sobre a caserna e fazem tremer as últimas vidraças. Decididamente, nossa estada em Kalinin em nada se assemelha a uma cura de repouso.

As noites são negras, sem lua e sem estrelas, as nuvens estão muito baixas, de maneira que todos os combates aéreos se desenrolam próximos do solo. Como o inimigo novamente cortou a única estrada de abastecimento, a tropa, já bem enfraquecida, necessita de muitas coisas. Nossos soldados despendem esforços sôbre-humanos. Uma queda brutal da temperatura - o termômetro chega até -40° - faz gelar o lubrificante das armas automáticas que, por isso, constantemente travam. Mas, do outro lado, tudo corre muito bem para Ivã; parece que os russos possuem óleos especiais, à base de fuligem. Falta aos nossos homens tudo quanto seria necessário para resistir ao frio. Lentamente, muito lentamente, o equipamento de inverno chega às linhas de frente. O Alto-Comando foi apanhado desprevenido, mas não se pode acusá-lo de imprevidência: nem mesmo os "indígenas" têm lembrança de inverno tão rigoroso. A luta contra o frio é mais dura que os combates, embora encarniçados, contra o inimigo. Os homens dos tanques se queixam que não conseguem fazer suas Tôrres girar, pois o mecanismo está gelado. Obrigados a permanecer vários

dias em Kalinin, realizamos incessante incursões, tanto assim que logo ficamos conhecendo os menores obstáculos, o mais insignificante pedaço de muro do no man's land ("Terra de ninguém"). Finalmente, nossas tropas repelem os russos alguns quilômetros para leste e conseguimos, afinal, regressar a Staritza, onde somos impacientemente esperados. Dias depois, a esquadrilha se desloca e se instala em Gorstowo, perto de Rusa, a uns oitenta quilômetros diante de Moscou.

Nesse setor, o eixo de nossa ofensiva segue a auto-estrada que, através de Moshaisk, leva à capital russa. Avançando além de Swenigorod-Istra, uma ponta avançada de nossos blindados chegou a somente dez quilômetros de Moscou. Outro destacamento blindado, avançando ainda mais na direção leste, se encontra ao norte da cidade e formou duas cabeças-de-ponte sobre a margem leste do canal Moscou-Mar Branco.

Estamos em dezembro, e o termômetro se mantém entre -40 e -50. Neva continuamente, as nuvens se arrastam quase junto ao chão, e a D.C.A. russa se tornou cada vez mais infernal. Por ocasião de um ataque contra tanques, o tenente Klaus, meu velho companheiro de armas, é abatido sob meus olhos; seu avião explode no ar, com certeza atingido por uma granada lançada por algum tanque. Como em Kalinin, nosso principal adversário é o inverno. É verdade que o soldado soviético se defende corajosa e até ferozmente, mas está, como o soldado alemão, esgotado, quase de todo. Mesmo as novas divisões siberianas que o comando russo lança presentemente na batalha não poderiam, por si só, decidir a luta. Mas os exércitos alemães estão paralisados pelo frio. Os transportes ferroviários são praticamente interrompidos, havendo portanto impossibilidade de reabastecer a linha de frente e evacuar os feridos para a retaguarda. Faltam-nos as coisas mais indispensáveis, e ainda somos obrigados a abandonar os veículos e os caminhões, pois não temos nem sequer combustível. Desde há muito, nenhum caminhão e nenhuma locomotiva chega até as primeiras linhas. Os trenós são o único meio de transporte mais ou menos seguro. Pouco a pouco, nossas unidades afrouxam e se retiram. Atualmente, nossas magníficas divisões de elite lutam por sua existência. Ninguém mais pensa em avançar; agora trata-se de salvar os homens. Nossa esquadrilha está reduzida a um número de aviões verdadeiramente ridículo. Com a intensidade do frio, os motores não resistem. Enquanto, semanas atrás, sustentávamos a ofensiva, intervimos agora para defender nossas tropas contra os incessantes ataques do inimigo.

Já há muito tivemos que abandonar nossas cabeças-de-ponte sobre a margem leste do canal do Mar Branco, que nos retiramos da grande barragem hidrelétrica a noroeste de Klin. Os caças da Divisão Azul enviada pela Espanha - rapazes magníficos, que se batem admiravelmente - foram obrigados a evacuar o campo de Klin. Logo chegará a nossa vez.

O Natal se aproxima e Ivã reforça sua pressão contra nossas posições de Wolokolamsk, a noroeste de nossa base. Todo o Estado-Maior da esquadra se acomoda na escola local; dormimos amontoados na grande sala do rés-do-chão sobre o assoalho. Todas as manhãs repetem-me fielmente o que contei ou melhor divaguei durante o sono. É fora de dúvida que minhas quinhentas incursões deixaram algumas marcas. O resto da esquadrilha está alojadas precariamente nas cabanas de terra batida que constituem a habitação tipo da região. Quando se penetra numa dessas cabanas tem-se a impressão de estar voltando à Idade Média. Em sua única peça não se pode ver nada por assim dizer pois os membros masculinos da família fumam continuamente e seu tabaco o machorka, produz uma espécie de cerração muito densa. Quando se está habituado a essa atmosfera opaca distinguem-se os contornos do imenso aquecedor de pedra com mais de um metro de altura, vagamente pintado de branco e que constitui o principal móvel da "casa". Sobre o mesmo três gerações vivem comem, riem choram, procriam e morrem - tudo mais ou menos simultaneamente. Nas casas dos "ricos" freqüentemente há diante do aquecedor um pequeno cercado de madeira dentro do qual um leitão brinca alegremente com algumas galinhas. À noite monstruosos percevejos se deixam cair do forro e aterrissam sobre os que estão dormindo, com precisão tal que faz desses encantadores bichinhos os stukas dos insetos. Apesar dessa miséria os "pans" e as "paninkas" - os homens e as mulheres - não parecem muito descontentes com sua sorte; seus ancestrais tiveram idêntica existência e eles mesmos não conhecem outra e, por consequência a ela se acomodam. O Moskwa corre através da aldeia na direção da capital. Sua superfície gelada nos

permite jogar hockey sobre gelo sempre que não podemos levantar vôo. Essa atividade física nos acalma, nos deixa de bom humor apesar dos acidentes que às vezes ocorrem, como por exemplo quando o nariz do ajudante-de-campo do comodoro encaixa um golpe que o faz desviar ligeiramente para o nordeste. Depois de cada partida vou à "sauna" ou banho turco. Até esta miserável aldeia possui um estabelecimento desse gênero. Infelizmente a construção é tão escura e o seu chão de tal forma escorregadio que certo dia sofro uma desastrada queda bem sobre o rebordo de uma pá enfiada na terra batida. Saio com um profundo talho na coxa; ainda bem que o músculo não foi atingido.

Os russos abriram uma profunda cunha ao norte de nosso campo; é fora de dúvida que faríamos bem se abandonássemos esta localidade e nos retirássemos às pressas. Mas estamos bloqueados: já há vários dias, as nuvens que encimam as florestas do oeste, na direção de Wiasma, estão de tal forma baixas que nem se pode pensar em transpô-las, voando sob as mesmas. Há quase um metro de neve sobre o campo. A menos que ocorra algum fato feliz, o que é bastante improvável, Ivã entrará pela porta do nosso mess juntamente com Papai Noel. Naturalmente, as unidades russas que se acham sobre nosso flanco ignoram nossa presença, pois, de outra forma, já teriam vindo fazer-nos uma pequena visita.

Somos forçados, portanto, a passar as festas de Natal em Gorstowo. Com grande reforço de cânticos e de vodka conseguimos elevar um pouco o moral, que, seguindo o exemplo do termômetro, havia descido bem abaixo de zero. Na tarde de 25 de Dezembro o comodoro procede à entrega das condecorações. Na minha esquadrilha, sou o primeiro a receber a cruz alemã em ouro. Os pilotos de outra esquadra, convidados para uma partida amistosa de hockey, preferem não vir. E têm razão: o tempo está realmente muito mau. E o barômetro recusa-se a subir.

Alguns dias depois, as nuvens começam a levantar. Partimos imediatamente, abandonando a base. Por sobre as imensas florestas, ao longo da auto-estrada, dirigimo-nos para Wiasma. Durante o percurso, o tempo novamente piora, e nós raspamos os cimos das árvores, em formações compactas. Nesta onda movediça de cerração e de flocos de neve, temos de nos manter muito atentos, para não nos perdermos de vista. Cada esquadrilha se cola desesperadamente ao avião de seu chefe. Este vôo é infinitamente mais estafante - que a mais perigosa das missões. Aliás, perdemos várias equipagens: alguns pilotos não têm a experiência nem a força nervosa necessárias para tal empresa.

Ao sobrevoarmos Wiasma, viramos na direção norte, para Sytchewka-Rhew. A vinte quilômetros de Sytchewka, pousamos em Dugino. O campo está coberto de neve, mas estamos relativamente bem instalados, num kolkhose. O frio continua impiedoso. No dia seguinte, contudo, recebemos - finalmente! - o equipamento conveniente, que nos permitirá resistir a este clima inumano. Dia pós dia, os aviões de transporte trazem roupas forradas, esquis, trenós. Infelizmente, é muito tarde para se pensar em tomar Moscou; muito tarde para reanimar os companheiros massacrados pelo inverno; muito tarde para salvar milhares de pés e de mãos congelados, para cobrir os vazios de nossas fileiras. Numa palavra, é muito tarde para ressuscitar um exército vitorioso, cuja ofensiva fulminante foi decisivamente detida pela intervenção brutal de um inverno infinitamente mais duro do que tudo que se poderia prever.

Atualmente, operamos em regiões que já havíamos conhecido no último verão; próximos das nascentes do Volga, a oeste de Rhew, ao longo da estrada de ferro de Olinin. A neve molesta terrivelmente nossas tropas, enquanto os russos sentem-se perfeitamente à vontade. No momento, é o exército mais primitivo e que se desloca por meios primitivos que possui a superioridade tática. Nossos motores não querem mais arrancar, os dispositivos hidráulicos não mais funcionam; confiar num engenho mecânico qualquer equivale a suicídio. Tratamos, penosamente, de recobrir nossos aviões com feixes de palha e lonas, pois é impossível pô-los em funcionamento. Toda a manhã é a mesma tragédia. Frequentemente nossos mecânicos passam toda a noite no campo, fazendo com que os motores funcionem a cada meia hora, para impedir que se esfriem de todo. E como, especialmente durante a noite, o frio atinge uma intensidade inverossímil, a maioria dos pobres rapazes logo fica com as mãos, com as orelhas e com os pés congelados. Na qualidade de oficial

técnico, também eu passo longas horas no campo - ao invés de repousar entre duas missões - tentando colocar em ordem, com os recursos à mão, um avião recalcitrante. Durante as incursões quase não sofremos; com este tempo infecto, que nos obriga a voar bem baixo, e com a ameaça constante da D.C.A. russa, a tensão nervosa é tão grande que nem sequer nos apercebemos do frio. O que não significa, evidentemente, que sentimos calor; ao regressarmos, é comum que um de nós constate estar com um dedo ou um artelho branco e insensível. No início de janeiro, ocorre a chegada do general Richthofen, que vem condecorar-me, em nome do Fuhrer, com a cruz de cavaleiro. Naturalmente, sinto-me bastante feliz e orgulhoso, mas teria preferido um novo lubrificante, que permitisse aos nossos motores funcionar convenientemente. O frio se torna mais terrível e nossas dificuldades aumentam dia a dia. Se isso continuar, logo só teremos um avião em condições de vôo. Os mecânicos, completamente desesperados, já consideram a possibilidade de esquentar os motores acendendo fogo sob as respectivas tampas.

- Ou funcionam, ou se incendiam - dizem eles; de qualquer maneira, se não querem pegar, não servem para nada. Essa solução me parece algo temerária, e proponho uma outra. Com um barril metálico, fabricamos uma espécie de aquecedor. Da tampa sai um conduto de fumaça, munido de um dispositivo formado por várias placas cheias de buracos, a fim de se evitar, na medida do possível, a subia de faíscas. Colocamos esse engenho sob o motor e, através de pequena porta aberta na parede lateral, acendemos o fogo; o conduto de fumaça fica bem debaixo da bomba de injeção, de maneira a aquecê-la progressivamente. Ao cabo de certo tempo, o motor geralmente responde as nossas solicitações; o processo é bem primitivo, é verdade, mas é exatamente o que precisamos para o inverno russo. Já nos forneceram aparelhos especiais, extremamente complicados, para aquecer os motores. Infelizmente, eles funcionam com um pequeno motor, cuja especificação é pegar facilmente; exatamente isso é o que ele não faz, por causa do frio. Portanto, até o fim do inverno, só disporemos de um número ridículo de aviões utilizáveis. Mas como os entregamos as melhores equipagens, a falta quantitativa é compensada, em certa medida, pela qualidade das missões.

Desde vários dias patrulhamos ao longo da estrada de ferro Sytchewka-Rhew, quando, de repente, os soviéticos tentam uma arrancada de grande envergadura. Em pouco tempo, nosso campo está na mesma situação que o de Kalinin, semanas atrás. A situação é até mais grave, pois, a nossa frente, não há mais nenhuma unidade intacta da Wehrmacht, tanto assim que; certa noite, Ivã se apresenta súbitamente nas redondezas imediatas de Dugino. Por pouco os russos não nos surpreendem em pleno sono.

Nosso oficial de Estado-Maior, o tenente Kresken, apressadamente forma, com o pessoal de terra de todas as esquadrilhas, um grupo de combate que consegue manter o campo. À noite, nossos mecânicos, armados de granadas e fuzis, montam guarda nas trincheiras, e durante o dia cuidam de nossos aviões. Enquanto fizer bom tempo, nada nos pode acontecer, pois dispomos de bastante combustível e bombas. Durante quarenta e oito horas os russos lançam unidades de cavalaria e batalhões de esquiadores contra nossa "posição". No segundo dia, a situação é de tal modo crítica, que somos obrigados a lançar nossas bombas quase nos limites do campo. Depois, ao iniciar-se a tarde, Kresken passa ao contra-ataque.

Sobrevoando seus homens, acompanhamos seu avanço e, a golpes de bombas e de rajadas de metralhadoras, liquidamos os focos de resistência. À noite, as imediações do campo estão limpas. Certamente, nossos mecânicos, cozinheiros e escriturários não tinham imaginado que seriam forçados, algum dia, a bancar soldados de infantaria, mas assim mesmo bateram-se como leões. À noite, recebemos o reforço de uma unidade blindada, que imediatamente retoma Sytchewka e nos liberta completamente. Pouco a pouco se reconstitui, no nosso setor, uma atmosfera de frente sólido. Finalmente, a interminável retirada chega ao fim. Logo mais, chega-me uma notícia desagradável: já tendo cumprido considerável número de missões contra o inimigo, serei enviado - provisoriamente, bem entendido - para a retaguarda. Depois de algumas semanas de licença, receberei o comando da esquadra de reserva de Graz, onde deverei ministrar aos jovens pilotos os ensinamentos colhidos nos campos de batalha. De nada adiantam minhas afirmações de

que não preciso de descanso, que não desejo deixar minha esquadrilha, pois não consigo anular essa ordem; até o velho estratagema do telefone direto se revela ineficaz. Só resta um raio de luz : o capitão Pressler me promete que solicitará minha volta logo que isso lhe pareça possível. Sou obrigado a agarrar-me a essa vaga esperança. Um avião de transporte me leva para o oeste. Via WitebskMinsk-Varsóvia, regresso à Alemanha. Passo quase toda minha licença nas montanhas do Tirol, onde procuro esquecer minha cólera descendo em Schuss (“queda rápida”) as encostas mais vertiginosas. Pouco a pouco, a beleza majestosa dos Alpes austríacos, o exercício físico e a calma dos altos picos conseguem vencer minha tensão nervosa. Bem depressa já não me ressinto da fadiga mortal de minhas quinhentas missões.



Da Teoria à Prática

Antes de assumir o comando da esquadra de Graz, vou casar-me. - meu pai que abençoa nossa união, na pequena aldeia onde passei minha infância. Em seguida, parto para Graz. No fundo, sinto-me contente por ser professor onde, quinze anos antes, era aluno - e um aluno bastante medíocre. Meus pilotos devem aprender, o mais depressa possível, todo o programa: vôo em formação cerrada, piqué, ataque a bomba, uso da metralhadora. Comumente, passo oito horas por dia no meu avião, pois, no momento, faltam-nos instrutores. Chegam a Graz pilotos de todas as escolas de Stuka, para receberem um ultimo treinamento antes de seguirem para a frente. Com toda certeza terei oportunidade de rever, mais tarde, na minha unidade, algumas das equipagens que estou encarregado de formar. Esforço-me, portanto, duplamente, em transformar esse magnífico material humano em força de combate de primeira ordem. Frequentemente, levo meus alunos em "missão" contra tal ou qual objetivo - um campanário, uma fazenda isolada ou, ainda, um entroncamento ferroviário. Espero que, dessa maneira, eles aprendam a melhor forma de operar e, ao chegarem ao fronte, possam participar das incursões reais. Quanto aos raros lazes que nosso trabalho nos permite, nós os dedicamos ao esporte, notadamente ao atletismo e à natação.

Por muito importante que possa ser a formação dos jovens pilotos, por mais absorvente que seja minha atividade, não me conformo de estar na retaguarda, enquanto meus companheiros lutam contra os russos. Quando fico sabendo, ao cabo de três meses, que a reserva de outra esquadra acaba de ser enviada para o fronte leste, não me contendo mais. Não é apenas a impaciência de rever meus companheiros de combate que me torna intolerável esta vida de "emboscado"., há também, e sobretudo, o temor de recomeçar a amar por demais a vida e a temer muito a morte. Mais alguns meses, não poderei mais enfrentar com a mesma serenidade, com o mesmo desprezo pelo perigo, as barragens terríveis da D.C.A. soviética. Sinto que devo partir.

Imediatamente, movimento todas as minhas relações, alerto todos os serviços, faço o que posso para "cutucar" todos os meus superiores. Ao fim de algumas semanas consigo, não uma satisfação total, mas pelo menos o envio de minha esquadra para a Criméia. Atribuem-nos a base de Sarabus, nas imediações de Sinferopol; sempre é um início e, de qualquer forma, estamos mais próximos do fronte do que em Graz. Evidentemente, temos enorme quantidade de bagagem, um volume assustador de equipamento, mas o problema do transporte é rapidamente resolvido: cada Stuka rebocara um grande planador, que levará nossos impedimentos. Depois de rápida viagem, via Krakau-Lemberg-Proskurow-Nicolajew, desembarcamos em Sarabus, num campo imenso, que se presta admiravelmente a todos os exercícios possíveis e imagináveis. No que diz respeito aos alojamentos é muito menos brilhante; já se pode sentir a proximidade do fronte. Infelizmente, ainda não se fala em nos mandar contra os russos. Portanto, tenho de me contentar em dar prosseguimento e esmerar a instrução de meus homens. Para ensinar-lhes a delicada manobra da aterrissagem forçada, levo-os ora para oeste, até as margens do mar Negro, ora para leste, As margens do mar de Azov. Meus rapazes estão satisfeitos, pois sempre aproveitamos para tomar um banho e tostar a pele nas belas praias de areia. A região é plana e monótona, exceto nas redondezas de Kertsch e ao longo da costa sul, onde se ergue a montanha de Jaíla, com uns 1.600 metros de altura. Trata-se de uma planície quase desértica, verdadeira estepe cujos oásis são constituídos por extensas plantações de tomates. Entre o mar e os montes de Jaíla estira-se uma estreita faixa costeira - a Riviera russa. Às vezes, passamos por ali, de caminhão, A procura de lenha para o aquecimento, coisa que não se encontra em nenhum outro lugar. A comparação com a Riviera italiana parece-me um tanto ousada : em Ialta existem algumas palmeiras, mas essas três ou quatro árvores não bastam para evocar o esplendor da costa liguriana. Quanto As construções, parecem muito bonitas, tão cintilantes em sua brancura que podem ser vistas de longe. Mas quando

se passeia pelas ruas de lalta, fica-se chocado com a pobreza e a falta de gosto as casas que compõem essa vilegiatura da elite soviética. Meus homens não se cansam de ridicularizá-las; mas, por outro lado, estão entusiasmados pelo fato de encontrarem vinhedos em todos os lugares; e, já começaram as vindimas, voltam das excursões com cólicas terríveis. Mesmo em Sarabus, continuo a impacientar-me. Um belo dia, agarrando minha coragem com ambas as mãos, pego o telefone e ofereço minha unidade ao general-chefe da Luftwaffe no setor do Cáucaso. Naturalmente, afirmo que todos os meus pilotos estão perfeitamente aptos para servir no fronte (o que, aliás, é a pura expressão da verdade). O general contemporiza; por enquanto, nos envia a Kertsch. Parece que comboios russos passam freqüentemente ao longo da costa do mar Negro; em Kertsch, estamos bem colocados para interceptá-los. Muito bem colocados, é verdade, mas isso não basta. Dia após dia permanecemos em estado de alerta, esperando os famosos comboios, mas em vão: nenhum navio soviético se aventura por estas paragens. Certa manhã, resolvo tentar a sorte com o avião de caça que trouxemos conosco. Acabam de assinalar-me dois aviões de reconhecimento soviéticos, mas logo que os dois espias me percebem esgueiram-se para o largo, na direção de Tuapse-Suchim, e como levam enorme dianteira não tenho nenhuma possibilidade de alcançá-los. Nesse dia, todos me evitam: de fato, sinto-me tão encolerizado que o melhor é deixarem-me em paz. No dia seguinte, finalmente, consigo nosso envio a Beloretschenskaja, perto de Maikop, onde já se encontra outra esquadrilha. Aqui, afinal, poderemos mostrar do que somos capazes; o Alto-Comando nos pede que apoiemos ao máximo a ofensiva da infantaria que se desenvolve na direção de Tuapse. Assim, em vinte e quatro horas, nos transformamos em unidade combatente. Trabalho não nos falta; da manhã à noite, intervimos vigorosamente, seja no vale do Psich, seja sobre e além do desfiladeiro de Goitsch, que dá acesso à depressão de Tuapse.

Nossa tarefa é das mais fáceis, pois nossa esquadra só dispõe de aviões relativamente antigos e mais ou menos recompostos, enquanto a outra esquadra está equipada com aviões novos. A diferença é sensível, não apenas em cruzeiro, mas sobretudo quando ultrapassamos determinada altitude. Nestes vales estreitos, o menor combate se transforma em apaixonante aventura. Às vezes nosso ardor nos apanha numa verdadeira armadilha; Unicamente ocupados em perseguir ou descobrir o inimigo - os russos sabem camuflar-se nos mais inverossímeis esconderijos - comumente nos enfiamos por desfiladeiros tão estreitos que nem sequer conseguimos dar meia volta. E, por vezes, esses desfiladeiros terminam bruscamente, numa enorme montanha, cuja massa imponente bloqueia literalmente o céu. Então, tudo depende da rapidez de nossos reflexos; mas, graças à maneabilidade de nossos aviões, quase sempre nos saímos bem. E tudo isso é uma brincadeira de criança, comparado ao perigo mortal das nuvens que, com mau tempo, envolvem os picos e descem até 200 metros do fundo do vale. A altitude média da montanha neste setor varia de 1.200 a 1.800 metros. Em geral, basta ter sobrevoado três ou quatro vezes esse vale para saber onde se encontram as melhores passagens. Mas quando o céu se cobre, não mais se consegue reconhecê-las.

Quanto a saber onde se encontram, exatamente, as posições da D.C.A. russa, é outra história bem diferente. Seus canhões surgem em todos os lugares, sobre as cristas, no fundo das gargantas ou, ainda, no meio das encostas, escondidas na mata espessa. É um permanente jogo de esconde-esconde, do qual nem sempre os Stukas saem vencedores.

O jogo é particularmente renhido quando se trata de atacar posições ou colunas inimigas bem no fundo de um vale. Então, Iva nos alveja de cima, dos penhascos e das colinas que flanqueiam nosso objetivo - situação que nem o mais previdente instrutor nunca poderia prever. Por definição, a D. C. A. atira do solo para o céu, mas aqui comumente ocorre o contrário, e ficamos, pelo menos no início, algo desconcertados com essa chuva de projéteis de todos os calibres que nos caem por cima.

E nem sequer temos tempo de elaborar uma nova tática para esses combates de nova espécie. Nossas tropas de montanha, numericamente muito fracas e engajadas contra um inimigo corisco e bem entrincheirado, reclamam nossa intervenção desde o amanhecer até a noite. Nessas condições, é impossível preparar cuidadosamente cada missão. Bem que tentei intercalar, entre a

hora do jantar e de dormir, uma hora de discussão tática, a fim de que os pilotos pudessem, em proveito mútuo, trocar ensinamentos adquiridos durante o dia. Mas meus homens, fatigados, esgotados, dormem de pé, e de forma nenhuma posso repreendê-los por isso. A força humana, especialmente a força nervosa, tem limites que não se transpõem impunemente. O melhor, ainda, é observar o máximo de repouso que na vida civil seria considerado um mínimo - para estar relativamente descansado e disposto no dia seguinte.

Faz vinte e quatro horas que o monte Geimam e as elevações vizinhas estão em nossas mãos. Lentamente, penosamente, nossas tropas descem para o sul. Cada encosta, cada grupo de rochedos é um foco de encarniçado combate. No momento, apenas vinte quilômetros nos separam dos arredores de Iuapse. Mas nossas perdas são pesadas, excessivamente pesadas, e quase já não temos mais reservas. Tanto assim que nossa ofensiva morre, finalmente, no desfiladeiro de Goitsch, bem à vista do objetivo, que já não pode alcançar, por falta de forças.

Uma luta particularmente feroz se desenvolve pela posse da estação de Goitsch. Um trem blindado soviético lança seus enormes obuses contra as fileiras já bem desfalcadas de nossos caças alpinos. - esse trem blindado parece invencível; como um dragão legendário, cospe fogo e se refugia depois no seu antro. Seu esconderijo é um túnel escavado numa formação rochosa, bem perto de Iuapse. Assim que chegamos, ele se retira a todo vapor, deixando-nos sempre de mãos abanando. Um dia, quase o pegamos, mas não passou do quase. Chegamos por outro vale, na ponta dos pés, por assim dizer, mas no último momento um posto de espreita deve nos ter assinalado e, mais uma vez, o dragão fugiu sob nosso nariz. É verdade que foi atingido por duas bombas, mas as avarias devem ter sido de pouca monta, porquanto, dias depois, fez sua reparação e recomeçou a alvejar nossas linhas. A pequena lição tornou-o extremamente prudente; quase nunca o vemos. Então, resolvemos empregar outros meios; se não conseguimos pegar o monstro, vamos, pelo menos, reduzi-lo à impotência. Uma bomba especial, bem colocada à entrada do túnel, provoca o desmoronamento de parte das paredes; bloqueado por vários milhares de toneladas de rocha, o trem não pode mais sair de seu esconderijo, o que dá às nossas tropas o descanso de que tanto necessitam.

Naturalmente, atacamos também Tuapse, importante porto protegido por poderosa D. C. A. A cidade e as instalações portuárias, situadas na extremidade de um amplo vale, ainda estão em poder dos russos. Nossa tarefa não é fácil: se voamos a 3.000 metros de altitude, o tiro das peças ligeiras nos pega bem antes de chegarmos sobre o objetivo, pois os canhões ficam a toda volta da cidade, sobre as montanhas circundantes. Como as cristas, a alguns quilômetros apenas da costa, já atingem 1.500 a 1.800 metros, ficamos distantes da D.C.A. somente 1.200 ou 1.500 metros - o que representa insignificante altitude.

Apesar dessas dificuldades, atacamos quase diariamente o cais, as instalações de descarga e, evidentemente, os navios, em sua maioria petroleiros. Em geral, quando aparecemos, todos os navios cujas máquinas têm suficiente pressão, começam a descrever círculos frenéticos, no afã de escapar as nossas bombas. A D. C.A. que circunda o porto não é mortífera como a de Kronstadt, mas já nos basta - e até amplamente.

A volta constitui outro problema. É impossível regressar pela montanha, pois seus picos estão muito próximos e são muito altos. No mais das vezes, descemos em piqué até poucos metros da água, e seguimos, bem rente as vagas, para o largo, fugindo o mais depressa possível da zona batida pela D.C.A. A caça russa, porém, sempre a espreita, duas vezes em três nos espera a alguns quilômetros da costa. É quando precisamos subir até 3.000 metros, no mínimo, para assegurarmos suficiente margem para os combates, rápidos, mas encarniçados, que temos de sustentar antes de podermos regressar as nossas linhas.

Na região de Gelendzhik, onde por vezes atacamos aeródromos e navios no ancoradouro, as coisas se passam quase da mesma forma. No conjunto, sairíamos mais ou menos bem, se os russos não tivessem descoberto nossa base - embora bem camuflada de Beloretschenskaja. Dia e noite nos cobrem de bombas; sua pontaria é bastante má; não obstante, os danos começam a crescer de forma alarmante. Um dia - no momento em que chegamos - o comodoro da outra esquadrilha que conosco partilha desse campo, é instantaneamente morto por uma bomba que cai bem em cima de

seu abrigo. Vejo perfeitamente a explosão, pois acabo de pousar e meu avião ainda rola sobre a pista. Chovem bombas por todos os lados - a direita e à esquerda, na frente e atrás. Uma infinidade de estilhaços transforma meu avião numa escumadeira; sem saber como, saio-me sem um arranhão. O general Pflugbeil, comandante-chefe da Luftwaffe no teatro de operações do Cáucaso, já por várias vezes veio inspecionar-nos. Certo dia, ele nos comunica que vamos ser transferidos para leste.

Nosso novo campo fica próximo do curso superior do Terek. Nesse setor, o exército acaba de lançar uma nova ofensiva que devemos apoiar - na direção de Trossny-mar Cáspio. No momento, nossos destacamentos blindados avançados lutam diante de Okshokodnice.

Partimos, portanto, via Georgiewski-Piatigorsk-Mineralja Wody, de onde podemos admirar, a caminho, o majestoso panorama do maciço do Elbruz. Numa breve escala em Mineralja Wody, temos oportunidade de sofrer um singular flagelo: uma invasão de ratos. Em todos os cantos, nas enxergas, nos armários, nas mochilas, debaixo do assoalho e nos lances de escada fervejam legiões de roedores, que tudo devoram. É impossível dormir; nunca poderia imaginar que esses pequenos animais pudessem fazer tanto barulho. Por felicidade, os roedores ainda não invadiram Soldatskaja, onde nos instalamos no dia seguinte. De resto, eles logo seriam expulsos dali pelas bombas com que os russos nos presenteiam todos os dias. Quanto a nossa D.C.A., nem se pode falar: é praticamente inexistente. Assim, Ivã pode gastar o tempo que quiser em se esmerar na pontaria, do que aliás não se priva. Enquanto aguardamos a chegada das baterias antiaéreas que devem ter-se perdido misteriosamente, em algum ponto entre um parque da retaguarda e a frente caucasiana, cavamos fossos e cobrimos de injúrias os bombardeiros russos, que se divertem a valer. Inicialmente nos enviam, não em apoio dos tanques que se esforçam em progredir para o leste, mas contra as fortificações russas que cercam Naltschik, no sul. Há vários dias as forças alemãs e romenas atacam a cidade. A cada vôo que realizamos nessa direção ficamos novamente maravilhados pela beleza da paisagem. À nossa frente se erguem, até quase 5.000 metros, os picos nevados do Elbruz; sobre as encostas se estende suntuoso mosaico de florestas verdejantes e de campinas semeadas de flores; mais acima, a cintura resplandecente das geleiras parece sustentar, como um gigantesco pedestal, o céu limpidamente azul. Tudo é infinitamente belo, calmo, grandioso. Até eu, conhecendo embora os Alpes austríacos, sintoma impressionado pelo esplendor e pela grandeza dessas montanhas; alguns vales são suficientemente vastos para conter várias cadeias do Tirol.

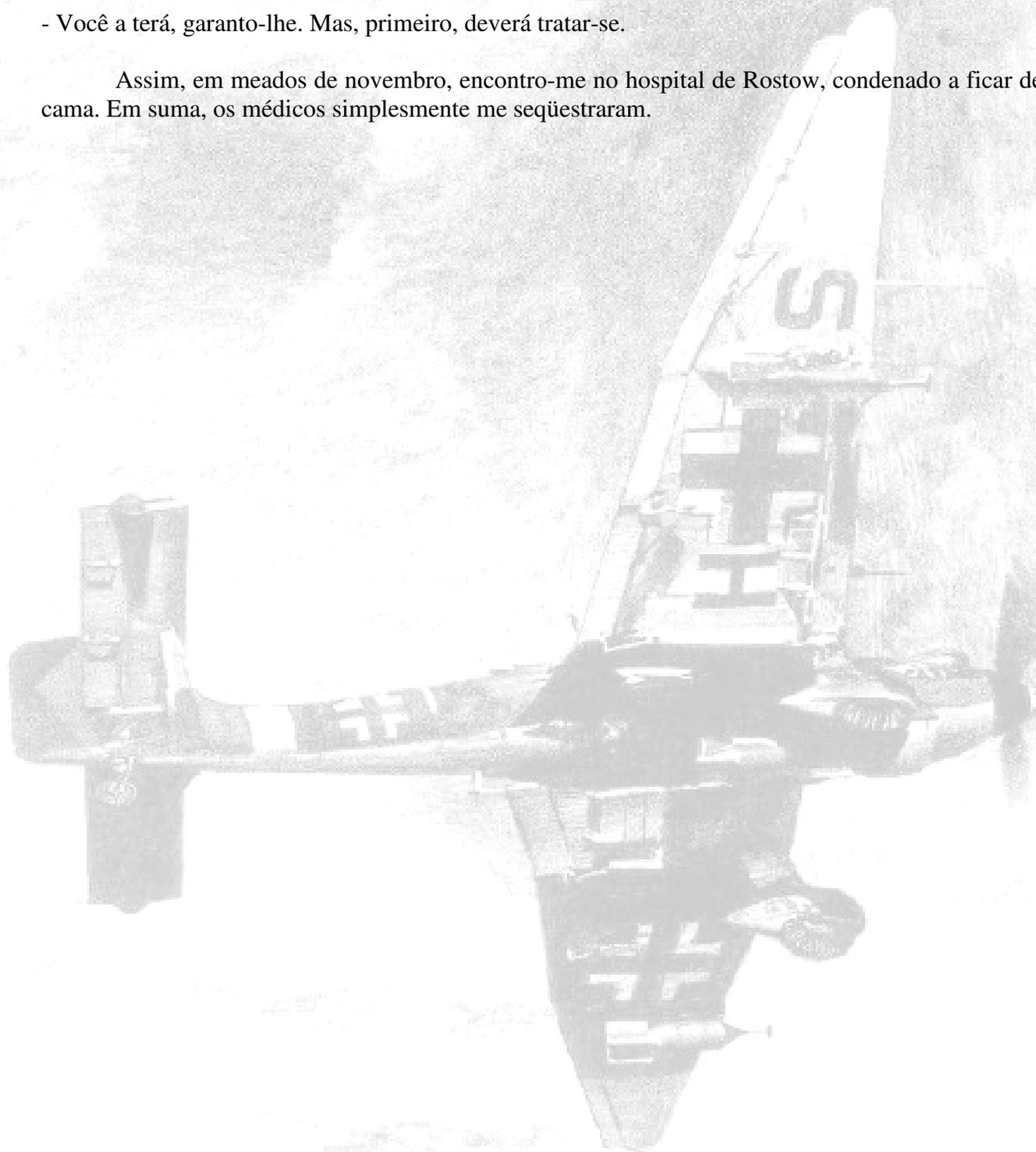
Depois da tomada de Naltschik, intervimos durante vários dias no fronte do Terek, além de Mosdok. Em seguida para nossa grande surpresa, somos enviados a Beloretschenskaja, onde a infantaria solicita nossa urgente presença. A região de Tuapse continua palco de encarniçada luta, e nossas tropas dificilmente contêm os incessantes ataques dos russos. Estamos em inícios de novembro; acabo de cumprir minha 650ª missão e, já há algumas semanas, não me sinto bem: uma forte desinteira me acarreta enorme cansaço. Espero que tudo passe sozinho, pois realmente não é hora de amolecer. Sempre que mencionam meus olhos e minha cor amarelados, fico colérico e dou respostas evasivas, especialmente quando o general Pflugbeil, vindo exclusivamente para festejar minha 600ª - incursão, me aconselha com insistência para não bancar o idiota e guardar o leito. Quanto à caixa de champanhe que o general me oferece, para comemorar condignamente este grande dia, eu aceito em nome de meus pilotos, que estão contentíssimos, mas acrescento que, no momento, julgo melhor abster-me de prová-la. O ajudante-de-campo do general insinua que minha cor talvez provenha de um exagerado consumo de creme batido. E com efeito, alguns dias depois, esse brincalhão me envia várias tortas e duas vasilhas de creme batido, coisas relativamente fáceis num país em que as vacas abundam. Durante quarenta e oito horas, minha esquadilha só se alimenta de tortas e de creme; no terceiro dia, quase todas as equipagens estão fora de combate, presas de cólicas atrozes. Por felicidade, excepcionalmente, o fronte está inteiramente calmo, de sorte que nossa indisposição coletiva não tem conseqüências estratégicas.

Atualmente, estou tão amarelo como gambá. Ainda consigo manter-me, mas não por muito tempo. Uma bela manhã, chega um avião de transporte enviado pelo general; o piloto tem ordem

de conduzir-me por bem ou por mal, ao hospital de Rostow. Depois de longa discussão, consigo autorização para passar, antes, no Estado-Maior da minha esquadra, que se encontra em Karpowka, perto de Stalingrado. Vamos, pois, para o norte, via Elista. Tento ficar ali e conseguir outro destino, mas o comodoro não permite. À guisa de consolação, promete-me que, depois de curado, conferir-me-á o comando da - esquadilha, a mesma em que comecei a campanha da Rússia.

- Você a terá, garanto-lhe. Mas, primeiro, deverá tratar-se.

Assim, em meados de novembro, encontro-me no hospital de Rostow, condenado a ficar de cama. Em suma, os médicos simplesmente me seqüestraram.



Stalingrado

Este repouso forçado me deixa terrivelmente enervado. Já há oito dias estou em tratamento e meu estado continua o mesmo, sem qualquer melhora. Ao contrário, tenho a impressão de que a imobilidade e o regime muito severo me enfraqueceram. Além do mais, estou entediado a não mais poder., meus companheiros não podem visitar-me, evidentemente, pois o trajeto é por demais longo. Apesar da proximidade do mar já faz bastante frio; uma brisa gelada passa através das janelas, cujas vidraças, em sua maior parte, estão substituídas por pranchas de madeira. O médico é um tipo formidável, que toma muito a sério seu trabalho. Contudo, quase me faz perder a cabeça quando, na manhã do nono dia, comunica-me, sorrindo bondosamente.

- Depois da amanhã, tenente, um trem-hospital parte para a Alemanha; providenciarei tudo para que o senhor possa embarcar.
- Muito obrigado! Mas não precisa se incomodar!
- Mas, tenente, é absolutamente necessário continuar o tratamento! Para ficar completamente bom, só vejo um recurso: sua evacuação para a Alemanha.
- Ora! Não vou regressar por causa de uma doença ridícula!

Nem aqui desejo ficar. este hospital é formidável, todos são formidáveis, mas para mim chega. Não agüento mais!

Percebendo que ele começa a encolerizar-se, acrescento, num tom que não admite réplica:

- Além do mais, toda esta discussão é inútil. Preciso juntar-me imediatamente à minha esquadrilha.

O médico está visivelmente irritado. Abre a boca, reconsidera, suspende o que ia dizer - como sua patente é de segundo-tenente, não ousa contrariar um superior - e, finalmente, declara indignado.

- Declino de toda a responsabilidade, de toda e qualquer responsabilidade, compreende? Aliás, escreverei uma carta nesse sentido, e peço-lhe que a entregue ao Estado-Maior de sua unidade.

Assim que ele sai eu me levanto, visto-me, desço até a secretaria, onde me entregam minha ficha de saída, com a indicação, com todas as letras, de que não estou curado, deixo o hospital, contrariando a opinião do médico que me tratou, e me faço conduzir ao aeródromo. Sei que existe uma oficina volante, que já reparou vários aviões de minha esquadra. Mais uma vez o acaso me favorece. Os mecânicos acabam de pôr em ordem um avião que deve ser levado a Karpowka, ao Estado-Maior da esquadra. Estão, exatamente, à procura de um piloto: pois bem, eis-me aqui! Decididamente, cheguei bem na hora. A bem dizer, não tenho muita impressão de estar restabelecido: ando como um sonâmbulo, minhas pernas tremem, minha cabeça roda. Como certeza é efeito do ar livre, digo comigo mesmo, e, ajudado pelos mecânicos, subo à cabina de pilotagem. Duas horas depois estou aterrissando no campo de Karpowka, quinze quilômetros a oeste de Stalingrado. Trata-se de um aeródromo imenso, mas sem nenhuma camuflagem: todas as pistas estão cobertas de Stukas. Não posso deixar de pensar o que aconteceria se Ivã resolvesse lançar vinte ou trinta bombardeiros sobre isso tudo. Tanto mais que me parece não haver suficiente D.C.A. Por outro lado, o campo é abundantemente dotado de letreiros que assinalam todos os serviços, instalações, barracas etc. A Luftwaffe sempre fez grande uso de letreiros; com certeza, trata-se de mania de algum manitu. Lembro-me de haver pousado em campos auxiliares onde nada,

ou quase nada, estava preparado para o descanso dos pilotos ou para o reabastecimento dos aviões, mas onde havia respeitável numero de letreiros.

Encontro imediatamente o quartel-general da esquadra, instalado num amplo funil, na orla do campo. Algumas pranchas à guisa de teto e duas ou três estacas fincadas na terra transformam-no num abrigo relativamente habitável. No momento, o comodoro está ausente; acaba de partir com o tenente Kraus, um de meus companheiros de curso, para uma pequena missão além das linhas inimigas. Apresento-me, ao seu regresso; ele se mostra verdadeiramente espantado por me ver tão depressa:

- Como? Já? Mas você está com péssima aparência, amarelo como um chinês! Nem sequer se vê mais o branco de seus olhos!

Dessa vez sou obrigado a mentir. Somente meu proverbial descaramento pode me tirar deste apuro:

- Se estou de volta, meu coronel, é porque o hospital me liberou como perfeitamente são. O comodoro lança um olhar ao médico-chefe da esquadra, que se volta, dando de ombros. Então, o "velho" abana a cabeça:

- Se Rudel está curado, resmungo, fico a imaginar que tipo de doença é preciso ter, para ser considerado como doente. Tem sua ficha de saída?

Sinto-me terrivelmente embaraçado. No campo de Rostow, precisei urgente - de um pedaço de papel, para uso muito. .. como direi. .. muito pessoal.

E como minha ficha de saída, de qualquer maneira, era muito comprometedora, usei-a. Felizmente, não perco a calma; num tom firme, declaro:

- Meus papéis não estavam prontos; o hospital os enviará pelo próximo correio oficial.

- Ah, bom!, murmura o comodoro; tudo isso é esquisito, muito esquisito. . . Enfim, suponho que você possa assumir, desde já, o comando da primeira esquadrilha, como havíamos combinado dez dias atrás.

Caramba! Pensando bem, era exatamente por isso que me sentia tão impaciente por deixar o hospital!

No momento, as missões estratégicas são raras. Uma só vez partimos para a região de Astrakan, para bombardear um porto, no Volga. Somos, antes de tudo, encarregados de intervir continuamente, dia após dia, na batalha por Stalingrado. Os soviéticos defendem a cidade com incrível determinação; transformam-na numa verdadeira fortaleza. Naturalmente, minha velha esquadrilha também pagou seu tributo à guerra. Entre o pessoal de terra quase não houve modificações; no que diz respeito ao pessoal de vôo, porém, tivemos que recorrer, em larga medida, aos pilotos e metralhadores da esquadra de reserva para cobrir os vazios abertos pela D.C.A. e peia caça russa, pelos acidentes e moléstias. Contudo, os substitutos se mostram dignos dos companheiros mais velhos; todos eles, aliás, foram meus alunos no curso de instrução de Graz. A vida que levamos não é das mais fáceis; tudo é subterrâneo - os alojamentos, o mess e até o gabinete da esquadrilha. Uma verdadeira vida de trogloditas. Mas nos habituamos a isso.

Nossos ataques contra Stalingrado se tornam difíceis pelo fato de dois-terços da cidade estarem ocupados por nossas tropas.

A parte ainda em poder dos russos se apóia na margem ocidental do Volga, o que permite ao comando soviético transportar, todas as noites, através do rio, tudo quanto os defensores necessitam. Ocorrem combate sangrentos pela posse de um grupo de imÓveis, de um porão, de um

muro de fábrica. Devemos lançar nossas bombas com precisão matemática, pois, poucos metros além, num outro porão, atrás do outro muro, encontram-se nossos próprios soldados.

Em fotografias aéreas que permitem distinguir casa por casa são assinalados, por meio de uma flecha vermelha, os objetivos a atingir. Voamos com esses planos ao alcance da mão e, antes de picar, cada piloto deve verificar a localização de seu alvo. Quando sobrevoamos a parte ocidental da cidade, ficamos espantados pela calma e movimentação quase normal das ruas. Civis e soldados passeiam como se estivessem a centenas de quilômetros do fronte. Os combates se centralizam na parte oriental, onde a margem do Volga está totalmente entulhada de focos de resistência, que é preciso reduzir, uns após outros. Ou, mais exatamente, que seria preciso reduzir, pois nossas tropas não avançam, cravadas que se encontram pela defesa realmente admirável dos "guardas vermelhos".

Freqüentemente, a D.C.A. russa só mantém suas barragens até o meio-dia; com certeza as munições trazidas durante a noite se esgotam ao fim de algumas horas, de sorte que, à tarde, podemos passear sem correr grande perigo. Quanto à caça russa decola dos campos situados do outro lado do rio, para tentar interceptar nossos ataques. De maneira geral, os caças russos se mantém sobre os quarteirões em poder de sua infantaria; quase sempre voltam quando chegam sobre nossas linhas. Infelizmente, nosso campo está tão próximo da cidade. que, depois da decolagem, nossas formações são obrigadas a descrever dois ou três círculos para atingirem altura suficiente. E essa manobra dura o bastante para permitir que a espreita soviética alerte sua caça.

A situação é tão confusa, tão grave, que de forma nenhuma vou descansar à retaguarda, nem mesmo por vinte e quatro horas~ o resultado dessa terrível luta é muito importante, nós todos o sentimos, embora ninguém tenha coragem de formular tal pensamento em voz alta. No entanto, meu estado de saúde se torna pior, para não dizer catastrófico mas não tenho o direito de ficar doente, não posso, de maneira nenhuma. Isso, sem considerar que não desejo perder o comando de minha esquadrilha. Durante quinze dias, tenho a impressão de estar vivendo um pesadelo~ depois, lentamente, começo a restabelecer-me. Minha carcaça ainda uma vez agüentou.

Atacamos, atualmente, e de maneira especial, o ferrolho norte, no ponto em que o fronte avança até o Don. Nessa região, nas imediações de Beketowka, a D.C.A. russa é particularmente potente, as missões são perigosas e, às vezes, mortais. Através do interrogatório dos prisioneiros, sabemos que os canhões antiaéreos são manejados exclusivamente por mulheres. Então, algum espirituoso batizou essas missões de "visita às mulheres". Não por zombaria, pois todos quantos participaram dessas missões devem ter constatado que essas mulheres visam bastante bem. Atacamos igualmente, cada dois ou três dias, as pontes sobre o curso superior do Don. A mais importante dessas construções fica próxima da aldeia de Kletskaja os russos ali mantêm uma cabeça-de-ponte sobre a margem ocidental e, nessa posição, concentraram formidável D.C.A. Segundo os prisioneiros, essa cabeça-de-ponte é, também, a sede de um quartel-general de corpo de exército. Lenta, mas inexoravelmente, a cabeça-de-ponte se amplia, e os soviéticos ali despejam, incessantemente, reforços de homens e tanques. Fazemos tudo para destruir a ponte, mas não podemos lutar, em rapidez, com o gênio russo, que constrói, numa noite, um ou até dois pontões. Recebemos ordem de cortar o envio das tropas e do material inimigo, mas conseguimos apenas torná-lo mais lento. Diante dessa cabeça-de-ponte ameaçadora, nosso fronte é mantido, sobretudo, por unidades romenas. O VI Exército alemão ocupa somente a cidade de Stalingrado propriamente dita. É essa disposição que constituirá a causa essencial - ou, pelo menos, uma das principais causas - do desastre.

Certa manhã, mandam-nos partir imediatamente, sem perda de um minuto, para essa cabeça-de-ponte. O tempo é mau: nuvens baixas, neveda e temperatura a uns vinte graus negativos. Passamos em vôo rasante. De repente, sobressalto-me : que será essa massa de homens que, no chão gelado, correm em nossa direção? Estamos, no máximo, a meio caminho entre nosso campo e a cabeça-de-ponte. Serão russos? Não, são romenos! Alguns chegam a jogar fora suas armas individuais para poderem correr mais depressa; é uma visão deprimente; já luto contra um sombrio pressentimento. passando sobre as colunas em fuga, voamos para o norte; logo mais, chegamos

sobre as posições de artilharia de nossos aliados. Os canhões estão abandonados, mas não destruídos; chegamos a distinguir, até, caixas de munições. Só bem mais longe é que divisamos as primeiras vagas de assalto dos russos. Eles poderão tomar as posições romenas sem um só tiro.

Atacamos imediatamente, como é natural, com bombas e metralhadoras, mas para quê, visto que em terra cessou toda a resistência? Sinto empolgar-me por uma raiva impotente e, ao mesmo tempo, por um pavor que me paralisa. Que fazer, para deter tamanha catástrofe? Bem depressa fico com as munições esgotadas, sem ter conseguido deter o avanço dessa maré, dessa avalanche humana vinda dos confins asiáticos da imensa Rússia. Não me resta nem sequer um pente de metralhadora para me defender contra o eventual ataque de um caça soviético. Apressadamente, damos meia volta para nos reabastecer de munições e combustível; contra essa massa que jorra a perder de vista, nossas bombas farão, no máximo, o mesmo efeito de uma gota de água no oceano, mas no momento não quero pensar nisso, não quero pensar em nada.

No trajeto de volta sobrevoamos as longas filas de romenas em plena fuga; no fundo, é uma sorte que não tenha mais munições, pois seria tentado a alvejá-los, para tentar pôr fim a essa ignóbil debanda. Sem lutar, nossos valorosos aliados abandonaram tudo : posições sólidas, sua artilharia pesada, imensas quantidades de munição; só pensaram em fugir. Já podemos ver as primeiras conseqüências dessa defecção. Irresistível, fulminante, a ofensiva russa progride até Kalatsch. Com a tomada dessa cidade, os russos estabelecem um semicírculo ao redor da parte de Stalingrado em poder de nossas tropas. Sitiadas em Stalingrado, as forças do VI Exército, embora submetidas ao martelar incessante da artilharia pesada russa, repetem ainda os contínuos assaltos das vagas vermelhas. Mas o VI Exército já está exangue; bate-se com as costas contra um muro que, lentamente, se esboroa; porém resiste desesperadamente, e ainda encontra forças de contra-atacar.

Ao sul de Stalingrado, o fronte acompanha uma sucessão de lagos e, mais abaixo, forma uma saliência que avança pela estepe. Nessa imensidão, há uma espécie de oásis, a várias centenas de quilômetros de Stalingrado: a cidade de Elista. O fronte passa a leste de Elista. Há uma divisão alemã motorizada instalada na cidade, guardando a estepe. Mas entre essa divisão e Stalingrado, nosso fronte é mantido unicamente por unidades fornecidas por nossos aliados. Aí é que o Exército Vermelho encontrou o calcanhar de Aquiles; ataca na direção oeste, sobretudo no setor norte dos lagos. Ataca e, como é natural, rompe as linhas. Os russos querem alcançar o Don; dias depois do início de sua ofensiva, conseguem seu intento. Em seguida, arremetem na direção noroeste, para chegar a Kalatsch. Já se esboça o trágico destino do VI Exército. Os dois exércitos soviéticos fazem junção na região de Kalatsch e, dessa forma, fecham o cerco ao redor de Stalingrado. Essa imensa manobra se desenvolve com terrificante rapidez : numerosas unidades alemãs ficam presas entre os dois braços da tesoura, esmagadas, exterminadas, sem mesmo ter compreendido o que lhes acontecia. Milhares de tragédias, mas também de atos heróicos, marcam esse breve lapso de tempo. Nenhuma unidade alemã se rende antes de haver lutado até o último cartucho, a última granada -- até o fim.

Passamos a voar no interior do bolsão, para intervir nos pontos mais ameaçados. A pressão soviética contra o VI Exército aumenta dia a dia, mas ainda há resistência. Sempre que os russos conseguem um rompimento local, nossas tropas fecham a penetração e, quase sempre, repelem o inimigo por um contra-ataque. Completamente cercadas, resistem com feroz determinação. A agressividade de Ivã não se limita à guerra terrestre. Continuamente, caças e bombardeiros atacam nosso campo. Nossas perdas em homens e material são, é verdade, muito sensíveis, mas poderiam ser bem mais pesadas se os pilotos soviéticos fizessem melhor seu trabalho. Contudo, logo ficamos tão desfalcados de bombas e de combustível, que parece indicado retirar várias esquadrilhas; com efeito, é inútil deixar no bolsão aviões que, poucos dias depois, ficarão imobilizados pela falta de combustível. Evacuamos, portanto, progressivamente, o campo, e nos instalamos em Oblivskaja, a uns 170 quilômetros a oeste de Stalingrado. Agora, nossas tropas terrestres só podem contar, no que diz respeito ao apoio aéreo, com o grupo especial do tenente Jungklausen, que, com alguns aviões e um punhado de pilotos, continua no bolsão para ajudar a defesa, até a última gota de

combustível. Todavia, o Alto-Comando ainda tenta libertar a guarnição cercada. Partindo da região de Salsk, unidades de elite, auxiliadas por duas divisões blindadas, se esforçam por quebrar o cerco soviético.

Trata-se de efetuar uma profunda penetração no dispositivo russo, de introduzir no mesmo, de qualquer maneira, uma cunha na direção do nordeste, a fim de restabelecer a ligação com o VI Exército. Nossa esquadra é encarregada de apoiar essa operação. Todos os dias, do amanhecer ao crepúsculo, combatemos sobre nossas forças avançadas. De início, nossas divisões avançam de maneira satisfatória; em poucos dias conseguem tomar e ultrapassar a localidade de Abganerowo, situada a somente trinta quilômetros ao sul do bolsão. A partir desse ponto, a resistência russa se enrijece, mas nossa progressão continua, embora mais lentamente. Para que a operação pudesse concluir-se rapidamente, seria preciso que o VI Exército, de seu lado, exercesse forte pressão para vir ao nosso encontro. Mas não lhe restam mais forças; já faz algumas semanas que sua resistência física está praticamente aniquilada, e só uma vontade férrea ainda o faz resistir. De resto, as unidades agrupadas sob o comando de Von Paulus não dispõem de nada: nem de abastecimento, nem de munições, nem de combustível. O frio impiedoso - a temperatura se mantém entre -200 e -300 - paralisa tudo. Talvez a operação ainda pudesse ter bom êxito se a aviação pudesse reabastecer, pelo menos em certa medida, o exército sitiado; aliás, os planos elaborados pelo G.Q.G. previam maciços lançamentos de pára-quedas. Infelizmente, o clima hibernal luta contra nós, mais uma vez.

Decididamente, a meteorologia é nossa inimiga. Um longo período de mau tempo torna impossível a execução do programa de reabastecimento. Até o momento, nossos aviões sempre conseguiram libertar, as vezes no último momento, as unidades cercadas pelo inimigo. Desta vez, nada há que fazer; apenas uma parte mínima das quantidades previstas chegam à cidade sitiada. Mais tarde, nossos aviões nem mesmo conseguem aterrissar, e os poucos fardos lançados por pára-quedas freqüentemente caem nas mãos dos russos. Com crescente angústia, nos perguntamos por quanto tempo ainda Von Paulus poderá resistir.

Logo mais, subitamente, chega-nos a notícia catastrófica no setor de Bogoduchow, mantido por nossos aliados, os russos abriram enorme brecha. Se não conseguirmos detê-los, o conjunto do fronte corre o risco de esboroar-se. É preciso fechar, a qualquer preço, e imediatamente, essa passagem. Ora, o Alto-Comando não mais dispõe de reservas; as únicas divisões utilizáveis são as que procuram abrir passagem para Stalingrado. O G.Q.G. resolve, então, retirar desse grupo as unidades mais frescas para lançá-las na brecha. E chega ao término a operação destinada a salvar o VI Exército.

Talvez melhor que os generais, nós outros, os pilotos, sabemos a que ponto é trágico o abandono do grande projeto. Só, que voávamos dia após dia sobre nossas pontas avançadas, estamos em condições de avaliar a força exata da resistência que seria necessário quebrar. Resistência tenaz, é certo, mas de forma nenhuma insobrepujável. De minha parte, estou persuadido de que as divisões vindas de fora teriam conseguido atingir o bolsão e furar o bloqueio.

A partir do momento em que lhe retiram o grosso de suas forças ofensivas, estão reduzidas à impotência. O VI Exército não será salvo. A Alemanha perdeu uma grande batalha, um excelente exército e, ainda, a cidade de Stalingrado. Isso significa que perdemos a oportunidade de paralisar, definitivamente, o verdadeiro centro vital do Exército Vermelho.

Retirada

O tenente Jungklausen regressou esta manhã, depois de ter esgotado, no bolsão de stalingrado, suas últimas bombas, suas últimas reservas de combustível. Realizou, em circunstâncias dramáticas, um trabalho extremamente difícil, mas se julga que poderá descansar está muito enganado. Aqui, em Oblivskaja, de certa maneira, estamos dependurados no vazio. No dia seguinte à chegada de Jungklausen, ocorre intensa fuzilaria bem à frente do campo. Um de meus pilotos vai saber do que se trata e volta correndo. Na extremidade da pista principal, o pessoal de terra de outra esquadra está às voltas com forte patrulha soviética. Esfregamos os olhos, pois a história parece inverossímil. Então, o que estão fazendo os rapazes dos postos avançados? É preciso sacudir a poeira desses dorminhocos - a menos que. . . Corre-me um arpejo pelas costas. Teriam os russos penetrado em nossas primeiras linhas e massacrado todos?

Um de meus pilotos solta uma exclamação e, com o braço, aponta para o céu. Um de nossos aviões de reconhecimento, que saíra uma hora antes, descreve desesperados círculos sobre nós e lança sinais vermelhos: alerta! alerta! Dou ordem de imediata decolagem. Minutos depois, toda a esquadrilha está no ar.

Apenas voei duzentos ou trezentos metros e já percebo, bem perto, cavalos e cavaleiros desmontados : não resta dúvida, são os russos. Continuo subindo, em amplas espirais, e à medida que subo minhas mãos se tornam úmidas e meu coração começa a palpitar. E bem que há motivo, meu Deus! Que enorme surpresa!

Vindo do norte, avança um cortejo sem fim de cavalos, de homens, de canhões e de veículos. A situação é clara, muito clara mesmo: toda uma divisão de cavalaria progride na direção do nosso campo, sem encontrar qualquer resistência. Repentinamente, lembro-me que, na direção norte, não pudemos ainda reconstituir um fronte contínuo; os russos, com certeza, se infiltraram por uma das numerosas brechas que, por falta de homens, o Alto-Comando não cobriu. O grosso das forças inimigas ainda está a quatro ou cinco quilômetros, mas sua vanguarda atingiu os limites do campo. A situação é "encantadora" e, à primeira vista, desesperadora; as unidades de infantaria mais próximas estão sabe Deus onde, de qualquer forma bastante distantes para intervir. Só podemos contar com nós mesmos.

Inicialmente, lançamos nossas bombas sobre a artilharia russa, apressadamente, para não lhes dar tempo de montar suas peças em bateria. Depois nos ocupamos do resto. Uma divisão de cavalaria, como é óbvio, perde sua mobilidade, e conseqüentemente sua eficácia, se perde seus cavalos; sem os animais, não passa de uma massa de homens pouco afeitos ao combate de infantaria. Por isso, somos obrigados - embora essa forma particular da guerra nos repugne - a massacrar todos os cavalos.

E estamos nós transformados em açougueiros de cavalos. Incessantemente, esgotamos nossas munições, voltamos ao campo, reabastecemos-nos e novamente decolamos. Nunca, como então, "trabalhamos" em ritmo tão intenso. É preciso, a qualquer preço, destruir ou pôr em fuga essa divisão russa, antes que a noite chegue, pois na escuridão nada podemos fazer e se os russos agüentarem até lá nosso campo estará perdido.

Lá pelo meio da tarde percebemos alguns tanques soviéticos. Dirigem-se a toda velocidade para o campo. Não nos faltava mais nada! De duas, uma: ou os liquidamos, ou somos liquidados por eles. Logo ao nosso primeiro ataque, os tanques começam a descrever ziguezues. Mas a necessidade imperiosa, esta sensação de "vencer ou morrer" dão às nossas manobras uma precisão nunca alcançada. Ao fim de alguns minutos, todos os tanques estão fora de combate. Suspiro, aliviado - e meus pilotos certamente fazem o mesmo - e dou o sinal de regresso. O trajeto é curto, muito curto; destruimos os tanques no último momento, talvez somente a cinco quilômetros da

extremidade norte da pista de decolagem. Apesar da fadiga e da tensão nervosa, ponho-me a assobiar. fizemos um belo trabalho. De súbito, um novo choque : por Deus! Ali a minha frente, quase no limite do campo! Não é possível! O último dos tanques russos escapou de nossas bombas e, agora, quer vingar seus camaradas. Ele, sozinho, pode facilmente destruir o campo e tudo que nele existe : .barracas, aviões, reservatórios de combustível e tudo o mais. Felizmente, ainda tenho uma bomba: com os dentes cerrados, mergulho e, com certa pontaria, destruo o tanque a poucos metros da pista central. Ao crepúsculo levanto vôo pela última vez - é minha décima sétima incursão do dia - para contemplar o campo de batalha. Tudo está estranhamente calmo; não resta muita coisa da divisão de cavalaria. Poderemos dormir sem temor esta noite. De resto, no correr da tarde, nossa D.C.A. abandonou suas posições ao redor do campo, para formar uma cadeia de vanguarda, prevendo a possibilidade de que alguns Ivãs tenham escapado as massacre e, errando sua direção, tentem chegar até nós. De minha parte, não creio nisso. Os raros sobreviventes devem estar apressados para regressar As suas linhas de partida e comunicar ao Estado-Maior de seu corpo que não mais poderá contar com a 9º divisão de cavalaria.

Dias antes do Natal vamos ainda mais para oeste, para nos instalarmos em Morosowskaja. Também aí ficamos a aguardar, para qualquer instante, uma surpresa do mesmo tipo, pois Ivã está apenas a poucos quilômetros e, sem dúvida, espreita o momento propício para nos atacar. Por mal dos pecados, o tempo permanentemente fechado nos prega no chão. Em 24 de dezembro, recebemos ordem de nos retirar para outro campo, situado mais além, no sudoeste. Realmente, seria muito estúpido esperar aqui que os russos venham procurar-nos. Decolamos, mas, a caminho, o tempo execrável nos força a dar meia volta e voltar a Morosowskaja. Tanto pior; festejaremos o Natal pensando o menos possível em nossos vizinhos próximos. Naturalmente, os festejos fracassam : nem os cânticos, nem as bebidas fortemente alcoolizadas conseguem criar uma ambiência própria. Somente Pissarek, nosso oficial de transportes, conseguiu afogar sua inquietação. animado por meia garrafa de aguardente, abraça o tenente Jungklausen, ao arrepio de todo respeito hierárquico, e o arrasta numa valsa desenfreada. Sorrimos, apesar de tudo: Pissarek assemelha-se muito ao urso russo, um urso singularmente bonachão e alegre.

No dia seguinte, ficamos sabendo que, cinqüenta quilômetros mais a oeste, os soviéticos irromperam, no momento do reveillon, sobre o campo de Tazinskaja, onde se encontra uma esquadra de aviões de transporte. Nenhum dos companheiros escapou a morte. Percebo, nos rostos de meus pilotos, que, tanto quanto eu, eles não podem esconder uma espécie de terror retrospectivo. Indubitavelmente, pensam que a mesma coisa poderia muito bem ter acontecido aqui. Só agora podemos medir toda a extensão da catástrofe de stalingrado. Logo após o Natal nosso setor se movimenta perigosamente. Entramos em duros combates com a infantaria soviética, tanto ao norte de Tazinskaja como nas proximidades imediatas de nosso próprio campo. Durante uma semana - oito dias de angústia e de tensão - lutamos sozinhos, praticamente sem nenhuma cobertura terrestre. Depois, pouco a pouco, chegam unidades de proteção da Luftwaffe, bem como novos destacamentos, compostos de homens retirados dos regimentos em trânsito. Vai-se formando assim, lentamente, uma tênue "cortina", diante de nossos campos. Alguns otimistas já falam de um "frente", palavra realmente muito grandiloquente para designar essa frágil rede de posições apressadamente organizadas e fracamente guarnecidas. Só bem mais tarde, depois de um período penosíssimo, é que o Alto-Comando pode reforçar essa linha quase ridícula, com divisões aguerridas e bem equipadas. Até lá, vivemos sobretudo de esperança e de expedientes, esse novo frente constitui o primeiro bastão forte na direção leste-oeste, contra as massas russas que se despejam do norte. A região é desesperadamente plana, totalmente desprovida de relevo; estende-se a perder de vista uma estepe monótona. As únicas possibilidades de camuflagem são os balkas, escavações bastante longas, de paredes verticais, cuja profundidade alcança As vezes até dez metros. Como são relativamente largas, os veículos podem estacionar não apenas em fila indiana, mas até em várias fileiras. Cortada por esses barrancos, a planície se estende por centenas de quilômetros, de Rostow a Stalingrado. Os russos são exímios na arte de se emboscarem nos balkas, onde os descobrimos somente quando estamos diretamente em cima deles.

Em fins de janeiro, nos instalamos provisoriamente em Tazinskaja, enquanto aguardamos nossa transferência para Schachty. Lançamos-nos sobretudo contra as forças russas que ameaçam a bacia do Donetz. Às vezes, vamos também até Worochilovgrad, para executar missões na direção norte. Dessa última cidade ao Donetz a distância é relativamente pequena, o que nos permite fazer abortar as tentativas soviéticas de travessia do rio. Por enquanto, os soviéticos apenas tateiam o terreno. Mas não creio que eles manterão por muito tempo essa prudente reserva. Nossa esquadra está reduzida, verdadeiramente, à sua mais simples expressão. Há meses e meses nos batemos praticamente sem descanso, sempre nos pontos mais duros - notadamente em Stalingrado - e se foi possível substituir os aviões destemidos ou desgastados, o mesmo não foi possível no que diz respeito aos pilotos. O número das equipagens de que ainda dispõe a esquadra toda corresponde exatamente àquele de que, em tempo normal, dispõe uma esquadrilha completa. Nessas condições, torna-se impossível executar simultaneamente várias missões. No mais das vezes, partimos em formação única; quase sempre sou eu quem assume o comando. Exploramos minuciosamente a bacia do Donetz ou, mais exatamente, a parte que os russos acabaram de ocupar. Notam-se em todos os lugares instalações industriais, e particularmente minas. Ocorre, então, verdadeiro carrossel, pois os russos compreenderam que essas construções constituem excelentes esconderijos, fáceis de camuflar e quase inacessíveis aos ataques em piqué. Instalam seus veículos, canhões e tanques de preferência entre duas altas chaminés ou num pátio de fábrica, cercado de construções elevadas; bem que tentamos mergulhar para atingir esses objetivos, mas, quase sempre, o piloto tem de concentrar sua atenção nos obstáculos circundantes e não pode colocar sua bomba com a necessária precisão.

A equipagem do tenente Niermann e do sargento Kufner acaba de escapar de boa. Sobrevoávamos uma floresta ao noroeste de Kamensk, onde os russos camuflaram importantes forças, particularmente blindados. Durante nossa procura, os aviões se distanciam um pouco, a fim de bater um setor tão amplo quanto seja possível. De repente, vemos - ainda por acaso - que um Lag 5 colou bem atrás do avião de Niermann. Alerto-o pelo rádio, e o imbecil responde:

- Onde?

O fato é que o Lag se mantém em sua esteira, mas ligeiramente mais baixo, colocando-se num ângulo morto. Niermann balança as asas, vira a cabeça, mas não consegue vê-lo. Agora o Lag está em boa posição, e abre fogo. Já dei meia volta para me colocar atrás dele, mas temo não chegar a tempo. Por felicidade, o russo atira muito mal, o que nos dá alguns segundos - o suficiente para que eu fique em seu rastro e o abata. À nossa volta, ainda um tanto esverdeado, Niermann me aperta demoradamente a mão. Até esse dia, sempre se vangloriou de perceber imediatamente o caça ou os caças inimigos que o seguissem; daí para diante, fiar-se-á menos no seu "faro".

Jungklausen, sempre com seu ar de sonso, acaba de pregar uma peça maldosa em nosso médico. Trata-se de um jovem recentemente chegado para substituir o valente doutor Schwebel que, num bombardeio de nosso campo, perdeu um braço. Ora, segundo os soldados, o novo médico "suporta muito mal o barulho do canhão". Uma noite, lá pelas duas horas da manhã, Jungklausen levanta, pega o telefone e, por esse meio indireto, tira o doutor da cama. Jungklausen se apresenta como "médico inspetor-geral" da Luftwaffe :

- Queira preparar-se para partir imediatamente para Stalingrado.

- Hein? . . . Como?

- Prepare-se para seguir imediatamente para o bolsão de Stalingrado! Você foi designado para substituir um jovem colega decapitado por um estilhaço de obus.

- Como? O que o senhor está dizendo? Não compreendo.

Jungklausen fala de seu gabinete, situado no primeiro andar.

O médico está em seu quarto, no rés do chão. Não compreendemos como ele ainda não se deu conta da brincadeira. Com certeza a emoção o perturba a ponto de não deixá-lo compreender nada.

- Mas - protesta ele com voz patética!
- O senhor sabe muito bem que estou doente. . . meu coração. . .
- Isso não me diz respeito!
- grita Jungklausen. Repito que você vai partir para um hospital do bolsão.. .
- Mas eu lhe peço, - geme o médico, completamente alucinado
- consulte minha ficha, e verá que fui operado há alguns meses apenas. . . Não poderiam confiar esse posto a outro colega?

Nós nos torcemos de rir. Agora, Jungklausen adota um tom glacial, exatamente como a voz do superior que deseja acentuar sua desaprovação :

- Realmente, não entendo! - diz lentamente. Espero que não esteja falando sério. Como pode pensar um só instante em deixar fugir uma oportunidade como essa? O que nos poderia acontecer, se não pudessemos mais contar com homens como você?

Rimos a não mais poder. Na manhã seguinte, o médico se mostra visivelmente preocupado, inquieto e febril; contudo, sempre que consegue pegar um piloto, comunica-lhe, num tom de voz importante, que, possivelmente, ele será "encarregado de um trabalho extremamente difícil e perigoso". Ao anoitecer, ele compreende, finalmente, que tudo não passou de uma brincadeira e, vexado, retira-se para seu quarto. Mais ou menos nessa época mudamos novamente de domicílio.

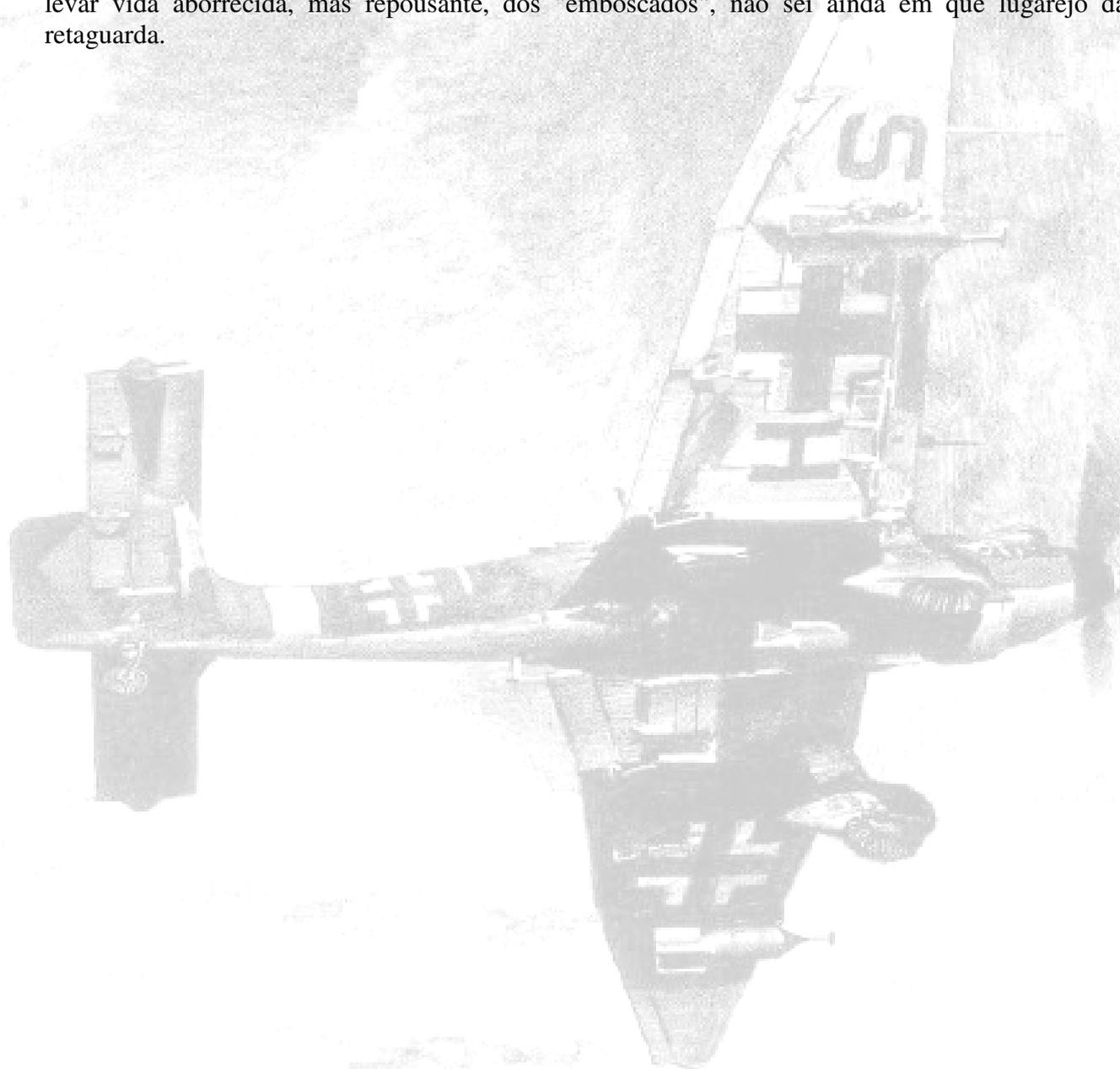
Depois de breve estada em Rowenki, instalamo-nos em Gorlowka, perto de stalino, centro da bacia industrial do Donetz. O inverno continua implacável; espessa camada de neve cobre o campo e se renova quase a cada noite, perturbando consideravelmente a decolagem e a aterrissagem. B preciso esperar sempre um bom pedaço de tempo, antes que toda a formação tenha decolado.

Já estamos alguns dias nesse novo campo quando nos chega, para substituir um piloto abatido pela D.C.A. russa, o segundo tenente Schwirblat, um bravo rapaz um tanto ingênuo. No dia seguinte, peço-lhe que me acompanhe numa breve missão na região de Artemowsk, ocupada pelo inimigo. Decolo e me afasto, enquanto ele ainda está lutando, na pista, contra a neve que se prende às rodas do seu trem de aterrissagem. Quando, por fim, seu avião levanta vôo, o rapaz me segue, não pelo caminho mais curto, como faria qualquer outro piloto; com certeza não se julga autorizado a modificar o itinerário, pois se aplica em fazer exatamente o mesmo trajeto, de sorte que a distância entre nós não diminui. Ao cabo de meia hora, alguns Lag 5 que se encontravam na espreita, atrás de uma montanha de nuvens, divertem-se em alvejá-lo. Por extraordinário que pareça, ele não é abatido, embora continue em linha reta, sem tentar fugir das rajadas; talvez interprete no sentido o mais literal minha ordem de que me seguisse. Viro sobre a asa, início uma chandelle e, depois de uma queda em semicírculo, consigo me colocar atrás dele, para cobri-lo. Aborrecidos, os Lag se afastam. De volta ao campo, o pequeno segundo-tenente descobre em sua fuselagem e no leme de profundidade numerosos rasgos. Com um sorriso tímido, ele se volta para mim:

- A D.C.A., gentilmente, me deu uns enfeites; enfim, suponho que tenha sido a D.C.A., pois não vi nenhum caça russo. Não posso deixar de rir.
- Quero felicitá-lo, particularmente pela escolha de seu metralhador, ele, com certeza, mantém os olhos fechados, pois caso contrário poderia ter visto diversos Ivas se aproveitarem de sua passagem para treinar tiro-ao-alvo em objetivo móvel. O rapaz arregala os olhos; ainda não compreendeu nada, e sou quase obrigado a fazer-lhe um desenho, para explicar-lhe que acaba de escapar da

morte. Schwirblat, porém, logo se revela excelente piloto, tenaz, inteligente, corajoso - um dos melhores da esquadrilha. Qualquer que seja a intensidade das barragens da D.C.A. ou a violência das interceptações da caça, ele me segue como uma sombra; aliás, é o apelido que lhe dão em nossa esquadrilha. Quanto a mim, sinto-me bem contente por estar tão bem secundado. Os russos acabam de lançar duas ofensivas localizadas, mas poderosas, para transpor a auto-estrada de Konstantinowska-Kramatoskaja, ao norte do nosso campo, e na direção de Slawiansk, para oeste.

Por ocasião de um de nossos ataques, posso celebrar minha milésima missão contra o inimigo. A esquadra me cumprimenta alegremente, os companheiros me oferecem um leitão bem rosado, bem gordo, que nosso cozinheiro logo transforma numa porção de coisas boas. Mas a milésima missão põe fim, pelo menos provisoriamente, à minha atividade; apesar de meus protestos, o comodoro me retira da "zona de operações". Durante vários meses, serei obrigado a levar vida aborrecida, mas repousante, dos "emboscados", não sei ainda em que lugarejo da retaguarda.



Stuka Contra Tanque

EM princípio, estou licenciado, em condições, portanto, de voltar à casa de meus pais, para descansar. Mas antes vou dar um pulo até Berlim; parece que o Ministério do Ar pretende confiar-me, prOximamente, um "trabalho especial", e eu desejaria saber o que existe debaixo dessa expressão nebulosa. Provavelmente, esse "trabalho" não passa de um pretexto para me reter na retaguarda; tudo isso porque os médicos da Luftwaffe julgam que, depois de mil missões, um homem está forçosamente acabado, e porque o Ministério não quer ficar com minha morte na consciência. De minha parte, estou decidido a não permitir isso; de hoje em diante - quero dizer, quando voltar ao fronte - arranjarei tudo para que os relatórios diários não mais mencionem minhas incursões. Tanto pior para as promoções e condecorações!

Portanto, chego ao Ministério bem resolvido a me defender com toda energia, e mergulho no emaranhado dos corredores e gabinetes. Depois de ter sido recebido por uns vinte oficiais superiores e altos funcionários, constato que ninguém está a par de minha futura destinação. - Nesse caso - digo a um velho general - ao fim de minha licença, poderei reassumir o comando de minha esquadrilha. Essa história de "trabalho especial", de que me querem encarregar, não tem, manifestamente, fundamento nenhum; com certeza trata-se de um engano dos gabinetes de minha esquadra. Ignoro ainda que nenhum chefe de serviço digno desse nome admite a possibilidade de um engano. Durante umas duas horas, o velho general telefona a todos os centros, gabinetes de estudos e de direção possíveis e imagináveis. Depois, me comunica que, terminada minha licença, deverei seguir para Rechlin, onde um "comando" sob as ordens do capitão Stepp tenta aperfeiçoar um novo método de destruição de tanques; trata-se de dotar os Stukas de armas e munições capazes de atravessar as mais fortes blindagens. Pouco mais tarde, o "Comando" partirá para Briansk, afim de traduzir na prática os resultados teóricos de suas experiências. Respiro de alívio, pois já me acreditava definitivamente condenado a embolorar em Rechlin. Evidentemente, não é lá grande coisa - pois essas experiências, mesmo em Briansk, não se comparam a uma esquadrilha de primeira linha. Resigno-me, porém, tanto mais que, por essa época, sou promovido a capitão.

Durante quinze dias pratico o esquí a não mais poder, em St. Anton, centro do Arlberg. O esforço físico, o ar puro e a beleza da paisagem com certeza me fazem mais bem do que o "repouso absoluto" a que o médico desejava submeter-me. Ao fim de minha estada, estou de novo em forma. Naturalmente, ao invés de ir para Rechlin, dou alguns telefonemas e consigo a autorização de partir diretamente para Briansk. Aliás, o grupo do capitão Stepp acaba de chegar ali e as primeiras provas práticas já estão em curso. Dispomos de dois tipos de aviões: Junkers 88, equipados com canhão 75 sob o motor, e Stukas do tipo normal, isto é, Junkers 87, dotado de dois canhões de D.C.A.37, um sob cada asa. As munições são constituídas de obuses especiais, com munição de volfrâmio que, ao que parece, deve permitir que os projéteis atravessem qualquer tipo de blindagem de tanque, e que a explosão ocorra somente depois de atravessada a couraça.

Os primeiros resultados não são muito encorajadores. Quase de imediato, abandonamos as experiências com os Junkers 88, pois esse avião, com o peso do canhão, se torna praticamente ingovernável. O Junkers 87 também não faz uma figura muito brilhante. Devido aos dois canhões presos sob suas asas, o avião, já pouco rápido, se torna ainda mais lento e perde bastante de sua maneabilidade. Além disso, esse peso suplementar aumenta consideravelmente a velocidade, por ocasião do pouso. É verdade que o Alto-Comando nos pede para dar maior importância à potência de fogo do que às qualidades aeronáuticas. Mas tudo tem limites: é inútil transformar um Stuka em bateria voadora, se o avião, incapaz de manobrar, está condenado a esmagar-se no chão ou explodir aos golpes da D.C.A. inimiga.

A maioria dos oficiais e engenheiros do "comando" está bastante cética; no que me diz respeito, não partilho integralmente desse pessimismo. É verdade que um ataque empreendido com esses aviões-canhão contra um destacamento blindado russo termina num completo fracasso; perdemos dois aviões, enquanto os tanques russos saem indenes. No entanto, não me declaro vencido, e o desenrolar dos acontecimentos irá dar-me razão.

Desde o início das experiências, fiquei impressionado pela possibilidade de colocar o obus com precisão que vai até 20 ou 30 centímetros. Deveríamos, portanto, chegar a atingir os pontos vulneráveis do tanque inimigo - desde que pudéssemos nos aproximar o suficiente. Com auxílio das fotografias tomadas pelos serviços técnicos, estudamos os diferentes tipos de tanques russos, para descobrir seu "calcanhar de Aquiles". o motor, os tanques de combustível, o depósito de munições. Para destruir um tanque, não basta atingi-lo em qualquer lugar; é preciso colocar o projétil nos pontos vitais, ou de maneira a provocar uma explosão. Durante quinze dias nos exercitamos no tiro contra carcaças de madeira que representam vagamente tanques russos, depois, subitamente, Berlim nos manda partir imediatamente para o fronte da Criméia. Ali, os soviéticos fazem enormes esforços para abrir nossas linhas; é a melhor ocasião de pôr à prova nossos aviões-canhão. Mas tenho as minhas dúvidas. Uma coisa é certa: quando o fronte está estabilizado e o inimigo dispõe de D.C.A. poderosa, instalada em pontos cuidadosamente escolhidos, o ataque em vôo rasante e o tiro quase à queima-roupa, isto é, de poucos metros de altura, são impossíveis. Nossas perdas seriam infinitamente mais elevadas que as do inimigo, de sorte que o jogo não valeria a pena. Por conseqüência, se algum dia tivermos que usar nossos aviões-canhão, só poderá ser num ponto em que o fronte, e portanto a D.C.A. inimiga também, estiver em pleno movimento. Comunico essas reflexões aos meus "colegas", que dão de ombros; é manifesto que não acreditam no futuro do stuka-canhão, já batizado por alguns de "Stuka-suicida". O capitão stepp continua em Briansk, enquanto eu assumo o comando dos aviões disponíveis e os conduzo, via Konotop-Nikolajew, até Kertsch. Aí, volto a encontrar minha esquadra; melancolicamente, vejo meus velhos companheiros levantarem vôo sem mim! - para varrer de bombas a cabeça-de-ponte russa de Krimskaja, na margem norte do Kuban. Naturalmente, aproveito todos os instantes possíveis para conversar com eles; assim, fico sabendo que os tanques russos adotam uma nova tática. Quando tentam passar, só se aventuram até 1.000 ou 1.500 metros de sua linha de partida, depois do que esperam que o grosso das tropas os tenha alcançado. Portanto, seremos obrigados a atacá-los enquanto ainda estão sob a proteção direta, e por conseqüência, encerrada de sua D.C.A., instalada bem atrás de sua primeira linha.

E só Deus sabe se, nesse teatro de operações, a D.C.A. está bem concentrada. Os combates se desenvolvem num espaço muito limitado. Dir-se-ia que todas as reservas soviéticas, até as unidades estacionadas nas regiões petrolíferas do mar Cáspio, foram reunidas neste ponto. Poucos dias depois de nossa chegada procedemos a uma primeira tentativa, ao sul de Krimskaja. Vários tanques russos irromperam em nossas linhas e estão emboscados a uns 800 metros de sua posição de partida. Logo os descobrimos e, evidentemente, vamos ver o que nossos aviões-canhão podem fazer. Mas não fazem grande coisa: ainda estou sobrevoando nossas próprias linhas, quando recebo em plena fuselagem um obus de D.C.A., que me força a dar meia volta. Meus pilotos também não são mais felizes. Para complicar as coisas, chocam-se com diversos caças russos - velhos Spitfires que, aliás, aparecem pela primeira vez no fronte leste. Um jovem tenente faz uma aterrissagem forçada num vergel; à noite, regressa com um carregamento de frutas e uma boa cólica.

Decididamente, nossas experiências estão longe de ser concludentes - ou, melhor dizendo, são concludentes num sentido nitidamente negativo. Em toda parte onde aparecemos com nossos aviões-canhão, lamentam-nos, fazem-nos perguntas cheias de solicitude: fizemos um seguro de vida em favor da família? Estamos certos de ter pago todas as nossas dívidas? Já redigimos nosso testamento? Em suma, todos estão persuadidos de que não tardaremos a perder a pele. Mas me recuso a perder a coragem. Nossas tentativas infrutíferas nos permitiram, ao menos, colher alguns ensinamentos úteis. - de todo evidente que precisamos dispor, em cada ataque, de bombas para poder neutralizar a D.C.A. inimiga. Ora, nossos aviões-canhão não podem levar nenhuma; a

carga seria muito grande para a potência do avião. Além disso, constatei que é perigoso entrar em piqué com nossos aviões pesados; as asas não resistem a semelhante tração. Portanto, daqui para diante, vamos nos fazer acompanhar de Stukas comuns, munidos de bombas.

Não tarda muito, e uma nova ofensiva dos soviéticos nos fornece a ocasião de experimentar nossos aviões-canhão num terreno bastante imprevisto. A nordeste de Tremjuk, com efeito, os russos tentam contornar nossas posições do Kuban. Já começaram a transportar duas divisões através dos rios de lagunas, na esperança de provocarem, dessa forma, o desmoronamento de nosso fronte. Ora, nessa região pantanosa, onde se mesclam intimamente mar e terra, só temos alguns postos de apoio, certamente muito fracos para barrar o caminho as forças vermelhas. Como sempre, quando a situação exige intervenção imediata, recorre-se aos Stukas. De início, para atender ao mais urgente, nossas esquadrilhas atacam os portos de Jeisk e de Achtary, onde nossos aviões de reconhecimento descobriram verdadeiros enxames de embarcações. Mas esses barcos são tão pequenos, e sobretudo tão numerosos, que nossos ataques, por maciços que sejam, não poderiam bastar pra fazerem com que os russos renunciassem ao seu plano. Dia e noite, seus barcos cortam as lagunas, interligadas por estreitos canais naturais; assim, progressivamente, furtivamente, se aproximam de Tremjuk, contornam nosso fronte e se infiltram bem fundo no interior da região. Para descansar, deslizam através dos caniços, onde se escondem nas enseadas abrigadas das incontáveis ilhas. Nesses esconderijos, as embarcações ficam praticamente invisível ~S. Todavia, não podem demorar-se muito ali; ao fim de algumas horas, são obrigadas a tomar a partir e a atravessar considerável extensão de águas livres, pois o trajeto até Jemruk representa, quando nada, uns bons cinqüenta quilômetros. E é aí, sobre os lagos, que as esperamos.

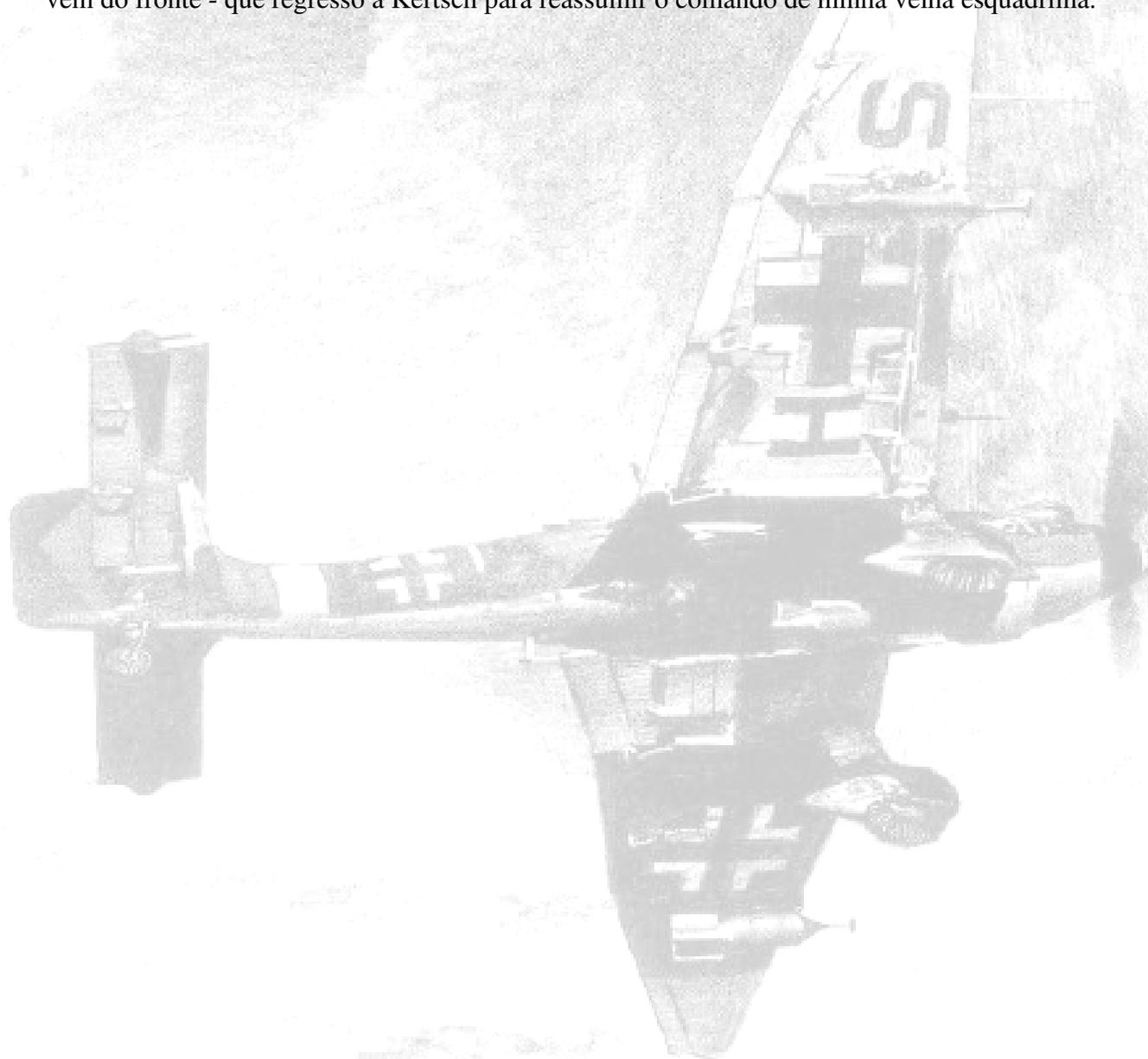
Sobrevoamos da manhã á noite, incansavelmente, essa estranha paisagem lacustre, que esquadrihamos, até os menores recantos. Quase sempre, Ivã viaja em barcos primitivos, e só de quando em quando encontramos um barco a motor. Além de seus fuzis e F M., os soldados estão armados com lança-granadas e metralhadoras. As pequenas barcas transportam de cinco a sete homens, enquanto nos barcos a motor amontoam até vinte ou vinte e cinco. Naturalmente, não usamos nossa munição especial anti-tanques, pois contra essas cascas de noz se faz necessário, não tanto uma grande força de penetração, como, sobretudo, um violento efeito explosivo no momento do impacto, a fim de destruir as pranchas. Servimo-nos, portanto, muito simplesmente, das munições comuns de D.C.A. Dessa vez, nossos aviões-canhão conseguem resultados extraordinários ; tudo que se move na água é imediatamente mandado para o fundo. A precisão de nosso tiro não perdoa. As perdas em barcos devem ser enormes; somente eu afundo, em poucos dias, mais de 70 embarcações. Pouco a pouco, a caça russa consegue organizar uma fraca proteção para suas infelizes frotilhas, mas, na verdade, isso não nos molesta muito. Um dia, o tenente Ruffer, comandante de uma esquadrilha de Heinkel 129 (avião de combate), é abatido sob meus olhos por dois russos que surgiram de uma nuvem; consegue saltar de pára-quedas e cai, qual Robinson moderno, numa pequena ilha no meio das lagunas. À noite, uma vedeta alemã vai buscá-lo; o felizardo está indene, à parte algumas centenas de picadas de mosquitos.

Finalmente, os soviéticos constataam que é melhor renunciar ao seu grande plano; a lista de suas perdas deve ser terrível, ao passo que não deve haver nada escrito no rol de "êxitos". Como os russos são realistas, preferem deter os gastos; o plano já é por demais deficitário para poder ainda ser bem sucedido.

Em 10 de maio de 1943, comunicaram-me oficialmente que o Fuhrer acaba de me atribuir as "Folhas de Carvalho", e que me fará a entrega pessoalmente, na Chancelaria. No dia seguinte, ao invés de partir com meu avião-canhão na direção do estreito de Kertsch, levanto vôo, a bordo de um Messerschmitt 109, na direção de Berlim. A caminho, preparo meu plano de batalha, pois estou decidido a voltar o mais depressa possível para minha unidade. Na Chancelaria, abro-me ao tenente-coronel Von-Below, representante permanente da Luftwaffe junto ao G.Q.G. Inicialmente, ele reluta, mas, como lhe digo que, em caso de recusa, não aceitarei a condecoração, promete-me seu apoio. Com efeito, minutos antes da audiência, ele me informa, sorrindo, que a direção do pessoal me atendeu em todos os pontos: ao meu regresso ao fronte, poderei deixar o "Comando de

experiência" e reassumir o comando de minha esquadrilha de stukas, na esquadra Immelmann. Pedem-me, apenas, que na medida do possível continue a ocupar-me das pesquisas técnicas e táticas, tendo em vista o aperfeiçoamento e o uso eventual do avião-canhão. Assumo o compromisso com boa vontade, visto que sempre acreditei - e agora mais do que nunca - no futuro dessa nova arma.

A entrega das condecorações teve lugar no gabinete pessoal do Fuhrer. Durante mais de uma hora, o grande senhor dos exércitos alemães conversa conosco, os novos titulares das "Folhas de Carvalho" - ao todo onze oficiais e soldados. Estamos todos assombrados de ver a que ponto ele conhece, até os mínimos detalhes, a situação do fronte. Apesar de nossos recentes reveses, apesar de stalingrado, parece confiante no futuro. Emana de sua pessoa uma impressão de força e de calma energia, que imediatamente se comunica aos seus interlocutores. Quando nos dispensa, sinto-me cheio de uma alegre coragem. - com esse estado de espírito - muito raro num soldado que vem do fronte - que regresso a Kertsch para reassumir o comando de minha velha esquadrilha.



Do Kuban a Bjelgorod

A meu pedido, enviam-me um avião-canhão, que apresento a meus pilotos como a última novidade no campo da luta anti-tanques. O avião, como é natural, suscita viva curiosidade; todos querem experimentá-lo, mas, por enquanto, ainda me reservo a exclusividade. Sempre que alguma missão parece oferecer uma oportunidade de usar o avião-canhão, eu o pego, fazendo-me cobrir pelos Stukas comuns. Pouco a pouco, aperfeiço minha técnica e, em seguida, ministro ensinamentos aos demais pilotos. Logo depois, formamos uma esquadrilha anti-tanques que opera com absoluta independência: todavia, seu emprego depende essencialmente de minha decisão.

Pouco mais tarde, os pilotos e aviões do "comando" de Briansk vêm reforçar a nova unidade, de sorte que, no momento, disponho de duas esquadrilhas completas. Não falta trabalho para os Stukas comuns, providos de bombas. Importantes forças soviéticas cruzaram o mar Negro, desembarcaram atrás do nosso fronte e formaram, a leste e a sudoeste de Novorossik, duas cabeças-de-ponte. Nossa infantaria tenta inutilmente repeli-las para o mar; o terreno montanhoso se presta mal a um contra-ataque maciço. Por conseqüência, a neutralização dessas cabeças-de-ponte incumbe principalmente à aviação. Quase diariamente, bombardeamos as praias onde os russos desembarcam reforços e material; às vezes, conseguimos surpreender, ao longo das costas, seus transportes pesadamente carregados, que, então, se põem a descrever desesperados ziguezagues, o que não nos impede de mandar pelo menos alguns para o fundo. Mas essas missões são duras, muito duras. Como em todos os outros pontos do fronte do Kuban, a reação da D.C.A. russa nessas cabeças-de-ponte é violenta e mortífera. Mais de um companheiro faz, aqui, seu último mergulho. Um de nossos chefes de grupo tem que saltar de pára-quedas, bem em cima das posições soviéticas; consegue salvar-se por inacreditável golpe de sorte; quando, um minuto antes, o vento cessara de todo, uma súbita rajada impele seu pára-quedas até nossas linhas. Para escapar, tanto quanto possível, à D.C.A., preparei a seguinte tática: toda a esquadrilha pica até poucos metros do solo e se afasta em seguida em vôo rasante, na direção do mar quando atacamos as cabeças-de-ponte, e na direção dos pântanos quando martelamos as posições russas de Krimskaja. Dessa maneira, evitamos sobrevoar diretamente as baterias antiaéreas; de resto, os artilheiros russos ainda não estão habituados a esse vôo rasante. Quando, pouco antes de Krimskaja, a D.C.A. do "Barranco do Inferno" barra o céu com uma muralha de fogo aparentemente intransponível, algumas equipagens ainda mal aguerilhadas experimentam, como é natural, bem compreensível temor. Mas se acalmam, porém, ouvindo em seus fones as brincadeiras que as "velhas raposas" trocam entre si, sempre à procura de um pretexto para distender seus nervos crispados. "Desembucha, Maximiliano!", grita um piloto. O conselho se dirige ao chefe do segundo grupo, que passeia tranqüilamente bem no meio da barragem e não há meios de começar seu piqué, enquanto os aviões que vão atrás dele não sabem mais o que fazer. esse sangue frio se comunica pouco a pouco aos "azuis", que não querem mostrar-se indignos dos mais velhos. Às vezes, me permito um looping bem sobre o barranco; lá em baixo, os russos devem pensar que fiquei louco ou, então, que desejo, dessa forma, manifestar-lhes meu desprezo. É bom bancar o idiota de quando em quando, pois ainda é essa a melhor maneira de escapar à contínua tensão que mina nossas forças nervosas. Em pouco tempo, o campo de Kertsch não mais comporta todos os aviões destacados neste setor; por isso, levantamos acampamento e vamos nos instalar dez quilômetros mais para oeste, em Kertsch-Bagerowo. Dessa vez, ao invés de viver sob a tenda, somos instalados nas construções de um belo kolkhose. Desde alguns dias somos obrigados a cuidar de nossas reservas de combustível, de maneira que só levantamos vôo em caso de absoluta necessidade. Assim, pela primeira vez em vários meses, temos algum tempo livre, que cada qual aproveita como quer. Essa existência seria quase perfeita se não tivéssemos, todas as noites, visitantes indesejáveis.

Ao cair da noite, os bombardeiros soviéticos - vários P-II e alguns velhos DB- III atacam a estação, o porto e, naturalmente, os campos. Para repeli-los, dispomos de algumas baterias de D.C.A. e, por vezes, de uma esquadrilha de caças noturnos. Quase sempre saímos para ver o fogo de artifício; a perícia dos pilotos russos deixa bastante a desejar - com certeza é falta de treinamento - e quase sempre vemos tombar uma ou duas tochas inflamadas. Em mais de quinze dias, Iva só consegue um golpe feliz: uma bomba atinge um trem de munições que acaba de chegar. As explosões se sucedem, clarões sinistros iluminam a noite, a terra treme sob o impacto das detonações. Depois que o último vagão explodiu, o repentino silêncio parece estranho, irreal e ficamos surpresos de ouvir novamente pequenos rumores, nossos próprios passos, as vozes dos mecânicos e até o piar dos pássaros. Por milagre, o cataclisma em miniatura não causou nenhuma vítima; o pessoal da estrada havia tido a boa idéia de deixar o trem numa linha de repouso, a uns cinco metros da estação, quase em campo limpo. Logo nos habituamos a esses ataques noturnos, a ponto de continuarmos dormindo, apesar do barulho das bombas e da D.C.A. Assim é melhor, pois de outra forma a falta de sono se faria sentir no dia seguinte e, atualmente, nossas missões exigem mais do que nunca nervos de aço e a plena posse de todos os nossos recursos.

Desde fins de junho a pressão soviética no setor da Criméia diminui nitidamente. Depois de uma retirada de alguns quilômetros, nosso fronte está solidamente estabilizado, de Krimskaja a Moldawanskoje. Infelizmente, não aproveitaremos a calma, bastante relativa, aliás, que reinará na península. Na manhã de 4 de julho, uma ordem urgente nos manda partir de imediato. Não nos dizem onde vamos plantar nossas tendas; de qualquer forma, devemos voar, no mesmo dia, para Melitopol, e ali aguardar o curso dos acontecimentos. Em Melitopol já estamos bem afastados do fronte, e a única noite que ali passamos nos dá a oportunidade inesperada de experimentar as alegrias, quase olvidadas, da vida civil. Um grupo ambulante do "Teatro para os Exércitos", exatamente nessa noite, dá uma representação, cuja chave é um baile executado por uma dezena de lindas jovens, ligeiramente vestidas. Espetáculo extraordinário e algo perturbador para nós que, há meses, só temos visto homens fardados, canhões, tanques, feridos e mortos. Como é impossível descobrir uma florista neste lugarejo cheio de soldados, Jackel, o introdutor social da esquadra, arranca alguns buquês floridos para oferecê-los, à guisa de homenagem, às jovens dançarinas. Nessa noite, nossos pilotos certamente nem sonham com ataques em pique ou com barragens de D.C.A. Infelizmente, precisamos partir no dia seguinte. Já conhecemos nosso lugar de destino. Charkov. Ao início da tarde aterrissamos num campo situado na periferia, ao norte. A cidade, apesar dos estragos, tem um ar bastante importante. Um arranha-céu que domina a Praça Vermelha afirma as concepções modernas dos arquitetos soviéticos e, embora seriamente danificado, ainda é, visivelmente, o orgulho dos habitantes. Os outros monumentos e construções oficiais datam ainda do tempo dos tzares. Durante nossos passeios pelas ruas relativamente largas e bem pavimentada - Já descobrimos vários parques, numerosos cinemas e um bonito teatro. Ao amanhecer, decolamos para nossa primeira missão nesse novo setor, na direção de Bjelgorod, centro da região, onde o Alto-Comando pede nossa intervenção. Uma grande ofensiva está em curso, e as tropas que dela participam já são nossas velhas conhecidas: unidades de elite, compreendendo diversas divisões blindadas, os S.S. da guarda do Fuhrer, bem como as divisões de infantaria "Vanguardas da Morte" e "Grande Alemanha". O eixo principal de nosso avanço se dirige para o norte, isto é, para Kursk, onde os russos concentraram poderosas forças. Nossas divisões se esforçam por abrir uma cunha na enorme saliência do fronte russo que avança, para oeste, até Konotop, ao norte até Orel, e ao sul até Bjelgorod. O objetivo, certamente ambicioso, de nossa ofensiva seria a redução da saliência pela criação de uma linha de frente contínua, indo de Bjelgorod a Orel e passando por Kursk. Contudo, é de se considerar se as forças disponíveis bastarão para alcançar esse resultado. Em todo caso, nós, os pilotos de Stuka, fazemos o possível, e até mais; da manhã à noite, apoiamos a vanguarda de nossas pontas blindadas que, em poucos dias, conquistam uns quarenta quilômetros e já se aproximam de Obojan.

A defesa soviética acirrou-se consideravelmente; pela primeira vez a caça russa intervém com um vigor bastante desagradável. Dois ou três dias depois do início da ofensiva, vejo, pouco

antes de chegar a Bjelgorod, uma formação de Heinkel HE-111 voando mais alto que nós, ligeiramente à nossa esquerda. Bruscamente, a D.C.A. abre fogo e um Heinkel, atingido em cheio, se desagrega literalmente numa chuva de destroços. Essa imagem me persegue o dia todo, e cada vez que mergulho sobre uma bateria soviética tenho a impressão de rever o horroroso espetáculo.

Na mesma tarde, um capitão me comunica que, naquela manhã, um de meus primos foi abatido. Quando lhe pergunto se o pobre rapaz não pilotava um Heinkel 111, a noroeste de Bjelgorod, ele arregala os olhos; com certeza me julga dotado de uma espécie de dupla visão. esse primo é o terceiro filho que meu tio perde, desde o início da guerra; às vezes, a desgraça se abate sobre a mesma família, pois, alguns meses depois, meu próprio tio é quem desaparece.

As semanas seguintes trazem à nossa esquadra uma série de duros golpes. Um de meus companheiros do curso de instrução, o capitão Wutka, chefe da oitava esquadilha, abate-se em chamas, bem como o tenente Schmidt, cujo irmão também foi abatido, dias antes, sobre a Sicília. Todavia, nenhum deles foi atingido pela D.C.A.; seus aviões explodiram em pleno ar, e ficamos a conjecturar sobre se a deflagração ocorreu no momento de entrar em piqué ou no instante em que o piloto apertou o botão de lançamento das bombas. Teria uma sabotagem provocado um curto-circuito que, por sua vez, teria determinado a explosão? Meses depois, por ocasião de um acidente idêntico, voltamos à mesma indagação, sem descobrir o menor indício que nos permitisse confirmar nossas suspeitas.

Em terra firme, a perder de vista, desenvolvem-se gigantescos combates de tanques - espetáculo extraordinário que, desde 1941, quase não tínhamos oportunidade de observar. Nos amplos espaços descobertos, massas compactas de blindados se enfrentam, como num campo de manobras: imediatamente atrás de cada campo as baterias anti-tanques tomam posição, com sua camuflagem pintada. Às vezes os tanques se enterram, sobretudo quando, imobilizados por um tiro feliz, conservam toda sua potência de fogo. Do ponto de vista numérico, os soviéticos possuem, como sempre, esmagadora superioridade; no que respeita à qualidade, porém, imediatamente se constata que suas armas estão longe de equiparar-se aos nossos tanques e canhões de assalto. Pela primeira vez aparecem aqui, nos pontos nevrálgicos, importantes formações de nossos tanques "Tiger" infinitamente mais poderosos que tudo quanto os russos podem alinhar. De resto, no conjunto, todos os nossos tipos de tanques regulam seu tiro com mais rapidez e precisão que os russos. É fora de dúvida que essa eficácia provém, em parte, da excelência do material, mas, sobretudo, do valor dos homens que manejam essas armas.

Muito mais temíveis que os tanques russos são seus canhões anti-tanques, muito potentes e extraordinariamente precisos. O exército soviético deve dispor de enormes quantidades desses canhões, pois eles podem ser vistos em todos os pontos nevrálgicos do imenso campo de batalha. Aliás, exagero ao dizer que "podem ser vistos". os russos são verdadeiros artistas da camuflagem, o que torna a descoberta e destruição de sua artilharia extremamente difícil.

Vendo desfilar sob minhas asas essas enormes massas de tanques, lembro-me de meu avião-canhão, que tive a feliz idéia de levar comigo quando deixamos a Criméia. Diante dessa maré de tanques, que parecem oferecer-se a nossos golpes, uma nova tentativa se impõe, penso comigo mesmo. A D.C.A. sobre os destacamentos russos é de terrificante intensidade, é verdade, mas como o espaço entre suas linhas e as nossas meramente excedem os 1.500 ou 1.800 metros, julgo que me poderei safar sem grande risco: é certo que vou receber alguns projéteis, mas, a menos que caia como uma pedra, provavelmente terei tempo de conduzir meu avião até nossas posições e de aterrissar da maneira possível. Em todo o caso, é um risco a ser corrido. Certa manhã, pois, levanto vôo com meu avião-canhão, escoltado por todos os aviões da primeira esquadilha. Meu sucesso excede minhas esperanças, as mais extravagantes. Logo à primeira passagem, quatro tanques russos explodem sob os obuses bem ajustados dos meus canhões. À noite, posso inscrever doze tanques no meu quadro de caça. Fico exultante. Mais que todas as demonstrações teóricas, esse resultado porá por terra as objeções dos pessimistas rabugentos que desejavam relegar o avião-canhão ao museu das invenções inúteis. Nessa noite nossos mecânicos quase não podem descansar; é preciso reparar meu avião, rudemente castigado pela D.C.A. É certo que nenhum avião-canhão

viverá muito tempo; o avião é terrivelmente vulnerável. Mas essa é uma consideração secundária: o que importa, antes de tudo, é que agora dispomos de uma arma suscetível de se deslocar rapidamente ao longo do fronte, para compensar, nos pontos ameaçados, a superioridade numérica dos tanques russos. Na esquadrilha, na esquadra, e até no Q.G. da Luftwaffe, uma confiança total sucede a duvida, para não dizer as apreensões dos últimos meses. Os diferentes grupos do "Comando de experiência", espalhados por toda parte, recebem ordem de enviar-me imediatamente todos os aviões-canhão em condições de vôo. Assim, no espaço de poucos dias, nasce a esquadrilha cujo chefe ficará sob minhas ordens. Durante os dias seguintes aperfeiçoamos nossa tática, sempre registrando novos sucessos. No momento, aviões-canhão e Stukas bombardeiros dividem a tarefa entre si; enquanto os primeiros mergulham contra os tanques, metade dos Stukas ataca as baterias de D.C.A., enquanto a outra, escalonada em várias altitudes, fica dando voltas para nos cobrir contra uma intervenção repentina da caça inimiga.

Pouco a pouco, descubro todos os segredos. Às vezes, pagamos caro essas lições práticas. Assim é que perdemos vários aviões num ponto onde, por assim dizer, não há D.C.A. russa, porque cometemos a imprudência de rodar numa zona onde se entrecruzam os obuses da artilharia soviética e da nossa. Ficamos sabendo, então, que se não quisermos ser abatidos "por acaso" o melhor é evitar as trajetórias das "marmitas". Sempre engenhosos, os russos não tardam em elaborar várias manobras contra nossos ataques. Sempre que podem, transportam sua D.C.A. até os pontos mais avançados. Por outro lado, distribuem a suas equipagens cartuchos fumígenos; o tanque pode, então, ou envolver-se numa nuvem artificial, ou aparentar que está em chamas, para que o Stuka, julgando tê-lo destruído, abandone a presa. De início, somos iludidos, mas ao cabo de dois ou três dias compreendemos tudo, e os russos não nos pegam mais. De um tanque realmente incendiado saem chamas de um vermelho vivo cuja imitação seria muito perigosa. No mais das vezes, um tanque incendiado explodirá, pois o fogo acaba atingindo as munições. Se a explosão ocorre imediatamente, quando o avião sobrevoa o tanque a cinco ou, no máximo, dez metros, o piloto passa um mau momento. O que me acontece por duas vezes: bruscamente, meu avião atravessa um muro de chamas, e penso: "Desta vez, estou frito". Contudo, saio indene do outro lado; evidentemente, a pintura da camuflagem se funde na fornalha, e meus planos ficam crivados pelos estilhaços do tanque.

Mergulhamos incansavelmente sobre os monstros de aço, por vezes de lado, mas, sempre que possível, por detrás. O ângulo de mergulho é relativamente agudo; dessa maneira, podemos descer até poucos metros do solo sem correr o risco de que o avião se abata bruscamente no momento de se reerguer. Uma queda, embora ligeira, bastaria para nos fazer tocar a terra, o que significaria a destruição do avião e, provavelmente, a morte da equipagem. Procuramos sempre atingir os tanques nos pontos vulneráveis. Sob esse aspecto, os diversos tipos de tanques se assemelham: o lugar mais fortemente blindado é a frente - e por isso é que o tanque sempre procura ficar de frente para o adversário. A blindagem dos flancos é nitidamente mais fraca, mas o verdadeiro "calcanhar de Aquiles" é a traseira. Aí fica o motor que, para facilitar o resfriamento, só é protegido por uma blindagem bem fina. Além disso, essa placa, pelo mesmo motivo, é toda furada. Um obus que penetre na traseira provocará infalivelmente uma explosão, pois perto do motor há que haver combustível. Os flancos também constituem "alvos" interessantes, embora mais bem protegidos, pois ali se encontram, de modo geral, as reservas de munições e combustível. Portanto, só o ataque frontal oferece riscos de nenhum resultado. Frequentemente, grupos de soldados de infantaria se dependuram nos "Stalins" que tentam passar; mas, nos setores onde já nos conhecem, deixam-se cair logo que surgimos, mesmo que o tanque vá a toda velocidade. Manifestamente, Ivã prefere sentir o chão sólido sob seus pés, para suportar nosso ataque.

Desde 15 de julho a resistência russa enrijeceu bastante; nossas divisões se chocam contra um completo sistema de ferrolhos, dotados de formidável artilharia antitanque, de maneira que nosso avanço se torna cada vez mais lento. Dia após dia, decolamos ao amanhecer, esgotamos nossas munições, regressamos para nos reabastecer, e tornamos a partir imediatamente, a fim de apoiar constantemente nossas pontas blindadas que, ao longo da via férrea Bjelgorod-Kursk,

tentam penosamente abrir passagem para o norte. Os primeiros destacamentos conseguiram formar uma cabeça-de-ponte na margem setentrional do Pskoll, mas já há vários dias sua progressão está completamente paralisada. É visível que os russos decidiram não mais recuar, e nossos golpes não conseguem abalar essa resolução. Certa manhã, quando nos preparamos para uma partida, poderosa formação de aviões de combate soviéticos, em vôo rasante, surge repentinamente sobre nosso campo e nos cai literalmente em cima. Precipitamo-nos para os aviões e decolamos, em todas as direções, numa indescritível confusão, para nos afastar do campo e nos dispersar. Por milagre, não ocorre nenhuma colisão nem perdemos nenhum avião, o que é tanto mais espantoso quando nossa D.C.A., refeita da surpresa, atira furiosamente. Essa resposta impressiona visivelmente os russos, que procuram afastar-se a toda velocidade. Contudo, seus aviões são suficientemente blindados para que os projéteis comuns, de 20 milímetros, ricocheteiem em sua fuselagem, sem causar danos; por outro lado, uma bateria leve, que usa munições anti-tanques do mesmo calibre, consegue atingir vários aviões, dois dos quais se abatem na margem do campo. A emoção provocada por essa visita desamistosa só se acalma quando recebemos ordem de partir - "urgentemente", como é óbvio - para Orel, no flanco norte da saliência, onde os russos passaram à ofensiva e já ameaçam a cidade. Nossa viagem dura apenas algumas horas. Logo que chego procuro informar-me sobre a situação, que não é nada brilhante: as tropas soviéticas atacam do norte, de leste e do sul, e nossa defesa está prestes a ser vencida. De resto, em toda a extensão da saliência, nossa ofensiva está prestes a paralisar-se. Vimos muito bem como o impulso de nossas tropas foi inicialmente refreado e, a seguir, detido por acontecimentos independentes de sua vontade: o desembarque aliado na Sicília, a queda da Itália. Em ambas as vezes, foi preciso retirar da frente leste as melhores divisões, para enviá-las a outros teatros de operações. Em nossas discussões, chegamos sempre à mesma conclusão (que é, de fato, irrefutável) : é unicamente graças a seus aliados ocidentais que a Rússia soviética ainda existe como grande potência militar.

Durante todo o mês de agosto, as coisas se mostram extremamente difíceis, sob todos os pontos de vista. Os mais encarniçados combates se desenrolam em torno da cidade de Kromy. Em minha primeira incursão nessa região, quando me apresto a atacar uma ponte, tenho a sorte de acertar um duplo golpe, involuntariamente. No momento em que inicio meu piqué, a ponte está deserta; mas enquanto mergulho a toda velocidade, um tanque russo mete-se por ela e avança para a outra margem. Está mais ou menos a meio caminho quando minha bomba de quinhentos quilos, destinada à ponte, cai exatamente em sua torre. Uma explosão ensurdecadora, e os destroços do tanque se abismam no rio, entre as vigas retorcidas do piso e os blocos de alvenaria de que, instantes atrás, se compunha ainda o pilar central. Nunca, como agora, encontramos uma D.C.A. tão forte. Dias depois de nossa chegada no setor, meu avião recebe, a oeste de Bolchow, um obus que destrói o motor. Recebo uma descarga de estilhaços metálicos em pleno rosto. De início, penso em saltar, mas como prever para onde o vento me impelirá o pára-quadras? São poucas as possibilidades de escapar com vida, tanto mais que este lugar é habitualmente freqüentado por algumas formações de Yaks. Portanto, trato de agüentar e consigo, em esgrimis, alcançar nossas primeiras linhas, onde pouso sobre o ventre, com uma bela auréola de chamas ao redor do motor. Um chefe de batalhão me cede emprestado um veículo e, naturalmente, o respectivo motorista (pois, caso contrário, esse bravo comandante nunca mais reveria seu velho carro), que me leva rapidamente ao nosso campo, nos arredores de Orel.

Uma hora depois estou novamente de partida para o mesmo setor. Uma sensação esquisita passear, bem vivo, sobre o mesmo lugar onde, pouco antes, se julgou ver o sol pela Última vez. "Vamos, velhinho - digo comigo mesmo -, nada de idéias negras e, sobretudo, nada de filosofia inútil; só tens que confiar em tua a estrela."

Nesse dia, temos de atacar posições de artilharia. Tomei um pouco de altitude para tentar descobrir onde se localizam as grandes peças de D.C.A. As baterias russas abrem fogo e o clarão dos disparos traem seus esconderijos. Imediatamente, ordeno aos outros aviões que deixem cair suas bombas sobre os canhões, depois do que mergulho, seguido da esquadrilha anti-tanques. Nosso tiro preciso provoca terríveis estragos; não tarda muito para que a artilharia fique reduzida

ao silêncio, exceto algumas peças leves de D.C.A., cujos raivosos latidos nos perseguem enquanto passamos em vô rasante ao solo. Missão cumprida com pleno êxito e ao preço realmente módico de algumas asas furadas. Mas quem sabe o que lhes espera na próxima incursão? Se ao menos houvesse um meio de escapar a esta obsessão que nos atormenta dia e noite e que agora quase nos impede também de dormir! Noite após noite os bombardeiros russos atacam nosso campo. Visam mal, deixando que suas bombas caíam ao acaso, para escapar mais depressa A nossa D.C.A., e geralmente causam poucos danos (até agora não houve vítimas, salvo meu velho companheiro Kraus, a quem tínhamos oferecido uma festa dois dias antes de sua morte, por sua promoção ao grau de comandante e pelo recebimento das "Folhas de Carvalho"). Mas nos impedem de dormir, e sabe Deus como temos necessidade de repouso, depois de ter cumprido várias missões durante o dia e antes de cumprir muitas outras no dia seguinte. As sentinelas cansam-se de dar alerta; estamos por demais esgotados para nos refugiarmos nas fossas cavadas perto das tendas. É melhor arriscar a pele - sobretudo se o risco não é muito sério - do que perder meia hora de sono.

Depois da morte de Kraus, assumo o comando do III Grupo e um capitão me substitui à testa da primeira esquadrilha. A situação se torna cada vez mais confusas a bem dizer, é muito grave. No que diz respeito à nossa esquadra, as coisas vão francamente mal, pois somos literalmente perseguidos pelo azar. A série negra não quer passar. Certo dia - realizo minha 1.200a - missão - um de nossos caças de escolta, o campeão de esqui Jennewein, deixa-se levar por um avião russo em dificuldade, afasta-se nas nuvens e... não regressa. Um de seus companheiros ainda capta sua última mensagem: "Motor danificado. Estou perdido. . . dirijo-me na direção do sol". Ora, naquele momento, o sol já desce para o ocidente, o que significa que Jennewein tomou a direção errada. Em geral, são nossas próprias linhas que ficam a oeste, mas, desta vez, dá-se o contrário: os russos vêm de abrir uma brecha no limite norte do nosso setor, na direção leste-oeste, criando uma espécie de longo corredor que, bruscamente, se desvia para o sul. Voando para oeste, Jennewein não conseguiu, portanto, deixar a região ocupada pelas tropas vermelhas, ao passo que, se descesse para o sul, teria encontrado nossas primeiras linhas ao cabo de poucos quilômetros. No momento, ele é dado como desaparecido: sabemos o que isso significa. E a série continua. . . Schultz, chefe de minha ga. esquadrilha, levanta vô com seu metralhador, o segundo-tenente Horner, para atacar uma bateria soviética a nordeste de Orel. Atingido pela D.C.A., desce em vô planado - trata-se mais de uma queda em diagonal que descida - e pousa sobre o ventre, na "terra de ninguém". Seu avião rasga o chão e se detém, finalmente, contra uma pequena colina. Ainda quero crer numa aterrissagem forçada, embora o obus o tenha atingido em cheio, e ele tenha chegado ao solo com suspeita violência. Sobrevôu seu avião por várias vezes, em rasante ao solo; não vejo nenhum sinal, nem o menor movimento. Uma forte patrulha de infantaria, acompanhada de nosso médico, consegue atingir os destroços; dois cadáveres jazem no meio da ferragem. Um capelão desliza corajosamente até a colina para encomendar os corpos, que encontram assim, no meio dessa planície sangrenta, sua última morada.

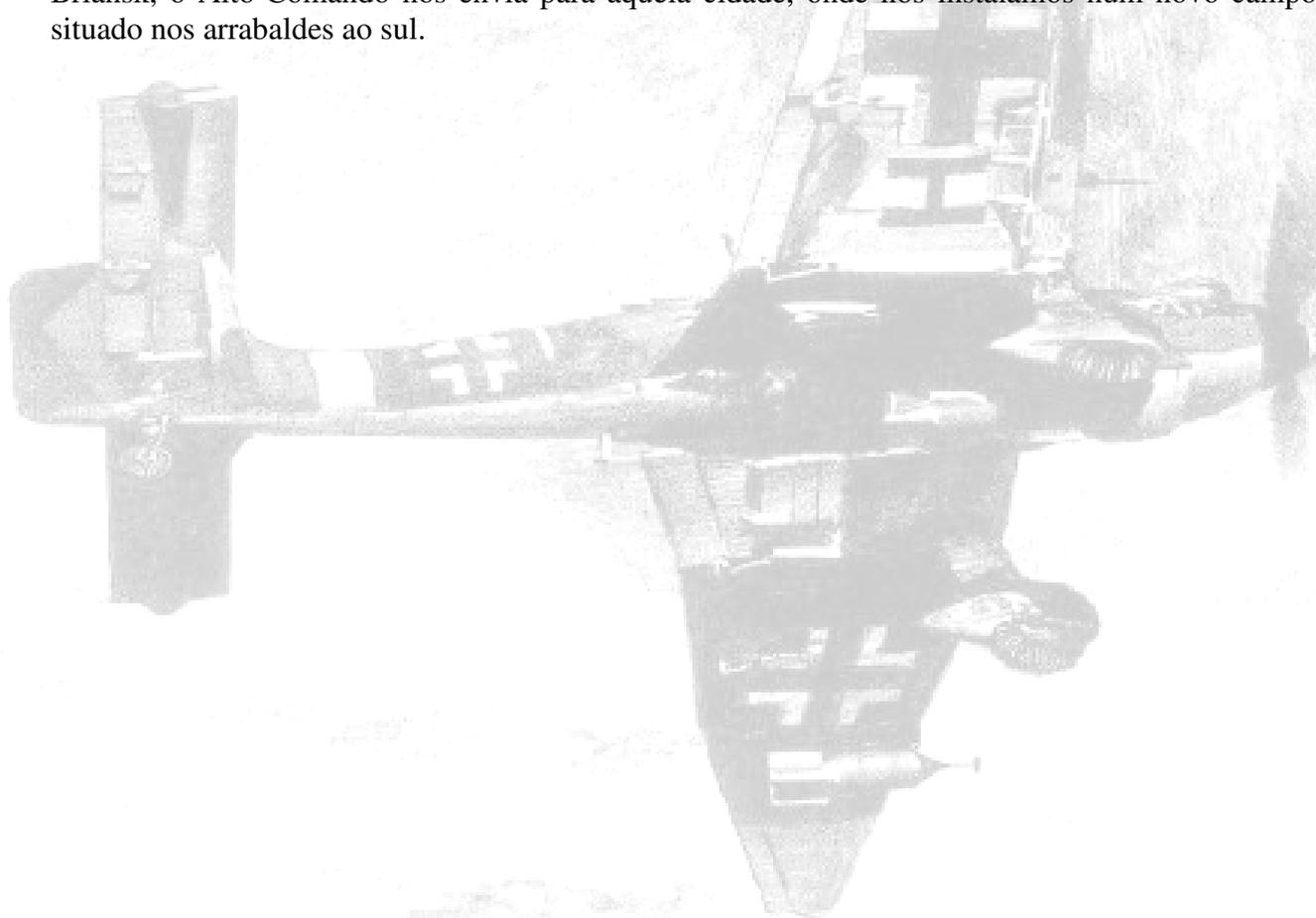
E a série continua. . . Três dias depois, perdemos Jackcl, o "bobo" oficial da esquadra. Indiferente, cheio de entusiasmo, Jackel tinha a mania de atacar todo caça russo que visse, embora seu Stuka fosse menos rápido e menos armado que qualquer avião de caça. Já no fronte do Kuban ele nos fazia rir com suas extravagâncias. O mais curioso da história é que ele realmente havia conseguido abater vários caças - com certeza suas vítimas não haviam levado a sério aquele stuka que se arremessava, cheio de imprudência, contra os "Reis do Céu". No fundo, Jackel agia mais ou menos como um cervo que, encontrando imprevisivelmente um homem armado de fuzil, se precipitasse sobre o mesmo, para espetá-lo com seus esgalhos. Mas esse jogo iria perdê-lo. . . Naquele dia, acabávamos de alcançar nossas linhas, depois de haver atacado uma coluna de artilharia, quando, subitamente, uma voz grita no rádio :

- Cuidado! Caças!

Volto a cabeça e imediatamente os descubro, bem distantes.

atrás de nós. Como já estamos sobre nossas posições, ele nem sequer pensam em seguir-nos. Tudo teria corrido bem se Jackel não houvesse cedido, mais uma vez, A sua tentação. Abandonando sua esquadrilha, o jovem louco faz meia volta e arremete contra o inimigo. Depois de breves instantes de selvagem combate, ele consegue atingir um caça, que se abate e se esmaga contra o chão. Tranqüilamente, Jackel procura outra presa, deixando o trabalho de cobrir sua retaguarda ao metralhador, o gordo Jentsch, um rapaz firme e flegmático. Nesse dia, contudo Jentsch provavelmente se interessa com o que se passa a sua frente, e tanto se interessa que não vê o Lag 5 que acaba de se colocar em sua esteira. De súbito. Jackel vira brutalmente sobre a asa, entra numa queda e. . . cai como uma pedra. Ao tocar o solo, o avião se parte em dois e se incendia. O drama não durou mais que três ou quatro segundos. Teria sido atingido por uma rajada do Lag, ou tentou uma manobra desesperada para escapar ao seu perseguidor, esquecendo-se que voava a apenas duzentos metros de altitude, o que tornava impossível esse tipo de acrobacia? Nunca saberemos. . .

Os soviéticos ampliam continuamente o estreito corredor de abertura pelo qual esperam conseguir o completo cerco de nossas posições ao redor de Orel. Já ameaçam Kareitsch, a noroeste, e se infiltram pelas florestas, que lhes fornecem excelente proteção contra os ataques aéreos. Nossa tarefa, dessa forma, se torna cada vez mais difícil, os aviões-canhão são praticamente impotentes contra a infantaria, e os tanques são tão bem camuflados que, por vezes, não vemos nenhum deles durante vários dias. De resto, nossa estada neste setor chega ao fim. Alguns companheiros "bem informados" já falam de um regresso iminente para o sul, onde se esboça ameaça ainda mais grave contra nosso frente ao redor de Karkov. E, com efeito, depois de algumas missões na região de Briansk, o Alto-Comando nos envia para aquela cidade, onde nos instalamos num novo campo, situado nos arrabaldes ao sul.



Regresso ao Dnieper

Desde nossa partida, meses antes, muitas coisas mudaram neste setor. Do lado alemão, algumas das melhores divisões foram retiradas do fronte, enquanto do lado soviético os contra-ataques se multiplicam perigosamente. Dias depois de nossa chegada, os obuses da artilharia russa já caem em plena cidade, e como nossas reservas de munições e combustíveis estão bem minguadas, o Alto-Comando novamente nos transfere. Nossa nova base fica em Dimitriewka, a uns 150 quilômetros para o sul. Como esse campo é bastante afastado da linha de frente, preparamos duas "escalas", uma em Isjum, para as missões na direção do Donetz, e outra em Stalino, Para o setor de Mius. Cada escala recebe uma pequena guarnição, que se ocupa de nossos aviões durante o dia. Pela manhã, antes de empreender nossa primeira missão do dia, transportamos esses homens até os campos auxiliares, de onde os trazemos de volta, à noite.

Graças à tenacidade de nossas tropas, o exército sustenta, atualmente, um fronte coerente e sólido, tanto ao longo do Donetz como no Mius. Contudo, os soviéticos fazem consideráveis esforços para abrir nossas linhas, e os combates são extremamente duros. As ordens de ataque que transmitimos aos oficiais do serviço de operações aéreas mencionam continuamente os mesmos bosques, os mesmos barrancos, as mesmas passagens vadeáveis. Ao fim de quinze dias, encontramos esses lugares sem mesmo olhar o mapa; nossa memória visual registrou os mínimos detalhes dessa paisagem, embora seja monótona e totalmente desprovida de relevo.

Às margens do Mius, perdemos o tenente Anton que, desde a morte de Schulz, comandava a 9ª esquadrilha. Quando inicia seu piqué, o avião explode e se desagrega em pleno céu. É o mesmo misterioso acidente que já ocorreu várias vezes. Sabotagem, fadiga do material ou erro de construção? Nunca ficaremos sabendo. Mais um amigo que desaparece, depois de tantos outros; na esquadra, impera um vaivém contínuo, o ritmo inexorável da guerra que devora até os melhores. O verão já cedeu lugar ao outono quando recebemos ordem de nos instalar no fronte do Dnieper. Mais uma vez tornamos a partir, e, infelizmente, sempre para oeste. Durante alguns dias, ficamos no campo de Kransnoarmaiskoje, a noroeste de stalino. A tenaz soviética já se fecha sobre esse ponto da bacia industrial do Donetz; os vermelhos avançam do norte e do nordeste e parecem ter grandes projetos, pois estão em toda parte. Incessantemente, seus bombardeiros Boston, provenientes dos Estados Unidos, atacam nosso campo. É uma inovação bastante desagradável, pois perdemos, assim, horas preciosas. Ao invés de preparar nossas incursões, somos forçados a permanecer nas fossas e esperar o fim do bombardeio. Felizmente, o "empréstimo e arrendamento" só fornece aviões aos russos, e não pilotos; como os seus não aprendem a lançar as bombas com um mínimo de precisão, nossas perdas em homens são nulas, e os danos materiais relativamente pequenos.

No momento, nos sentimos em segurança. É verdade que, na estrada que passa ao longo do campo, desfilam numerosas unidades, visivelmente batendo em retirada, mas até agora ninguém veio dizer-nos que se trata de destacamentos da retaguarda, e que os russos estão em seus calcanhares. Tendo recebido ordens de atacar concentrações inimigas a quarenta quilômetros a nordeste, decolamos tranqüilamente e, agrupados sobre a cidade, lentamente ganhamos altura. De repente, nos limites opostos da aglomeração, vejo sete ou oito tanques. Com sua camuflagem, se parecem muito com os nossos. No entanto, suas silhuetas me intrigam. Mas Henschel, meu metralhador, apenas ri de minha apreensão:- Ora, não é possível. De qualquer maneira, os examinaremos mais de perto, quando voltarmos. Henschel com certeza tem razão. Decididamente, vejo russos em toda parte, quando devia saber que eles estão a quarenta quilômetros. Partimos, portanto, para nosso objetivo. Decorridos dez minutos, descubro fortes destacamentos inimigos, mas em parte alguma consigo ver o menor sinal de nossas próprias tropas. Vagamente inquieto,

dou meia volta para examinar os tanques cuja presença me pareceu tão estranha. Não há dúvida, são russos, - mais exatamente, são T-34. Estão parados, suas equipagens desceram e, reunidas em círculo, estudam um mapa; quando os sobrevôo, os soldados se dispersam e correm a fechar-se em seus tanques. O pior é que, no momento, não podemos fazer nada; antes de atacar, precisamos voltar ao campo, para nos reabastecer de munições. Os russos aproveitam esse lapso de tempo para entrarem na cidade, - Suamos sangue e água; apenas algumas fileiras de casas nos separam dos tanques que, certamente, estão para nos cercar. Ao fim de dez minutos - uma eternidade, em tais circunstâncias - consigo finalmente decolar com meu avião-canhão e começo a lhes dar caça pelas ruas estreitas do centro. À primeira vista, é uma empresa desesperada; os tanques continuamente dão voltas aos grupos de casas, de sorte que os perco de vista antes de ter tido tempo de mergulhar. No espaço de um segundo, apanho um tanque no meu colimador e, no instante seguinte, ele desapareceu. Às vezes, consigo surpreender algum outro, que me julga entretido alhures; então, não hesito : mergulho em queda livre até poucos metros do solo. Por fim, liquidei quatro tanques. Mas por onde teriam passado os outros? Talvez já estejam ocupados em devastar nosso campo. E ainda não podemos partir, pois quase todo nosso pessoal de terra se encontra em algum lugar da cidade, e os pobres rapazes com certeza vão regressar ao campo, na esperança de encontrar alguns aviões para evacuá-los. Além disso tudo, lembro-me repentinamente que mandei nosso cozinheiro ao depósito da intendência, nos subúrbios a leste. A menos que tenha muita sorte, ele vai poder fazer seus quitutes num campo de prisioneiros. Ficarei sabendo mais tarde que, ao chegar ao depósito, nosso mestre-cozedeu deu de cara com um T -34, que acabara de surgir do lado oposto. Felizmente, os reflexos do condutor do tanque foram mais lentos que os de nosso cozinheiro, que, pisando firme no acelerador do seu veículo, conseguiu escapar, passando bem sob o nariz dos russos embasbacados.

Tendo esgotado meus obuses, volto ao campo e mais uma vez decolo, mas agora sOzinho, pois é preciso guardar nossos últimos litros de combustível para o trajeto até Pawlowka. Oxalá que, entretimes, meus homens tenham regressado ao campo! Depois de longa procura, encontro mais dois tanques na parte ocidental da cidade e consigo incendiá-los. Quanto aos dois últimos, com certeza estão escondidos sob alguma construção, pois não os vejo em parte nenhuma, quando já não ouvem o ronco de meu motor, avançam na direção do nosso campo, para destruir o esconderijo "desses stukas imundos", como diz a rádio de Moscou. Tanto pior. . não há um minuto a perder.

Meus homens já incendiaram os aviões avariados e sem condições de levantar vôo. Logo que surjo sobre o campo, a esquadrilha decola. Já era tempo. Ainda estamos dando voltas sobre a cidade, para agrupar-nos e ganharmos altura, e já os primeiros obuses caem bem no meio da pista. Os dois últimos tanques conseguiram descobrir nosso "covil", mas os pássaros já se foram. Em formação cerrada, tomamos o rumo nordeste. Escapamos de boa. . Meia hora depois, no exato momento em que uma formação de nuvens nos força a descer bastante, vemo-nos sobrevoando) uma estrada. De repente, uma forte coluna motorizada, acompanhada de tanques, que segue pela estrada, despeja contra nós uma chuva de projéteis. Dispersamo-nos, e a respeitosa distância ficamos a voar ao redor dos veículos - tanques russos e caminhões americanos, o que, para nós dá na mesma. Em nossa ingenuidade, acreditávamos que se tratasse de um destacamento alemão! Para ser sincero, não compreendo muito bem como os russos já conseguiram avançar tão profundamente para oeste; vinte e quatro horas antes essa região ainda estava ocupada por nossas tropas. Enfim, é inútil quebrar a cabeça com esse novo mistério: indiscutivelmente, são mesmo os vermelhos. Subimos até as nuvens; então, instruo meus pilotos para que ataquem primeiro a D.C.A., que precisamos neutralizar antes de passar ao ataque contra os tanques.

Ao cabo de um minuto, a artilharia antiaérea está praticamente reduzida ao silêncio, e, em seguida, tem início o .grande massacre. Distribuídos ao longo da coluna, transformamos a extensa fileira de veículos num imenso amontoado de ferragem. Pouco a pouco, desce o crepúsculo e a estrada toma o aspecto de uma serpente de fogo; caminhões e tanques incendiados se amontoam uns sobre os outros, de tal maneira que os raros veículos intactos - se é que algum existe - nem mesmo podem escapar. Estou quase a me dizer, com legítima satisfação, que o Estado-Maior

soviético poderá inscrever essa coluna na conta das perdas totais, quando me sobressalto e sou presa do terror : acabo de sobrevoar os três ou quatro veículos da frente - que se encontram a alguma distância do grosso da coluna - e julguei ver, flutuando em suas capotas, a bandeira de cruz gamada. Como? Será alucinação? Dou mais uma volta e passo em vôo rasante sobre os primeiros veículos : meu Deus!

São caminhões alemães! Não sei mais o que pensar - fico a imaginar se tudo não passa de um sonho mau - e, então, do fosso que margeia a estrada, vejo subirem vários sinais luminosos brancos! O sinal de socorro da infantaria alemã! Estou literalmente apavorado: uma enorme bola me bloqueia a garganta, sufoca-me, sinto náuseas e, depois, violenta e repentina dor de estômago me dobra em dois. Nunca me senti tão doente. . . Minhas mãos úmidas já não têm forças para puxar o manche, mas pouco importa; sentir-me-ia quase feliz de me esmagar no solo, ali bem ao lado dos caminhões que acabam de consumir-se. . . Será mesmo possível que eu tenha aniquilado uma coluna alemã? Mas, então, por que nos receberam com aquele fogo nutrido, de que só escapamos por milagre? Por que usam caminhões americanos? . . E eu, contudo, vi que os homens que corriam envergavam uniformes russos.. . Um suor frio e viscoso começa a brotar de todos os meus poros, uma tenaz gélida aperta-me a cabeça, minhas têmporas latejam . . . Já é quase noite quando, finalmente, pousamos em Pawlowka.

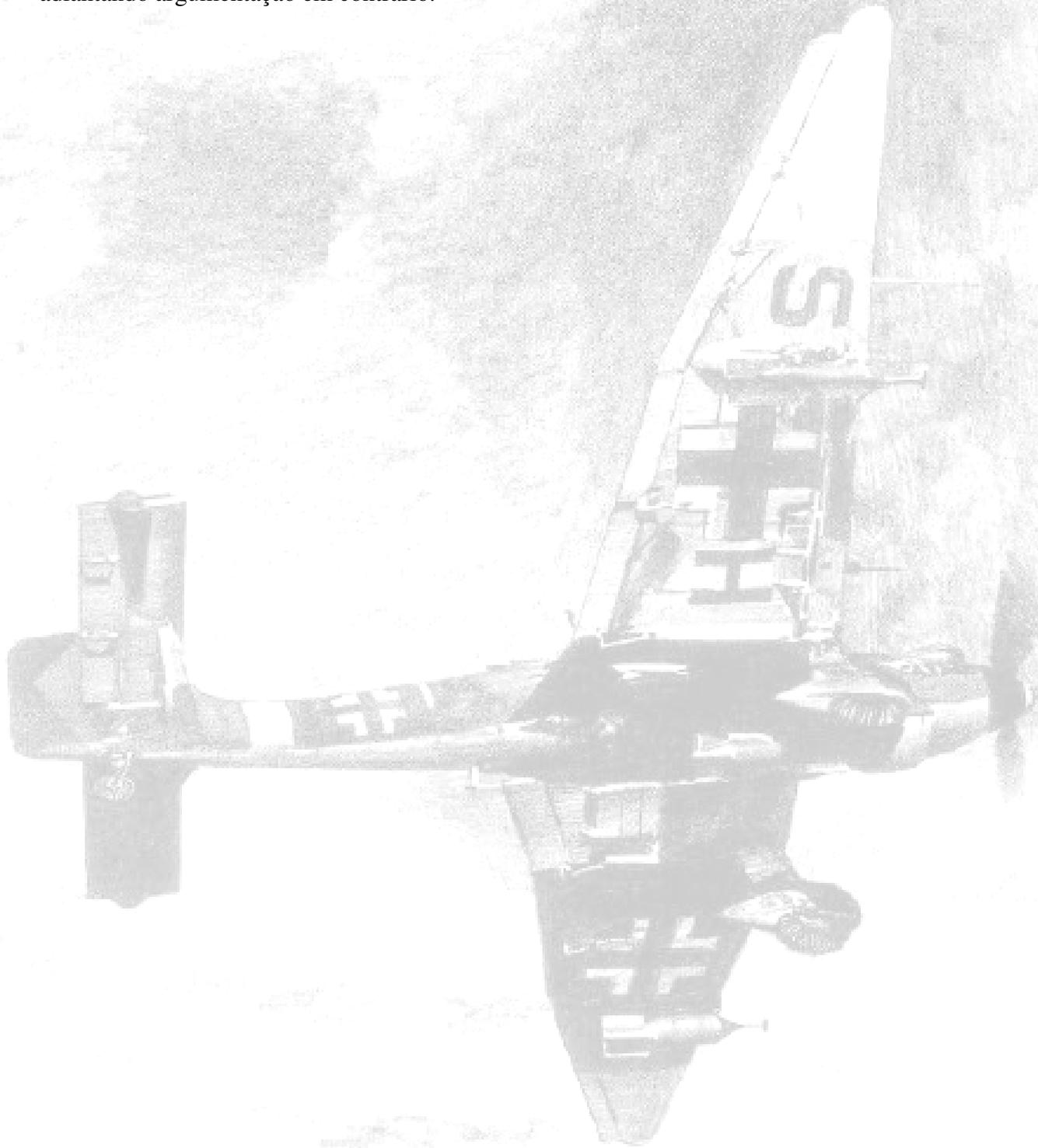
Ninguém fala, evitamos encarar-nos e cada qual faz a si mesmo a angustiante pergunta: seria, mesmo, uma coluna alemã? Essa incerteza nos martiriza. Pego o telefone, mas, embora chame todas as unidades do exército e da Luftwaffe, ninguém sabe informar-me sobre aquele destacamento motorizado que seguia pela estrada do sudoeste. Por fim, vou deitar-me. Exausto, mergulho num sono povoado de pesadelos. Lá pela meia-noite, meu oficial de Estado-Maior me acorda: um grupo de soldados acaba de chegar e traz uma notícia que certamente me interessará; além disso, querem agradecer-me por tê-los salvado. Agradecer-me? Cada vez entendo menos. Mas o oficial insiste e me arrasta quase à força até a sala onde os homens me aguardam. No minuto seguinte, minha angústia cede lugar a uma delirante alegria. Eis o que se passou: esses soldados, depois de terem perdido sua unidade, partiram quase a esmo, em quatro caminhões. Lá pelo fim da tarde, foram alcançados por uma coluna russa. Abandonando seus veículos, tiveram o tempo exato de correr algumas centenas de metros e de se lançarem nos fossos, para escapar às rajadas de metralhadoras soviéticas. Já se davam por perdidos, quando chegamos. Enquanto esmagávamos os russos, trataram de fugir, correndo pelo fosso. Depois do massacre, tentaram nos assinalar sua presença, lançando sinais luminosos brancos - sem imaginar, um instante sequer, o terrível efeito que esse S.O.S. nos iria produzir.

Tenho a impressão de haver retirado um peso enorme do meu peito, e os rostos sorridentes de meus pilotos indicam que todos eles experimentaram a mesma sensação. Em suma, a esquadrilha trabalhou bem; raramente nosso quadro de caça foi tão magnífico: seis tanques e uma coluna inteira, além da libertação, é verdade que casual, de valorosos rapazes que já se julgavam condenados a embolorar, talvez a morrer, num campo de prisioneiros nos confins da Sibéria.

Poucos dias depois tomamos posse de nossa nova base, em Dniepropetrovsk. Nosso campo fica à margem leste do rio, o que nos obriga a atravessar a metade da cidade duas vezes por dia, pois nosso acantonamento se situa exatamente no centro. A aviação SOviética ataca quase diariamente a grande ponte sobre o Dnieper, numa tentativa de cortar a retirada das tropas alemãs ainda instaladas na margem leste e também para dificultar a chegada de reforços e do abastecimento. Até agora, todas as suas bombas caíram na água; talvez a ponte, com largura de uns trinta metros, não lhe pareça tão grande. Evidentemente, ignora o que o Alto-Comando soviético pense disso. De qualquer maneira, os habitantes de Dniepropetrovsk estão encantados : depois de cada ataque, correm para o rio armados de baldes, pois já sabem que enorme quantidade de peixes, mortos pelas deflagrações, ficam boiando A superfície. Estou certo de que essa pobre gente, antes dos bombardeios, comia peixe fresco bem menos freqüentemente.

-Enfim, talvez os pilotos russos procurem, antes de tudo, melhorar as condições de vida de seus compatriotas civis, e só secundariamente pensem em destruir a ponte.

Voamos alternadamente para norte, sul e leste, porque os soviéticos vêm da direção do Donetz, para impedir que nossas tropas se estabeleçam no Dnieper e prossigam a fortificação das posições estratégicas. Ao mesmo tempo, com a mudança para Bolschaja Costromka, a 120 km de Dnieper, perco Becker, que é transferido para o Estado-Maior da esquadra, apesar de minha recusa em aceitar essa transferência, pois ele pertence A nossa "família". A ordem foi mantida, de nada adiantando argumentação em contrário.



Sempre Para Oeste

Não se pode dizer que nos estejam estragando por excesso de mimos. Bolschaja Costromka é o protótipo da pequena aldeia russa, com suas vantagens e seus inconvenientes. Para um ocidental, os inconvenientes sobrelevam de muito as vantagens. A aldeia é relativamente extensa, mas não possui ruas; as casas de terra batida quase não existem construções de pedra - se ligam entre si por caminhos de terra, onde, quando chove, os veículos atolam até os eixos. Nosso campo fica no limite norte da aldeia, onde desemboca a estrada de Apostolowo; no mais das vezes, o caminho de acesso é impraticável para qualquer veículo a motor. Por isso, desde que chegamos a este encantador lugar, passamos a usar os meios de locomoção indígenas: cavalos e juntas de bois. Frequentemente, nossos pilotos vão para o campo a cavalo e, do dorso do animal, sobem diretamente para a asa do avião, a fim de não ficarem mergulhados até os joelhos na estranha mistura de lama e cimento que chamamos de "pista". Quando chove, o campo se transforma numa espécie de lago, do qual emergem algumas pequenas ilhas; somente graças aos pneus largos dos Stukas é que conseguimos arrancar nossos aviões dessa lama pegajosa. O chão está completamente encharcado de água; sente-se bem que o Dnieper não está longe. Quanto aos alojamentos, arranjamo-nos como pudemos; nossos homens se distribuíram por toda a aldeia. O Estado-Maior do grupo está instalado na escola, onde temos até, no rés-do-chão, uma espécie de sala de recreação, batizada de "cassino". Nossas missões nos levam praticamente em todas as direções.

Em toda parte o exército reclama nossa intervenção. A leste e a sudoeste, os soviéticos lançam incessantemente suas vagas de infantaria e de tanques contra nossa cabeça-de-ponte de Nikopol, onde, no ano passado, o pobre Jackel oferecia As pequenas dançarinas do "Teatro para os Exércitos" pequena moita A guisa de buquê de flores. Estudando o mapa, encontramos frequentemente nomes alemães : Heidelberg, Gruntal, Gustavfeld. Alguns séculos atrás, colonos alemães desbravaram esta região. Do lado norte, o fronte passa inicialmente pela margem oposta do Dnieper, a leste de Saporoje, torna a cruzar o rio e se desvia na direção de Kremenschuk. Dniepropetrovsk já está bem longe, além das linhas russas. Seguindo sua tática habitual, os soviéticos tateiam continuamente nossas posições e, em vários pontos, conseguem penetrações locais. Nossos contra-ataques, desferidos sobretudo pelas divisões blindadas, sempre os repelem para suas linhas de partida. Por enquanto, o fronte se mantém.

Nosso campo é decididamente mau, e faríamos tudo para descobrir outro melhor. A cidade industrial de Kriwoi-Rog, situada mais ao norte, possui um aeródromo de fato, com excelente pista betonada, mas não será minha esquadra que ali se instalará. Numa bela manhã, os vermelhos, vindos do norte, ocupam Kriwoi-Rog e, naturalmente, se apoderam antes de tudo do aeródromo. O exército nos chama em seu socorro: cumpre-nos tentar a interdição do envio de reforços, sem os quais o inimigo não conseguirá manter-se. Atacamos, pois, especialmente, as pontes sobre o Dnieper; numa dessas missões perdemos, no sentido literal da palavra, a equipagem do tenente Minder: ninguém viu seu avião cair; estava conosco, mas, de súbito, desapareceu como que tragado pela imensidão russa.

A cada três ou quatro dias, o corpo de exército nos pede que concentremos nossos ataques sobre tal ou qual ponte, entre Kremenschuk e Dniepropetrovsk. São missões difíceis, não apenas por causa de defesa cada vez mais temível dos artilheiros e caças soviéticos, mas também devido ao tempo permanentemente fechado. Assim, certa manhã, decolo escoltado só por dois aviões, para saber onde se acham, exatamente, os primeiros destacamentos russos, e se o tempo permite um ataque maciço. Antes da partida, o Q.G. do corpo comunicou-me por telefone que a aldeia X, no setor ameaçado, ainda está em nossas mãos, mas que seus defensores reclamam socorro imediato.

Devo entrar em contato com eles; no P. C. da unidade há um oficial de ligação aérea que me dará todas as indicações.

Logo avistamos a aldeia e ouço, em meus fones, a voz de um oficial de ligação. Inicialmente, usando o código, peço-lhe que me indique o nome de sua unidade, pois desde o início da ofensiva soviética todas as divisões de infantaria tentam monopolizar-nos, cada qual em proveito próprio. No fundo, isso é compreensível, pois todas as tropas terrestres precisam de nós; para atender a todos os pedidos precisaríamos de vinte vezes mais pilotos e aviões. O oficial responde corretamente. Trata-se, realmente, da unidade de que me falaram no Q. G., mas não tenho mais tempo de ouvir suas explicações: acabo de descobrir, cerca de uns dois quilômetros à frente, um forte destacamento inimigo. No momento em que inicio uma curva, vejo nitidamente os clarões dos disparos de vários canhões de D.C.A. No instante seguinte, alguns projéteis atravessam, assobiando, minha cabina de comando e o motor. Recebo vários estilhaços no rosto e nas mãos; meu motor começa a falhar e parará a qualquer momento. Ainda funciona durante dois minutos, tossindo como um tísico, depois do que, após um último soluço, repentinamente se cala. Já escolhi, a oeste da aldeia, uma planície que ainda não deve estar sob o fogo direto dos russos. Aterriso sem grandes danos; minutos depois, Lickel, um dos dois pilotos que me acompanham, pousa impecavelmente ao lado de meu pobre - avião. Auxiliado por meu metralhador, desmonto as metralhadoras e os instrumentos. do quadro de bordo; em seguida, recolhemos nossos pára-quedas e subimos no avião de Fickel. Meu segundo piloto já regressou para a retaguarda, a fim de comunicar o acidente e mobilizar os companheiros. Mas não precisamos de socorro: Fickel decola sem maiores dificuldades e, um quarto de hora depois, estamos de volta a Costromka.

Infelizmente, nem sempre temos tanta sorte. Um dia, por exemplo, de volta de uma missão particularmente difícil, avistamos nosso campo e descemos para sobrevoar a pista e pousar, uns após outros. No último momento, quando estamos a poucos metros do chão, nossa própria D.C.A. começa a latir. Acima de nós, bem alto no céu, uma formação de caças russos sobrevoam o campo. Não manifestam a mínima intenção de nos atacar, mas mesmo assim nossos artilheiros tentam atingi-los, atirando entre nossos aviões. Aos russos, tanto se lhes dá, mas três dos nossos são atingidos em cheio e explodem no ar. Em menos de um minuto, seis corpos cheios de vida – três metralhadores e três oficiais, entre eles meu amigo Herling, chefe da sétima esquadrilha - se esmagam contra o chão. A série negra continua . . . Em início de novembro, comunicam-me pelo rádio que o Fuhrer concedeu-me a Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho e Espadas, cuja entrega fará pessoalmente, em seu G.O.G. da Prússia Oriental. Nessa época já tenho em meu ativo uma boa centena de tanques russos. Naturalmente, estou muito orgulhoso, mas lamento que Henschel, meu metralhador, não tenha também recebido até agora a cruz que para ele pedi. No entanto, merece-a amplamente; cumpriu sua milésima incursão contra o inimigo, e como abateu diversos caças russos é, certamente, o melhor de nossos metralhadores. Por isso, resolvo levá-lo ao G.O.G. Como era de se esperar, o processo de Henschel extraviou-se pelo caminho, mas Goering, alertado por telefone, prontamente dá parecer favorável, de sorte que Henschel, recebido juntamente comigo, pôde receber das mãos de Adolf Hitler sua Cruz de Cavaleiro. O bravo rapaz está um tanto embriagado por tanta glória; no momento, é mais importante que o rei. Durante todo o trajeto de volta uma longa viagem através de Viena, Cracóvia, Lemberg, Kirowograd - não pára de falar de condecorações, em geral, e de sua em particular, de tal maneira que lhe peço bastante rudemente para mudar o disco. Vexado, ele se cala, mas sei muito bem que até o fim de sua vida lembrará dos menores detalhes daquela simples cerimônia num pequeno chalé da Prússia Oriental. À medida que avançamos para leste sentimos a aproximação do inverno. Espessas nuvens e fortes nevascas tornam a pilotagem cada vez mais difícil. Suspiro de alívio quando, ao cair da noite, o avião finalmente pousa no campo coberto de gelo de Costromka. Aqui já faz um frio intenso, o que, pelo menos, oferece a vantagem de tornar os caminhos mais ou menos carroçáveis. O centro da aldeia se transformou numa verdadeira pista de patinação, mas como não temos patins a travessia desse espelho escorregadio às vezes apresenta problemas .difíceis. Meus pilotos o resolvem calçando, desde que se levantam, suas botas de pele de carneiro; naturalmente, o gelo

estraga a pelica, mas isso é melhor do que uma perna quebrada. Às vezes, contudo, temos aqui, na Rússia meridional, bruscas elevações da temperatura, provocadas com certeza pelos ventos quentes do mar Negro. Então, a aldeia, e também nosso campo, toma o aspecto de um imundo lameiro. Estamos desarmados contra essa lama; por consequência, logo às primeiras rajadas de ar quente, refugiamo-nos em Kirowograd, onde há um belo aeródromo betonado. Depois, quando o frio volta, regressamos a Costromka, onde nos resta, pelo menos, a possibilidade de jogar hockey no gelo. Em meados de janeiro de 1944, o tempo começa a melhorar.

O frio continua intenso, mas o céu se apresenta limpo, de maneira que novamente podemos empreender incursões maciças. Eu me dedico sobretudo à caça aos blindados, com minha esquadrilha antitanque. Um dia, depois de ter explorado a região ao sul e sudoeste de Alexandria, voltamos a Kirowograd para nos reabastecer-nos de munições, quando descubro, através de uma espessa sebe, doze tanques russos que se dirigem para o norte. Não resta dúvida que são T-34, mas fico a indagar de onde procedem. Como não temos mais nenhum obus, somos obrigados a deixá-los escapar. Evidentemente, prometo a mim mesmo voltar o mais depressa possível, para tentar destruí-los, mas só Deus sabe onde eles se encontrarão, nesse momento. Dir-se-ia que os russos já se deram conta de nossa impotência, pois prosseguem tranqüilamente em seu caminho, sempre acompanhando a sebe. Pouco mais longe, na direção norte, a uns três quilômetros talvez, vejo que algo também se movimenta. Aproximo-me num vôo rasante e identifico vários tanques alemães. Suas Tórres estão abertas, as equipagens tomam a fresca e contemplam calmamente a paisagem; é evidente que nem sequer lhes ocorre a idéia de que o inimigo possa estar tão perto. As duas colunas se dirigem uma na direção da outra, separadas unicamente por aquela maldita sebe. De qualquer maneira, os alemães não podem ver os russos, que avançam por uma depressão, ao pé de um declive de estrada de ferro. Lanço apressadamente alguns sinais luminosos vermelhos, depois do que lhes atiro uma caixa com uma mensagem, explicando aos nossos companheiros que, três quilômetros além, vão ter um encontro imprevisto. A fim de completar essas indicações, dou um brusco mergulho no lugar exato onde se encontram os russos. Agora, já fiz tudo quanto podia fazer; seguido por minha esquadrilha ponho-me a descrever largos círculos, aguardando os acontecimentos. Nossos tanques continuam a rodar na direção do inimigo e cerca de setecentos metros depois param diante de um grande buraco aberto na sebe. A qualquer momento Ivã e Fritz estarão frente a frente e Ivã terá enorme surpresa. Os russos fecharam suas tórres; certamente minhas manobras aparentemente esquisitas os deixaram com a pulga atrás da orelha. Mas não diminuíram a velocidade; agora, a distância entre os dois tanques que vão à frente é no máximo de 50 metros. . . 30 metros. . . 15. . . Pronto! Os russos chegaram do outro lado do buraco e estão quase nariz a nariz com os nossos. Durante exatamente dois segundos nada sucede - prendo a respiração - mas depois um tiro direto de nosso primeiro tanque incendeia o que lhe está à frente, cujos destroços voam em todas as direções. Instantes depois - os T 34 ainda não abriram fogo - seis tanques soviéticos estão em chamas. Visivelmente, o inimigo está por demais surpreendido para compreender o que lhe sucede. Dois T 34 se aproximam da sebe, na esperança de alcançar um ângulo morto; os demais tentam fugir por sobre o barranco da estrada de ferro. Mas é muito tarde: nossos tanques já derrubaram uma parte da sebe, a fim de aumentar seu campo de tiro, e no lapso de um minuto os doze tanques russos estão destruídos - diria melhor, massacrados - sem que tenham conseguido dar um único tiro. Para recompensar nossos companheiros, atiro-lhes alguns tabletes de chocolate; em seguida, damos meia volta e regressamos à nossa casa .

Todavia, vitórias assim fáceis constituem exceção. Os golpes felizes são bem mais raros que os duros. Certo dia, levanto vôo em companhia de Fickel e de Stahler para me dedicar ao meu esporte favorito - a caça aos tanques. Naturalmente, não foi possível conseguir nenhuma cobertura, mas já tomamos o hábito de dispensá-la. Acabamos de sobrevoar um de nossos destacamentos blindados quando, de uma formação de nuvens, surgem uns quinze Aira-cobras (aviões de caça americanos), que manifestam intenções nitidamente hostis a nosso respeito. Em poucos segundos, vemo-nos envolvidos num desenfreado combate, próximo do solo, e graças, exclusivamente, à falta de disciplina dos russos, que mutuamente se atrapalham, é que conseguimos safar-nos. Nossos

pobres aviões estão em lastimável estado, com as asas dilaceradas, os motores avariados, os comandos torcidos ou quebrados, em suma, bastante danificados para serem reparados de imediato. Três aviões a menos numa esquadrilha tão castigada como a nossa representam uma perda sensível. E só Deus sabe quando receberemos outros!

Dias depois - acabo de receber minha promoção ao grau de comandante - novamente nos mudamos. Em Slynka, nossa nova base, faz um frio terrível; vinte e quatro horas por dia o vento leste varre nosso campo e o termômetro oscila entre 20 e 30 graus. Com tal temperatura, o número de aviões disponíveis diminui ainda mais, os reparos se tornam praticamente impossíveis, pois não temos nenhum hangar e os mecânicos são obrigados a trabalhar ao ar livre. E, no entanto, precisaríamos de todos os aviões, visto que os russos vêm de lançar uma ofensiva ao norte de Kirowograd e suas pontas avançadas já alcançaram o vale de Marinowka. Tentam ampliar sua vantagem, o que significa que devemos procurar deter a qualquer preço a chegada de seus reforços. Da manhã à noite, mergulhamos sobre as colunas soviéticas, que vêm da linha de frente. Dada a gravidade da situação, mobilizei até os aviões avariados que, num canto qualquer da base aguardam conserto. Certo dia, num desses aviões danificados, Fickel recebe vários obuses de D.C.A. e pousa, em extremis, sobre o ventre. Por felicidade o terreno é mais ou menos plano; aterrisso a seu lado, Fickel e seu metralhador sobem - não vale a pena destruir seu avião, pois não resta muita coisa dele - e decolo, no instante em que uma metralhadora russa começa a varrer a planície. Naturalmente, estou bastante satisfeito por ter conseguido salvar meus companheiros, mas é mais um avião a menos. Em geral, os tanques russos não gostam de empreitadas noturnas.

Preferem aguardar o nascer do sol, certamente para evitarem cair, desprevenidamente, em alguma armadilha. Uma noite, porém, afastaram-se dessa norma de conduta e nossa surpresa - especialmente a de uma esquadrilha de caça estacionada pouco adiante, para o norte - é bastante penosa. Lá pela meia-noite, meu oficial de Estado-Maior me acorda bruscamente. Bastante excitado, me comunica que vários pilotos de uma esquadrilha de caças acabam de chegar e pedem que decolemos imediatamente: diversos tanques russos, ao que parece, irromperam em seu campo, em Malaja-Wisky, distraíram-se a destruir os aviões e, finalmente, entraram na própria cidade para alvejar, a queima-buxa, as janelas dos acantonamentos.

- Fomos despertados, conta um piloto
- por tiros de canhão.

Vários tanques russos, sobre os quais iam soldados de infantaria, passavam pela rua. Partimos as pressas. . . De fato, esses fugitivos trazem sob o capote apenas um pijama. Com certeza passaram por um grande calor, para não sentir frio.

Reflito rapidamente: de nada adiantaria uma decolagem imediata, pois ainda é noite e para atacar os tanques é preciso um mínimo de claridade. Por outro lado, um ataque a bomba, que pelo menos amedrontaria os soldados de infantaria russos, é impossível; ainda há na cidade vários destacamentos alemães - sobretudo unidades do trem que, infelizmente, estarão indefesas diante dos tanques soviéticos.

Portanto, partimos ao amanhecer, através de espessas camadas de nevoeiro, cujos rastos desfiados desfazem-se preguiçosamente por sobre a planície. Prudentemente, em vôo rasante, nos aproximamos do campo. Para espanto nosso, a situação é menos catastrófica do que supúnhamos. Nossa D.C.A. pesada, que as circunstâncias transformaram em artilharia terrestre, já entrou em ação. Na pista central, alguns tanques russos ardem em chamas, enquanto outros se puseram fora do alcance dos canhões. O pessoal da esquadrilha de caça se entrincheira, da forma que lhe é possível, ao redor do campo. Quando surgimos, eles saem das trincheiras para manifestar sua alegria, gritando e gesticulando como possessos. Evidentemente, estão certos de que vamos libertá-los, num fechar de olhos, dos blindados russos que andam pelos arredores. Na extremidade do campo, um T 34 enfiou-se pela barraca do serviço técnico; bloqueado por um muro, ali permanece, meio recoberto pelos destroços do teto, pendido para trás como um bêbado. Os outros se colocam

num pátio de fábrica. Nossa tarefa é delicada, pois trata-se de mergulhar entre altas chaminés, que atrapalham nossa aproximação. Logo mais os tanques russos se vêm em maus lençóis, e tentam fugir.

Mas por toda parte, dentro e ao redor da aldeia, nossos canhões fazem ouvir seus latidos raivosos. Um após outro, os colossos de aço se mobilizam, destroçados, incendiados, feridos de morte. Em seguida, nos ocupamos do resto da coluna: algumas bombas lançadas bem à saída da aldeia fazem com que a vanguarda russa compreenda que o melhor é dar meia volta. A maior parte dos soldados de infantaria tenta esconder-se nos profundos barrancos que circundam a parte oriental da povoação. Nesses barrancos é que deixaram, também, seus caminhões de munições e de combustível. Algumas peças leves de D.C.A. procuram inutilmente intimidar-nos; facilmente as reduzimos ao silêncio e, em seguida, com toda tranquilidade, acabamos com os caminhões. Enquanto isso, os últimos soldados de infantaria fogem desordenadamente para leste, chafurdando até os joelhos na neve fresca. Nesse dia, minha esquadrilha antitanque faz sete vezes o trajeto de ida e volta entre nosso campo e Malaja-Wisky. Eu, pessoalmente, faço quinze vezes o trajeto. O principal perigo não é tanto a defesa russa, consideravelmente enfraquecida pelo nosso primeiro ataque, como a cerração, que cobre inteiramente nosso campo e reduz a visibilidade, ao momento da aterrissagem, a poucos metros. À noite, os arredores de Malaja-Wisky estão definitivamente limpos.

Dezesseis carcaças de tanques russos provam, com terrível eloquência, a precisão de nossas armas e a perícia de nossos pilotos.

O tempo é tão execrável que a menor incursão corre o risco de se concluir por uma catástrofe. Por isso, recebemos ordem de fazer com que, toda manhã, partam primeiramente alguns aviões de reconhecimento meteorológico, encarregados de verificar se, naquele dia, um ataque contra tal objetivo é ou não possível. Como essa exploração do céu é de capital importância, eu me reservo essas patrulhas matinais; em geral, peço a Fickel que me acompanhe. Logo ao amanhecer voamos para o fronte; a luz difusa é particularmente favorável à localização, a distância, das posições de artilharia inimigas, cujos clarões, ao dispararem, podem ser vistos com mais nitidez que em pleno dia. Voamos ao longo das primeiras linhas, em vôo rasante, para descobrir a localização exata das baterias pesadas soviéticas. Nessa forma evitamos, às tropas terrestres, toda sorte de surpresas desagradáveis. Desenrola-se a nossos olhos um panorama fantástico, iluminado por guirlandas de fogo e trajetórias coloridas das trançadoras, que sobem em nossa direção. De quando em quando, a defesa soviética lança sinais luminosos, para assinalar nossa passagem. O Alto-Comando russo parece não apreciar muito nossas inspeções; elas o molestam sobretudo porque freqüentemente as aproveitamos para alvejar os primeiros tanques russos que, também eles, pretendiam valer-se da penumbra para esgueirar-se até nossos postos avançados. Finalmente, os russos se irritam de vez: como sua D.A.C não consegue tirar-nos o gosto por esses passeios, mobilizam a caça. Toda manhã, vários grupos de "Falcões Vermelhos" vão ao nosso encontro, e como a Luftwaffe não quer - ou não pode - dispensar-nos a mínima escolta de proteção, comumente passamos maus bocados para escapar. Com esse regime, meu pobre Fickel logo baqueia; cada vez que regressamos de um desses combates-perseguição - os russos querem forçar-nos à luta, e, como não podemos aceitar o desafio, nos perseguem - o rapaz está lívido e inutilmente procura esconder o tremor convulsivo de suas mãos. Gadermann, nosso médico de campo, pede-me com insistência que o envie para a retaguarda ou, pelo menos, que o dispense dessas missões matinais. Evidentemente, Fickel protesta; quando pousamos com nossos aviões cheios de buracos, ele diz, sorridente:

- Meu velho, você acabará por ter minha pele, mas não faz mal: ainda estou inteiro.

Sei muito bem que ele está nos limites de sua resistência, que seus nervos podem afrouxar a qualquer momento. Mas como ele não quer, de forma nenhuma, ouvir meus conselhos - teima em afirmar que está em plena forma e diz que não quer abandonar seus velhos companheiros - sou

obrigado a ceder. Sob um aspecto, indubitavelmente tem razão.. de fato, não é este o momento de privar a esquadrilha de um de seus melhores pilotos.

Acabamos de patrulhar a região de Kirowograd e voltamos tranqüilamente para nossa base. Tudo é calma; o tempo parece que vai melhor. Mas apenas percorremos metade do trajeto damos com um verdadeiro muro de cerração. Fickel se aproxima de mim, pois nessas nuvens nos desgarramos com desconcertante facilidade. Já quase não vemos mais o céu. Ao atingirmos Nowo Ukrainka descubro, no Último momento, diversas chaminés de fábrica. A cerração sobe tão alta que não podemos nem pensar em sobrevoá-la; só me resta um recurso: continuo em vôo rasante. De resto, quem sabe por quantas centenas de quilômetros se estende essa massa movediça? Será o caso de voarmos ao acaso para aterrissar, quem sabe, numa região dominada pelos nossos? Não é uma solução ideal, tanto mais que, no Q. G. da divisão, devem esperar-nos com impaciência. Além do mais, depois de patrulhar por mais de uma hora, nossos tanques devem estar quase secos. Portanto, resolvo descer até rente ao solo e tentar, apesar da insuficiente visibilidade, alcançar o campo. Á minha volta, estende-se uma uniforme vastidão cinzenta: vejo sOmente a uns poucos metros, suficientemente longe, porém, para constatar que Fickel desapareceu. Teria batido contra uma dessas malditas chaminés de fábrica?

Agora, vôo a cerca de dois metros do chão; fico de olhos abertos para perceber a tempo postes telegráficos, árvores, colinas e outros obstáculos, que transponho mais ou menos à maneira de um corredor que passa uma barreira. Se subo um pouco mais, até uns cinco ou seis metros, já não vejo mais a terra. Guio-me essencialmente pela bússola; já decorreram vinte minutos desde Nowo Ukrainka; se não estou enganado, devemos estar a dois ou três quilômetros do campo. Começo a suar sangue e água; ou as colinas que sobrevôo são cada vez mais altas, ou a cerração se torna mais espessa. Quando puxo o manche, mergulho numa escuridão opaca. Transponho mais alguns postes telegráficos e, de súbito tomo uma decisão. .

- Henschel, vou aterrissar.

Resta saber onde; nada distingo, por assim dizer, nessa cerração. Tanto pior: baixo os ailerons, reduzo o combustível e, a pouca velocidade, tateio para encontrar o solo. Oxalá o avião, no Último instante, não vá de encontro a algum obstáculo, pois agora -já não poderia evitá-lo. Um choque, alguns solavancos, e o avião se imobiliza. Henschel abre o postigo e salta para fora. Exulta de alegria :

- Ora viva! Tivemos muita sorte!

Tenho a impressão de que estamos numa colina, pois a cerração é ainda mais compacta, a ponto de nos isolar completamente do resto do mundo. Como ouço vagamente um ruído de -motor, mando que Henschel se dirija em sua direção; talvez estejamos perto de uma estrada. ele desaparece, tragado pela massa impalpável, e eu me sento no chão, com as costas apoiadas numa roda de meu velho Junkers 87. No fundo, estou contentíssimo por ainda estar vivo. Mas Henschel já está de volta e me comunica que, de fato, uma rodovia passa por trás de onde estamos, poucos metros além. Interrogou alguns motoristas, que lhe disseram restar-nos ainda uns bons cinqüenta quilômetros até Pervomaisk, nossa base atual. Tornamos a subir no avião, ponho o motor em funcionamento e, com a máxima prudência, me dirijo para a estrada. Mesmo aí a cerração tudo encobre; a visibilidade não vai além de uns trinta metros. Felizmente, a estrada é bem larga; rodamos como um veículo comum, obedecendo, inclusive, As regras de trânsito, isto é, mantemos a direita e damos prioridade aos grandes caminhões. Ao menor engarrafamento, detenho-me, para evitar que algum motorista impaciente me abalroe. A circulação - exclusivamente militar - é tão densa quanto nas auto-estradas da Alemanha. Os ocupantes dos veículos que cruzam conosco ou nos ultrapassam distinguem a silhueta do Stuka somente quando estão a poucos metros - e devem ficar imaginando se não foram vítimas de uma alucinação. Rodamos assim durante cerca de duas

horas; a estrada sobe e desce, mas nosso estranho veículo continua avançando firme. Mas eis que surge uma passagem de nível, pondo fim ao nosso passeio; de nada valem minhas tentativas de endireitar o avião, recuar e avançar: as asas não passam entre os pilares que guarnecem a barreira. Então, paro no acostamento e detenho um veículo do exército. Henschel fica guardando o avião, embora esse tipo de veículo provavelmente não atraia ladrões.

Só faltam doze quilômetros até Pervomaisk, onde chego a tempo para o desjejum. Meus companheiros me recebem com delirante alegria. Tendo calculado em cerca de um minuto o tempo que minhas reservas de combustível me permitiriam continuar voando, e depois de terem, inutilmente, procurado informações a meu respeito junto às unidades terrestres do setor, já me julgavam morto. Quanto a Fickel, continuam sem qualquer notícia. Baixo a cabeça; sentindo um aperto no coração, lembro-me das advertências do médico e sinto terrível remorso, mas já muito tarde, sem dúvida. . . A cerração se dissipa ao início da tarde. Volto ao local onde deixei o avião e decolo, usando a estrada como pista. Poucos minutos depois, pouso em nosso campo e entrego meu avião aos mecânicos, que se põem a examiná-lo com gestos quase ternos, como se acariciassem o filho pródigo que voltou para casa. Outro avião me aguarda, e tornamos a partir imediatamente contra o inimigo. Ao regressarmos, o médico nos informa que Fickel telefonou de Nowo Ulkrainka. Está são e salvo, bem como seu metralhador. Quando se desgarrou, no meio da espessa cerração, pousou numa planície e chegou, caminhando a pé, ao P.C de um regimento de infantaria. Dou um suspiro de alívio.. já sentia sua morte a pesar-me na consciência.

Algumas semanas depois o centro de nossa atividade se desloca para o norte. Importantes forças alemãs estão cercadas na região de Tscherkassy, e trata-se, agora, de salvá-las. O ataque destinado a furar o cerco parte essencialmente do sul e do sudoeste. Apoiamos ininterruptamente o avanço das 11ª e 13ª divisões blindadas que, alcançando o Dnieper, chocam-se contra poderosas fortificações dispostas em profundidade. Nunca tínhamos encontrado, como agora, num espaço relativamente pequeno, tantos objetivos "interessantes". A atividade aérea é considerável, de ambos os lados; nossos principais adversários são os "Gustavos de Ferro", os grandes aviões de assalto russos que tentam imitar-nos, castigando nossos tanques e colunas motorizadas. Bem que gostaríamos de entrar em luta com essas formações, para expulsá-las de nosso espaço aéreo. Infelizmente, seus aviões são um pouco mais rápidos que os nossos, pois podem recolher seus trens de aterrissagem, inovação bastante útil, que os construtores do Junkers 87 lamentavelmente desprezaram. Além disso, sua velocidade em piqué é nitidamente superior à nossa, visto que sua blindagem mais forte aumenta a aceleração. De resto, quase sempre os encontramos quando estamos em vôo rasante, de maneira que nem se pode pensar em alcançá-los.

Um dia, porém, obtenho êxito contra esses grandes pássaros. Minhas esquadrilhas atacam a bomba uma posição soviética camuflada num bosque; fico voando por sobre a confusão, com meu avião-canhão, pois ainda não localizei nenhum tanque. De súbito, um pouco à frente e ligeiramente de lado, vejo passar uma formação de "Gustavo", protegida por diversos Lags e Airo-cobras; dirigem-se para sudeste, a uns trezentos metros mais abaixo que eu. Comunico imediatamente a todos meus pilotos que vamos atacar essa formação e, seguido pelo Stuka bombardeiro que me escoltava, lanço-me em perseguição dos russos, que ainda não me viram. De início, levo vantagem, pois a distância diminui visivelmente, mas, ao chegar a uns cem metros do avião de trás, compreendo que não conseguirei pegá-los. Já aumentam a distância, e nada há que fazer: seus aviões são mais rápidos que o meu. E ainda por cima, essa perseguição deixou-me numa posição incômoda, pois dois caças russos se mostram muito interessados em mim e quase já se colocam na minha esteira. De qualquer maneira, não vou esquivar-me sem tentar a sorte. Embora a distância seja considerável, muito grande, sem dúvida, apanho um Gustavo no meu visor e lhe mando dois tiros, com obuses especiais antitanque. Em suma, agi mais por bravata, pois a velocidade inicial de meus canhões com certeza é insuficiente. Fico olhando, e não acredito no que vejo. . . meus obuses atingem justamente a intersecção das asas e da fuselagem : o "Gustavo" se transforma numa imensa bola de fogo, de onde cai uma chuva de destroços. Os outros devem ter ficado aterrorizados, pois mergulham desesperadamente, procurando escapar o mais depressa possível. esses não mais serão

alcançados por meus canhões. De resto, já é mais do que tempo de voltar, pois os dois caças - russos se aproximam perigosamente, para castigar-me. Numa sucessão de loucas acrobacias, consigo livrar-me e voltar para o meu grUpo; lá em cima, meus perseguidores, visivelmente aborrecidos, preferem não insistir; naturalmente julgam que nossa caça está por perto para nos cobrir. Como a lembrar-me de que o sucesso é mais um resultado do acaso do que de imaginária superioridade, o destino nos atinge, i nessa mesma tarde, num setor vizinho. O tenente Kuns, um de meus melhores pilotos, é abatido por um "Gustavo" e se esmaga contra o solo; com setenta tanques russos destruídos, era ele o ás da esquadrilha antitanque. Outra perda que dificilmente se poderá suprir. . . Alguns dias depois, a operação de resgate consegue abrir, no cerco soviético, uma espécie de estreito corredor, através do qual são evacuadas as unidades cercadas em Tscherkassy. Em seguida, o Alto-Comando, com o propósito de encurtar nossas linhas, recua o frente. Ao mesmo tempo, no setor meridional, abandonamos a cabeça-de-ponte de Nikopol, que se tornou insustentável. Ocasionalmente, ficamos sabendo que várias formações de bombardeiros americanos, depois de terem atacado cidades alemãs, aterrissaram nas regiões reocupadas pelos russos. Certamente se preparam, junto a seus aliados, para uma nova missão sobre a Alemanha. Sua base propriamente dita, contudo, fica no Mediterrâneo. . .

Na direção sul, portanto, alguma coisa também se havia modificado, e deixamos a cabeça-de-ponte de Nikopol. Os soviéticos prosseguem com enorme ímpeto, empenhando as tropas alemãs em difíceis combates perto de Nikolajew e na direção noroeste.



Um Banho no Dniester

Em março de 1944, uma ameaça particularmente grave se esboça contra o setor meridional do fronte. Numa poderosa ofensiva na região de Nikolajew, os soviéticos tentam abrir uma brecha decisiva, que levaria à destruição de todos os exércitos alemães do setor sul. Mais uma vez minha esquadra está no centro da batalha. Estacionados em Rauchowka, a duzentos quilômetros ao norte de Odessa, procuramos ajudar as unidades terrestres envolvidas em mortíferos combates. Não temos um só minuto de descanso, desde a manha até a noite; nosso quadro de caça aumenta a cada dia; nem contamos mais os canhões e os "órgãos de Stalin" que reduzimos ao silêncio. Sempre que os russos abrem uma brecha em nosso dispositivo, pedem-nos socorro. Graças à nossa intervenção maciça, os esforços dos vermelhos restam inúteis; toda brecha é imediatamente estabilizada, e a seguir fechada por um contra-ataque. esse sucesso defensivo é que permitirá ao conjunto de nossos exércitos retirar-se, semanas depois, para posições previamente preparadas.

No curso desse período recebemos, certo dia, ordem de subir o Dniester, na direção noroeste. Notícias alarmantes provindas das unidades romenas falam do cruzamento do rio por destacamentos vermelhos, motorizados e blindados, que se dirigem para o sul, na região de Jampol. À primeira vista, essa notícia parece absolutamente fantástica; de fato, significaria que os soviéticos, atacando ao mesmo tempo ao norte e ao sul, teriam rompido nossas linhas e já estariam em Transistrie, a duzentos quilômetros atrás de nós. Infelizmente, nossos reconhecimentos confirmam tais informações : poderosas unidades russas de todas as armas estão cruzando o rio, e o gênio soviético empreendeu a construção de uma grande ponte. Aos não iniciados pode parecer espantoso que o inimigo tenha conseguido lançar uma operação tão importante sem que nosso Alto-Comando tivesse imediato conhecimento dela. Para nós, que já vimos tantas coisas na frente leste, o acontecimento nada apresenta de extraordinário. Nesta imensidade, as linhas de frente são mantidas, comumente, por forças bastante fracas e dispersas; às vezes, setores inteiros entre dois pontos de apoio são controlados unicamente por destacamentos de patrulha. Se os russos conseguissem infiltrar-se através desse rosário de postos avançados, achariam diante de si um completo vazio, sem encontrar a menor resistência exceto disparos simbólicos de alguma unidade do trem das equipagens, ou de um grupo de homens das transmissões. O objetivo da ofensiva soviética é evidente. pretendem chegar às costas dos exércitos alemães do sul e avançar na direção de Jassy, para atingir os poços de petróleo de Ploesti. Como nossa intervenção é sempre indispensável na região de Nikolajew, temos de nos contentar com duas ou três missões diárias contra a cabeça-de-ponte russa de Jampol. Para essas incursões, usamos o pequeno campo de Kotowsk, ao sul de Balta; isso significa que - fato bastante curioso - vamos procurar o inimigo na direção oeste. Os vermelhos se esforçam, de todas as maneiras, em concluir rapidamente a ponte que deve substituir os pontões provisórios. A fim de impedir nossos ataques, concentraram ao redor das obras numerosas peças de D.C.A., que nos dão muito que fazer. Mas joga-se aqui algo de muito importante, e nem uma única vez as barragens soviéticas nos levam a dar meia volta sem, antes, termos lançado nossas bombas sobre a construção. Nossos sucessos são confirmados pela rádio russa, cujas mensagens são regularmente captadas por nossos operadores. Os comandos das unidades terrestres se queixam sobretudo da aviação vermelha, particularmente, dos caças, os falcões. São acusados de pusilanimidade, e as perdas de homens e de material que lhes infligimos são dados como resultados dessa covardia. Tenho em minha esquadilha um oficial que fala correntemente o russo; de quando em quando, ajusta seu rádio no comprimento das ondas usadas pelos soviéticos, escuta e traduz imediatamente as mensagens. As frequências dos russos são próximas das nossas; às vezes, os soviéticos tentam indicar-nos em alemão, é claro, objetivos novos que nos forçariam a mudar de direção; naturalmente, esses objetivos que nos pedem para

bombardear se encontram na zona ocupada por nossas próprias tropas. Descobrimos em poucos dias esse pequeno estratagema e, agora, cada nova ordem, recebida a caminho, é objeto de meticulosa verificação: desço até duzentos ou trezentos metros do solo para assegurar-me de que o objetivo em questão é realmente uma bateria ou uma posição inimiga. Por vezes, no momento de atacar, ouvimos em nossos fones gritos angustiosos:

- Atenção! São tropas nossas!

São sempre os russos. Então, as últimas palavras de seu speaker quase sempre são cobertas pelas explosões de nossas bombas. De quando em quando, também captamos algumas "pérolas", notadamente nas ocasiões em que unidades terrestres insultam os aviadores :

- A todos os falcões vermelhos! Vocês não passam de um bando de covardes! Sua conduta é tão revoltante que faremos um relatório ao comissário político. Quando é que resolverão atacar esses nazistas sujos? Perdemos várias chalupas e três guindastes, por culpa de vocês!

De 15 a 20 de março de 1944, o tempo se apresenta mau, ignóbil, execrável. Chove vinte e quatro horas por dia. Para citar uma expressão própria do jargão dos aviadores, "até os pardais são obrigados a andar a pé". - impossível decolar. Os russos se aproveitam de nossa inatividade forçada, que nos é tanto mais pesada quanto o Alto-Comando não dispõe de nenhuma unidade de reserva para conter a cabeça-de-ponte russa. E sabemos que é impossível retirar elementos de qualquer batalhão do fronte de Nikolajew, já bastante enfraquecido. Por fim, aos 20 de março, o tempo firma. Cumprimos sete missões na região entre Nikolajew e Balta e partimos depois, na oitava incursão do dia, contra a ponte de Jampol. Entrementes, os russos com certeza reforçaram sua defesa com novas baterias de D.C.A. e aumentaram o número de seus caças. Por isso, pedimos uma escolta de proteção, que deve vir de Odessa, pois nossos caças devem ter sido obrigados a abandonar os campos enlameados de Kotowsk e de Rauchowka, para se refugiarem em algum aeródromo betonado. Os Stukas, ao contrário, providos de rodas bem largas, podem aterrissar nessa lama sem risco de atolar. Marcamos um encontro, por telefone, em determinada hora, sobre um ponto bem característico do Dniester, a uns cinquenta quilômetros do objetivo. Nossos caças, no último momento, devem ter esbarrado com dificuldades imprevistas; talvez o campo de Odessa tenha sido severamente bombardeado. De qualquer maneira, nossa escolta não aparece. Que não seja isso: - atacaremos da mesma forma. Desde alguns dias meu grupo compreende várias equipagens novas, e, dessa forma, nossa eficiência não é mais igual à de antes. Depois de quatro anos de guerra, os raros pilotos de grande categoria se distribuem por todos os setores, e a crescente penúria de carburantes limita a duração de instrução das novas turmas. Com o número de litros atualmente disponíveis para cada aluno, certamente eu não teria conseguido melhores resultados que esses rapazes formados durante o ano anterior.

A vinte quilômetros da ponte, encontramos os primeiros caças soviéticos, uns trinta Lags 5, que imediatamente viram para se colocar atrás de nós. Sobrecarregados como estão pelas bombas, nossos stukas são difíceis de manobrar. Ordeno aos pilotos que continuem e, numa longa elipse, consigo sobrepor-me a toda a formação, para colocar-me, por fim, na esteira dos Lags, que já se aprestam para abrir fogo contra meus aviões da cauda. Minha esquadrilha começa a se dispersar, mas já estamos, finalmente, à vista do objetivo. A força de zigue-zagues escapo de alguns russos que, vindos diretamente contra mim, procuram abater-me com uma rápida descarga de obuses; se não consigo escapar-lhes por uma guinada lateral, me salvo no último momento, passando por cima ou por baixo. Não me preocupo muito comigo mesmo, mas tremo ao pensar nas minhas equipagens de "azuis"., se conseguem sair-se bem hoje, realmente já fazem jus aos seus galões. Dou-lhes pelo rádio minhas últimas ordens : .

- Preparem-se para atacar. . . reagrupem-se. . . por Deus, reagrupem-se! . . . Atacar!

E mergulho na direção da ponte. Ao despencar-me, vejo os disparos de inúmeros canhões, os projéteis passam à esquerda e à direita de meu avião e explodem bem por cima. Henschel, sempre impassível, acha que há muitas nuvens no céu, referindo-se às pequenas nuvens brancas formadas pelas explosões. Com todos os diabos! Meus pilotos não ficam suficientemente agrupados! Quanto maior a distância entre dois aviões, mais dispersos são os seus tiros; os caças inimigos imediatamente se aproveitam disso, pois ao invés de se chocarem contra o fogo concentrado de nossas metralhadoras, só encontram rajadas isoladas, fáceis de evitar. Descomponho os retardatários :

- Apressem-se, acelerem, cerrem a formação. . . vocês não são os Únicos a sentir medo! Vamos, idiotas! . . .

Em tais circunstâncias é difícil não empregar termos um tanto vigorosos. Com tudo isso, ainda tenho que cuidar de mim mesmo. Ao chegar a quatrocentos metros torno a subir, bem a tempo de ver que minha bomba caiu na água, a direita da ponte. Isso não me espanta: sei que foi o efeito do vento que a desviou.

- Atenção. . . vento da esquerda. . . visem mais a esquerda!

A bomba de meu terceiro avião atinge em cheio o pilar central da ponte, que se desmorona completamente, arrastando o tabuleiro. No que diz respeito a ponte, nossa tarefa está concluída. Subimos, sobrevoamos as imediações do estaleiro e, descobertas as localizações das baterias de D.C.A., mergulhamos novamente sobre os canhões. eles hoje engoliram bastante coisa! rejubila-se Henschel.

Bem que gostaria de rejubilar-me com ele, mas minhas preocupações, com a responsabilidade de chefe, estão longe de terem terminado. Dois de meus novos pilotos ficaram distanciados e se arrastam a algumas centenas de metros atrás dos outros imediatamente, vários Lags se colocam entre eles e o grosso da formação. Os dois infelizes se debatem o mais que podem; um deles perde completamente a cabeça e, ao invés de procurar alcançar a formação, corta nossa linha de vôo e avança diretamente na direção das linhas inimigas. Tento alcançá-lo, mas não posso abandonar todo o grupo por causa de um só avião. Procuo trazê-lo a razão, através do rádio, gritando, dando ordens, cobrindo-o de injúrias; mas o piloto deve ter retirado os fones, pois não reage. Sobrevoa, nesse instante, a margem russa do Dniester; seu avião provavelmente recebeu algumas balas, pois uma ligeira fumaça escapa de seu motor. Se ao menos quisesse ouvir-me, ainda poderia manter-se no ar alguns minutos e alcançar nossas primeiras linhas. - Um pequeno acesso de loucura, seus nervos não resistiram, observa Henschel. No momento, não posso mais ocupar-me com ele. Antes de tudo, tenho que conduzir de volta o grosso do meu grupo. Um quarto de hora depois, os caças soviéticos desistem da perseguição; retomamos a formação de cruzeiro e voamos para nosso campo.

Então, passo o comando ao chefe da 7ª esquadrilha e, escoltado por meu oficial de Estado-Maior, o tenente Fischer, dou meia volta e sobrevôo, rio acima, o Dniester. Seguimos rente a água, entre encostas abruptas. Logo descobrimos, a uns três mil metros de altitude, os caças russos que rodeiam os restos da ponte. Não devem esperar rever-nos tão depressa; de resto, as margens escarpadas certamente nos escondem. Pouco além, subo bruscamente alguns metros; calculei bem a distância, pois, ao primeiro olhar, a cinco ou seis quilômetros à direita, descubro nosso avião, que pousou num descampado. Ao seu lado estão o piloto e o metralhador. Fazem-me desesperados sinais enquanto os sobrevôo para verificar as possibilidades de aterrissagem. "Se você tivesse me escutado, há pouco, eu não precisaria estar bancando o acrobata, agora" - não consigo deixar de resmungar. Seria incapaz de dizer por que, mas esta história não me agrada. Como que a dar-me coragem, digo comigo mesmo : "Se tudo correr bem, esta será a sétima equipagem que tirarei de sob o nariz e a barba dos russos". Pelo rádio, peço que Fischer me espere um pouco mais longe e

me dê cobertura, caso os caças russos intervenham. Em seguida, baixo os ailerons, reduzo o combustível, vou pousar. . . mas, o que há? Com certeza o avião ainda estava com muita velocidade, pois mal toca o solo e dá um salto. . . Acelero, torno a subir, refaço a curva, com os dentes cerrados. Nunca havia falhado numa aterrissagem; seria uma advertência do destino? Afinal, essa tentativa de salvamento é uma loucura, na proximidade de um objetivo que acabamos de atacar, bem atrás das linhas inimigas. . . Por acaso estarei com medo? . . . Reduzo novamente o motor, baixo os ailerons. . . pronto, desta vez. . . O chão é tão fofo que nem preciso frear. O avião rola alguns metros e se imobiliza bem na frente dos dois homens - um sargento e um corporal-chefe que observaram minha manobra com visível angústia. Henschel abre o postigo, enquanto lhes faço sinais para que subam depressa. Talvez a um quilômetro para leste, bem alto no céu alguns falcões vermelhos estão rondando. até agora não nos viram . . . ,

- Tudo pronto, Henschel?

- Pronto, meu comandante!

Acelero, comprimindo o freio à esquerda - pois quero decolar exatamente como pousei. De súbito, minha roda esquerda afunda no chão; tento arrancá-la abrindo o combustível, mas só consigo afundá-la ainda mais. O avião está imobilizado. Quem sabe se se trata apenas de um pouco de terra entre o pára-lama e a roda?

- Henschel, meu velho, desça depressa e tire o pára-lama.

Talvez dê certo. . . Henschel quebra sua bonita faca, sem conseguir tirar o pára-lama, mas já percebemos que ali não há nada : a roda é que está bloqueada na terra. Por mais que aperte o manche contra o ventre e o mova progressivamente, ao mesmo tempo em que abro todo o combustível, nem sequer nos movemos. O máximo que poderia conseguir com esse método seria erguer o avião sobre o nariz, o que não ajudaria muito. Fischer nos sobrevoa, em rasante, e pergunta pelo rádio :

- Devo aterrissar?

Hesito um instante, mas me lembro que ele também não poderia mais levantar vôo. neste solo argiloso e móvel é uma armadilha mortal, para qualquer avião. E, então, respondo-lhe :

- Não tente pousar, de forma nenhuma! Volte imediatamente!

Olho ao meu redor. Meu deus! Uma boa centena de russos se aproxima, correndo. Estão no máximo a quinhentos metros. Com um rápido grito alerto os companheiros, e partimos, correndo também, na direção sul. Sei que o Dniester passa a seis quilômetros, mais ou menos. É-nos absolutamente necessário cruzar o rio, se quisermos escapar de nossos perseguidores. Começo a transpirar copiosamente: corre-se mal quando se está usando botas de pele de carneiro, roupa forrada e calças compridas! Felizmente, não preciso empurrar os outros. eles não desejam, tanto quanto eu, ser aprisionados pelos russos, que já ajustaram contas com mais de um aviador abatido. Decididamente, o medo nos dá asas. Ao cabo de meia hora, aumentamos a distância do inimigo em, talvez, mais quinhentos metros. Por fim, chegamos à beira de um barranco quase vertical, em cujo fundo o rio corre. O penhasco fica de trinta e cinco a quarenta metros acima da água. Procuramos febrilmente um lugar por onde descer, mas em parte alguma vemos a menor fenda, a menor encosta, pela qual pudéssemos escorregar. Atrás de nós, os russos se aproximam, e já nos damos por perdidos; então, de súbito, lembro-me de um jogo de minha infância: com outros garotos da aldeia, trepara até o cimo de um grande pinheiro, de onde me deixava cair, depois, agarrando-me, de passagem, em todos os galhos, o que bastava para amortecer a queda. Ora, entre

os blocos que constituem o penhasco crescem grandes moitas, com galhos providos de longos espinhos, dos quais nos poderíamos servir para frear nossa descida. Meus companheiros compreenderam logo; um a um, deixamo-nos escorregar e, dois minutos mais tarde, chegamos junto à margem, com as mãos ensangüentadas e as roupas em farrapos. Henschel começa a enervar-se, e grita:

- Pulemos para o rio!

- melhor morrer afogado que cair nas mãos dos vermelhos!

Com muita dificuldade, consigo detê-lo. Estamos molhados de suor, e a água deve estar gelada. Tratamos primeiramente de recobrar o fôlego e, a seguir, tiramos nossas roupas forradas. Entrementes, os russos chegaram A beira do penhasco. Não podem ver-nos, pois a parede nos oculta As suas vistas. Correm em todas as direções, muito excitados; é manifesto que não conseguem compreender por onde pudemos escapar. Provavelmente, não acreditam que tenhamos arriscado o salto no vazio. O rio, avolumado pela fusão da neve, carrega no seu curso grandes blocos de gelo. Os companheiros já estão dentro da água, e eu os sigo, depois de desembaraçar-me das botas forradas; fico só de camisa e calças. Coloco o mapa sob a camisa e a bússola no bolso, onde também guardo, numa inspiração feliz, minha cruz de cavaleiro com as espadas. Ao primeiro contato com a água, instintivamente faço um movimento de recuo: nunca, por nada do mundo, entraria dentro dela. Mas penso no que me espera aqui, nesta margem, e no instante seguinte atiro-me a corrente. Ao cabo de poucos minutos a temperatura começa a paralisar-me: falta o ar, sufoco, não sinto mais as pernas. Rangendo os dentes, concentro-me num só pensamento: fazer tranqüilamente, sistematicamente, os movimentos da braçada: um. . . dois. . . três. . . um. . . dois. . . três. . . A água deve estar, no máximo, com três ou quatro graus, e a largura do rio é de, pelo menos, 600 metros! A margem oposta se aproxima com desesperante lentidão. Os companheiros nadam A minha frente; preocupo-me particularmente com Henschel, pois fui eu que, em Graz, lhe conferi seu diploma de "perfeito nadador", depois de vê-lo nadar durante vinte minutos; mas, então, ele estava com calção de banho e a água era bem menos fria. Precisar-se-á de muita energia para agüentar agora durante vinte minutos, ou até mais, pois o pobre rapaz quase não sai do lugar. Alcanço-o lá pelo meio do rio; alguns metros A nossa frente nada o metralhador do avião acidentado, e, bem mais adiante, o suboficial, que, este sim, pareceu encontrar-se em seu elemento. Pouco a pouco, todo meu corpo se entorpece; somente o instinto de conservação é que ainda me impele a manter-me A superfície e a avançar - lentamente, penosamente. . . Admiro a resistência dos outros que, naturalmente, não têm tanto treinamento quanto eu. O suboficial já alcança a margem, sai da água e se deixa cair estirado sobre a terra úmida; um minuto depois o alcanço, seguido do corporal-chefe. Apenas Henschel ainda se debate, a uns 150 metros da margem. Os outros dois estão caídos ao chão, extenuados, arquejantes, com a boca aberta; o corporal-chefe delira, murmurando frases incoerentes. Sentado a seu lado, observo ansiosamente Henschel, que quase não avança. Ainda faltam cem metros. . . oitenta metros. . . De súbito, ergue verticalmente ambos os braços:

- Não posso mais. . . não agüento mais... - grita, um soluço, e se deixa submergir. Sua cabeça emerge ainda uma vez; depois, desaparece para sempre. Atiro-me à água, recorrendo às minhas derradeiras forças. Tento mergulhar, mas não consigo. seria necessário que eu pudesse armazenar o ar, mas a opressão gélida da água impede-me de encher os pulmões. Depois de várias tentativas inúteis, mal consigo alcançar novamente a margem. De resto, mesmo que eu tivesse conseguido alcançar Henschel, não teria tido forças para salvá-lo; ao invés de um corpo, o Dniester teria carregado dois. . . Estendido sobre a margem, penso em meu pobre Henschel.. . "Eu tinha um companheiro . . ."

O mapa não resistiu à imersão, mas, felizmente, conheço-o de cor. Mas isso não vale grande coisa; antes de tudo, precisaria saber até que ponto, exatamente, os russos avançaram, nesta

margem. Teremos a sorte de encontrar uma das unidades romenas que, ao que se julga, sustentam este setor do fronte? Francamente, tenho minhas dúvidas. . .

Também no que diz respeito ao armamento nossa situação não é melhor; tenho uma pequena pistola de 6,35 mm, com seis balas, o suboficial exhibe um 7,65 mm, com um carregador completo, e o corporal-chefe não possui outra arma, a não ser a faca quebrada de Henschel. Partimos rumo ao sul, com armas nas mãos. Conheço vagamente a região, pois a sobrevoei mais de uma vez: colinas que chegam até duzentos metros, mais ou menos, poucas povoações e, a sessenta quilômetros, uma estrada de ferro da qual conheço pelo menos duas estações: Balti e Floresti. É pouco provável que os russos já tenham chegado até essa estrada.

São mais ou menos três horas da tarde, o sol está a sudoeste, em nossos olhos, portanto. Seguimos por um pequeno vale, entre duas aldeias de colinas. Antes de tudo é preciso evitar as aldeias. Peço que os companheiros fiquem atentos ao menor traço de habitação e, para maior segurança, atribuo a cada qual um setor do campo de observação.

Ao cabo de uma hora, o calor do sol já diminui, e corremos o risco de que nossas roupas encharcadas se transformem em couraças de gelo. Atenção. . . vi algo a mover-se bem à nossa frente - o sol me impede de distinguir exatamente essas pequenas silhuetas... Com todos os demônios! Três homens se aproximam; estão mais ou menos a trezentos metros e, certamente, nos viram de há muito. São homens atléticos - romenos, talvez? O do meio traz uma pequena metralhadora e os outros dois carregam fuzis. São romenos, com certeza; reconheço seus uniformes verde-escuros, com reflexos marrons. De súbito, recordo-me que não temos mais nossos uniformes, o que significa que aqueles homens não podem saber a que exército pertencemos. Por isso, aconselho o suboficial a esconder sua arma, enquanto eu mesmo trato de guardar a minha, temeroso de que os romenos, vendo homens armados, comecem a alvejar-nos. Os três soldados pararam um metro à nossa frente; seus olhares exprimem viva curiosidade. Como lhes darei a compreender que precisamos de roupas quentes, de alimento e, sobretudo, de um veículo para levar-nos de volta? Dou um passo à frente:

- Somos aviadores alemães. Nossos aviões. . .

Não termino a frase. Os três "romenos" assumem uma atitude ameaçadora: numa fração de segundo, estão com suas armas apontadas para meu peito. Num gesto rápido, o mais jovem - o que está com a metralhadora - estende a mão para meu coldre, abre-o e arranca meu revólver. Só então os examino atentamente e vejo, em seus colarinhos, o martelo e a foice: são russos! Fato curioso, a idéia de entregar-me passivamente nem sequer me ocorre; penso unicamente em fugir, embora tenha, no máximo, uma possibilidade em cem de consegui-lo. De forma nenhuma desejo cair prisioneiro dos soviéticos, que ficariam contentíssimos de prender-me. Volto a cabeça, prudentemente, para ver se, atrás de mim, o caminho está livre; os russos imediatamente farejam alguma coisa, e um deles grita :

- Stoy ! (Alto!) Tanto pior.. abaixo-me bruscamente, girando sobre os calcanhares, e me ponho a correr, num incessante ziguezague. Três detonações simultâneas estouram às minhas costas e, em seguida, a metralhadora despacha uma rajada. sinto uma dor lacerante no ombro, mas continuo a correr como uma lebre; sempre ziguezagueando, alcanço a crista de uma colina, com balas assobiando à direita e à esquerda. eles me perseguem com um empenho que muito me desagrada: correm, param para alvejar-me, tornam a correr, param de novo, atiram, erram. . . Nunca corri tão depressa como agora; pena que não haja um cronometrador nas imediações, pois certamente estou para bater o recorde dos quatrocentos metros. A cada passo que dou, o sangue esguicha de meu ombro. Luto contra o desfalecimento; um véu negro me passa pelos olhos, enquanto cerro os dentes, repetindo que o destino abandona somente aqueles que se abandonam a si mesmos. . . Continuo a correr no cimo da colina, na direção do sol para perturbar o tiro dos russos. Não quero

descer pela vertente oposta, pois não teria mais forças para subir outra encosta. De quando em quando fecho os olhos, para fugir a esse maldito véu negro. . . Meus Deus! Vindo em sentido contrário, um grupo de uns vinte soldados de infantaria se precipita em minha direção; com certeza ouviram os disparos e compreenderam do que se tratava, pois parecem decididos a dar o golpe de graça no animal acuado em que me transformei. Irei sucumbir sob o maior número do inimigo? Depois de ter escapado a tantos perigos, especialmente dessa metralhadora que continua latindo atrás de mim? Diante dessa turba enfurecida que se apresenta para liquidar-me, minha vontade se põe em ação, num Último impulso: num salto, abandono a crista e desço pela vertente oposta. Trezentos metros atrás de mim está o homem da metralhadora; mais além, à esquerda, o grupo de soldados que procura coroar-me o caminho. Ao pé da encosta, vejo-me num campo cultivado. Sinto-me vacilar, caio num pequeno monte de terra e não consigo mais erguer-me. Estou completamente esgotado. Imóvel, com os olhos fechados, fico esperando o fim. Como nada acontece, reabro os olhos e, sem erguer a cabeça, observo meus perseguidores. Também eles vieram ter ao campo; agora, estão olhando cuidadosamente onde põem os pés, para não caírem. Ao cabo de uns vinte metros, param e se voltam para a direita, exatamente na direção do lugar onde caí. Procuo avaliar a distância que nos separa: mais ou menos 250 metros, no máximo 300. Continuam parados, sem me localizarem, e é visível que estão a imaginar por onde poderei ter passado. Procuo afundar-me, com os dedos, neste solo quase gelado; consigo raspar um ou dois centímetros - como isso é duro, quando se está esgotado! - e uso os pequenos montículos de barro que consigo arrancar para construir minúsculo parapeito, atrás do qual posso ocultar a cabeça. Meu ferimento continua sangrando; não tenho nenhum pedaço de bandagem e tremo de frio em minhas roupas encharcadas. Para que continuar lutando? Há pouco, quando de meu encontro com os três russos, ainda pensava ter uma possibilidade em cem de conseguir escapar; agora, com toda essa gente em meu encalço, só me resta uma chance, talvez, em mil. . . se houver. . . Os russos recomeçaram a caminhar e se dirigem em minha direção; desdobrados em linha de tiro, esquadrinham o campo. Por enquanto suas pesquisas não são muito sistemáticas, e alguns, inclusive, se afastam na direção oposta. . . talvez consiga passar entre as malhas dessa rede. . . mas ali vem um tipo gigantesco diretamente em minha direção.. . deve ter-me visto. . . chega a vinte passos, pára e olha para mim. Prendo a respiração : será que é para mim que ele está mesmo olhando? Durante vários minutos, que me parecem durar uma eternidade, fixa um ponto que deve estar bem próximo de mim; por vezes, ele vira ligeiramente a cabeça, para logo voltar à observação de. . . De quê? Não compreendo mais nada. O que poderá estar prendendo sua atenção? Começo a pensar que ele não me descobriu, por muito improvável que possa parecer. De súbito, atrás de mim, ouço o ronco forte de vários motores. Volto prudentemente a cabeça. Sobre o Dniester surge meu grupo de stukas, escoltado por forte cobertura de caça e por duas Cegonhas. Então, Fischer deu o alerta, e os companheiros chegam para tirar-me dali. Evidentemente, não podem saber que estou dez quilômetros mais para o sul, na outra margem do rio. A essa distância, com certeza não poderiam ver meus sinais, admitindo-se que eu pudesse sequer levantar um dedo. Sobrevoam por várias vezes a planície onde pousei algumas horas antes, e vão-se embora na direção leste. Acompanho-os com os olhos, cheio de tristeza. . . Devem estar imaginando que, dessa vez, o "velho" deu seu grande mergulho. . . Cerro os dentes. O sol desce no horizonte; como é possível que ainda não me tenham encontrado? Cortando a encosta, chega toda uma coluna de soldados russos, com cavalos e cães. Colado ao chão, sinto perfeitamente o choque de seus passos pesados. Passam a cem metros atrás de mim, homens e animais, com a cauda abanando; será possível que o destino resolveu colocar-me sob sua proteção? Ninguém olha em minha direção, e os cães nem mesmo parecem suspeitar de minha presença. Pouco além, distribuem-se em leques com um homem a cada dois metros para esquadrinhar cada metro do terreno. Se essa idéia lhes tivesse ocorrido um minuto antes, certamente não teriam ainda me ultrapassado e viriam fatalmente a marchar sobre meu corpo. Mas todos eles vão desaparecendo, lentamente, nas primeiras sombras do crepúsculo. . .

A oeste, o céu se torna vermelho, passando depois ao malva já posso ver algumas estrelas. Infelizmente, minha bússola não tem mostrador luminoso. Ainda consigo distinguir vagamente a agulha, procuro reter a direção sul e escolho, como ponto de referência para minha marcha noturna, uma estrela mais ou menos isolada. Agora já é noite fechada. Ponho-me de pé, penosamente todo meu corpo está adormecido pelo frio, o ombro ferido dói atrozmente, tenho fome e sede. Ainda devo ter um tablete de chocolate -não tenho: deixei-o em minha roupa de pele. Ponho-me a caminho os primeiros passos me arrancam gemidos de dor, mas pouco a pouco, o sangue recomeça a circular normalmente, e avanço a largas passadas. Naturalmente, trato de evitar os caminhos, as pontes, as povoações; não é hora de correr o risco de topar com um posto ou uma patrulha soviética. Caminho, pois, através do campo, sempre orientado pela estrela, subo e desço colinas, chafurdo em riachos e pântanos, com os seixos e as palhas secas do milho a me retalharem os pés nus. De vez em quando tropeço numa pedra, e tenho que cerrar os dentes para não gritar. Mas logo mais, meus nervos, embotados pela contínua tensão, não mais registram qualquer sofrimento. Só uma vontade inquebrantável ainda me força a pôr um pé diante do outro. Por quanto tempo terei de caminhar? Quando alcançarei nossas linhas? Quando ouço latidos de cães, dou uma grande volta; mesmo nas fazendas isoladas, só poderia encontrar inimigos, que não hesitariam em matar-me. Às vezes, bem longe à minha frente, o horizonte se ilumina aos clarões dos disparos da artilharia, e segundo depois o vento me traz um ronco surdo, que se arrasta pesadamente pela planície. Ignoro se trata de canhões russos ou alemães, mas, de qualquer forma, constato que a penetração soviética é bem mais profunda do que supúnhamos. Nas depressões entre as colinas, freqüentemente deslizo para fossos cheios de lama, de uma lama pegajosa que me prende, pois não tenho forças de livrar-me. Então, dobro-me em dois, deixo o corpo cair sobre a encosta - com as pernas presas na lama - e assim fico, esgotado, exaurido, até que me sinta capaz de tornar a partir, no mais das vezes arrastando-me de quatro. Depois de alguns quilômetros, já pelas dez horas, não agüento mais. Embora intercale a marcha com prolongados descansos, não mais consigo refazer-me. Tenho necessidade premente de um pouco de calor, de sono, de água, de alimento. Resolvo tentar a sorte numa casa isolada. um cão se põe a latir, próximo de onde estou. Guio-me por esses latidos e, em poucos minutos, chego a uma fazenda. O cão demonstra uma verdadeira crise de cólera: Oxalá não alerte alguma patrulha soviética! Bato nas janelas fechadas e nas portas, mas ninguém responde. Pouco além, outra fazenda também está silenciosa, à parte os latidos de um cão, terrivelmente disposto a morder-me nas pernas. Perco a paciência quando o mesmo se repete numa terceira fazenda: com um golpe de ombros, quebro uma vidraça e, quando vou passar as pernas pela janela a porta se abre lentamente; na soleira surge uma velha, com um lampião a óleo na mão, e me faz sinal para entrar. Apontando para a direção onde deve ficar a aldeia, pergunto :

- Bolchevistas?

A velha sacode afirmativamente a cabeça. Quanto a isso, pelo menos, estou informado. Numa única peça, constituída por todo o rés-de-chão, distingo uma mesa, um banco, um enorme armário e, num canto, uma espécie de tabique, sobre o qual dorme um velho. Sem dizer palavra - de nada adiantaria, pois não sei russo - me aproximo desse leito primitivo e me estendo ao lado do velhote. Com certeza a velha compreendeu que não pretendo fazer-lhe nenhum mal; e, contudo, meus farrapos, meus pés descalços, as manchas de sangue coagulado de minha camisa devem dar a impressão de que sou um malfeitor evadido, mais do que um oficial alemão. Ao cabo de um minuto, a velha apaga o lampião e vem, igualmente, estender-se sobre as pranchas. Nem penso em pedir-lhe um pedaço de lençol para fazer curativo em meu ombro; mergulho imediatamente num sono bem próximo do desfalecimento. Acordo lentamente, torturado por uma sede atroz. A velha não deve ter dormido, pois imediatamente se levanta e acende o lampião. Dou-lhe a entender por gestos que estou morto de fome e de sede. Depois de breve hesitação, ela me traz uma vasilha de água e um naco de pão de milho, levemente mofado. Nunca fiz uma refeição tão deliciosa. A cada gole e a cada bocado sinto que minhas forças voltam. Enquanto mastigo considero minha situação.

São dez horas e meia da noite; vou descansar até uma hora da madrugada, aproveitando-me ainda da proteção que a escuridão me oferece. Torno a deitar-me junto a meus hóspedes e procuro dormir. A cada quinze minutos, com a pontualidade de um bom despertador, acordo e verifico a hora. Meia-noite. . . meia-noite e quinze. . . e trinta. . . uma hora. Ergo-me de um salto, a velha me abre a porta, fechando-a novamente atrás de mim. Dou uns dois ou três passos vacilantes na escuridão, paro, ergo a cabeça para o céu, procurando reencontrar minha estrela, e parto na direção sul.

Chove a cântaros. As nuvens encobrem as estrelas e caminho mais ou menos ao acaso. Inúmeros cães começam a latir pelas imediações de onde estou; devo encontrar-me perto de uma aldeia. Prudentemente, dou uma grande volta, que me permite voltar ao campo deserto, onde os encontros indesejáveis são menos prováveis. Cerca das três horas e meia começa a apontar a aurora. Pelos meus cálculos, devo ter percorrido, em duas horas, uns dez quilômetros; antes de chegar a fazenda tinha feito outros vinte e cinco, de sorte que, provavelmente, estou a trinta e cinco quilômetros ao sul do Dniester. Ergue-se à minha frente uma alta colina, cuja subida empreendo, para ter melhor vista da paisagem circundante. Já está bastante claro, mas não descubro em parte alguma o menor indício de uma linha de frente. Algumas aldeias se escondem em depressões, à esquerda e à direita; deverei evitá-las. Mas a própria colina se estende na direção norte-sul, e resolvo segui-la. As encostas são suaves e bem descampadas, de maneira que quase não há o risco de surpresas desagradáveis. De resto, do alto da crista, deve ser fácil vigiar os arredores. A bem dizer, foi muito boa a idéia de subir até aqui. Por outro lado, sinto-me em forma; se tudo correr bem, cobrirei hoje um apreciável número de quilômetros.

A extensão total da colina deve ser de dez quilômetros. Lembro-me de que, por mais de uma vez, percorri essa distância a passo de ginástica em quarenta minutos. Pois bem! Recomeçarei, concedendo-me um pequeno suplemento de, digamos, vinte minutos. Afinal, já fui campeão de corrida de fundo. Naquela época, minha única recompensa era uma taça, enquanto agora trata-se de minha pele e de minha liberdade. Vale a pena tentar. . . Evidentemente, meu estilo deixa muito a desejar, como poderia ser de outra forma, com um ombro ferido e os pés nus, ensangüentados? .. Mas avanço rapidamente. De tempo em tempo, quando meu coração bate muito depressa, faço algumas centenas de metros a passo, depois do que recomeço a correr. Gasto exatamente uma hora para chegar ao fim da colina. Infelizmente, será preciso descer para a planície, onde os caminhos esburacados, os bosques, os riachos representam sempre eventuais armadilhas. Além do mais, já são sete horas, e Ivã deve estar de pé e prestes a reiniciar suas patrulhas. . . O melhor é procurar um esconderijo, um lugar onde possa descansar, restabelecer-me talvez. . .

Hesito um pouco: será prudente? Mas dou de ombros e mando a prudência para o inferno. É verdade que se trata de uma virtude, mas de que valem as virtudes do mundo contra forças tão elementares como a fome e a sede? Claudicando, desço para o vale e me aproximo de duas fazendas isoladas. Paro numa granja e ergo vagarosamente a cabeça: o pátio está vazio e a casa principal exhibe unicamente espaços abertos, em lugar de portas e janelas. Tudo foi desmontado; não há nenhum animal, nenhuma máquina, nem sequer um carrinho-de-mão. Nenhum sinal de vida, a não ser alguns ratos remexendo um monte de folhas de milho. Trato de imitá-los: minhas mãos ávidas tateiam febrilmente, à procura de uma espiga, de alguns grãos. Mas é inútil: só existem folhas, que já começam a apodrecer.

De repente, ouço um barulho atrás de mim; assusto-me com várias silhuetas que passam correndo atrás da estrebaria. Serão russos ou refugiados famintos que, como eu, procuram um pouco de alimento? Ou serão ladrões, que, em bandos armados, percorrem as regiões evacuadas e levam tudo quanto pode representar qualquer valor? Na segunda fazenda dá-se o mesmo. Tudo vazio, tudo - morto, com exceção dos ratos. Aí também vou procurar comida nas folhas de milho, com o mesmo resultado negativo. Acabo de estirar-me na única cama que consegui descobrir no meio dessa desolação, quando ouço um ruído inesperado: um ranger de rodas. É uma carroça que passa pelo caminho, sobre a qual se acomodam um homem, com um boné de pele, e uma jovem.

Onde há jovens o perigo não deve ser muito grande, penso comigo mesmo. E corro atrás da carroça, que se detém.

- Vocês podem me dar alguma coisa para comer?

Falo em alemão; certamente trata-se de camponeses romenos, mas não sei uma só palavra de sua língua.

- Tome.. . Se tem bons dentes.. . - responde a jovem, estendendo-me alguns biscoitos de soldado. Mastigando os biscoitos, que são de fato terrivelmente duros, pergunto-lhe onde aprendeu o alemão. E ela, com toda franqueza, me responde que veio de Dniepropetrovsk com um destacamento alemão e que ficou muito tempo com seus "amigos" numa pequena localidade atrás de nossas primeiras linhas. Por ocasião da última retirada, foi ter na fazenda desse camponês romeno, que a recolheu. Agora, o casal está fugindo dos russos.

- Sabe se os russos já chegaram à cidade mais próxima, na direção sul?

- Refere-se a Floresti? Não. Aliás, eles não avançam para o sul; dirigem-se mais para oeste.

Meu coração começa a bater mais forte. Se a cidade mais próxima é Floresti, não estou muito longe da estrada de ferro. Talvez ainda haja trens. . .

- Diga-me, senhorita: há alemães em Floresti?

- Não, alemães, não. Mas penso que há várias unidades romenas. Não tardará em chegar até lá; são apenas dez quilômetros.

A jovem me sorri, dou-lhe um sinal de adeus e a carroça retoma seu caminho. Nem sequer me passou pela idéia "requisitá-la". ,com que direito eu, um vagabundo, poderia dar ordens a refugiados que perderam tudo? Depois, dez quilômetros não passam de uma brincadeira de crianças, perto do que já fiz nas últimas vinte e quatro horas. Também me ponho a caminho, mas a fadiga, a tensão nervosa e a perda de sangue me fazem sentir de maneira terrível. A estrada está cheia de veículos a cavalo, sobre os quais os camponeses amontoaram seus bens mais preciosos - um lamentável êxodo, em marcha forçada para nossas linhas. Nos limites leste de Floresti vejo dois soldados da Wehrmacht, de pé sobre um barranco. Estão conversando, sem me dar a mínima atenção. Grito para eles, da estrada :

- Ei, vocês dois! Venham até aqui! eles nem se movem. Um dá de ombros enquanto o outro responde, gritando também:

- Para quê? O que significa isso, hein? E antes de mais nada, quem é você?

- Sou o comandante Rudel.

- Não brinque! Bonita roupa para um comandante!

Naturalmente, não tenho mais uniforme nem documentos, mas tiro do bolso minha cruz de cavaleiro e a mostro aos soldados, eles me olham com algum respeito e o mais velho, um caporal-chefe, diz lentamente :

-Bem, parece ser verdade.

E, pondo-se em posição de sentido, acrescenta:

- Às ordens, meu comandante!

- Há aqui algum comando alemão?

- Não, meu comandante, nenhum. Há apenas uma companhia sanitária e nosso destacamento. .
- Muito bem. Conduzam-me ao gabinete de sua companhia.

Os soldados me amparam em seus braços, pois me sinto absolutamente incapaz de caminhar sozinho. Os poucos cem metros que temos de percorrer constituem uma verdadeira tortura. Na enfermaria, um médico corta decididamente minha camisa e minha calça, cobrindo-me os pés e a carne macerada do ombro com tintura de iodo. Enquanto ele me faz curativos, regalo-me - regalo-me é bem o termo - com enormes fatias de pão com manteiga e salsichas. Depois, peço que me cedam um veículo capaz de conduzir-me ao campo de Balti, onde espero encontrar um avião que me leve até a base de meu grupo.

- Mas - objeta o médico,
- como irá vestir-se? Tive que retalhar sua calça, sua camisa já em farrapos e, aqui, não temos absolutamente nada. . .

Inteiramente nu, envolvo-me num cobertor e subo no veículo. Em Balti, pára diante da barraca das "operações aéreas". Mas, que vejo? Estarei com alucinações? O homem que me abre a porta e me ajuda a descer é meu oficial técnico, o tenente Ebersbach! Atrás dele, um soldado segura uma roupa de linho cru.

- Estou contente por revê-lo vivo, meu comandante!

O médico de Floresti nos avisou por telefone de sua volta e também de suas. . . hum. . . de suas dificuldades de indumentária. Se se contentar com essa roupa até regressarmos à nossa base. . .

- claro que me contento.

Meia hora depois, subo num Junkers 87 que me leva a Raucbowka. Toda a esquadra está reunida para receber-me, com exceção do cozinheiro que, ao que parece, está ocupado em preparar um enorme bolo. A vida é bela, mas meus olhos se cobrem de sombras quando penso no meu fiel Henschel, o ás dos metralhadores, com 1.200 incursões, que desapareceu nas águas lamacentas do Dniester. . . Por que o destino sempre atinge os melhores?

No dia seguinte, toda a esquadra se instala em Jassy. O tempo está mau, e não se pode pensar em levantar vôo. O general mandou-me um médico, incumbido de obrigar-me a guardar o leito. Enquanto estamos condenados à inatividade, não tenho objeção em dar-lhe esse prazer. Dois dias depois, porém, o céu se aclara e eu volto a partir. O ombro está comprimido numa bandagem rígida, mas isso não me atrapalha muito; mas os pés, quase despojados de carne, me provocam terrível sofrimento. Naturalmente, não posso dar nem um passo, e meus homens têm de levar-me até o avião, onde me acomodo da maneira possível. Cada vez que bato os pés nos pedais solto um grito de dor. No fundo, o general tem razão, eu deveria ficar na cama. Não me recusaria a isso se a situação militar não fosse tão angustiante. No dia seguinte a nossa chegada em Jassy - uma cidade bastante bonita e praticamente intacta - nossos aviões de reconhecimento descobrem fortes destacamentos soviéticos, motorizados e blindados, nos arredores imediatos de Balti. Entre essa localidade e nós não há nada, por assim dizer; neste setor, o fronte alemão já não existe. Nessas condições, os soviéticos podem perfeitamente bem alcançar Jassy em meio dia; não há ninguém para impedi-los de avançar. Nossos exércitos da frente sul correm o risco de ser liquidados e a região petrolífera romena está A mercê do inimigo; em tais circunstâncias, não posso dar ouvidos aos conselhos de meu médico! Enquanto esperamos que nossas forças terrestres possam estabelecer uma barragem sólida, é aos Stukas que incumbe a tarefa de deter o avanço soviético, de destruir os tanques que constituem seu elemento essencial; realmente, não é hora de refestelar-me num leito!

Apesar do mau tempo, realizamos seis incursões nesse dia, durante as quais nos chocamos não apenas com uma D.C.A. móvel e desagradavelmente precisa, mas também com várias formações de caças - Lags e Airocobras - que ficam girando continuamente sobre as pontas avançadas inimigas. Após cada missão sou obrigado a mudar de avião; nunca trouxe de volta aviões tão furados. B impossível escapar A D.C.A.; o tempo está tão fechado que quase não podemos subir além dos duzentos metros. Quanto aos ataques contra os tanques, nos quais voamos sobretudo em rasantes, tornam-se eles cada vez mais perigosos. Por mal dos pecados, queimo de febre e começo a me perguntar por quanto tempo ainda poderei continuar neste pequeno jogo. Bah! . . . veremos. . .

O pior de tudo é que quase não temos caças para nos proteger, de sorte que cada incursão toma o aspecto de uma missão suicida. A esquadrilha anti-tanques logo fica reduzida A sua mais simples expressão; e como sou obrigado a mudar de avião três, quatro ou cinco vezes por dia, reservo-me os últimos aviões-canhão que restam. O reabastecimento do grupo, em munições e combustível, sempre me parece muito demorado; tomo o primeiro avião disponível e, acompanhado de um voluntário, levanto vôo para uma missão suplementar. À minha volta, encontro o grupo pronto para decolar, e o conduzo então ao combate.

Dada a ausência quase total de nossa caça, somos obrigados a safar-nos sozinhos dos caças soviéticos, que nos dão o que fazer. Essas contínuas acrobacias me são particularmente penosas, por causa de meus pobres pés; não posso usar os pedais, e estou reduzido a trabalhar unicamente em altura! Não me é mais possível escapar lateralmente, e passo momentos horríveis quando um russo se cola atrás de mim. Certo dia, depois de ter recebido continuamente vários projéteis de D.C.A., levanto vôo para uma Última incursão, a bordo de um Stuka comum, armado de bombas e de canhões de vinte milímetros, cujos obuses não são suficientes para atravessar uma blindagem, embora pouco sólida. Seguimos as duas estradas que, na direção norte, levam a Balti; o sol já quase se pôs. Vejo à nossa esquerda enormes nuvens de poeira sobre a aldeia de Falesti. Talvez se trate de uma unidade romena, mas tenho que certificar-me disso; enquanto o grupo descreve alguns círculos, desço até o rés dos tetos. Sou recebido por um fogo nutrido de D.C.A.: vários destacamentos blindados se escondem nas ruas da aldeia; atrás deles, descubro uma longa coluna e caminhões, alguns deles transportando soldados de infantaria. Fato curioso é que, em cada tanque, vejo dois ou três barris de combustível. Compreendo imediatamente o que se passa: como já é muito tarde, os soviéticos não nos esperam mais e pretendem, durante a noite, fazer uma penetração no centro da Romênia, para alcançar os poços de petróleo. - Assim, o setor meridional de nosso fronte teria sido cortado em sua retaguarda. Sabemos, aliás, que os russos se deslocam sobretudo à noite, pois durante o dia meus Stukas impedem qualquer movimento, de importância. É por isso que levam barris de combustível; dessa maneira, seus tanques não dependem de caminhão-cisterna, que correriam o perigo de ser bloqueados a caminho. Ora, somos os únicos defensores presentes, e somos também os únicos a conhecer a operação projetada. Pesa-nos grande responsabilidade : se fracassarmos, as conseqüências serão incalculáveis, catastróficas. . . Dou minhas ordens pelo rádio:

- Atenção!

- Ataque da mais alta importância! Lancem suas bombas separadamente; depois, ataque em piqué e em vôos rasantes, até o Último cartucho. Os metralhadores também alvejarão os veículos inimigos.

..

Acompanhado de todos os meus aviões, mergulho sobre a aldeia. Depois de lançar minhas bombas, parto à caça dos tanques. Normalmente, não destruiria nenhum deles, com meus canhões de vinte milímetros; mas hoje Ivã transporta barris de combustível, que constituem alvos extremamente "interessantes". De início, os russos não querem romper seu dispositivo de marcha; continuam a rodar uns após outros, e confiam que sua D.C.A. nos manterá a distância. Mas essa artilharia móvel pouco nos impressiona, pois já conhecemos outras. Então, os tanques saem da

estrada, dispersam-se em todas as direções, fogem em ziguezagues ou descrevem intermináveis círculos para escapar ao nosso fogo. Procuo, particularmente, atingir os barris de combustíveis, que, atingidos por um projétil, se inflamam. Provavelmente, o combustível inflamado se infiltra por alguns interstícios até o interior, pois vários tanques logo começam a explodir, e o clarão das explosões ilumina fortemente as colinas, atrás das quais se julgavam abrigados. Alguns desses tanques deviam estar transportando material de sinalização luminosa, pois um verdadeiro fogo de artifício - azul, vermelho ou verde - sobe até o céu e cai numa chuva de destroços.

Já estou sem munições; meu quadro de caça já aumentou de cinco tanques, mas ainda restam alguns, que se escondem nas dobras do terreno. Bem que gostaria de liquidá-los antes de ir deitar-me. . . Passo o comando ao chefe da VII esquadrilha, volto sozinho ao campo, encho os tanques, reabasteço os canhões e torno a partir. Faço tudo isso em dez minutos : informei aos mecânicos e a todo o pessoal de terra o que se passa, e eles compreendem a importância da partida. Contudo, já é quase noite quando decolo novamente. Cruzo no caminho com a esquadra, que volta a base, com suas luzes de posição acesas. Meia hora depois, avisto Falesti: vejo, de longe, os tanques e caminhões que acabam de consumir-se; As vezes, uma explosão projeta seu clarão fantasmagórico sobre o campo de batalha. A obscuridade vai aumentando cada vez mais, e, por assim dizer, não vejo nada. Sigo em vôo rasante, ao longo da estrada, na direção norte; de súbito, bem a minha frente, distingo as silhuetas de dois monstros que, suponho, se dirigem ao seu quartel-general para dar a triste notícia. Subo ligeiramente, me afasto e volto, numa larga curva. Minhas primeiras rajadas erram o alvo. . . Tremo de cólera a idéia de esgotar minha munição sobre esses tanques, que não tornarei a encontrar; mais um repasse e, desta vez, consigo atingir os barris de combustível. Um minuto depois os dois tanques explodem, quase ao mesmo tempo. Desde esta manhã, destruí, assim, dezessete tanques soviéticos - um belo total. Incluindo os que a esquadra trouxe ao seu ativo, já temos uns quarenta. Trata-se de perda sensível, mesmo para os soviéticos; eles certamente fecharão o rosto ao receberem a notícia.

Quanto a saber até que ponto conseguimos enfraquecer sua força ofensiva no setor, certamente amanhã o veremos. Uma coisa é certa: esta noite ninguém virá perturbar o descanso dos habitantes de Jassy. Já é noite fechada quando, finalmente, pouso em nosso campo. Tenho que responder, durante duas horas, aos chamados telefônicos do exército e da Luftwaffe, que querem saber de tudo, nos mínimos detalhes. Depois, cansado, mas contente, caio na cama e durmo imediatamente.

Partimos na manhã seguinte, sempre na mesma direção, contra as mesmas divisões soviéticas. Em Falesti reina um silêncio sepulcral; os arredores, as planícies e campos estão semeados de carcaças enegrecidas. Temos que subir até Balti para encontrar os primeiros tanques russos. Como de hábito, nossos caças de escolta não compareceram ao encontro: - que o diabo os leve! Será que eles pensam que podemos bombardear a D.C.A., incendiar os tanques e brincar de esconde-esconde com os Airocobras, tudo ao mesmo tempo? Ao reerguer-me, depois de um piqué, descubro sobre a cidade pontos negros que aumentam rapidamente. Acompanhado por Fischer, parto ao encontro deles, cheio de felicidade por ver, enfim, que nossos caças chegam. Maldição! São aviões de caça, sim, mas não os nossos. . . - Atenção, Fischer! Airocobras! Voe mais perto de mim, mais perto ainda. . . São uns vinte e, infelizmente, já nos viram. Despencam-se a toda velocidade sobre nós; tentamos escapar, mas não é fácil. Sempre que encontramos um barranco, uma pequena depressão, por aí nos insinuamos, na esperança de escapar-lhes. Esperança que logo se desfaz: os russos estão realmente decididos a ter nossas peles. Quase não consigo escapar de suas rajadas, visto que não posso usar os pedais; meus pés não valem mais nada, não passam de cotos que apenas servem para me fazer sofrer. Valho-me do manche, mudo ligeiramente de direção, manobras totalmente irrisórias quando se tem no rasto um caça que conhece seu ofício. E o que me persegue o conhece muito bem. Até Rothmann, meu metralhador, começa a ficar nervoso :

- ele vai abater-nos. . . ele nos abaterá, o senhor vai ver. . .
Passo a descompô-lo, aos gritos,

- afinal, também tenho nervos - digo-lhe que cale a boca e se ocupe com sua metralhadora.

De repente, solto um grito, lá nas alturas : várias rajadas penetraram na minha fuselagem, atingindo o motor. sinto vontade de urrar de raiva, pois nem sequer posso defender-me : meus pés não me obedecem, é impossível acionar os pedais e os obuses continuam a cair. Não se trata de projéteis comuns; o Airocobras, além de dois canhões de vinte milímetros, possui outro, de trinta e sete milímetros, que atira com terrível precisão. Quanto tempo meu velho Junkers agüentara?.

Em todo caso, é a primeira vez que me deixo pegar por um caça; até agora, sempre consegui evitá-los no Último momento, e os cerca de trinta aviões que perdi foram atingidos apenas pela D.C.A. Será, mesmo, o fim

- Que está esperando Rothmann! Atire, vamos!

- A metralhadora está travada. . . Ai!

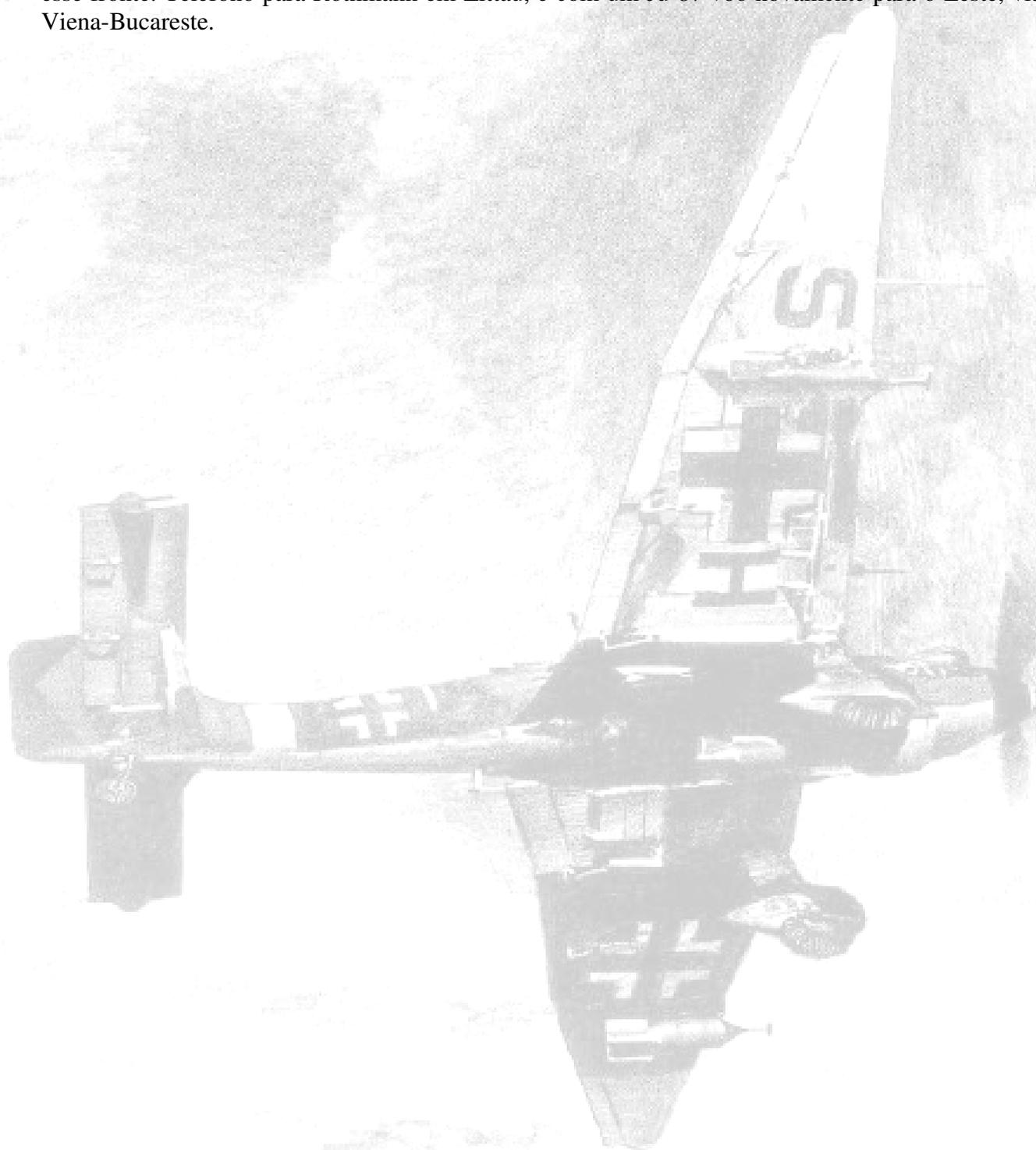
Rothmann se cala depois desse grito de dor, provocado por um estilhaço de vidro que lhe cortou o rosto. Bem, isto é muito bonito. . . estou completamente desarmado. Estou envolvido por uma verdadeira nuvem de russos, que me atacam ao mesmo tempo, de todos os lados. E eles atiram muito bem: meu avião recebe seguidos impactos, e não sei como ainda não se desagregou. Minhas possibilidades de escapar com vida me parecem cada vez menores, aproximando-se rapidamente do zero. . . A menos que um milagre. . . - preciso acreditar sempre nos milagres. A um quarto de hora de Jassy os russos abandonam a perseguição; com certeza esgotaram suas munições. Fischer, que me escoltava quando começou a confusão, desapareceu - não sei como, nem onde. E nunca mais tornarei a vê-lo. Ainda aturdido, para não dizer completamente - pasmado, pouso na pista central: dois soldados me ajudam a sair do avião e me levam até a barraca. Meu avião é uma verdadeira escumadeira, todo furado por inumeráveis obuses de vinte milímetros e retalhado por oito impactos diretos de 37 milímetros. Não há duvida de que foi um milagre. No dia seguinte, ao regressar da "patrulha meteorológica", um mecânico sobe na asa de meu avião, logo que ele pára e felicita-me: o Fuhrer em pessoa telefonou para me anunciar os brilhantes da cruz de cavaleiro - e a proibição de voar. Ao meio-dia, um chamado do general me convoca em Odessa. Em Odessa, acentuam-me a interdição "definitiva" de voar. O general faz um longo discurso e me informa que sou esperado pelo Fuhrer em Berchtesgaden. Três dias depois chego ao "ninho da águia", um tanto desajeitado, pois, não podendo mais suportar os calçados regulamentares, tenho de me apresentar ao chefe de Estado em botas forradas. Já me sinto bastante satisfeito em poder andar sem muletas, embora cada passada me provoque muitas dores. Adolf Hitler recebe-me calorosamente e me dá um forte aperto de mão. Aproveito imediatamente a oportunidade para protestar, num tom respeitoso, mas firme, contra a proibição de voar Concluo declarando que me é impossível aceitar a condecoração, se seu preço for a perda de meu comando. Hitler ouve-me, sério; depois, um sorriso ilumina-lhe o rosto e ele diz:

- Muito bem! Já que insiste tanto, continue a voar!]

Recebo os brilhantes de suas mãos e, enquanto tomamos chá, ficamos a conversar. O Fuhrer se refere particularmente a armas secretas, de maneira especial sobre vários tipos de bombas "V", que acabam de entrar em ação contra a Inglaterra. Por enquanto, explica-me, seus efeitos ainda são limitados, visto que essas armas não têm muita precisão. Dentro em breve, porém, esse inconveniente será removido, pois a carga de explosivo logo será substituída por.. . Hesita um pouco e, finalmente, conclui:

- . . . por outra coisa, uma matéria cuja força de destruição será tão grande que decidirá o resultado da guerra. Só bem mais tarde - muito tarde, já depois da derrota ficarei sabendo que nossos sábios procuravam o meio de usar, para fins militares, a energia atômica. De Salzburgo dou um pulo à

minha terra, Górlitz. As recepções fatigam mais do que os ataques contra o inimigo. As sete horas da manhã sou acordado por um coral feminino. Minha esposa precisou esforçar-se muito para que eu lhes desse ao menos o "Bom dia". - difícil explicar que apesar da condecoração não quero festas nem recepções, mas somente descansar, descansar. Permaneço poucos dias na aldeia com a minha família e meus pais. Os resultados do rádio, sobre a luta no Leste, mantêm meu pensamento preso a esse fronte. Telefono para Rothmann em Zittau, e com um Ju-87 vôo novamente para o Leste, via Viena-Bucareste.



Aproxima-se a Decisão

Pouso em Foscani, na Romênia do Norte, algumas horas depois. Meu grupo se encontra alguns quilômetros mais para o leste, em Husi. O fronte consideravelmente reforçado estendeu-se atualmente pelos planaltos ao norte de Jassy, do Pruth ao Dniester.

Caminhando por Husi, fico espantado com o grande número de cães que, visivelmente abandonados por seus donos, vagabundeiam pela cidade. Pode-se encontrá-los em todos os cantos, mesmo fora da zona urbana. Instalei-me num pequeno pavilhão, no meio de uma vinha banhada por um rio. Todas as noites, verdadeiros cortejos de cães passam pelos vinhedos, em grupos de vinte ou trinta animais. Certa manhã, ao acordar, dou com um gigantesco cão a olhar-me pela janela aberta, com as patas dianteiras apoiadas no batente. Atrás dele se amontoam uns sobre os outros talvez uns quinze de seus companheiros de infortúnio. Enxoto-os, e eles vão-se embora sem protestar, tristonhos, retomando sua migração sem fim.

Atualmente, nossas missões nos levam a uma região relativamente calma, onde podemos distinguir, contudo, os sinais prenunciadores de uma nova ofensiva soviética. Por toda parte, observamos concentrações de tropas; o inimigo experimenta a resistência de nossas linhas de frente, aqui e ali, e, por vezes, lança ataques locais. Ao norte de Jassy, por exemplo, tenta arrebatarnos os planaltos de Carbiti, perto do Pruth. Combates particularmente ferozes se desenvolvem junto às ruínas do castelo-fortaleza de Stanca, que mudam de mãos várias vezes; por fim, os russos se retiram, com certeza para coordenar melhor seu futuro ataque. Durante essas missões, Schwirblat, titular da cruz de cavaleiro e que já realizou mais de setecentas incursões ofensivas, recebe um grande obus de D.C.A. que destrói completamente seu motor. Gravemente ferido, ele consegue aterrissar pouco além de nossas linhas. Levado para o hospital, vai imediatamente à mesa de operações: amputam-lhe a perna esquerda, logo abaixo do joelho, e alguns dedos. Todos nós achamos que sua carreira de aviador está terminada, mas, ao término da guerra, irei encontrá-lo a bordo de um de nossos últimos Stukas.

Por ocasião de um ataque contra as cabeças-de-ponte russas na margem oeste do Dniester, acompanhado de Fickel e do ajudante Fritsch, vou explorar o grande anel entre Koschnitz e Grigoriopol, onde vários destacamentos de T-34 realizaram recentemente uma penetração em nossas linhas. O Estado-Maior da Luftwaffe mais uma vez prometeu-me forte escolta de caças e, mais uma vez, não cumpriu a palavra. Mas ainda não sabemos disso. A nossa frente, vários caças sobrevoam em vôo rasante as margens escarpadas do rio, e, otimista como sempre, suponho que se trata dos nossos. Por isso, aproximo-me, tranquilamente, sempre à procura dos tanques soviéticos, quando, subitamente, os caças descrevem uma larga espiral ascendente e se colocam atrás de nós. Agora compreendi tudo, mas um pouco tarde. Por infelicidade, Fickel e Fritsch estão relativamente longe; procuram aproximar-se de mim, para que possamos defender-nos mutuamente. Essa tática, de maneira geral, nos dá bons resultados, mas agora nossos adversários estão atentos e intervêm de imediato. O avião de Fritsch, num instante, é presa das chamas - verdadeira tocha que se afasta na direção oeste, perseguida por dois Airocobras. Logo depois Fickel também é seriamente atingido, deixa-me e procura escapar voando rente ao solo. Um Lag, pilotado por um verdadeiro ás, colocouse em minha esteira e não me larga. Por mais que me debata, não consigo escapar-lhe. O inimigo abaixou ligeiramente seus ailerons, para diminuir sua velocidade, o que lhe permite manter-se atrás de mim. Em meu desespero, desço ao fundo de um barranco, para forçá-lo também a se aproximar do solo e, assim, concentrar-se mais no seu avião do que na precisão de seu tiro. Mas o animal continua insistentemente a poucos metros de mim, e suas trançadoras passam a centímetros apenas de minha fuselagem. Gaderman, meu metralhador, começa a gritar. Espera ser abatido a qualquer instante e, para falar a verdade, também partilha de seu temor. Saindo do barranco, ponho-me a

descrever círculos cada vez mais fechados; o Lag continua firme, e até mesmo se aproxima, pois Gadermann não pode mais atirar: - sua metralhadora travou. Decididamente, esses malditos engenhos sempre nos abandonam no pior momento. Agora, as trançadoras passam sob minha asa esquerda. Gadermann grita para que eu feche mais os círculos - o que é fácil de dizer - mas já estou com o manche colocado ao ventre. Tenho as mãos entorpecidas, e o suor me escorre pelos cabelos até o pescoço. Sempre que olho para trás vejo o rosto tenso do russo. Agora somente ele me persegue; os outros Lags se afastaram e passeiam tranqüilamente, esperando que seu companheiro me dê o golpe de graça. Talvez não apreciem esse tipo de esporte, estas manobras brutais a dez metros do solo, que não são aprazíveis a todo mundo. Nem a mim, tampouco . . . De repente, num pequeno talude, vejo diversos soldados alemães fazendo-me insistentes sinais. Será que julgam possível que lhes dê atenção e lhes responda? Gadermann também se põe a gritar. no começo não entendo muito bem, mas depois distingo ,algumas palavras :

- Lag. . . o Lag por terra! é verdade! ele tem razão :

O avião soviético esmagou-se contra o solo! Teria caído em consequência de uma perda de velocidade, coisa bastante provável depois dessas curvas fechadas, ou teria recebido algumas rajadas de nossa metralhadora, que milagrosamente voltara a funcionar? Ouço em meus fones as maldições dos russos :gritam todos ao mesmo tempo e parecem singularmente excitados.

Os outros Lags se mantêm a respeitosa distância; evito perturbá-los e volto para a base. Vejo um Stuka em chamas, num descampado: Fritsch e seu metralhador. Aí estão dois sujeitos que se safaram de boa. Minutos antes de chegar a Jassy encontro Fickel, que se arrasta penosamente; seu avião está bastante danificado, mas ele está indene. Tudo que acaba bem, está bem. . .

- Precisamos festejar isto - declara Gadermann.

E como Fickel pensa da mesma forma, esvaziamos nossa ultima garrafa de conhaque. À noite, o oficial de ligação de uma unidade estacionada no anel do Dniester me chama ao telefone; depois de dizer que assistiu ao combate e que chegou a suar frio, me informa que meu tenaz inimigo era um dos melhores caças russos, várias vezes citado como "herói da União Soviética". A verdade é que ele sabia pilotar, e não seria eu que diria o contrário.

Durante este verão, o marechal Goering convocou-me por duas vezes ao seu domicílio pessoal. Em ambas as vezes temi que receberia dele uma nova proibição de voar, mas em ambas as vezes ele desejava apenas entregar-me uma nova condecoração. Na primeira audiência, vou até Nuremberg, de onde o carro do marechal me leva ao castelo de seus ancestrais. Conduzido à sala de honra, encontro Goering em roupas de caçador da Idade Média, praticando tiro ao arco. É muito bom atirador., quase todas as flechas acertam o centro do alvo. Nossa segunda entrevista teve lugar perto de Berchtesgaden, em sua propriedade de campo. Dessa vez o marechal aparece bizarramente vestido com uma espécie de toga em lã cor de tijolo, presa ao pescoço por uma presilha de ouro. Assemelha-se vagamente a um imperador romano, mas tal semelhança é prejudicada por seu longo cachimbo, cujo pequeno forno, em porcelana colorida, quase toca o chão.

Depois do almoço, leva-me ao jardim. Inicialmente, comunica-me haver criado, especialmente para mim, uma nova condecoração, para assinalar minha 2.000ª missão contra o inimigo. Trata-se de um círculo de ouro maciço, em cujo centro há uma coroa de platina atravessada por duas espadas; na parte inferior, um pendente traz o numero 2.000, formado por uma multidão de pequenos brilhantes. Depois, sem me dar tempo de exprimir minha gratidão, passa a falar da situação militar. Aconselha-me a partir o mais depressa possível, pois minha presença no fronte parece-lhe indispensável. Já há várias semanas, o Alto-Comando prepara, no meu setor, importante ofensiva, que se desencadeará dentro de alguns dias. Fico bastante surpreendido, pois em parte nenhuma observei preparativos tendo em vista tal ação. E quando o marechal acrescenta que 300 tanques participarão da operação, não posso reprimir meu espanto.

esse numero, que para os russos não teria nada de extraordinário, parece-me absolutamente inacreditável possa aplicar-se, no momento, a tanques alemães. Peço ao marechal que me indique as divisões destinadas a essa ofensiva, pois estou bem informado sobre o numero de blindados de que dispõem as unidades estacionadas em meu setor. Quatro dias antes de minha partida o general comandante da 14ª divisão blindada me confiara, num tom resignado, que só possuía um tanque, e que esse único sobrevivente, ainda por cima, estava sendo usado como estação de rádio para sua ligação com a aviação. Por isso, conheço exatamente a força ofensiva da 14ª divisão: um tanque. O marechal não queria acreditar no que lhe dizia. Com um sorriso meio brincalhão, meio sério, observa:

- Se bem me recordo, os números indicados pelos diversos Estados-Maiores eram um pouco menos catastróficos que esse. Pensando bem, deveria mandar prendê-lo pela propagação de idéias derrotistas. Mas vamos tirar isso a limpo.

Voltamos para sua casa, onde ele pede uma ligação com o chefe do Estado-Maior Geral. - Esta manhã o senhor disse ao Fuhrer que dispúnhamos de 300 tanques para a operação X (A ressonância do aparelho é tão forte que, de minha poltrona, ouço tudo que é dito do outro lado do fio).

- É exato; 300 tanques - responde o chefe do Estado Maior.

- Dê-me os números das divisões, com os tanques que cada uma delas dispõe. Está comigo uma pessoa que chegou daquele setor, e a par de como andam as coisas por lá.

- Quem é? - pergunta imediatamente seu interlocutor.

- Um colaborador meu, e muito bem situado para me formar.

- Hum... Vamos ver... Para infelicidade sua, o pobre general começa sua enumeração pela 14ª divisão que, segundo afirma, pode colocar em linha sessenta tanques. Goering dificilmente se domina.

- Segundo meu informante, a 14ª possui somente um tanque.

Há um longo silêncio.

- Quando é que esse homem deixou o fronte?

Pergunta finalmente o chefe do Estado-Maior.

- Há quatro dias.

Novo silêncio. Depois, o general procura explicar.

- Dos sessenta tanques indicados, quarenta ainda estão a caminho. Quanto aos outros, estão momentaneamente em várias oficinas de reparos, mas temos certeza de que chegarão a tempo para participar da ofensiva. Portanto, o numero de sessenta tanques pode ser dado como correto. Quanto às outras divisões, a situação é mais ou menos essa. Furioso, Goering desliga o telefone e se volta para mim.

- Aí está!

Todos os dias, o Fuhrer interroga essa gente, que lhe dá informações fantasistas. Então, ele elabora um plano de operação, e se admira quando uma ação cuidadosamente preparada fracassa "inexplicavelmente". Mas hoje, uma vez pelo menos, conseguimos ver claro, no último momento; porém sinto arrepios ao pensar quantas perdas sofremos por causa dessa estúpida utopia! Os

tanques chegarão a tempo! Nossos generais são formidáveis! Toda a região sudeste, com sua rede ferroviária e rodoviária, está constantemente sob o "tapete de bombas" dos quadrimotores americanos. Então, como podem nossos estrategistas prever quantos, desses quarenta tanques, vão realmente chegar ao fronte, e quando! Quem pode afirmar que as oficinas de reparação receberão a tempo as peças necessárias para o serviço? Que topéte! Declarar que temos sessenta tanques, quando só temos um! Vou informar o Fuher, imediatamente . . . Interrompe-se, com certeza temeroso de haver dito muito.

Peço licença, vagamente deprimido. Como pode acontecer que o chefe supremo dos exércitos alemães esteja tão mal informado? Covardia, ou deliberada sabotagem? E, nessa hipótese, quem estará na base dessa manobra?

Durante minha breve escala em Belgrado - ou melhor, antes, pois meu avião ainda rola pela pista - poderosa formação de quadrimotores americanos ataca o campo. Pelos postigos, vejo o pessoal fugindo para os abrigos cavados numa colina, atrás dos edifícios. Essa fuga me impressiona, e começo a correr na mesma direção, o mais depressa que me permitem minhas botas forradas. E o fiz, a tempo, pois mal entrei no abrigo e já o "tapete de bombas" se abate sobre o campo. Ouço ensurdecedoras explosões, vejo as chamas, jatos de terra, um imenso cogumelo de fumaça. minutos depois, a fumaça começa a dissipar-se, e saio para verificar os estragos. O balanço é rapidamente feito: tudo destruído, revolvido, arrasado - menos meu velho Junkers, esburacado por vários estilhaços, mas ainda em condições de levantar vôo. Por inacreditável sorte, o motor e as rodas estão intactos. Encontro uma faixa de terreno, próxima da pista e relativamente plana e sem crateras, para a qual empurro meu avião e decolo, feliz por afastar-me desse cemitério.

Dois acontecimentos marcaram minha ausência : a chegada de uma esquadrilha romena , e o aparecimento de um novo avião, o Focke-Wulf 190. Os romenos não são aviadores de escolta; para evitar as perdas, resolvo lançá-los apenas em formação cerrada. A caça russa os impressiona desagradavelmente, e como nossos aviões são mais lentos que os Lags ou Airocobras, eles se julgam de antemão condenados. Quanto aos Focke-Wulfs - aviões de um lugar, sólidos e de grande maneabilidade - temos ordens de distribuí-los somente aos chefes de grupo e de esquadrilha. Mais tarde, talvez, conseguiremos equiparar toda a esquadra com esses novos aviões, mas isso não será tão logo; de resto, a fabricação dos Junkers 87 ainda não foi suspensa. Depois de alguns vôos de treinamento, sinto-me suficientemente senhor de meu novo avião, para poder usá-lo normalmente. Com toda certeza, ocasiões não me faltarão. . .

Temo que nossa estada em Husi nunca chegue ao fim. Por toda parte o fronte está em contínuo movimento, os russos atacam e frequentemente conseguem realizar profundas penetrações, graças à sua esmagadora superioridade de blindados. Por exemplo, a cidade de Kowel está em nosso poder, mas os russos a contornam e, já em nossas costas, preparam-se para cruzar o rio Bug. Poucos dias depois surgem na região ao norte de Lemberg. Sua intenção é evidente : querem alcançar o Vístula. Atacamos agora, dia e noite, as formações que tentam cruzar o San, perto de Przemysl. Por vezes nos chocamos com caças americanos, seguramente pilotos de escolta das Fortalezas Voadoras que, depois de terem bombardeado a Alemanha, vêm aterrissar em território mosso. Assim, dou de encontro sobre o San com uns 300 Mustangs, algo excessivo para meus quinze aviões que nem sequer dispõem de uma cobertura da caça. Enfurecido, ordeno aos meus pilotos que se desembarquem de suas bombas; assim, ganhamos alguns quilômetros de velocidade, que nos permitem regressar sem perda de nenhum avião. No dia seguinte, outra formação americana vem rondar sobre nosso campo - encontramos-nos em Mielec, um lugar lamentável a noroeste da Cracóvia - mas, diante da furiosa reação de nossa D.C.A., eles não insistem e desaparecem nas nuvens. De passagem, abatem dois aviões nossos, que voltavam de uma missão de reconhecimento. O Estado-Maior da Luftwaffe reclama nossa imediata intervenção no setor norte. pela primeira vez, os russos penetraram em território alemão; sua ofensiva se desenvolve na direção de Gumbinnen-Insterburgo, e visa claramente a Prússia Oriental. Em vinte e quatro horas, subimos pelo fronte e chegamos a Insterburgo onde, aliás, ninguém parece acreditar na invasão vermelha. Existe aí excelente aeródromo, mas forrado de toda sorte de gabinetes,

serviços, oficinas, cuja existência nos parece quase anacrônica : é bem evidente que nos encontramos naquela estranha região que se chama "retaguarda". Preferimos instalar-nos no pequeno campo de Lotzen, entre os lagos de Muzúria. É impossível deixar de ver a gravidade da situação. Depois de quatro anos de guerra, ei-nos de volta às bases de partida, de onde nossos exércitos foram lançados à conquista do Leste. Já uma vez, ao início da Primeira Guerra Mundial, imensa batalha desenvolvesse nesta pacífica região. Para todos nós, Tannenberg e seu gigantesco monumento constituem um símbolo que dispensa comentários. Teremos uma nova batalha de Tannenberg? E também uma nova vitória? Por enquanto, nossos ataques maciços esfriaram um pouco o ânimo combativo dos soviéticos. De fato, suas perdas foram bastante sensíveis. O exército aproveita essa pausa para estabelecer um fronte mais ou menos sólido. No momento, os tanques russos, para escaparem aos nossos canhões, freqüentemente se ocultam sob medas de feno; nós os desalojamos incendiando as medas : o tanque pode continuar ali e arder, ou buscar sua salvação na fuga. Infelizmente, não podemos estar em toda parte ao mesmo tempo. Enquanto lutamos na Prússia Oriental, Ivã penetra na Lituânia, para cortar nossas unidades estacionadas na Estônia e na Letônia. Dentro em breve terão alcançado a costa do Báltico, e então. . . No momento, o Alto-Comando tomou o hábito de mandar o "circo Rudel", dia e noite, aos setores mais ameaçados. Assim, o marechal Schoerner, comandante-chefe do fronte de Kurland, reclamou nossa presença na região de Wenden, na fronteira da Letônia e da Estônia. Instalamos nossas tendas numa planície recentemente adaptada, pois aí não há sequer um campo de aviação. Uma hora depois de nossa chegada o ordenança do marechal nos traz um enorme bolo de chocolate - desde que lhe confessei meu pequeno pecado, ele me abastece de doces - decorado com um relevo de açúcar, que mostra um tanque russo e o número de tanques que destruí. O cozinheiro, decididamente bem informado, inscreveu o número 320. A situação neste setor é bastante confusa : enquanto nossas tropas atacam na região de Tuckum, a fim de restabelecer um fronte contínuo, os soviéticos procuram penetrar mais longe, na direção leste, para tomarem numa enfiada todo o fronte do setor, um fronte muito firme, que há muito tempo lhes dá trabalho. Até o momento, a tenacidade de nossas unidades permitiu-nos resistir, sem recuos, a um inimigo decidido e avantajado por esmagadora superioridade. Mas, desde alguns dias, os soviéticos exercem tamanha pressão, que o marechal nos pediu ajuda. Desde nossas primeiras incursões constatamos que os russos estão fortemente entinchados em posições admiravelmente camufladas; além do mais, sua D.C.A. pesada instalou-se imediatamente atrás das primeiras linhas, e sua caça. . . Santo Deus! Que nuvens de caças! Estão por toda parte, enquanto de nosso lado vemos apenas algumas esquadrilhas. Nossas dificuldades de transporte são enormes, e nos é tremendamente difícil conseguir as quantidades necessárias de combustível e de bombas. Decididamente, ganhamos o pão com o suor do rosto. Felizmente, temos ao menos a satisfação de realizar um bom trabalho. Nas imediações de Dorpat, por exemplo, surpreendemos uma forte coluna motorizada, acompanhada de vários tanques, que se prepara para assaltar a cidade. Os russos não têm qualquer possibilidade: se houvesse chovido, nesse dia, com certeza nos teriam escapado, mas o tempo está magnífico, e damos largas à nossa alegria. Nenhum tanque, nenhum caminhão consegue fugir; no espaço de meia hora a coluna não passa de amontoado de destroços calcinados, de ferrugens e de cadáveres. Pelo menos essa tentativa de penetração não teve êxito!

Mas, apesar de tudo, ficamos a imaginar de onde pode vir essa quantidade de material, essa verdadeira onda de tanques e de veículos. A maior parte dos caminhões destruídos é de fabricação americana. Mesmo entre os tanques encontramos, de quando em quando, alguns "Sherman". Com referência aos aviões soviéticos, também eles saem, em grande parte, das fábricas de além Atlântico; encontramos continuamente Airocobras, Kingcobras e Bostons. Não estarão os Estados Unidos cometendo grave imprudência por armar dessa forma o colosso soviético? Por mais de uma vez nos fazemos tal pergunta...

Durmo como um justo desde a meia-noite. Às duas horas e meia, recebo um telefonema pessoal do marechal Schoerner : tinha proibido esses malditos chamados noturnos, que me privam do sono,

mas se um marechal renuncia ao seu descanso, naturalmente sou obrigado a fazer o mesmo. Ríspido, seco, Schoerner começa a falar.

- Você pode decolar imediatamente?

Quarenta tanques russos, acompanhados de infantaria motorizada, penetraram em - nossa primeira linha, e nosso contra-ataque só poderá ser desfechado ao anoitecer. Temo que os tanques russos provoquem estragos em minha retaguarda, e por isso será necessário liquidá-los imediatamente . . . Sempre a mesma história, particularmente neste setor. a infantaria da linha de frente não pode deter os tanques e os deixa passar mantendo suas posições : assim, as reservas - se existem no local - poderão estar certas de que os intrusos não escaparão, visto que, atrás delas, as linhas são fechadas. De forma geral, consegue-se destruir os tanques, como que presos num bolsão; mas há, também, numerosas exceções à regra. . . Tudo isso me passa rapidamente pela cabeça, enquanto escuto as explicações do marechal. Como se trata de "liquidar imediatamente" . . .

- Ainda é noite fechada - respondo.

De nada adiantaria partir agora, A caça dos tanques, pois para isso necessito de um mínimo de claridade. Mas prometo-lhe que ao amanhecer sairei com o terceiro grupo e a esquadrilha antitanque. Mantê-lo-ei informado sobre a situação. . . O marechal me indica o lugar onde deverei encontrar os russos : entre dois lagos, sua coluna forma um tampão compacto, que barra solidamente a estrada. e desliga o telefone, e eu me apresso a dar as instruções necessárias, fixo a primeira saída para as cinco e meia e volto a deitar-me. Decolamos em meio a espesso nevoeiro, que se arrasta no máximo a uns cinquenta metros do solo. Ao cabo de meia hora, quando já nos aproximamos dos lagos, a cerração desce bastante - não se vê absolutamente nada - e dou ordem de regresso. Com esse tempo, seria preciso estar louco para atacar; mesmo que encontrássemos os tanques e colocássemos nossas bombas, ainda seria verdadeiro suicídio, pois precisaríamos voar tão baixo que nenhum avião escaparia As explosões. Lá pelas nove horas a cerração parece que se dissipará. As primeiras camadas estão a um teto de 400 metros. Tentamos novamente : torno a partir com a esquadrilha antitanque, seguido da 7ª esquadrilha, carregada de bombas. À medida que nos aproximamos dos lagos, a cerração desce, e logo mais já estamos com 50 metros. Antes de atacar, passo além do ponto onde os russos se detiveram, descrevo depois uma ampla curva e volto, de maneira a ficar bem colocado para fugir para nosso campo - preocupação bastante útil com mau tempo. Tanto mais que esses tanques dispõem, seguramente, de poderosa D.C.A., visto que não se aventuram fora de sus linhas sem levar consigo sua proteção contra os Stukas. Em seguida, descemos para rente a água e voamos através dos lagos na direção do inimigo. A visibilidade é má, entre 700 e 800 metros. só veremos os russos no último momento. Ali estão! Uma massa negra, compacta, que se agita sobre a estrada. Mal tenho tempo de gritar "Ataque!" e de preparar meus canhões, e já a D.C.A. se desencadeia com indescritível furor. Voando a três metros do solo, chego bem no meio daquele inferno. Oxalá consiga escapar! Meus pilotos, mais hábeis do que eu, se dispersam e rondam sobre uma parte da estrada, de maneira que o tiro inimigo se concentra no meu avião. Debato-me como um possesso para escapar aos projéteis; vejo confusamente os tanques, alguns metros à minha frente, aperto o botão de tiro, alvejando o conjunto; escolher um alvo determinado seria suicídio. Viro e reviro, e às vezes brinco de pula-sela com os caminhões; isto acabará mal, muito mal; sinto que minha cabeça vai estourar, quando um golpe brutal sacode o avião; atrás de mim, Gaderman, o metralhador, se põe a gritar:

- . . . fogo!

Não seria preciso que ele me dissesse. Um grande obus penetrou no motor, que não rende mais que ínfima fração de sua força normal. Algumas chamas já lambem a cabina. . . - Vamos, meu velho, calma! Saltaremos de pára-quedas! Vou subir alguns metros e voar na direção de nossas linhas; sempre ganharemos alguns quilômetros. Procuro ganhar altura, pois ignoro, até, a quantos

metros posso estar do solo. Não vejo mais nada, com a espessa camada de óleo que recobre os vidros. Tento abrir o teto da cabina, mas é impossível, pois o vento impele as chamas bem sobre mim. . .O motor falha, tosse, hesita, pára e torna a pegar; dentro de um minuto meu avião se transformará num forno crematório. . .

- Precisamos saltar, velho. Precisamos saltar imediatamente!

- Impossível ! - protesta o metralhador. Estamos apenas a quarenta metros, sobre uma floresta!

Tento ganhar alguns metros, mas o avião já não obedece. Aterrissar numa floresta? Hum. . . Isso me parece difícil. Se o motor agüentar mais um minuto, trinta segundos, o tempo de alcançar um campo mais favorável. . .Um silêncio brutal : o motor parou, não funciona mais, e caímos como uma pedra. O choque foi terrível. Depois, é o nada, o fim. Curioso como tudo ficou tranqüilo de repente, e ainda mais curioso que eu me espante com este silêncio! Então, não estou morto? Uma dor lancinante dá-me a prova de que ainda pertença ao mundo dos vivos. Mas não posso mover-me: estou preso entre os destroços de meu pobre avião. . . Que terá acontecido ao meu metralhador? Tento chamá-lo :

- Ei, Gadermann! Onde está você? Venha ajudar-me. . .

- Espere! Não se mova! Está ferido?

Vejo-o aproximar-se de mim, mancando bastante. Procura erguer as chapas metálicas e as pontas de ferro para libertar-me, e então compreendo porque minha perna dói tanto: uma ponta metálica da armação está enfiada nela; a outra extremidade ainda está presa A cauda do avião, cujo peso me deixa pregado ao chão. Por inacreditável sorte a cauda não pegou fogo; sabe Deus onde caiu o motor - bastante longe, com certeza. Primeiramente, Gadermann arranca de minha perna a ponta metálica; depois, penosamente, vai retirando os destroços que me recobrem. Enquanto ele trabalha, fico a refletir. Se ao menos soubesse onde estamos! Pergunto a Gadermann, que transpira copiosamente :

- Acha que os russos já chegaram até aqui? ,

- É difícil dizer. . . talvez. . .

Finalmente, consigo levantar-me. À nossa volta, só moitas e grupos de árvores. Cem metros além jaz o motor em chamas; sessenta metros mais adiante, A direita, as asas, uma das quais também começa a incendiar-se. Mais longe ainda, uma parte da fuselagem, onde ficava o assento de Gadermann. Provavelmente nossa queda ocorreu da seguinte maneira: o primeiro impacto foi amortecido pelas árvores da orla da floresta; em seguida, o avião foi atirado sobre o chão arenoso, onde explodiu, literalmente, em vários pedaços. E estamos vivos! No fundo, tudo não passa, na vida humana, de uma questão de sorte. . . O que não impede que tenhamos essa sorte . . .Estamos ocupados em cuidar dos ferimentos, quando ouvimos algo a mover-se no mato. Erguemos a cabeça. . . seriam os russos já? Mas damos um suspiro de alívio ao reconhecer o uniforme alemão : alguns soldados viram nosso avião cair e acorreram para ver se havia sobreviventes. Seu caminhão está a cem metros, numa pequena estrada. Eles nos apressam, para que partamos imediatamente :

- Somos os últimos; atrás de nós só há russos, uma multidão de russos.

Talvez já estejam à procura do seu avião. . .Cinco minutos depois, seu caminhão nos leva a toda velocidade para o noroeste. Regressando ao campo, chamo o marechal Schoerner, que, depois de felicitar-me, anuncia um bolo de chocolate para o dia seguinte, à guisa de desjejum. Mas ele será obrigado a comê-lo sozinho : naquela mesma noite, recebemos ordens de partir imediatamente para a Romênia.

Vinte e quatro horas depois desembarcamos em Buzau, ao norte de Bucareste. A confusão é total. Aqui, já não se pode falar de frente, de linhas de frente, de resistência organizada. Desde nossa partida, tudo desmoronou-se. Nosso campo não conta com D.C.A., e como está situado no meio de uma planície nua, bem visível de todos os lados, o inimigo o ataca continuamente. Em geral, são os grandes bombardeiros americanos, protegidos por enxames de caças; a escolta para um só desses ataques é mais numerosa que o conjunto de nossas esquadrilhas de caça no fronte leste. . . Normalmente, os bombardeiros dividem sua atividade entre os poços de petróleo de Ploesti, a meia hora de vôo, e nossa pobre "base", que mais parece um estaleiro de demolição. E tudo isso ainda não é nada, comparando ao drama de nossas unidades terrestres. Por todas as estradas, o exército romeno refluí para o sul, sem mesmo tentar combater. Os soviéticos vêm em seus calcanhares. As divisões alemãs, que, aqui e ali, escoravam o fronte, estão completamente cortadas em sua retaguarda, não conseguem retirar-se, e estão condenadas a lutar até o último cartucho. Depois, é a morte ou o cativeiro. Lá pelo dia 30 de agosto as coisas se deterioraram de uma vez.

Certa manhã, acabo de decolar e ainda estou sobre o campo, quando nossa D.C.A. bruscamente se põe a atirar. É preciso dizer que todos os nossos artilheiros são romenos. Espantado, olho ao redor. , será que os pilotos americanos se levantaram mais cedo que de hábito? Contudo, não vejo nenhum avião inimigo; por outro lado, observo que a barragem de D.C.A. está bem próxima de meus aviões. Não resta dúvida: é contra nós que a D.C.A. está atirando. Não compreendo mais nada. Partimos para o norte e, cumprida a missão, voltamos ao campo.

Para dizer a verdade, contava ser recebido por nossa própria D.C.A., mas, dessa vez tudo está em calma, e pousamos sem incidentes. Então, tomo conhecimento da grande novidade : desde a meia-noite a Romênia está em guerra contra a Alemanha. Por isso que, naquela manhã, a D.C.A. nos alvejou. Corro ao telefone e peço ligação com o general Jounescu, comandante da aviação romena. Conheci-o em Husi, e me lembro que, naquela época, ostentava várias condecorações alemãs. Quando ele atende, comunico-lhe que seus artilheiros abriram fogo contra nós, e exijo explicações. Manifestamente embaraçado, ele pretende que, na véspera, aviões alemães teriam abatido sobre Bucareste um avião romeno, que transportava o correio secreto do governo; então, todos os aviadores, pilotos e pessoal de terra teriam resolvido replicar, alvejando aviões da Luftwaffe. Todavia, evita mencionar o estado de guerra entre seu país e o meu. Respondo-lhe secamente que não tenho a intenção de permitir isso; antes de partir para a missão seguinte, tomarei o cuidado de lançar algumas bombas sobre a D.C.A. estacionada à volta do campo. Talvez ataquemos, depois, seu quartel-general; de resto, conheço muito bem a localização de tudo, será fácil. . .

- Pelo amor de Deus - retruca ele
- eu lhe peço, não faça isso!

Vamos, Rudel, afinal somos velhos amigos. Se nossos governos não podem mais entender-se, eu e você não estamos metidos nisso, não é? Faça-lhe uma proposta : meus homens não aborrecerão vocês, e os seus nos deixarão tranquilos. A declaração de guerra não deve existir, nem para você nem para mim. Dou-lhe minha palavra que não daremos mais nenhum tiro contra seus aviões.

Concluindo, afirma ainda uma vez sua amizade por mim e suas boas disposições relativamente à Alemanha. Assim, por um simples telefonema, concluímos uma paz em separado que, aliás, será escrupulosamente respeitada. Nossa situação, a despeito disso, não é menos extraordinária : em toda a volta do campo estão acantonadas duas divisões romenas, com seu armamento completo. Se, por acaso, resolvessem liquidar-nos por um ataque noturno, seríamos esmagados em poucos minutos; todas as noites ficamos à espreita de qualquer ruído suspeito, pois estamos desarmados na escuridão.

Durante o dia, ao contrário, nada temos a temer; nesta região plana e descoberta, mesmo duas divisões evitam provocar a cólera de meus Stukas. Nossas reservas em combustível e munições se esgotam rapidamente, pois não recebemos mais coisa alguma. - preciso começar a pensar em partir e em instalar-nos na outra vertente dos Carpatos. Às vezes, nos aventuramos ainda bem atrás das linhas russas, para desafogar as unidades alemãs cercadas que, inutilmente, procuram abrir caminho para a fronteira Húngara. Desde muito tempo esses homens sacrificados não mais possuem munições de artilharia, nem combustível, e dentro em pouco nem mesmo poderão servir-se mais de suas armas individuais. Assistimos assim, quase impotentes, a dez, quinze, vinte dramas atroz, dramas que lembram Stalingrado! Depois, vem a partida. Deixamos a Romênia. Instalados em Regens, na Hungria, somos encarregados de vedar aos soviéticos a passagem pelos desfiladeiros dos Carpatos. As estradas que atravessam a montanha sobem e descem, descrevendo inumeráveis curvas; por vezes, formações rochosas são atravessadas por túneis, e os tanques e caminhões russos aproveitam-se de todas essas possibilidades para escaparem aos nossos ataques. De maneira geral, colocam-se logo à frente ou atrás dos rochedos: o que nos obriga a um esforço de atenção, para não nos esmagarmos contra esses obstáculos. Se, durante alguma missão, outra formação combate no vale vizinho, ocorrem encontros impressionantes sobre os desfiladeiros, especialmente em tempo fechado; nesses momentos, "é o diabo que segura o manche", como disse outrora o capitão Steen, meu velho mestre de acrobacias aéreas. Mais de uma vez consigo evitar no Último instante um avião dos nossos, que vem em sentido contrário. O perigo de colisão é bem maior que o representado pela D.C.A. russa. No mais das vezes, as baterias soviéticas ficam sobre as passagens estreitas que constituem os desfiladeiros; dessa forma, estamos quase continuamente em seu campo de tiro. Embora, por enquanto, a caça russa se manifeste muito raramente - certamente os campos romenos ainda não foram recolocados em ordem - os combates são duros e mortíferos. Em suma, trata-se de uma repetição das missões que cumprimos sobre os desfiladeiros e vales do Cáucaso.

Sofremos de uma falta crônica de material, enquanto o adversário tem abundância de tudo. No momento, nosso campo é totalmente desprovido de D.C.A., ao passo que os russos podem instalar - e realmente instalam - baterias em todos os cruzamentos de estradas. A caça inimiga vale-se da situação para nos atacar sem descanso. Um dia, quando voltamos de uma grande incursão, vejo 40 aviões reluzentes que vêm em nossa direção; são "Mustangs", indiscutivelmente. Dou ordem de imediata aterrissagem. Antes que os americanos tenham conseguido dar meia volta, já fiz meu pouso. Rodo pela pista quando vejo os Mustangs mergulharem contra nós; um deles vem reto sobre mim; ainda estou a uns cinquenta quilômetros horários mais ou menos, mas não há outro jeito : abro a porta, passo para cima da asa e me deixo cair. Estendido no chão, ouço o ronco dos motores americanos e as detonações de seus - canhões; meu avião está em chamas e, chegando ao fim da pista, capota lamentavelmente. Sinto-me feliz por não estar dentro dele.

Por felicidade, nossos stukas estão camuflados na orla da floresta, mas vários aviões de transporte, carregados de bombas e de combustível, estão bem à vista no campo. Todos eles explodem, uns após outros. Os Mustangs continuam atirando, e tenho a impressão de que meus tímpanos vão estourar. De súbito, começo a suar frio por todos os poros; o piloto do Mustang que mergulhou contra meu avião deve ter-me visto no momento em que me deixei cair; trabalha em vôos rasantes e, a cada passagem, dispara uma série de obuses e rajadas de metralhadoras. Fico imóvel, fazendo-me de morto, mas o animal insiste; depois de três ou quatro passagens, sobrevoa-me em diagonal e me observa. Deitado de bruços, volto ligeiramente a cabeça e, com os olhos semi-cerrados, procuro ver seu rosto. Será que ele faz tanta questão de pegar-me? Pedregulhos e torrões de terra saltam ao redor, sob o impacto das balas, que por alguns centímetros não me acertam. Sinto um calor terrível e começo a tremer, esgotado pelo esforço de permanecer imóvel; e ele continua a passar e repassar. . . Por fim, depois de uma ultima rajada e já sem munições, vai-se embora com seus companheiros. Podem sentir-se alegres, pois, como demolidores, não têm rivais. .

Não conseguimos deter o inimigo na linha dos Carpatos. A vanguarda soviética já se despeja, como maré montante, pela planície húngara. Apoiamos durante algumas semanas, na região de Grosswardein-Debrecen, as divisões de elite que tentam deter a vaga russa; são unidades blindadas de passado glorioso, Waffen-SS, que de longa data conhecemos. De quando em quando, nossas tropas registraram sucessos locais, mas, diante da esmagadora superioridade inimiga, essas empresas têm o mesmo efeito que uma gota - de água no oceano. Por ora, ainda esperamos que conseguiremos manter a linha do Theiss, mas esse rio, de largura média com curso muito lento, não poderia deter o gênio soviético. Os russos logo o atravessam e estabelecem, em Szeged, sólida cabeça-de-ponte. Todos os nossos contra-ataques resultam inúteis. Depois, em novembro, o inimigo lança sua grande ofensiva, a fim de esmagar todo o fronte do Theiss e alcançar o vale do Danubio. Os russos estão certos de seu êxito : nossas posições, fracamente guarnecidas, não resistirão por muito tempo a essa formidável pressão. Quanto a nós, a falta de aviões e a penúria de munições ameaça paralisar-nos. Graças aos contínuos ataques dos bombardeiros americanos sobre nossas cidades e vias férreas, os russos podem, agora, avançar tranqüilamente; não recebemos mais nada, e quase sempre ficamos reduzidos a uma inatividade praticamente total. Contudo, ainda conseguimos arrebatrar alguns belos troféus. . . A sudeste do Kescemet, acompanhado de quatro Focke-Wulfs 190, vôo à procura de tanques russos. Logo descubro uma forte coluna, protegida por verdadeiro enxame de caças. Um de meus pilotos conhece suficientemente os russos para compreender as exclamações excitadas que trocam entre si os caças e os chefes dos tanques. Gritam todos ao mesmo tempo, e fico imaginando como conseguem entender-se. Com alguma dificuldade, meu intérprete me traduz:

- Ordem a todos os falcões vermelhos. . . um Stuka-canhão se prepara para atacar nossos tanques. Seguramente é o maldito que destrói os tanques. Que todos os falcões vermelhos se atirem contra o Stuka. somente contra o Stuka, sem se preocupem com os Focke-Wulfs que o escoltam.

Ainda estão gritando quando executo um primeiro piqué, e já um tanque se incendia e explode. Acima de mim, dois FockeWulfs lutam com vários Lags. Os outros dois me seguem fielmente; preciso deles, aliás, pois uns vinte Lags e Yak 9 (Ultimo modelo russo) procuram pegar-me, e tenho muito que fazer. O oficial de ligação dos caças deve estar com os tanques, pois urra como um porco ferido.

- Abatam esse maldito Stuka! Não vêem que já incendiou um tanque? Abatam-no!. . .

O coitado beira uma crise histórica. Quase chego a sentir vontade de rir, mas talvez não seja este o melhor momento. Um caça russo colocou-se na minha esteira e não quer largar-me. Tanto pior para ele : viro bruscamente sobre a asa e ele me ultrapassa, levado por sua velocidade. Agora sou eu que estou atrás dele - ele não terá gostado! - e lhe envio dois obuses de 37 milímetros, lamentando esse desperdício, pois esses projéteis especiais vão fazer-me falta para o ataque aos tanques. Ora! Fiz má pontaria, e meus obuses apenas arranham o russo, mas devem tê-lo sacudido bastante, pois ele se afasta sem mais demora. E ainda se põe a gritar :

- Cuidado! Esse maldito atira! Cuidado!

Depois ouço outra voz, certamente a do chefe da esquadrilha :

- Vamos sobrevoar a aldeia e discutir a melhor maneira de abatê-lo. Enquanto eles discutem, liquido outro tanque e danifico mais dois. Os falcões vermelhos não entram num acordo. cada qual dá sua opinião, e ninguém pensa em atacar-me de novo. O oficial histórico estrebucha, ameaça, suplica, chora de raiva, e lhes pergunta se não percebem que já destruí quatro tanques. Por fim os falcões vermelhos se decidem; voltam todos juntos e, durante alguns minutos, há um verdadeiro inferno;

começo a sentir - calor, embora o termômetro assinale um ou dois graus abaixo de zero. Entramos em combate. Os russos nos perseguem algum tempo, depois do que, gentilmente, dão meia volta.

Não nos abateram, mas continuam discutindo sempre. Patrulhamos na região de Goengjes, ao pé dos montes Matra. No momento de mergulhar contra alguns tanques, descubro entre os T 34 e os "Stalin" um tanque de tipo incomum; com certeza é um novo modelo mais forte, portanto mais perigoso. Merece a honra de receber meus primeiros obuses, que o imobilizam quase de imediato. Depois de haver incendiado outros quatro tanques fico sem munição e sou obrigado a regressar. No caminho de volta, começo a imaginar de que maneira descreverei esse novo tanque em meu relatório. Será que minha mente fornecerá imagens suficientemente claras para que se possam distinguir as características do monstro? Francamente, tenho minhas duvidas; e como ainda tenho bastante combustível, dou meia volta e novamente me dirijo ao lugar da batalha.

Descrevo várias curvas bem estreitas em volta do colosso misterioso, voando a três ou quatro metros do solo. Perto dele se encontra um tanque "Stalin", que com certeza acabou de chegar. O tanque desconhecido ainda está ardendo; desço em sua direção, quase rente ao chão, quando, sob a larga abertura das lagartas do "Stalin", vejo alguns russos encolhidos atrás de uma metralhadora antiaérea. A arma se movimenta, acompanhando-me, uma leve fumaça escapa de seu cano; estão me alvejando quase à queima-roupa. Até agora não me atingiram. Contudo, a essa distância, até um "azul" não teria dificuldades em atingir-me. Em todo o caso, vou subir um pouco. Mas, não sei como, dois projéteis penetram repentinamente no meu pobre avião e o sacodem como uma rajada de vento. Ao mesmo tempo, sinto uma dor lancinante na coxa, uma névoa me cobre os olhos, um líquido quente e viscoso escorre-me ao longo da perna. Bem que gostaria de aterrissar, mas não - temos curativos; até onde alcança a vista, não há uma localidade onde se pudesse encontrar algum médico; se não conseguirmos chegar a Budapeste, que está a vinte e cinco minutos de vôo, é certo que rebentarei, por perda total de sangue. Já começo a sentir-me esgotado, minha cabeça roda, tenho estranhas visões; mas, enfim, ainda consigo pilotar. Por quanto tempo? Cerro os dentes. . . não desistir, não desistir. . . ali está Budapeste, nosso campo. . . Baixo os ailerons, reduzo o combustível, pouso - tudo mecanicamente, Como num sonho - e, depois, - perco os sentidos.

Acordo na sala de operações de uma clínica. As enfermeiras me olham com ar estranho (parece que sob efeito da anestesia, falei coisas muito chocantes). O cirurgião me explica que acaba - de livrar-me de um projétil de 13 milímetros, que se alojara em minha coxa. Perdi muito sangue, por isso vão colocar-me no gesso e mandar-me para uma casa de convalescença, às margens do lago Platten, a fim de se dar tempo a que as feridas cicatrizem e o organismo se refaça. Deveras encantador. . . Poucas horas depois, um avião sanitário me leva até Hevis, às margens do lago. O médico-chefe teima em manter-me preso ao leito, mas tanto lhe peço que abra o curativo e dê sua opinião, que afinal ele cede. Seu veredicto é categórico :

- Seis semanas de absoluto repouso!

Fico louco de raiva, mas que fazer? Com a perna engessada certamente não poderia pilotar. A cada dois dias Fridolin, meu ordenança, traz-me papéis para assinar e me informa sobre a situação militar. Por ocasião de sua quarta visita, ao informar-me de que os soviéticos atacam Budapeste, declaro-lhe que estou farto de ficar na cama: vou levantar-me e partir com ele.

- Mas. . .

É tudo que o pobre rapaz ousa dizer, pois já me conhece e sabe que sou mais teimoso que ele. Uma enfermeira põe a cabeça na porta e, aturdida com o que vê, corre a prevenir o médico-chefe, este chega, protesta, se zanga, declina de toda a responsabilidade, mas por fim se resigna. Fridolin me ajuda no assento do veículo e, poucas horas depois, estou de novo com minha esquadra. Graças a duas camadas suplementares de gesso, meu curativo se transforma numa couraça a qualquer prova. Assim, posso recomeçar a voar desde o primeiro dia. Meu ferimento não

facilita a tarefa, às vezes, até, me atrapalha bastante, mas enfim vou-me arranjando. Faz tanto tempo que não uso mais os pés, que já me habituei! A maior parte de nossos pilotos recebeu, já há algumas semanas, Focke-Wulfs 190. Tenho minhas dúvidas de que eles apreciam muito essa "modernização" da esquadra; é quase certo que lamentam a ausência do metralhador, que muitas vezes constituía sua única proteção contra a caça inimiga. O que é certo é que o Focke-Wulf, de maior manobrabilidade e mais rápido que nossos velhos Junkers 87, apresenta um sério inconveniente: resiste bem menos aos impactos que recebe. Stahler, um de nossos veteranos, teve a prova disso logo à sua primeira incursão com o novo aparelho: atingido por dois obuses de D.C.A., foi obrigado a voltar imediatamente. À tarde do mesmo dia - decididamente um dia nefasto - preparo-me para decolar, em companhia do capitão Mark, quando vejo uma formação de Gustavos de Ferro, escoltados por vários caças, que passam a seiscentos metros de altitude, não muito longe de nosso campo. O frio é intenso, e temo que nossos motores demorem muito a pegar, pois bem desejaria disparar alguns tiros de canhão contra aqueles grandes aviões de assalto. Mas me recordo que, agora, usamos como carburante uma mistura especial, que nos permite decolar sem dificuldades, qualquer que seja a temperatura reinante. Faço sinal a Mark para que se apresse; estamos com uma carga bastante pesada, pois também levamos bombas, em razão da missão projetada. Apesar disso, alimento a esperança de alcançar os Gustavos; mas Mark fica para trás, desde a partida, arrastando-se; é evidente que seu avião necessita de uma boa revisão. Tanto pior - bancarei o cavaleiro solitário.

Lentamente, vou ganhando terreno; os Gustavos estão a apenas oitocentos metros, e procuro aumentar a velocidade. Com meu Focke-Wulf, quase nem penso nos Lags 5 e nos Yaks 9, cujos pilotos, de modo geral, são bastante medíocres. Ganho mais uma centena de metros; preciso agir depressa, pois já estamos sobre as linhas russas. De súbito, há duas explosões no meu motor - o óleo jorra e, em poucos segundos, os vidros se tornam opacos. De início, penso tratar-se de um obus, disparado pela D.C.A. ou por algum caça, mas logo me dou conta de que se trata de um pistão bloqueado. O motor falha terrivelmente, e a qualquer momento pode parar. Bem no momento em que eu ia alvejar o último Gustavo! Ao ouvir as detonações, num gesto quase instintivo deslizei de viés, sobre as asas, preparando a curva que me levará na boa direção - na direção do campo. Já devo estar dentro de nossas linhas. Normalmente deveria saltar, mas, engessado como estou, nem há que pensar nisso; além do mais, já vôo muito baixo. Procurando ver alguma coisa, pelo menos dos lados, a direita e a esquerda, abro o postigo de vidro, hum. . . a coisa vai francamente mal, muito mal mesmo.

Vôo a cerca de cinquenta metros sobre um campo, onde é manifestamente impossível pousar, mesmo numa aterrissagem sobre o ventre. Bem próximo de mim surge um campanário de aldeia; por felicidade, está um pouco a minha direita, pois, de outra forma, ver-me-ia ali empalado. Pouco além ergue-se uma colina escarpada : conseguirei transpô-la, com o motor prestes a dar seu último suspiro? . Puxo o manche. . . Vou passar. . . Não, não passarei.! . . Consegui! Mais uns cinquenta metros e começo a descer, quase em vôo planado; com um ruído de chapas que se arrastam pelo chão e se estraçalham, o avião desliza ao longo de um barranco e se imobiliza. Ufa! Minha perna engessada está bem, e o resto pouco se me dá. Ao meu redor estende-se uma paisagem calma; não fosse o trovejar distante da artilharia e poderia esquecer-me da guerra. Ponho-me de pé, penosamente, e, apoiado em ambos os braços, consigo sair do avião. Mal piso a terra, ouço vozes. Ao longo de uma pequena estrada passa um veículo alemão, ocupado por dois soldados. De início me olham com alguma desconfiança; já por várias vezes viram-se frente a frente com pilotos russos abatidos. Mas depois me pegam por sob os braços e me carregam para seu veículo. À noite, estou descansando, estendido na cama, quando ouço um ruído surdo, que rapidamente aumenta. Com certeza são aviões alemães. Mas logo percebo, pela janela aberta, em relevo contra o céu, as silhuetas de várias esquadrilhas de Bostons. Voam a quatrocentos metros e se dirigem em linha reta para o nosso campo.

Então, é o concerto clássico : zumbidos que crescem, seguidos dos surdos impactos das bombas. Não teria conseguido deitar-me no chão mais depressa, mesmo que estivesse sem o gesso.

Mal acabo de estirar-me e um enorme torpedo cai, a cinco metros de minha janela, bem em cima de meu carro. Dahlmann, que nesse mesmo instante entra pela porta, recebe o caixilho da janela na cabeça. Quando se refaz da surpresa, constata, vexadíssimo, que me torço de tanto rir. o caixilho enfiou-se ao redor de seu pescoço, e dirse-ia que ele usa um colar de forçado, à maneira das mulheres adúlteras da Idade Média! ele se apruma, com toda a dignidade, bate os calcanhares, e comunica :

- Alerta aéreo, meu coronel!

Sim, sim, de fato, já começava a desconfiar que fosse. . . Sufoco de tanto rir, enquanto o pobre rapaz bate continência, dá meia volta e se retira, levando consigo o caixilho de minha janela.



Natal de 1944

A batalha pela retomada de Budapeste está em pleno desenvolvimento. Estamos na região de Papa, em Kememed St. Peter. Nós, das equipagens volantes, acabamos de chegar de Varpalota, e não estamos muito familiarizados com os lugares. Fridolin se aproxima e pergunta:

- Sabe que daqui há dois dias será Natal?

É verdade; um rápido olhar ao calendário o confirma. Decolagem, vôo contra o inimigo, aterrissagem; decolagem, vôo contra o inimigo, aterrissagem : esse é o ritmo de nossa vida, dia a dia, durante todo o ano. E numa tal cadência tudo se iguala ou se olvida : o frio e o calor, o inverno e o verão, os dias da semana e os domingos. Estamos completamente absorvidos por determinadas idéias e determinados sentimentos, sobretudo desde que a guerra se transformou numa verdadeira luta pela vida. Sucedem-se os dias, todos iguais. Tanto os pilotos mais jovens como os mais calejados chefes de esquadrilha têm os mesmos e constantes pensamentos : " Atacar!", "Onde?", "Quem?", "A Meteorologia?", "Defenderse!" Isso continuará, eternamente? Depois de amanhã é Natal. Fridolin volta ao corpo de tropa com um oficial de Intendência, para ir buscar nosso "pequeno Natal". Regressamos de nosso último vôo às dezessete horas, pouco antes da santa vigília. Tudo tem, realmente, um ar de festa, magnífico e solene, quase como outrora, em nossa família. Como não há nenhuma sala suficientemente grande, cada esquadrilha comemora sua festa em separado, no local mais amplo de que dispõe. Vou visitá-las, todas; cada qual deu à sua reunião um toque particular, de acordo com a personalidade do chefe do momento, mas em todas se percebe que um grande esforço foi feito. Passo a maior parte da noite em companhia do Estado-Maior da esquadra. Também ali o local foi pitorescamente decorado com folhagens, que luzem sob a reforçada iluminação. Duas grandes árvores de Natal e mesas cheias de presentes nos fazem lembrar de nossa infância. Os olhos de meus soldados estão prenhes de sonhos, suas almas estão longe daqui, em seus lares junto a suas esposas e seus filhos, a seus pais e a suas famílias, pensando nos dias passados, evocando antigos natais. - numa semi-inconsciência que notamos os pavilhões de guerra, abertos entre a folhagem, mas eles nos trazem, porém, à dura realidade: é um Natal em campanha que celebramos!

Cantamos *Stille Nacht, heilige Nacht* e todas as outras canções natalinas. A voz rude dos soldados se reveste de um acento de ternura. E o grande milagre se opera em nossos corações. Os pensamentos de ataque, de bombardeios, de D.C.A., de morte se desvanecem, e nos sentimos tomados por um maravilhoso sentimento de paz, de silenciosa e serena paz. E nosso espírito pode alçar-se a coisas mais belas, mais puras, ou ficar apenas a pensar nas nozes, no ponche, no pão-de-mel. Nossos belos cânticos de Natal morrem numa Última nota; falo do nosso país e peço aos meus soldados que, nesta noite, não vejam em mim o superior, mas o companheiro. Passamos ainda algumas horas alegres juntos, depois do que a santa vigília ingressa também no campo das lembranças. . .

No dia seguinte, São Pedro nos lança um olhar; a cerração é bastante espessa. Soube pelo telefone que, ontem, Iva atacou e que precisam muito de nós, mas é absolutamente impossível voar. Pela manhã, jogo com meus soldados uma espécie de hockey no gelo, o que significa que, usando minhas botas forradas, fico no gol, pois o ferimento recebido há cinco semanas ainda não me dá inteira liberdade de movimentos. Para mim, não há possibilidade de patinar. À tarde, fui convidado a caçar, com alguns companheiros, pelo Estado-Maior do Exército. Não conheço muita coisa sobre essa caça "normal", em terra firme. Constituímos um grupo com muitos fuzis, mas pouco de verdadeiros caçadores. As lebres não deixam escapar tal oportunidade e, no Último

momento, sempre se esgueiram pelos intervalos que nos separam. De resto, a camada de neve é profunda, e não nos permite uma deslocação muito rápida. Meu motorista, o corporal Boehme, caminha à mesma altura que eu. Bruscamente, vejo magnífica lebre em sua direção. Levando o fuzil ao ombro, volto-me como um caçador novato, fecho um olho e. . . bum! Meu tiro partiu. Alguma coisa tombou, mas, infelizmente, não é lebre : é Boehme, que, ao meu ardor de neófito, esqueci completamente. ele ainda não ousa levantar-se; erguendo um pouco a cabeça para fora da neve, diz-me num tom de censura :

- Ora, meu coronel!

Notando meu comportamento perigoso, não hesitou um instante em lançar-se ao chão. Não o acertei, mas tampouco acertei na lebre; enfim, senti mais medo que eles dois, pois teria sido, realmente, um péssimo presente de Natal! Nossa velha divisa dos Stukas é bastante adequada "Só se fazem bem as coisas para as quais se está preparado!"

No dia seguinte, finalmente, o tempo nos permite retomar os vôos. Ivã já se pôs a caminho para atacar nosso campo. esses aviadores russos atiram miseravelmente; é vergonhoso. Detêm seu ataque a quatrocentos metros de altitude, e, por assim dizer, não sofremos nenhum dano. Saímos durante todo o dia, para ir em ajuda de nossas tropas, a nordeste, sôbre o Gran e em torno de Budapeste. Já está bem longe nossa alegre disposição do Natal! A guerra nos retomou em suas garras de ferro. Nossa maravilhosa e serena paz não durou muito tempo! . Em terra e nos céus desenvolvem-se encarniçados combates: transportamos novas forças, que para mim são velhas conhecidas, companheiras da frente oriental e equipagens de panzers; como nós, constituem a "guarda" de que o comando lança mão em casos difíceis. Juntos, cabia-nos resgatar os efetivos de nossas divisões cercadas no interior de Budapeste e lhes abrir um caminho na direção do restante de nossas forças. Devemos consegui-lo com essa " guarda". Desde mais de dois anos tenho sobrevoado quase diariamente em vários setores do fronte oriental, e julgo possuir idéias bastante precisas sôbre a tática das tropas terrestres. A experiência demonstra que a prática é tudo : ela é que permite decidir entre o que é possível ou impossível, bom ou mau. Os vôos rasantes que diariamente efetuamos nos permitem conhecer cada pedaço de trincheira, cada acidente do terreno. Ora, o que se faz aqui não é de bom agouro. Separam-se, em parte, os panzers dos granadeiros, habituados a operar juntos, para engajar os últimos isoladamente. Sem infantaria a acompanhá-los os tanques parecem sentir um sentimento de desorientação e de inquietação. As unidades que lhes são afetadas em substituição não são treinadas a colaborar com eles, do que podem resultar surpresas perigosas. Não compreendo que se tenha dado uma tal ordem; além disso, o setor escolhido para atacar os tanques é o mais desfavorável possível, com pântanos e outros obstáculos naturais, enquanto havia excelentes possibilidades em outros pontos. Assim, a infantaria irá atacar num terreno de grandes superfícies descobertas. Os tanques, e não os soldados de infantaria, é que deveriam ser lançados por ali! Nossos inimigos se aproveitam de todos esses erros, e nossa infantaria enfrenta o colosso russo sem dispor de tanques. Para que essas perdas inúteis? Não é essa, evidentemente, a maneira de se obter sucesso. Quem deu semelhantes ordens? Essas perguntas nos martelam os miolos, quando nos reencontramos, a noite. A 30 de dezembro chega um telegrama. Ordena-me que parta imediatamente para Berlim e me apresente ao Reichsmarschall. Isso me aborrece, pois tenho o sentimento de ser indispensável aqui, onde se combate em condições tão difíceis. No mesmo dia levanto vôo, por Viena, alimentando a esperança de me rever entre os companheiros dentro de dois ou três dias. Ordens são ordens minha bagagem é a mais sumária possível: uma pasta de couro com algumas roupas brancas e objetos de uso pessoal. Dada a gravidade da situação, aqui, minha ausência não pode ser longa. Contudo, enquanto o avião me leva, sinto como que um sombrio pressentimento: temo que não resulte nada bom desta viagem! Já recebera interdição de voar, quando fui ferido, em novembro ultimo. Mas, desde minha volta do hospital, recomeçara a fazê-lo. Não recebi nenhuma observação sôbre o assunto e julgava que tivesse ficado tacitamente admitida a continuação de meus vôos. Preocupa-me bastante que

possam aborrecer-me por esse lado. Voo para Berlim cheio de duvidas, pois sei muito bem que me será impossível obedecer, se a ordem de não mais voar for reiterada. Não poderei ficar como simples espectador ou conselheiro, nem limitar-me a dar ordens, quando meu país se encontra em perigo, tanto mais que minha ação é muito mais fácil que a de outros, dado meu grande treinamento. Cinco vezes ferido, algumas vezes com bastante gravidade, sempre tive a sorte de voltar novamente ao meu avião e de recomeçar, dia após dia, a percorrer de alto a baixo a frente oriental, do oceano Ártico ao Cáucaso, por Moscou e pelas imediações de Astrakan.

Conheço perfeitamente esse fronte russo. Assim sendo, julgo que meu dever é voar e combater constantemente, enquanto a palavra estiver com as armas, enquanto a liberdade de nossa pátria não estiver assegurada. Meu corpo, esportivo e são, me dá condições físicas de fazê-lo, e é uma das principais fontes de minha força. Três horas depois de uma rápida parada entre meus amigos de Viena, aterrisso em Berlim e imediatamente comunico minha chegada, por telefone, ao Karinhall. Meu desejo é ir até lá sem mais demora, para poder regressar imediatamente aos meus aviões e homens. Mas recebo ordem, para mim inexplicável, para instalar-me no Furstenhof e apresentar-me no dia seguinte no Ministério do Ar, onde me será entregue uma carta, que me permitirá pegar o trem especial do Reichsmarschall, que parte para oeste. Então, minha ausência vai ser prolongada - é essa a única coisa certa. Por outro lado, parece que ninguém pensa em referir-se à minha proibição de voar. Na noite seguinte, partimos da estação de Grunewald. Portanto, vou passar o dia primeiro do ano num trem. Esforço-me para não pensar em minha esquadra, pois me seria muito difícil ficar calmo. Que nos irá trazer 1945? No dia 10 de janeiro estamos nas imediações de Francfort.

Ouçõ barulho de aviões e imediatamente perscruto a nuvem cinzenta. Grande número de caças passa em vôo rasante, com um rugido de trovão. Imediatamente me ocorre um pensamento : são os americanos? Há muito tempo que não via tantos aviões alemães juntos. No entanto. . . É incrível! Todos eles trazem as insígnias do Reich! São Me 109 e Fock-Wulfs 190, e se dirigem para oeste. Irei saber, depois, de que missão estão encarregados. O trem pára e penso que nos encontramos na região Nauheim-Friedberg. Um carro vem buscar-me e me conduz através de uma floresta, na direção de um edifício parecido a um burgo medieval. Encontro um dos ajudantes-de-campo do Reichsmarschall, que me informa que este ainda não chegou e que deverei esperá-lo. Ignora porque fui convocado. Bem, só me resta esperar. Estou no Quartel-General do Oeste. Vou dar um passeio de algumas horas. Como é vivificante o ar, nos bosques de nossas velhas montanhas alemãs! Respiro a pelos pulmões. Por que será que me chamaram até aqui? Disseram-me que voltasse lá pelas três horas, quando o Reichsmarschall é aguardado. Tomara me receba depressa! Mas, quando volto, ele ainda não chegou. Um general, meu velho conhecido do tempo em que me iniciava nos Stukas, em Graz, também espera. Fala-me das operações aéreas do dia, cuja direção assume. Chegam constantemente informações sôbre o desenrolar do ataque de grande envergadura lançado contra os aeródromos da Bélgica e no norte da França. Os aviões que vira pela manhã representavam uma fração das forças encarregadas de atacar os campos inimigos, a baixa altitude. Contamos poder destruir um numero de aviões suficiente para reduzir a superioridade aérea do inimigo, sôbre nossa ofensiva nas Ardenas, que está paralisada. Explico-lhe que isso seria impossível a leste, pois a distância a percorrer sôbre o território inimigo seria muito grande, e as perdas ocasionadas pela defesa terrestre, na passagem em vôo rasante, por demais elevadas. Isso não sucede a oeste? De certa forma, não. Se os americanos levam a cabo ataques desse tipo sôbre campos alemães é somente porque não mais podemos protegê-los, por falta de homens e material. Todas as unidades que hoje estão atacando seguem itinerários previamente estabelecidos. A leste, há muito tempo já renunciamos deduzir a prática da teoria. Fazemos o inverso. Fixamos a missão ao chefe e é ele que deve encontrar a melhor maneira de cumpri-la. A guerra aérea assumiu formas tão variáveis, que não se pode fundar mais nada sôbre a teoria; os chefes, graças à sua experiência, escolhem a solução conveniente às circunstâncias do momento. Felizmente, soubemos reconhecer a tempo esse princípio, sem o que nenhum de nós estaria mais vivo. Por outro lado, ainda não foi compreendido que nunca chegaremos a nos aproximar, sequer,

da imensa superioridade material de nossos adversários. Desde que as equipagens não sejam destruídas com os aparelhos, que importam a eles quinhentos aviões a mais ou a menos! Seria infinitamente melhor engajar nossos caças, há tanto tempo poupados, para disputar ao inimigo o domínio do ar sobre o fronte. Como nossos camaradas terrestres haveriam de soltar um suspiro de alívio, se a terrível pressão que sobre eles exerce a esmagadora superioridade do inimigo se relaxasse por um momento! E nós poderíamos, novamente, fazer com que os reforços e o abastecimento chegassem sem obstáculos! Todos os aviões inimigos destruídos no céu constituem perdas positivas, porque, na maioria dos casos, suas equipagens são abatidas com eles. Passam-me pela cabeça esses pensamentos todos. E algumas horas depois o resultado final virá me dar razão. Perdemos mais de 200 aviões, com as respectivas equipagens, e 500 aviões inimigos foram destruídos no solo. Experimentados chefes de esquadrilha hábeis pilotos, tão raros hoje em dia, desapareceram. Sinto o coração confranger-se. À noite, comunicar-se-á ao Reichsmarschall e ao comandante supremo que obtivemos brilhante sucesso! Isso é intencional, ou fruto de desmesurada ambição pessoal? O ajudante-de-campo vem avisar-me :

- O coronel von Below manda convidá-lo para um café.
- Será que o Reichsmarschall não me chamará, entretentes?
- O Reichsmarschall ainda não chegou, e nada impede que o senhor esteja com o coronel von Below.

Pergunto a mim mesmo se devo trocar-me, mas desisto, para conservar minha última camisa limpa, a fim de apresentar-me ao Reichsmarschall. O carro roda demoradamente através da floresta, até chegarmos diante de uma verdadeira cidade de chalés e de barrancas, que é o Quartel-General do Oeste, do Fuhrer. Enquanto saboreio o café, conto ao coronel von Below os últimos acontecimentos da frente russa; ele se ausenta cerca de vinte minutos, e volta, pedindo-me que o siga. Sem duvidar de nada, atravesso com ele algumas peças, uma porta se abre, o coronel se afasta para me dar passagem e. . . vejo-me diante do Fuher! Um único pensamento me ocorre: não troquei de camisa! Reconheço os presentes: o Reichsmarschall o almirante Doenitz, o marechal Keitel, o chefe do Estado-Maior-Geral, o general Oberts Jodl e várias outras personalidades militares, inclusive diversos generais da frente oriental. Reunem-se ao redor de um imenso mapa, onde os fronts estão assinalados. Olham-me, o que me faz nervoso. O Fuher parece notar isso; silenciosamente, olha-me por alguns momentos. Depois, estende-me a mão e me felicita pelos meus êxitos. Confere-me - diz ele - a mais alta condecoração de valor militar. cavaleiro da Cruz de -Ferro, com folhas de carvalho em ouro, espadas e brilhantes, e me nomeia coronel. Escuto-o como que num sonho. E ele acrescenta, num tom insistente :

- Mas, a partir de agora, chega de voar. Você deve conservar sua experiência para o país.

Imediatamente sinto-me exaltado :

- Então, proibem-me de voar!

Adeus, companheiros!

- Meu Fuher, não aceito a condecoração, nem a promoção, se elas me impedem de continuar voando com minha esquadra.

Sua mão direita continua apertando a minha. Olha-me firme nos olhos. Com a mão esquerda, estende-me um pequeno cofre forrado de veludo, onde está minha nova condecoração. Sob a luz das lâmpadas que iluminam a peça, os brilhantes refletem mil lampejos irisados. Seu olhar se faz mais sério, um ligeiro tremor agita seu rosto, e ele me diz, sorrindo, afinal:

- Está bem! Está bem! Você continuará a voar!

Sinto-me envolvido por uma vaga de morna felicidade. O coronel von Below contou-me, posteriormente, que ele e todos os generais presentes haviam ficado seriamente preocupados ao ouvirem meu protesto, pois os relâmpagos que perpassam pelo rosto do Fuher nem sempre se resolvem em sorrisos. Todos me felicitam, o comandante-chefe da Luftwaffe mais cordialmente que os demais, apertando-me fortemente o braço, para manifestar sua alegria. As felicitações do almirante Doenitz vêm com reservas, pois ele acrescenta incisivamente :

- Considero uma falta de espírito militar o fato de você ter arrancado do Fuher permissão para continuar voando. Eu também tenho excelentes comandantes de submarinos, que, algum dia, terão que parar!

Felizmente, ele não é meu comandante-chefe!

O Fuher me leva para junto do mapa e me diz que, na conferência que precedeu, foi estudada a situação de Budapeste, setor de onde chego. Repete as razões que lhe foram dadas para explicar o insucesso das operações, que ainda não conseguiram estabelecer ligação com a guarnição sitiada. Falaram-lhe das condições atmosféricas, da insuficiência dos transportes e de várias outras dificuldades, mas não dos erros que diariamente cometemos, tais como a retirada de forças das divisões blindadas e as condições desfavoráveis em que tanques e infantaria são engajados. Exprimo sem rodeios minha opinião, baseada em minha longa experiência do fronte e no fato de passar, durante os combates, até oito horas por dia por esse setor, no mais das vezes a baixa altitude. Todos escutam em silêncio. Ao fim de algum tempo, o Fuher, passeando o olhar pelos presentes, declara :

- Estão vendo? Tenho sido enganado!
- e sabe-se lá há quanto tempo!

Não censura ninguém, embora esteja a par, atualmente, da verdadeira situação, mas percebe-se que está muito chocado. Indica no mapa como poderia reagrupar as forças para tentar novamente libertar Budapeste. Pergunta-me onde se poderia encontrar terreno favorável para o ataque dos tanques. Dou-lhe minha opinião. Mais tarde, a operação conseguiu algum sucesso: os grupos de assalto se uniram à vanguarda dos sitiados, que haviam aberto uma saída. Depois dessa conversação, o Fuher leva-me para seu apartamento privado, adjacente. É uma dependência arrumada ao mesmo tempo com gosto e de maneira bastante prática. Gostaria que meus companheiros estivessem comigo para viver estas horas, pois é também por causa de seus feitos que estou aqui. O Fuher serve-me e falamos de várias coisas. Pede-me notícias da saúde de minha esposa, de meu filho, de meus pais, de meus irmãos e irmãs. Depois de ter-se informado detalhadamente de meus problemas pessoais, aborda questões de armamento. Muito naturalmente, começa pela aviação, e trata mais em especial dos aperfeiçoamentos que devem ser introduzidos nos aviões que usamos. Seria possível, em minha opinião, continuar voando em Ju-87, que é excessivamente lento, enquanto os caças inimigos atingem velocidades que ultrapassam as nossas, de quatrocentos quilômetros por hora? Auxiliado por alguns "croquis" e dados, explica-me que, munindo-se o Ju-87 de um trem de aterrissagem escamoteável, poder-se-ia melhorar sua velocidade em uns sessenta quilômetros por hora, embora em detrimento de suas qualidades em vôo picado. Pede minha opinião sobre cada ponto, tratando dos menores detalhes, quer se trate da técnica de armas, de física ou de química, num à vontade que não deixa de me impressionar, visto que estou em meu domínio. Desejaria ainda ver se é possível - declara-me - substituir os dois canhões de 3,7 cm das asas por quatro de 3 centímetros. As qualidades aerodinâmicas de nossos

aviões destruidores de tanques ficariam consideravelmente melhoradas com isso; naturalmente, as munições conservariam o mesmo núcleo de volfrânio, de sorte que a potência de fogo do conjunto seria enormemente aumentada. Depois de expor em detalhes os aperfeiçoamentos que deseja introduzir em outros setores, tais como a artilharia, as armas de infantaria e os submarinos - tudo isso dando provas de um conhecimento que me espanta - diz-me que as insígnias da condecoração que acaba de conferir-me são feitas segundo suas instruções pessoais. Já fazia bem uma hora e meia que conversávamos, quando um ordenança entrou para comunicar que "o filme está pronto para projeção". Todos os filmes de atualidades são primeiramente apresentados ao Fuher, que sobre cada um deles emite sua opinião. Passamos para um andar inferior e nos sentamos numa sala provida de tela. Ocasionalmente, a primeira série de fotografias reproduz um episódio dos combates que sustentei quando estava em Stuhl-weissenburg. Vê-se a decolagem dos meus stukas e algumas cenas de destruição de tanques efetuados por mim a oeste de Budapeste. Depois da projeção vou pedir licença ao Fuher para retirar-me. O coronel von Below faz a entrega das insígnias de minha condecoração, são bastante grandes, e os brilhantes são engastados em ouro, o que acrescenta, ao seu valor moral, um valor pecuniário bastante grande. Dirijo-me ao Quartel-General de Goering. O Reichsmarschall me exprime todo o seu contentamento, tanto maior quanto os acontecimentos tornaram sua situação extremamente difícil. Tudo se tornou quase ou de todo impossível, dada a enorme superioridade aérea do inimigo. Mas que pode ele fazer contra isso? Sente-se feliz e orgulhoso por - ter sido a um dos seus atribuída pelo Fuher uma condecoração especialmente criada para recompensar sua bravura. Puxa-me de lado e me diz, num tom algo infantil:

- Viu como os outros têm ciúmes de mim e quanto é difícil minha situação?

Durante uma conferência, o Fuher declarou que ia criar uma condecoração nova para você, visto que seus méritos são excepcionais. Os representantes dos outros setores da Wehrmacht imediatamente objetaram que se tratava de um oficial da Luftwaffe, que exatamente nesse momento causava tanta preocupação; será que, pelo menos em teoria, não seria possível a algum oficial pertencente a outra arma obter a mesma distinção? Veja em que situação me encontro diante dos demais!- Jamais acreditaria, prosseguiu ele, que você conseguisse permissão do Fuher para continuar voando. Tendo dado essa permissão, ninguém jamais poderá retirá-la. Como já fizera, pede-me que aceite as funções de comandante da aviação de caça. Mas com certeza não espera que eu aceite, logo agora que acabo de receber do Fuher permissão para continuar voando,...

A noite, tomo o trem especial para voltar a Berlim, onde o avião que me levará para junto dos companheiros do fronte já me espera. Fico algumas horas na capital, o que basta para fazer com que uma multidão de pessoas acorram, desejosas que estão de ver " as folhas de carvalho em ouro". . é que o rádio já anunciou minha condecoração. Encontro-me com Ritter von Halt, antigo diretor de esportes do Reich. Depois de muitos esforços - conta-me ele conseguiu convencer Hitler que eu é quem deveria assumir essas funções, depois da guerra. Será coisa certa, quando a experiência da guerra tiver sido preservada por escrito e qualquer um puder assimilá-la, para substituir-me em minhas atuais funções.

Volto a Gorlitz para abraçar minha família e regresso no mesmo dia, na direção da Hungria, pois as notícias do setor são bastante sérias. À minha chegada, todo o pessoal da esquadra reunido para felicitar-me, pela voz do chefe de grupo mais antigo, em razão de minha condecoração e promoção. Depois, todos voltam a seus aviões, para operar nas imediações de Budapeste.- Se os artilheiros da D.A.C. russa vissem todo o ouro e brilhantes que vão passar-lhes por cima, com certeza se esmerariam na pontaria - graça um dos homens do pessoal de terra.

No mesmo dia, recebo um convite de Szalasy, chefe da Hungria nacional, para ir até seu Quartel-General, situado ao sul de Sopron. O general Futterer, chefe da aviação húngara, e Fridolin me acompanham. Em sinal de agradecimento por combater os bolchevistas em seu país, Szalasy me confere a medalha por bravura, a mais alta condecoração militar húngara. Até o momento, só

fora atribuída a sete húngaros. Sou o oitavo condecorado - e o Único estrangeiro. Isso me dá direito a terras senhoriais, que por ora não me preocupam muito. Falar-se-á disso depois da guerra, e as terras certamente constituirão um "centro de execução da esquadra".

Lá pelos meados de janeiro, chega-nos uma notícia alarmante : os soviéticos passaram para a ofensiva na cabeça-de-ponte de Baranov e já realizaram importante progressão, na direção da Silésia. A Silésia é minha pátria. Peço para ser imediatamente enviado, com minha esquadra, para aquela região. A ordem chega a 15 de janeiro. Minha esquadra, com exceção do 10 grupo, deve transportar-se imediatamente para Udetfeld, na Alta Silésia. Como nos faltam aviões de transporte, embarcamos o primeiro escalão de pessoal nos Ju-87, para estarmos em condições de operar logo à nossa chegada. Aterrissamos em Olmutz para nos reabastecer de gasolina. À altura de Viena, o chefe de esquadrilha dos aviões blindados, tenente Korol, comunica :

- Tenho que aterrissar. . . Avaria no motor.

Encolerizo-me, não tanto porque - ao que suponho - a presença da noiva de Korol em Viena deve ter alguma relação com a avaria no motor, mas porque ele leva consigo o tenente Weissbach, meu adjunto, que não chegará ao mesmo tempo que eu à nossa nova base, e me obrigará, ainda, a desincumbir-me da desagradável tarefa das chamadas telefônicas.

Sobrevoamos os Sudetos, recobertos de neve. Quem poderia ter-me dito que efetuará novas operações sobre esta região? Quando estávamos no meio das vastas estepes russas, a uns dois mil quilômetros de nosso país, e as primeiras medidas de deslocamento haviam se tornado necessárias, dizíamos, em tom de gracejo :- Se isso continua, não tardaremos a levantar vôo novamente da Cracóvia! Para nós, essa cidade era uma etapa característica, com tudo quanto isso comportava, e possuía para alguns uma particularíssima força de atração - pelo menos por dois ou três dias. Infelizmente, isso aconteceu. E, pior ainda, Cracóvia está hoje bem atrás das linhas russas. Aterrissamos em Udetfeld. Não consigo grandes informações do Estado-Maior que ali se instalou. A situação é bem má, pois a ligação com as unidades da vanguarda está parcialmente cortada. Os tanques russos devem rodar a uns quarenta quilômetros a leste de Tchenstochau. Nada é certo, como sempre acontece em situações assim difíceis. As 16° e 17° divisões blindadas, tropas de elite desse setor, foram cercadas e lutam pela própria sobrevivência, sem- poder auxiliar outras divisões. As vagas vermelhas devem ser muito fortes; penetram, à noite, até as posições ocupadas pelas 16° e 17° divisões. Precisamos observar a máxima prudência em nossos ataques, pois as grandes unidades inimigas nunca estão muito longe de suas vanguardas. Nossas próprias unidades podem pretender abrir uma passagem direta em nossa direção. Por isso, ordeno a meus pilotos que se certifiquem bem, por vôos a baixa altitude, antes de cada ataque, de que realmente se trata de russos. Tenho os olhos fixos nos marcadores de combustível; os caminhões-cisterna ainda não chegaram, mas nos reabastecemos plenamente de munições, na Hungria. Isso bastará para as primeiras operações. Vinte minutos depois de termos pousado em Udetfeld, realizamos nosso primeiro reconhecimento no setor. Ali está Tchenstochau; pretendo explorar as estradas que vão para o leste, para tentar encontrar os tanques assinalados. Passo em vôo rasante por sobre os tetos da cidade. Mas, que se passa? Na rua principal surge um tanque, depois outro, e a seguir um terceiro. Dir-se-ia tratar-se de T-34, mas isso é inadmissível. Com certeza são tanques das 16° e 17° divisões blindadas. Faço nova passagem. Mas, não! Nenhum erro é mais possível! São mesmo T-34, com seus canhões em riste, é mesmo Ivã, sem qualquer sombra de dUvida! Não pode tratar-se de velhos tanques russos reempregados por nós, pois eles se dariam a reconhecer por sinais luminosos ou, então, exibindo suas marcas de nacionalidade. Minhas Últimas dUvidas se desvanecem quando vejo os canhões que os acompanham dispararem contra nós. Dou ordem de ataque. É preciso evitar que as bombas caiam no interior da cidade, pois é de se supor que toda a população ainda se encontra ali, surpreendida que deve ter sido antes de poder fugir. As altas casas, erçadas de antenas e de outros obstáculos, tornam bem mais difícil o ataque a canhão, a baixa altitude. Vários T-34 ficam girando incessantemente em torno de casas isoladas, de sorte que os

perdemos de vista a todo momento. Destruo três deles no centro da cidade. Os tanques devem vir de algum lugar, e com certeza não estão isolados. Prosseguimos nosso vô para leste, direção na qual se estende uma estrada e uma via férrea. A poucos quilômetros da cidade vemos os outros tanques que vêm chegando. São seguidos por caminhões, que transportam a infantaria, abastecimentos e canhões de D.C.A. Aqui, em pleno campo, estamos em nosso elemento, e administramos aos tanques mais de uma desagradável surpresa. Como a noite vai descendo, pouco a pouco, regressamos para nossa base. Oito tanques estão em chamas. Não temos mais munições.

Jamais consideramos nossa tarefa como muito fácil, mas, até o presente, sempre havia uma nota esportiva nessa caça aos tanques, que agora sinto para sempre terminada. Atualmente, se os vejo quando não tenho mais munições, sinto-me tentado a abordá-los com meu avião. Uma raiva incontida me domina quando penso que essas hordas das estepes chegam, agora, ao coração da Suropa! Será que alguém conseguirá repeli-los? Contam agora com poderosos aliados, que os ajudam consideravelmente com seus fornecimentos de material e pela segunda frente que abriram. Será que não existe alguma justiça imanente, que, algum dia, vingará terrivelmente tudo isso?. Voamos desde o amanhecer até o crepúsculo, sem nos preocuparmos com as perdas, sem tomar em consideração a defesa inimiga nem as condições atmosféricas; é uma espécie de guerra santa que sustentamos. No intervalo de nossas incursões e à noite não conversamos muito entre nós. Cada um dos meus soldados, concentrado em si mesmo, cumpre silenciosamente seu dever, até o sacrifício total. Já não existem considerações de hierarquia militar ou social entre oficiais e soldados : cada qual sente-se membro de uma grande fraternidade. Isso tem sido sempre assim entre nós.

Chega-me um telegrama urgentíssimo do Reichsmarschall, convocando-me ao Karinhall. Estou proibido de voar, é uma "ordem do Fuhrer". Tremeo de indignação por ser obrigado a permanecer um só dia sem voar, dada a presente situação, e por ter que seguir para Berlim. - Impossível! Não obedecerei! Neste momento, não sinto mais nenhuma responsabilidade, a não ser com relação a mim mesmo. Entre duas sortidas, telefono a Berlim, desejoso de pedir ao Reichsmarschall que me conceda um prazo, pelo menos até o fim da atual crise. Valendo-me da autorização recentemente dada pelo Fuhrer, quero também obter o direito de continuar voando, pois me seria impossível transformar-me num simples espectador. O Reichsmarschall não está; procuro o chefe do Estado-Maior-Geral, mas todo mundo está em conferência com o Fuhrer, e não consigo falar com ninguém. Desejo, porém, fazer todas as tentativas, antes de violar deliberadamente a ordem que me foi transmitida. Em desespero de causa, peço para falar diretamente com o Fuhrer.

- Qual sua patente?
- Corporal! - respondo.

Os telefonistas compreendem, riem e fazem a ligação. Do outro lado do fio está o coronel von Below :

- Sei o que você deseja, mas não irrite o Fuhrer. O Reichsmarschall não lhe disse nada?

Respondo-lhe que é exatamente por isso que estou telefonando e lhe expondo a gravidade da situação. Não há nada a fazer. Aconselha-me a ir a Berlim, de qualquer maneira, para ver o Reichsmarschall, que deve ter novas instruções para mim. Desligo o telefone, furioso, pois agora não sei como reagir. Volto ao meu posto de comando sem dizer uma palavra. Todos sabem, quando me vêem assim, que o melhor é esperar em silêncio, até que minha cólera interior se tenha dissipado. Amanhã, devemos transportar-nos a Klein-Bich. Conheço perfeitamente bem essa região. - em suas vizinhanças que mora o conde Strachwitz, nosso " amigo dos blindados". Neste dia de deslocamento, me é ainda mais penoso ausentar-me. Enfim, levanto vô para Berlim. O Reichsmarschall recebe-me no Karinhall. Sua atitude é fria, pouco acolhedora. Falamos sobre vários assuntos, num rápido passeio pelos bosques. De súbito, ele aborda decididamente a questão :

- Há alguns dias, fui encontrar-me com o Fuhrer, por sua causa, e eis o que ele me disse :

-"Quando estou diante de Rudel, realmente não sinto forças para proibi-lo de voar, é-me absolutamente impossível fazê-lo. Mas você não é o comandante-chefe da Luftwaffe? Poderá ordenar-lhe aquilo que não consigo dizer-lhe pessoalmente. Apesar do grande desejo de ter Rudel ao meu lado, só quero recebê-lo depois que ele tiver aceito a situação".

Foi o que me disse o Fuhrer, e que eu lhe transmito. Não quero mais ouvi-lo discutir; até mesmo porque já conheço suas objeções e seus argumentos. Sinto-me fulminado. Peço licença e volto para Klein-Eiche. No ar, a pouco e pouco vou-me recobrando. Sei que, daqui por diante, precisarei desobedecer formalmente - mas me sinto preso ao país, à nossa terra alemã; tenho que continuar agindo pessoalmente, e pôr em ação toda a experiência que possuo. Não poderia agir de outra forma. Portanto, aconteça o que acontecer, continuarei voando.

A esquadra saiu durante minha ausência. Eu havia dado proibição de voar ao tenente Weissbach, que usava como oficial de operações. Mas ele saiu com o ajudante-chefe Ludwig, detentor da Cruz de Ferro e notável caçador de tanques. Ambos não regressaram. Perdemos, neles, excelentes companheiros. A situação exige que nos empenhemos a fundo. Minhas sortidas constituem para mim uma prova moral mais dura do que no passado, visto que sei estar agindo contra as ordens de meus superiores. Frequentemente penso que, se algo me acontecesse, ser-me-iam recusadas as honras militares, e talvez coisa pior ainda. Mas não posso agir de outra forma, e vôo do amanhecer até a noite. Todos os oficiais receberam instruções para dizer, caso alguém me procure, que "não estou voando, mas saí". Toda noite, nos relatórios enviados ao escalão do corpo e da frota, enumeramos os sucessos obtidos naquele dia, o número de tanques que cada um dos pilotos destruiu. Como estou proibido de voar, os que eu pessoalmente destruo são lançados à "conta geral da esquadra". Antes, só usávamos essa rubrica caso dois pilotos tivessem atacado simultaneamente um tanque, e observávamos : "Impossível determinar com segurança o autor da destruição: lançar à conta geral da esquadra". Isso despertou suspeitas. Perguntaram-nos porque não mais conseguíamos reconhecer as destruições individuais e porque a "conta geral" crescia tão bruscamente. Combinamos entre nós responder : "Sempre que um tanque é avistado, atualmente, todos se precipitam contra ele, pois ninguém quer ceder seu lugar". Certo dia, durante uma de minhas incursões, um oficial do Estado-Maior da frota aérea vem procurar meu adjunto para operações, a fim de esclarecer o que lhe parece um mistério. Depois de receber a palavra de que o oficial guardaria silêncio, meu adjunto lhe revelou nosso segredo. Logo depois, sou surpreendido por um general, ao regressar de uma operação, em Grottkau, para onde nos transportamos. Asseguro-lhe ter saído exclusivamente para "um vôo técnico de reconhecimento". ele absolutamente não me dá , crédito, mas declara que "não viu nada". Os fatos, porém, são conhecidos nas esferas superiores, como não tardarei a saber. Um comunicado da Wehrmacht, no curso dos dias seguintes, atribui-me a destruição de onze tanques num só dia. Recebo nova chamada telefônica, convocando-me ao Karinhall. Sigo para Berlim, para um encontro que vejo sumamente desagradável. O Reichsmarschall me recebe imediatamente :

- O Fuhrer sabe que você continua a voar. O comunicado publicado ontem pela Wehrmacht o demonstrou. Pediu-me; ainda esta vez, lhe rogasse que pare. Você não pode deixá-lo na obrigação de puni-lo por insubordinação; aliás, ele não sabe como agir com o detentor da mais alta condecoração militar da Alemanha. De minha parte, nada tenho a acrescentar.

Escutei-o calado. Pede-me, depois, algumas informações sobre a Silésia, e no mesmo dia volto à minha unidade. Minha tensão interior não pode ser maior; sei perfeitamente que preciso continuar voando, para ficar em paz com minha consciência, na terrível situação em que se encontra meu país. Aceito todas as conseqüências que possam advir! Continuarei voando!

Caçamos os tanques nas regiões industriais e florestais da Alta Silésia. O inimigo encontra facilidade, aí, para se camuflar, e nos é mais difícil descobri-lo. Nossos Ju-87 atacam por entre numerosas chaminés de fábricas. Em Kierfentadtel, encontramos artilharia de assalto, que há muito tempo não víamos, e a ajudamos a destruir os soldados soviéticos, bastante superiores em número, bem como seus T-34. Uma nova frente se organiza, progressivamente, sobre o Oder. Era preciso um general Schoerner, para fazer sair do nada uma linha de defesa! ele vem frequentemente ver-me para discutir a situação do momento e as operações em curso; as informações que colhemos em nossos reconhecimentos lhe são particularmente preciosas. Perdemos a equipagem do major Lau: atingido pela D.C.A., foi obrigado a aterrissar na região de Gross-Wartenberg, e, constringido a pousar bem no meio das tropas russas, foi feito prisioneiro. O fronte do Oder se estabiliza um pouco. Recebo ordem telefônica para partir imediatamente com minha esquadra para Markisch Friedland, na Pomerânia, e ganhar, com o II Grupo, Francfort, onde a situação tornou-se ainda mais crítica que a Silésia. Fortes quedas de neve nos impedem de efetuar a transferência em formação agrupada; partimos por secções de três, para tentar alcançar nosso destino. Alguns aviões pousam em campos intermediários, de Sagen e Sorau; o tempo é horrível. Esperam-me em Francfort : devo telefonar imediatamente para Grottkau, minha antiga base de operações. Conseguida a comunicação, fico sabendo que pouco depois de minha partida o marechal Schoerner chegou ao campo, que fez um barulho enorme, indagando quem havia dado ordem para que eu abandonasse o setor. O capitão Niermann, meu novo oficial de operações, disse-lhe que essa ordem viera do corpo aéreo e do escalão da frota.

- Isso não significa nada! Corpo aéreo, frota - isso é apenas a fachada. Quero saber quem me tirou Rudel. Chame-o em Francfort e peça-lhe que espere. Vou pedir ao Fuhrer para mantê-lo aqui. Com o que imagina você que vou manter o fronte? Com o vento?

- Fico a par de tudo pelo telefone. Preciso apressar-me, se desejo chegar a Markisch Friedland antes do anoitecer. Chamo o Quartel-General do Fuhrer para saber se devo prosseguir minha rota para o norte ou regressar à Silésia. No primeiro caso, será necessário que o marechal Schoerner libere meu escalão, que reteve momentaneamente em Grottkau, para que eu possa dispor de todo meu pessoal e de todo o material, na nova base. Respondem-me que a decisão definitiva já está assentada: devo prosseguir para o norte, que a situação é muito mais grave no setor que, desde pouco tempo, vem sendo comandada pelo Reichsfuhrer SS Himmler. Desço com alguns aviões em Markisch Friedland, sob fortes quedas de neve e em plena escuridão; os outros seguirão amanhã, e o II Grupo operará a partir de Francfort. Instalamo-nos da melhor maneira possível. Chamo Himmler, que está em Ordensburg Krossinsee, para comunicar-lhe nossa chegada em seu setor. ele se mostra satisfeito por ter ganho o duelo com o marechal Schoerner, a meu respeito. Pergunta-me, depois, o que pretendo fazer.

- São vinte e três horas - respondo-lhe; vou dormir. Amanhã bem cedo irei reconhecer o conjunto da situação.

Mas êle não está de acordo:

- Eu não durmo!

- ele não tem de voar amanhã cedo, penso comigo mesmo, enquanto eu não cesso de fazê-lo.

Tenho absoluta necessidade de sono. Depois de longa discussão, Himmler diz que vai mandar um carro buscar-me. Não tenho combustível, nem munições, e lembro que essa conversa com o comandante-chefe me facilitará determinado número de questões relativas à organização do meu novo setor. A neve freqüentemente nos impede de avançar pela estrada de Ordensburg, onde chego, por fim, às duas horas da madrugada. Sou recebido, inicialmente, pelo chefe do Estado-

Maior, com quem converso sobre a situação e sobre coisas gerais. Estou curioso por saber como Himmler se comporta em suas novas funções, para as quais não possui formação nem experiência. O chefe do Estado-Maior pertence, não às unidades Waffen-SS, mas ao Exército, e me declara que a colaboração com Himmler não é desagradável, pois ele não é teimoso nem pretende saber tudo, aceitando, até com boa vontade, as proposições dos técnicos de seu Estado-Maior e dando-lhes o selo de sua autoridade. Assim, tudo caminha muito bem. - Uma coisa, porém, irá chocá-lo : você terá sempre a impressão de que Himmler não lhe diz o que realmente está pensando.

Himmler recebe-me logo em seguida e trocamos idéias sobre a situação e sobre minha missão. As coisas estão muito más, como não tardo a constatar. Os soviéticos avançaram de ambos os lados de Schneidemuhl e progridem na direção da Pomerânia e do Oder, parte por Netzetal e parte ao norte e ao sul desse ponto. Como tropas verdadeiramente combatentes, não dispomos de grande coisa. Um grupo foi engajado na região de Markisch Friedland, para tentar deter o inimigo no caminho do Oder. Ainda não se pode prever até que ponto as unidades cercadas na região Posen-Graudenz poderão safar-se. Em todo caso, perderão grande parte de seu valor combativo. Por outro lado, os reconhecimentos deixam tanto a desejar que ainda não se possui um quadro completo da situação. Essa será uma de nossas tarefas. Além disso, teremos que atacar o inimigo já localizado, sobretudo suas forças motorizadas e blindadas. Exponho minhas necessidades em bombas, combustível e munições, as quais, se forem imediatamente satisfeitas, não me permitirão agir antes de vários dias. Himmler promete, como seu próprio interesse exige, fazer de tudo para atender-me. Explico-lhe a maneira pela qual pretendo operar, tendo em vista os elementos da situação, que agora já possuo.

Saio de Ordensburgo Krassinsee às quatro e meia da madrugada, ciente de que precisarei voltar de avião por sobre a região dentro de duas horas, no máximo. Durante todo o dia, roncam os Stukas - portadores da insígnia dos antigos cavaleiros teutônicos. Como há seis séculos passados, lutamos contra as hordas do Oriente. A temperatura é rigorosa. O campo está recoberto por quarenta centímetros de neve pulverulenta. À partida, os motores a fazem voar nas culatras dos canhões e essa neve, logo que decolamos, se transforma em gelo, do que resulta sempre que essas armas ficam travadas. Vibro de raiva. As colunas blindadas russas avançam pelo nosso país, estamos expostos a uma D.C.A. às vezes bastante violenta, e nada sai de nossos canhões! Dá vontade de nos esmagarmos diretamente contra os tanques! Fazemos numerosas passagens - sempre com idêntico resultado. O mesmo fenômeno ocorre em Scharnikau, em Filehne e em vários outros, enquanto os T-34 avançam irresistivelmente na direção oeste. Às vezes, basta um único tiro para fazer um tanque explodir, mas comumente são necessários vários. Perdemos, assim, dias preciosos, até que me enviam suficientes trabalhadores para deixar uma pista de vôo relativamente livre da neve. As massas de blindados são impressionantes; operamos em todas as direções, e seria preciso que os dias fossem três vezes mais longos! A colaboração com as tropas não é má, neste setor. Elas reagem a cada nova informação fornecida por nós : "Os elementos avançados do inimigo estão aqui ou acolá". A leste de Deutsch-Krone conseguimos, em ligação com elas, infligir consideráveis perdas aos vermelhos, como também em Schloppe, mais ao sul, e nas regiões florestais vizinhas. Nas povoações, os tanques penetram nas casas para esconder-se; só conseguimos percebê-los observando a longa trajetória dos disparos de canhão que sai das muralhas. Essas casas são abertas por trás. Nenhum alemão se encontra mais por ali. Atacamos, portanto, por detrás, pois não há outro jeito de fazê-lo, os tanques ardem e explodem, acarretando a destruição da casa. Às vezes, quando a equipagem está indene, o tanque em chamas tenta ganhar outro abrigo, e isso é sua perdição, pois, nessas ocasiões, oferece-nos numerosos pontos fracos. Nunca ataco a bombas as povoações, mesmo que isso se recomendasse do ponto de vista militar, pois tenho receio de atingir a população, já exposta, indefesa, ao terror russo. É terrível ter de combater assim, sobre nosso próprio país, sobretudo ver subir a verdadeira maré de homens e material que ameaça submergi-lo. Somos como uma pedra em meio da torrente: detemos o que podemos, mas não tudo. A Alemanha, a Europa inteira estão envolvidas no jogo diabólico. Preciosas forças se consomem, o último bastião que protege o mundo contra a Ásia vermelha se

esvai. É essa constatação que nos deixa abatidos, cada noite, mais do que nossos incessantes combates. Sustenta-nos, a vontade de deter o destino. Não quero ter que censurar-me por não haver tentado, até o Último minuto, lutar com todas as minhas forças contra esse espectro ameaçador. E toda a sã juventude alemã pensa como eu, estou certo disso.

As coisas vão ainda pior ao sul de nosso setor. Francfort sôbre o - Oder está em perigo. Assim, em plena noite, recebemos ordens de nos transportarmos para Furstenwalde, de onde poderemos operar sôbre aquela região. Poucas horas depois, estamos lutando entre Francfort e Kustrin. Os elementos avançados soviéticos já atingiram o Oder e estão sob os muros de Francfort. Kustrin, mais ao norte, é atacada, e o inimigo tenta estabelecer uma cabeça-de-ponte em GOritz-Reitwein, por sôbre o rio gelado.

Certo dia, combatemos a leste de Francfort, sôbre o histórico local onde se distinguiu, há trezentos anos, o general de cavalaria prussiana Ziethen. Um pequeno grupo alemão foi cercado pelos russos. Atacamos os tanques e todos aqueles que não são imediatamente incendiados tentam fugir para o largo. Executamos várias passagens, e nossos companheiros terrestres, que já se acreditavam perdidos, pulam de alegria, jogando para o ar, saudando-nos, seus capacetes e fuzis, e se precipitam atrás dos tanques inimigos. Não perdoamos nenhum destes. Também nos sentimos entusiasmados, pois podemos, de certa maneira, tocar com os dedos nosso sucesso. Cumprida a tarefa, redijo às pressas uma mensagem destinada aos nossos companheiros de terra, aos quais envio minha saudação e a da esquadra toda. Dando voltas, a poucos metros de altitude, atiro-lhes essa mensagem, bem como alguns tabletes de chocolate. A alegria e o agradecimento que nos testemunham seus olhos dão-nos coragem para continuar nossa rude missão, e para tudo tentar, a fim de vir em ajuda de nossos companheiros de armas.

Infelizmente, faz tanto frio no início de fevereiro, que o Oder está completamente congelado, o que permite aos russos atravessá-lo sem molhar os pés. Dispõem pranchas sôbre o gelo, pelas quais freqüentemente vejo passarem seus veículos. Mas a espessura do gelo ainda não é suficiente para os tanques. Como o fronte ainda está em gestação, é descontínuo, os soviéticos conseguem estabelecer algumas cabeças-de-ponte em determinados pontos onde não temos tropas, em Reitwein, por exemplo. Os blindados que para aí levamos encontram o inimigo sOlidamente instalado sôbre a margem ocidental do rio, com artilharia pesada. esses pontos são igualmente munidos de poderosa D.C.A., pois Ivã sabe muito bem que andamos por ali. Recebi instruções para destruir, dia a dia, todas as pontes sôbre o Oder, a fim de ganhar tempo e permitir a chegada de tropas e material. Respondo que isso é inútil, no momento, porque é praticamente possível cruzar o rio em qualquer ponto. As bombas que lançamos atravessam o gelo, provocando pequenos buracos, sem maiores resultados. Por isso, solicito autorização para atacar as posições inimigas sôbre ambas as margens e, também, diretamente o tráfego sôbre o rio, ao invés das pontes, que inexistem. O que se vê nas fotografias aéreas são os rastros deixados por soldados e veículos sôbre o gelo, bem como pranchas dispostas pelo inimigo. Se bombardeamos esses ratos, Ivã se contenta em passar pouco mais além. Percebi isso desde o primeiro dia, pois sobrevoei o local incalculável nUmero de vezes em vôos rasantes; de resto, já tive experiência semelhante sôbre o Don, o Donetz, o Dniester e outros rios russos. Sem me submeter As ordens que me chegam, ataco todos os objetivos interessantes que vejo em ambas as margens : tanques, veículos ou canhões. Um belo dia, chega de Berlim um general, que me exhibe fotografias aéreas que mostram sempre novas pontes.

- Você nunca assinalou havê-las destruído! É necessário atacar constantemente essas pontes!

Explico-lhe que não se trata de pontes e, como vejo que não compreende, ocorre-me uma idéia :

- Vou levantar vôo. Se quiser, instale-se em meu avião, atrás de mim, e lhe darei uma demonstração prática.

Ele hesita um momento, mas aceita o convite, ao perceber os olhares divertidos de meus jovens oficiais. Como de costume, dei ordem ao grupo para atacar as cabeças-de-ponte. Quanto a mim, passo em vôo rasante sobre o Oder, de Schwedt a Francfort. Suportamos, em determinados pontos, nutrido fogo de D.C.A., e o general bem depressa me afirma que, realmente, pôde constatar que não se tratava de pontes, mas de rastos de passagens sobre o gelo. Agora, sente-se suficientemente informado. À nossa volta, manifesta seu entusiasmo por ter podido ver tudo com seus próprios olhos. Não mais recebemos ordens de atacar as pontes.

Uma noite, o Ministro Speer me traz, da parte do Fuhrer, uma nova missão para estudar:

- O Fuhrer pretende organizar ataques contra as barragens hidroelétricas que alimentam os estabelecimentos industriais do Ural. Espera, com isso, reduzir consideravelmente o potencial das fábricas de armamentos e, particularmente, diminuir o ritmo de fabricação de tanques. ele espera utilizar de maneira decisiva, no curso deste ano, da vantagem que disso obteremos. Deseja encarregá-lo de organizar esses ataques; você, pessoalmente, não deverá voar, pois o Fuhrer o proibiu expressamente de fazê-lo.

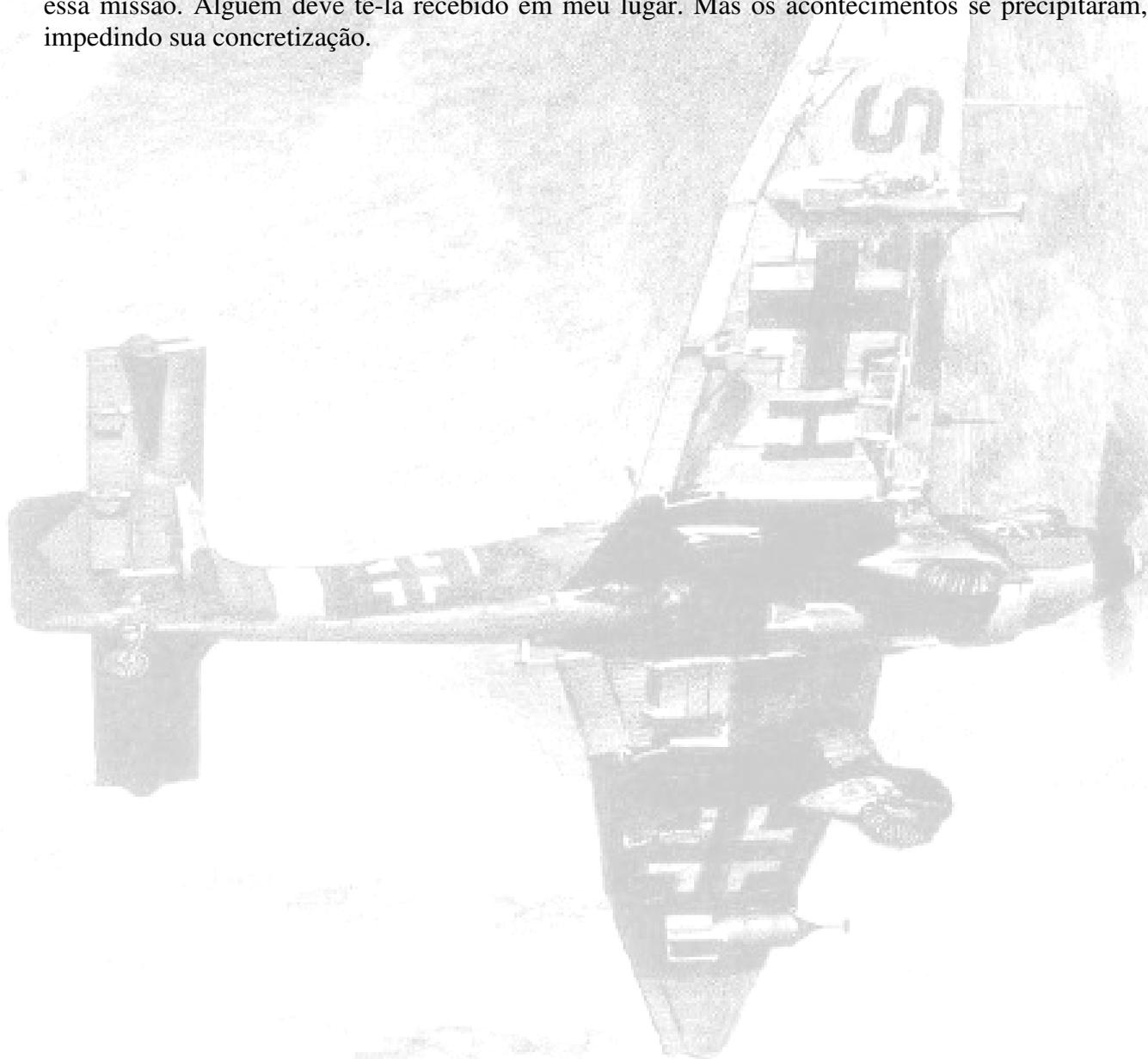
Procuo explicar ao Ministro que, para essa tarefa, há pessoas muito mais qualificadas do que eu, entre o pessoal da aviação, particularmente na de grande raio de ação. eles estão muito mais familiarizados do que eu com assuntos tais como a navegação astronômica, por exemplo. Sou apenas um especialista de stukas, e quase não possuo experiência fora desse campo. Além disso, precisaria participar pessoalmente dos vôos, para ficar com o espírito tranqüilo com respeito à maneira como as equipagens executariam as missões por mim fixadas.

- O Fuhrer deseja que você se encarregue disso, insistiu Speer.

Levanto alguns problemas de ordem técnica. Com que aviões e tipos de bombas executaremos esses ataques? Se a operação deve desenvolver-se proximamente, só se pode pensar nos Heinkel 177, embora não se possa considerá-los perfeitamente adequados para esse tipo de missão e seus ensaios ainda não tenham terminado. Como bomba, não se pode usar, segundo penso, outra coisa que não seja uma espécie de torpedo que também está em experiência. Propõe-me o Ministro as bombas de uma tonelada, que rejeito categoricamente, pois com elas não se poderá conseguir nenhum êxito. Mostro-lhe fotografias tomadas na parte setentrional da frente russa, onde usei bombas desse tipo contra os pilares de sustentação das pontes do Neva, sem conseguir destruí-los. Portanto, essa questão de bombas deve ser reestudada, da mesma forma que a autorização para que eu possa participar pessoalmente da operação. São essas as condições que estabeleço, se o Fuhrer se obstinar em confiar-me essa missão. Minha objeção, segundo a qual essa missão escapa totalmente de meu campo de experiência habitual, ele já a conhece.

Em seguida, examino com grande interesse as fotografias tomadas nas regiões industriais em causa e constato que os estabelecimentos são subterrâneos, em grande parte. Portanto, muitas fábricas estão ao abrigo de ataques aéreos. As fotografias mostram as barragens e as centrais hidroelétricas e, parcialmente, as próprias fábricas. Foram tomadas durante a guerra. Como teriam sido conseguidas? Chego a imaginá-lo, lembrando-me do tempo em que estava na Criméia. Quando estava em Sarabus e, depois das incursões, exercitava-me no lançamento de peso ou de disco, freqüentemente via um avião pintado de preto aterrissar. Misteriosos passageiros nele embarcavam. Um membro da equipagem confiou-me, em segredo, do que se tratava. Padres russos, com suas longas barbas e seu manto sacerdotal, originários do Cáucaso, onde se ama a liberdade, constantemente embarcavam para cumprir voluntariamente missões importantes, para o comando alemão. Levavam sobre o peito um pequeno volume : máquina fotográfica ou explosivo, conforme a missão. Viam na vitória alemã a única possibilidade de recuperar sua independência e por conseqüência, o direito de praticar livremente sua religião. Eram combatentes fanáticos da liberdade contra o bolchevismo mundial, o que os fazia nossos aliados. Ainda hoje parece-me vê-

los : eram homens de barbas brancas, de traços finos e porte escultural. Traziam informações de toda ordem das mais longínquas regiões da Rússia, depois de ficarem ausentes durante meses. Frequentemente, também, desapareciam, ao saltarem de pára-quedas, cumprindo sua missão ou tentando atravessar o fronte, na volta. Fiquei vivamente impressionado ao saber que aqueles santos homens saltavam de pára-quedas à noite, sem hesitação, depositando intensa fé na justiça de sua causa. Àquela época, lutávamos nas imediações do Cáucaso, e eles saltavam nos diversos vales. Ali encontravam parentes ou amigos, com os quais organizavam a resistência ou montavam sabotagens. Todas essas lembranças me acodem à memória, enquanto penso na proveniência das fotografias que tenho sob os olhos. Trocamos, ainda, algumas considerações gerais sobre a atual situação. Speer exprime, com calor, a absoluta confiança que deposita no Führer. Deixa-me ao amanhecer, ficando de enviar-me notícias precisas sobre a operação do Cáucaso. Nunca chegarei a recebê-las, pois, a partir de 9 de fevereiro, poucos dias depois, fiquei impossibilitado de cumprir essa missão. Alguém deve tê-la recebido em meu lugar. Mas os acontecimentos se precipitaram, impedindo sua concretização.



A Luta Desesperada dos Últimos Meses

Em 9 de fevereiro, de manhã bem cedo, chega-me uma notícia do escalão superior. Sabemos quase imediatamente de Francfort que os russos lançaram uma ponte, à noite, um pouco ao norte da cidade, em Lebus, e que alguns blindados já passaram para a margem ocidental. A situação é extremamente perigosa, pois não temos tropas nesse lugar e é difícil fazer chegar até aí, em pouco tempo, recursos importantes. Por isso, os tanques soviéticos podem avançar livremente na direção da capital do Reich, ou pelo menos cortar a estrada de ferro e a rodovia Berlim-Francfort, que alimenta todo o fronte do Oder. Decolamos para ir ver o que há de verdadeiro nessa notícia.

De longe, avisto uma ponte de barcos; bem antes de nos aproximarmos dela, somos alvejados por violentíssimo fogo de D.C.A.; os russos, certamente, nos atribuem péssimas intenções! Um de meus grupos ataca a ponte construída sobre o gelo. Não nos iludimos muito quanto aos resultados a esperar, pois sabemos que a Rússia dispõe de tanto material, que reparará imediatamente os danos que lhe pudermos causar. Eu, com a seção antiblindados, vôo a baixa altitude, para descobrir os tanques que passaram para a margem oeste. Vejo os rastros provocados por sua passagem, mas nenhum dos engenhos. Seriam rastros de artilharia? Desço ainda mais e distingo os tanques, excelentemente camuflados, numa dobra do terreno, à margem do rio, nos limites norte da aldeia de Lebus. São uns doze ou quinze. Ouço um barulho numa de minhas asas: um pequeno projétil de D.C.A. atingiu meu avião. Continuo voando bem baixo. Estilhaços de artilharia espirram de todos os lados; estimo em seis ou oito o número de baterias instaladas para proteger essa operação de transposição do rio. Os artilheiros parecem possuir grande experiência de tiro contra os Stukas. Não disparam obuses trançadores; não vemos as fileiras de pérolas ardentes chegando contra nós, mas apenas o estalar dos projéteis que atingem o alvo nos dão conta de sua presença. Quando voamos mais alto, atiram também, de sorte que nossos bombardeiros não podem atacá-los. Só se vêem os disparos quando se voa bem baixo, perto do objetivo, quando eles se assemelham ao rápido piscar de uma lanterna elétrica. Fico a imaginar o que há de se fazer. é inútil tentar aproximar-me, ao abrigo de alguma cobertura, pois a margem baixa do rio não oferece nenhuma possibilidade para isso. Não existem árvores altas, nem altas construções. Minhas reflexões me demonstram que minhas experiências e minha tática não servem mais, e que é preciso agir contra todas as regras fundamentais que até aí vinha seguindo. Agora, só posso confiar na sorte, mesmo reconhecendo que estaria morto há muito tempo, se houvesse agido sempre assim. Não há mais tropas alemãs, e só estamos a oitenta quilômetros da capital. - muito pouco para blindados! Por isso, não há tempo a perder em reflexão. Desta vez preciso contar somente com a sorte. Ataco. Os outros aviões, em parte, levam equipagens novas, e deverão portanto ficar a uma altitude maior, visto que a D.C.A. é muito forte para deixar qualquer esperança de sucesso, e as perdas poderiam ser muito grandes. Quando eu picar, eles dispararão seus canhões contra as baterias, que localizarão pelas salvas que derem, o que talvez irá impedir que Ivã faça boa pontaria. Há inúmeros tanques "Stalin", mas a maioria é de T-34. Consigo incendiar quatro deles, mas minhas munições se esgotam e preciso dar meia volta. Transmito as observações que fiz e sublinho que ataquei somente porque estamos a oitenta quilômetros de Berlim. Vamos esperar mais a leste, aguardando uma oportunidade favorável, pelo menos que os blindados saiam da proteção que lhes oferece a D.C.A. da cabeça-de-ponte. Depois de duas sortidas, mudo de aviões, porque eles estão danificados pelos golpes recebidos. Cumpro a quarta sortida e incendeio, ao todo, doze tanques. Faço várias passagens sobre um tanque "Stalin", que solta fumaça, mas não se decide a arder. De cada vez que passo, subo a oitocentos metros, altitude onde a D.C.A. não mais me persegue. Em

seguida, pico reto na direção do solo, executando amplos movimentos de defesa, particularmente em torno do eixo transversal. Ao me aproximar do tanque, mantenho a linha reta para visar melhor. depois, retomo os movimentos defensivos e mergulho contra que até um ponto - fora do alcance da D.C.A. - em que recomeçar a ganhar altura. Na verdade, deveria voar em linha reta durante um tempo bastante maior, mas isso seria cometer um verdadeiro suicídio. Não preciso deter meu avião mais que uma fração de segundo para atingir o tanque em sua parte vulnerável, mas só consigo fazê-lo em virtude de minha muito longa experiência e de minha segurança de sonâmbulo. Entre meus companheiros, naturalmente, nenhum conseguiria executar tais ataques, exatamente porque lhes falta a suficiente experiência. O sangue me pulsa furiosamente nas têmporas; jogo de esconde-esconde com a sorte, sei bem, mas é preciso que veja aquele tanque "Stalin" incendiado! Eis-me de novo a oitenta metros e de novo mergulhando contra o monstro de sessenta toneladas. E ele não se inflama! Sou presa de incontida raiva: preciso pegá-lo! A lâmpada de controle de meus canhões se acende. Não faltava mais nada! Há uma avaria de carregamento num dos lados, mas talvez ainda exista um projétil no outro! Retomo altitude. Só me resta, portanto, um tiro a disparar. Não será loucura arriscar tudo nessa única possibilidade? É inútil discutir. quantas vezes já destruí um tanque com um só tiro! É preciso muito tempo para ganhar altura com um Ju-87, tempo demais até, pois isso me leva a estabelecer um diálogo comigo mesmo. Meu primeiro "eu" aconselha prudentemente: "Já que o décimo terceiro tanque ainda não se inflamou, não vá imaginar que o porá em chamas com um único disparo. Volte à base para municiar-se. Você ainda o encontrará, na volta". Mas um outro "eu" responde raiosamente: "Talvez seja esse o tiro que falta para impedir que o tanque avance mais a dentro no solo da Alemanha".- Avançar mais a dentro no solo da Alemanha! Grandes palavras! Mas muitos outros tanques russos avançarão pelo solo da Alemanha, se você se deixar abater neste momento, e você vai ser abatido, creia-me. É loucura mergulhar novamente nesse inferno para lançar um só projétil, é loucura!- Por que acha que vou ser abatido? Porque se trata do décimo terceiro? História de velhas! Tenho ainda um obus para disparar; não adianta discutir. vou atacar!

E lá vou eu mergulhando contra o solo, de meus oitocentos metros de altitude. Toda minha atenção está concentrada na manobra. Faço minhas evoluções de proteção, enquanto de todos os lados me alvejam. bem hora de endireitar-me. Fogo! . . . Incendiou-se! Imensa alegria invade meu coração, enquanto passo roncando sobre o tanque em chamas. Evoluções defensivas. . . um choque no avião, alguma coisa que me atravessa a perna; dir-se-ia tratar-se de uma barra de ferro incandescente. Minha vista se embaraça e minha respiração fica em suspenso. Preciso continuar voando. . . voando. . . preciso não perder a consciência. . . vamos, cerre os dentes, bem forte. . . é preciso safar-se desta! Tremo da cabeça aos pés.

- Ernst, minha perna direita deve ter sido arrancada!
- Não é possível! Se fosse verdade, você não poderia nem falar!

Mas sua asa esquerda está em chamas. e preciso descer. recebemos dois obuses de quarenta milímetros. .

À minha frente erguem-se sinistras cortinas de sombras, e não consigo distinguir mais nada.

- Dirija-me para um lugar onde poderei pousar. o avião. Depois, tire-me rapidamente, para que eu não me queime vivo.

Não vejo mais nada e ajo pelo subconsciente. Acorre-me, lentamente, a idéia de que sempre ataco do sul para o norte; afasto-me, virando para a esquerda. Portanto, devo estar na direção oeste, isto é, na boa direção. Continuo voando por mais uns minutos. Não saberia dizer porque a asa ainda não se destacou! Na verdade, dirijo-me na direção norte-noroeste, quase paralelamente as linhas russas."Puxe!", grita Gadermann pelos fones, enquanto me sinto deslizar, lentamente, em algo nebuloso. . . não é desagradável. . . "Puxe!", grita novamente Gadermann (seriam árvores ou postes

telegráficos isso que passou?). Não tenho mais nenhuma sensação nas mãos e puxo maquinalmente o leme de profundidade quando Gadermann grita. Se ao menos passasse esse ardor na perna. . . e esse véu. . . se ao menos eu pudesse deixar-me ir nesse estranho silêncio, nesse amplo espaço cinzento que me atraem. . . "Puxe!" E eu volto a acionar automaticamente o comando de profundidade, mas, desta vez, mal ouvi Gadermann. Num relâmpago, dou-me conta de que é preciso fazer algo.

- Como é o terreno? - pergunto pelo fone.
- Meio acidentado.

Mas tenho que pousar, pois sinto que vou perder de todo a consciência. Aciono o pedal da esquerda e solto um urro de dor. Mas não era minha perna direita a atingida? Empurro o manche à direita, desligo o motor, endireito o nariz do avião, pois talvez não funcione o sistema que faz sair o trem de aterrissagem. Poderíamos capotar, o avião pegar fogo.. . Um choque... deslizamos, para logo mais parar. Enfim, é o repouso, e já posso deixar-me ir para o espaço cinzento . . . que alegria! Sinto dores abomináveis. Alguém me carrega.. . avançamos por um terreno acidentado? Desta vez, é o fim. . . o silêncio me domina completamente.

Quando volto a mim, tudo é branco ao meu redor... rostos atentos.. . um cheiro muito forte. . . estou numa mesa de operação. Um súbito e pavoroso medo apodera-se de mim: onde está minha perna?

- Arrancaram-na?

O médico confirma com um gesto de cabeça. O rápido deslizar sôbre os esquis. . . os mergulhos. . . o boxe. . . o salto com vara. . . Que importa tudo isso! Quantos camaradas foram ainda mais gravemente feridos! Lembre-se daquele do hospital de Dniepropetrovsk, de quem uma mina arrancara todo o rosto e as duas mãos! Nada conta: nem a perna, nem o braço, nem a cabeça. . . se ao menos isso pudesse salvar o país! A única coisa que conta é que não poderei voar durante várias semanas. . . quando a situação é tão grave! Todos esses pensamentos me passaram pelo espírito num segundo. O médico fala docemente:

- Eu não poderia fazer de outra forma; Sua perna estava presa apenas por algumas tiras de carne e poucos tendões. Precisei amputá-la.

Considero, com certo humor, que se ela estava presa apenas por algumas tiras de carne, não deve ter sido muito difícil a amputação. Mas o médico me diz, com ar espantado:

- Você, ainda por cima, está com a outra perna engessada?
- Sim, desde novembro. . . Onde estou?
- Num posto de socorro dos Waffen-SS, em Selow.
- Ah! Em Selow!

Esse lugar fica a cerca de sete quilômetros atrás da frente de batalha. Então, dirigi-me na direção norte-noroeste, e não oeste.

Recebem as vítimas das hordas vermelhas. E mostrará, ulteriormente, até que ponto acreditava nisso.

- Do ponto de vista militar, vejo as coisas de maneira diversa - digo-lhe com ceticismo. Se se lutar um dia em torno da capital, em consequência de uma ruptura do fronte do Oder, considero absolutamente impossível manter Berlim por muito tempo. Observar-lhe-ei que a situação não pode ser comparada à de Leningrado. Essa cidade tinha a vantagem de estar protegida a oeste pelo golfo de Finlândia, e a leste pelo Ladoga. Ao norte, os finlandeses haviam estabelecido uma frente

excessivamente fraca. Só havia possibilidade de tomar a cidade pelo sul. Mas, desse lado, ela fora poderosamente fortificada e dispunha de uma rede de obras defensivas muito desenvolvida. Jamais teve seu abastecimento cortado de todo. Embarcações cruzavam o Ladoga no verão, e os trenós passavam durante o inverno. Mas não consigo convencê-lo.

Levanto-me pela primeira vez ao cabo de quinze dias, e posso sair, para tomar um pouco de ar. Quando os aliados bombardeiam, fico na plataforma, com a D.C.A., olhando aqui de baixo o que pode ser bem desagradável, visto do alto. Não me sobra tempo de sentir-me entediado. Fridolin, comumente acompanhado de outros companheiros, traz-me álbuns de autógrafos para eu assinar. O marechal Greim, Skorzeny ou Hanna Reitsch vêm dar uma prosa; estou sempre ocupado e somente minha lancinante lástima de continuar inativo é que não me dá um minuto de descanso. Ao entrar neste hospital, declarei "solenemente" que dentro de seis semanas sairia, para voltar ao meu avião. Os médicos sabem que suas negativas de nada valem, e só podem irritar-me. No início de março, vou pela primeira vez até lá fora - de muletas!

A essa época, sou convidado por uma das enfermeiras que me cuidam para visitar sua família, e sou, também, hóspede do Ministro dos Assuntos Estrangeiros, von Ribbentrop. O verdadeiro soldado raramente é um bom diplomata; assim, esse encontro não deixa de ter certo encanto, pois me permite lançar um olhar sobre o outro lado da guerra, aquele em que não se luta com armas nas mãos. O Ministro está interessado em conhecer minha opinião sobre a força de resistência do fronte leste e sobre as possibilidades militares que nos restam. Faço-o compreender que todos nós, no fronte, esperamos que uma ação diplomática venha aliviar um pouco a pressão que nos esmaga. - Pois será, então, impossível fazer com que as potências ocidentais compreendam que seu mais perigoso inimigo é o bolchevismo, que se torna tão ameaçador para elas como foi para nós, depois de uma eventual vitória sobre a Alemanha, e que não poderão combatê-lo sozinhas? Ele recebe essas palavras como uma discreta censura pessoal; é um disco que deve ter ouvido muitas vezes. Trata imediatamente de explicar-me que já fez inúmeras tentativas, todas elas fracassadas porque, em cada vez, a Wehrmacht se viu obrigada a recuar em qualquer setor do fronte, o que, também em cada vez, encorajou o adversário a prosseguir a guerra e a romper as conversações. Cita-me alguns exemplos e diz, num tom amargo, que os pactos de não agressão que conseguira concluir antes da guerra, notadamente com a Inglaterra e a Rússia, não eram de se considerar bagatelas, mas constituíam grandes sucessos. Ninguém, todavia, falava mais nisso, e só se viam os aspectos negativos, cuja responsabilidade estava longe de ser sua. Naturalmente, as negociações continuavam em curso, mas seu êxito era bastante duvidoso, em vista da situação geral. Essa incursão no campo da diplomacia me foi mais que suficiente, e não tenho nenhum desejo de saber mais coisas a esse respeito.

Em meados de março, aproveitando o sol primaveril, dou meu primeiro passeio pelo Zoológico, acompanhado por uma enfermeira, e logo a esse primeiro passeio sucede-me um pequeno acidente. Como tantos outros, sinto-me atraído pela jaula dos macacos. Minha atenção é despertada por um animal particularmente grande negligentemente instalado sobre um galho, mastigando preguiçosamente qualquer coisa. Não toma conhecimento do mundo que o cerca, deixando pender seu longo rabo. Muito naturalmente, sinto-me tentado a fazer o que é proibido. Passo as muletas por entre as grades, com a intenção de pegar-lhe o rabo. Mal o toquei, o macaco agarra as muletas e, puxando com todas as suas forças, tenta puxar-me para ele, avanço até a grade pulando sobre minha única perna, mas o animal não me larga. Irmã Eldegarde, me pega pelos ombros e me puxa, enquanto eu continuo também puxando as muletas, que o macaco não larga. É uma verdadeira luta entre seres humanos e um macaco! Suas patas chegam à extremidade das muletas, no ponto onde são revestidas de borracha, o que as impede de se enterrarem no chão e de escorregarem. Essa borracha desperta-lhe a curiosidade : cheira-a, arranca-a e desaparece, fazendo uma enorme careta e levando sua presa. No mesmo instante, consigo finalmente tirar as muletas da jaula, obtendo dessa forma uma vitória parcial. Segundos depois, as sirenas de alerta começam a soar. Transpiro ao esforço de caminhar sobre a areia do Zoológico, onde minhas muletas se enterram profundamente. Todos correm à minha volta, de sorte que não tenho como encontrar

ajuda e sou forçado a continuar meu caminho, manquitolando, só com minha enfermeira. Avançamos lentamente e estamos bem à entrada quando começam a cair as primeiras bombas.

Lentamente, vamo-nos aproximando da páscoa. Quero passar o domingo com os companheiros. No momento, minha esquadra se encontra no Saxe, na região de Grossehain. Meu 10 Grupo deixou a Hungria para instalar-se nos arredores de Viena, e continua operando na frente sudeste. Gadermann presta serviços num posto de espreita, em Brunswick, esperando meu regresso, o que lhe permite exercitar-se um pouco em sua profissão de médico. Comunico-lhe, por telefone, que solicitei um Ju-87 em Tempelhof, para o fim da semana, a fim de juntar-me à esquadra. ele, que pouco tempo antes havia conversado com o professor que cuida de mim, não quer acreditar. Por outro lado, não se sente bem. Não tornarei a vê-lo, antes do fim da guerra. Como novo companheiro de bordo, apresenta-se a mim o capitão Niermann, com grande experiência e detentor da insígnia de cavaleiro da Cruz de Ferro.

Deixo o abrigo depois de ter ido me apresentar ao Fuhrer, conforme o regulamento. ele novamente me exprime sua satisfação por terem as coisas terminado relativamente bem. Não me diz nada sobre a proibição de voar, pois não gosta de abordar essa questão comigo. Desde seis semanas, é a primeira vez que me vejo num avião. E vou para junto dos companheiros! Amanhã é dia de páscoa, e meu coração está cheio de alegria. Pouco antes de eu decolar, Fridolin me adverte que devo ir diretamente para os Sudetos; quanto a ele, vai se transportar a Kummer am See, perto de Niemes. De início, fico algo incomodado no meu avião, mas bem depressa me sinto de novo em meu elemento. Apenas a pilotagem é um pouco mais difícil, porque só posso acionar os pedais com um pé. Ainda não uso prótese nem qualquer outro meio auxiliar para agir com o pé direito. Por consequência, puxo com o pé esquerdo, ao invés de empurrar, e obtenho o efeito desejado. Meu toco de perna está envolvido por gêsso e pende no ar, sem tocar em lugar nenhum, sob o quadro de aparelhos de bordo. Pouso nessas condições em Kummer, ao cabo de hora e meia de vôo. Os escalões volantes acabam de chegar, faz menos de uma hora. Nosso campo de aviação fica admiravelmente situado entre os contrafortes dos Sudetos, em meio à floresta, na vizinhança de grandes lagos, ficando a própria Kummer às margens de magnífico lago, cercado de amplos bosques. Enquanto aguardamos que o problema de nossa instalação se resolva, acomodamo-nos, à noite, no hotel. Aqui, nos Sudetos, tudo conservou um aspecto de paz e de amizade. O inimigo está do outro lado das montanhas. Estando o fronte defendido pelo marechal Schoerner, essa impressão de segurança não é infundada. Lá pelas vinte e três horas um coro de crianças vem cantar à nossa porta Gott grusse dich. É a escola local que, conduzida por sua orientadora, nos dá essa agradável recepção. Para nossas almas rudes de soldados, há nisso algo de novo, que nos toca em um ponto que preferimos esquecer durante os combates. Mergulhados em nossas lembranças, ficamos a ouvir, sonhadoramente, e sentimos que aquelas crianças confiam em nós, para afastar delas o perigo que as ameaça. Não deixaremos de nos empregar a fundo para proteger seus lares. Quando terminam, agradeço-lhes e convido-as a irem visitar-nos no dia seguinte, no campo, para lhes mostrarmos nossos pássaros, que todas desejam ardentemente conhecer. E elas vêm, realmente. Decolando a bordo de meu avião, dirijo-me na direção de um quadro de um metro quadrado que as crianças cercam. E elas podem ter uma boa idéia de como se atacam os blindados, enquanto eu faço um excelente teste do que consigo realizar com uma só perna. Há cerração sobre a outra vertente dos Sudetos, de maneira que não podemos voar contra o inimigo. Aproveito-me disso para me exercitar, a pequena e grande altitude, com um FW-190 D-9. esses aviões possuem freios, indispensáveis em nosso pequeno campo. Tais freios são acionados por pedais, mas nosso técnico - capitão Klatzscher, o "gênio" - já os modificou, para que eu possa manobrá-los com as mãos. No momento em que aterrisso, vejo todos os soldados muito excitados, a me indicarem o céu. Ergo os olhos e, num desvão da camada brumosa que reina lá em cima, vejo caças e caças-bombardeiro americanos - Mustangs e Thunderbolts - que voam em círculos entre 1.600 e 1.800 metros. Não me viram, quando eu estava sozinho lá em cima, pois senão eu os teria visto também. Os Thunderbolt trazem bombas e parecem procurar alguma coisa, que poderia muito bem ser nosso campo. Salto - tanto quanto a palavra possa aplicar-se a um "perneta" - na direção do meu P.C., para providenciar

a ida de todos para o abrigo. Faço com que as crianças desçam para os porões, para que, ao menos, fiquem protegidas dos estilhaços, pois a casa que nos serve de posto de comando é isolada e poderia chamar a atenção daqueles danados. Entro por último, para tranquilizar as crianças. As bombas caem no minuto seguinte, algumas bem perto. As janelas estalam e metade do teto é destruída. Possuímos uma D.C.A. bastante fraca, que não pode impedir o bombardeio. Por felicidade, nenhuma criança é atingida. Entristeço-me de que a dura realidade as tenha arrancado tão depressa da alegria que a visita lhes causava. Mas todas logo se tranquilizam e voltam para a aldeia, sob a vigilância da orientadora. O capitão Niermann está radiante, pois acha ter conseguido filmar o ataque. Assistiu à cena de um abrigo individual, fotografando as bombas desde o momento em que deixavam os aviões, até o instante em que erguiam jatos de terra. É um verdadeiro regalo para esse fotógrafo, especialista do Spitzberg, de onde havia trazido imagens extraordinárias. As notícias meteorológicas recebidas da região de Gorlitz-Bautzen indicam que a cerração se ergue. Partimos. Os soviéticos contornaram Gorlitz e, atacando a guarnição de Bautzen, avançaram até Bischofswerda-Dresden. São sempre as mesmas pontas ofensivas destinadas a aniquilar o fronte do marechal Schoerner. Apoiamos o contra-ataque que libera Bautzen, destruímos grande número de veículos e de tanques. A sortida exige-me um grande esforço. Devo ter perdido muito sangue e meus recursos físicos, que pareciam inesgotáveis, também têm um limite. Todas as esquadrilhas de combate com base nas imediações são postas sob meu comando e participaram de nosso êxito. Na primeira quinzena de abril uma radiomensagem me convoca à Chancelaria de Berlim. O Fuhrer me diz que ficarei com todos os aviões a reação, para limpar o espaço aéreo sobre a região de Hamburgo, onde se constitui um novo exército, sob as ordens do general Wenck. esse exército será destinado a atacar, na região do Harz, para ameaçar as linhas de comunicação dos exércitos aliados que, em grande parte, já estão mais a leste. Mas só poderá ter sucesso, nessa situação crítica, se sobre ele mantivermos o domínio do ar. Sem essa condição preenchida, todos os seus esforços resultarão num fracasso. Fuhrer está convencido disso, bem como o próprio general Wenck. Peço ao Fuhrer que não me atribua essa missão, porque me julgo, atualmente, indispensável no setor do exército de Schoerner, que está sustentando combates difíceis. Sugiro-lhe também que escolha para essa missão algum oficial mais conhecedor que eu da técnica dos aviões a reação. Digo-lhe que minha experiência se limita aos ataques em vôo picado e à destruição de tanques, e sempre tive o hábito de só ordenar o que eu próprio seja capaz de fazer. Isso não se daria com os aviões a reação, e eu me sentiria em situação de inferioridade diante dos chefes de esquadrilha e das equipagens. Não me concebo outro lugar, que não seja à frente dos meus comandados.

- Você não terá que voar, mas apenas de organizar. E se alguém duvidar de sua coragem, mandarei enforcá-lo imediatamente.

"É ir um pouco longe demais - penso comigo; ele procura, certamente, afastar meus escrúpulos."

- Não faltam homens experientes, mas isso não basta; quero alguém que saiba organizar energeticamente e executar tudo sem esmorecimento.

Nenhuma decisão definitiva é assentada, e volto para minha esquadra. Poucos dias depois, sou chamado pelo Reichsmarschall, que me dá ordem de aceitar a missão. A situação agravou-se de tal modo, nesse intermédio, que o Reich corre o risco de ser cortado em dois, e se torna quase impossível exercer o comando que me é proposto. Por essa razão, e pelas que já havia dado, recuso-me. O Reichsmarschall me dá a compreender que essa recusa não o surpreende, pois conhece bem minha posição desde que declinei as funções de general-comandante da aviação de combate. Quero conservar a qualquer custo o comando de minha esquadra, com a qual ainda posso obter bons resultados. Por outro lado, não desejo assumir a responsabilidade de uma coisa que eu, pessoalmente, não possa fazer. O Reichsmarschall, não tardo a constatá-lo, encara a situação com

muito pessimismo. Quando, debruçados sobre um mapa, falamos do fronte, murmura como que para si mesmo, referindo-se a Karinhall:- Indago-me quando chegará o momento de tocar fogo nesta barraca . . . Aconselha-me a ir comunicar pessoalmente minha recusa ao Quartel-General do Fuhrer, mas, como não se trata de ordem formal, volto imediatamente para a esquadra, onde minha presença é bastante necessária. Não seria esse meu Ultimo vôo até Berlim.

Aos 19 de abril, novo telegrama me convoca à Chancelaria. Atualmente, já não é coisa muito fácil ir à capital, partindo-se da Checoslováquia. Os russos e os americanos estão quase a fazer junção em vários pontos. O céu está cheio de aviões, mas não são aviões alemães. Chego à Chancelaria e desço para o vestíbulo do abrigo do FUhrer. Encontro ali pessoas absolutamente calmas e confiantes: na maioria, são militares que trabalham nas operações em curso e nas projetadas. Lá fora, explodem as bombas de uma tonelada que os Mosquitos lançam bem no centro da cidade. Cêrca das vinte e três horas, vejo-me frente a frente com o chefe supremo da Wehrmacht. Compreendo imediatamente que vai-se pôr de novo o problema da missão que recusei. O Fuhrer tem o hábito de chegar devagarzinho a um assunto, de nunca abordar frontalmente uma questão. E assim age agora. Inicialmente, durante uma meia hora, me expõe a importância adquirida pela técnica, no curso dos séculos, declarando-me que possuímos um considerável avanço, que precisamos manter, e que ainda pode transformar a situação a nosso favor. Todo o mundo, diz-me êle, teme a técnica e a ciência alemãs. Mostra-me algumas informações indicando que os aliados já se preparam para disputar entre si nossos técnicos e nossos sábios. Como sempre, fico perplexo por sua capacidade de memorizar dados técnicos e por seus conhecimentos no campo das técnicas. Tenho atualmente em meu ativo 6.000 horas de vôo e todos os tipos de avião me são bastante familiares. Mas não há nada, contudo, que ele não saiba explicar em inigualável perfeição e a que não proponha modificações interessantes. Seu aspecto físico, certamente, não é tão bom quanto há três ou quatro meses atrás. Seus olhos ganharam um brilho malsão. O coronel von Below conta-me que Hitler não dorme, pode-se dizer, há oito semanas, participando de conferências que se sucedem ininterruptamente. O tremor de sua mão, que remonta ao atentado de 20 de julho, aumentou visivelmente. Observo, também, durante os longos debates da tarde, que ele se repete com muita frequência, fato que outrora não ocorria. Suas declarações são nitidamente refletidas e resolutas. Terminada a longa introdução, o Fuhrer chega ao tema que espero. Expõe-me de novo seus argumentos do outro dia e, para terminar, diz:

- Espero que essa difícil missão seja aceita por você, que traz a mais alta condecoração alemã concedida à bravura.

Recuso ainda dessa vez, pelos mesmos motivos anteriormente invocados. A situação agravou-se consideravelmente; acentuo que as duas frentes não tardarão a juntar-se no centro da Alemanha, cortando-a em duas partes, que deverão, a partir daí, manter uma luta independente. A missão que deseja confiar-me só poderia ser executada na parte norte, onde estão concentrados todos os aviões a reação. Interessa-me saber que há 180 deles - caças e bombardeiros - disponíveis. No fronte, desde há muito tempo lutamos no céu à proporção de um contra vinte. Os aviões a reação, necessitando de pistas de decolagem bem grande, só podem ser utilizados num pequeno número de aeródromos, na parte norte do país. Tais aeródromos, dada a localização que têm, vão ser submetidos a uma saraivada de bombas, dia e noite, e é mais que provável que em muito pouco tempo, considerando-se apenas o problema técnico, nenhum de nossos aviões será mais utilizável. Portanto, é impossível alimentar esperanças de se conquistar o domínio do ar sobre o exército de Wenck, e a catástrofe é inevitável, porque esse exército não poderá reabastecer-se nem agir ofensivamente. Sei, por minhas relações pessoais com o general Wenck, que ele inclui como elemento de seus cálculos a promessa que eventualmente eu lhe pudesse dar de limpar os céus sobre seu exército, como tantas vezes fiz na Rússia.

Mas, desta vez, não lhe posso prometer isso e tenho que manter minha recusa. Mais uma vez constato que Hitler deixa que todos expressem livremente sua opinião, quando os julga prontos

a fazer tudo pela causa geral, e aceita revisar suas próprias idéias, no confronto com outras, ao passo que, evidentemente, não dá mais crédito aos que por mais de uma vez já o enganaram ou decepcionaram.

Não aceita como fato certo minha teoria da separação da Alemanha em duas. Os generais que detêm o comando nesses setores lhe teriam afirmado que poderão manter os fronts atualmente ocupados, isto é, de modo geral, sobre o Elba, a oeste, sobre o Oder, Neisse e os Sudetos, a leste. Não ponho em dúvida que nossos soldados, defendendo o solo da própria pátria, não sejam capazes das maiores façanhas. Todavia, - acentuo - creio que uma forte concentração de russos pode desmorrar o fronte em qualquer ponto, e disso resultará uma junção entre os aliados.

Cito exemplos tirados da frente oriental, durante os últimos anos. Os russos não cessam de lançar tanques na batalha; se três divisões blindadas não bastam, lançam dez. À custa de enormes perdas em homens e material, ganham terreno, sem que se possa impedi-los. A única indagação que se punha era saber se seus recursos humanos se esgotariam antes que a Alemanha estivesse por terra. E esses recursos não poderiam esgotar-se, tendo em vista o poderosíssimo concurso dado pelo oeste. Do ponto de vista puramente militar, poder-se-ia considerar havermos obtido verdadeiros êxitos defensivos quando só se abandonava terreno aos russos depois de tê-los feito pagar seu avanço por perdas consideravelmente superiores às nossas. Pouco importava que nossos adversários tentassem pôr em ridículo tais êxitos: sabíamos que, realmente, eram sucessos. Mas, agora, não mais se trata de ceder terreno, pois os russos têm apenas alguns quilômetros a percorrer para operarem a junção com seus aliados ocidentais. - estes assumiram uma pesada responsabilidade - que, talvez, pesará sobre eles durante séculos - ao enfraquecerem a Alemanha e reforçarem proporcionalmente a Rússia. Ao fim da palestra, digo ao Fuhrer as seguintes palavras :

- Em minha opinião, não mais podemos concluir vitoriosamente a guerra nas duas frentes, mas podemos fazê-lo numa delas, .. se conseguirmos concluir um armistício com um dos dois campos.

E ele me responde, com um sorriso algo fatigado:

- É fácil de dizer. Desde 1943 tento incessantemente celebrar a paz, mas os aliados nada querem, a não ser uma capitulação incondicional de nossa parte.

Minha sorte pessoal não entra em causa, mas qualquer homem sensato compreenderá que não posso aceitar tal capitulação para o povo alemão. Há ainda discussões em andamento, mas não mais acredito em seu sucesso. Por isso é que temos absoluta necessidade de sobrepujar a crise atual, para que armas decisivas ainda nos possam trazer a vitória. Trocamos algumas considerações sobre a situação do exército de Schoerner, depois do que, diz que irá esperar alguns dias para ver se a situação evolui como ele espera, ou se meus temores se realizam. No primeiro caso, me convocará a Berlim, para encarregar-me em definitivo da missão que me é prevista. Deixo o abrigo do Fuhrer cerca de uma hora da madrugada. Encontro no vestíbulo várias personalidades que desejam ser as primeiras a felicitar o Fuhrer pelo seu aniversário. Ao amanhecer regresso a Kummer, em vôo rasante, sobrevoado por russos ou americanos, Mustangs, quadrimotores, Thunderbolts. E isso continua quase até o fim. É mais horrível para os nervos voar assim sozinho, imaginando a cada instante se eles terão me visto, do que lutar. Portanto, não é de espantar que eu e Niermann tenhamos nos sentido bastante felizes, ao ver-nos finalmente no nosso campo. Os russos diminuíram um pouco sua pressão a oeste de Gorlitz; isso é devido, em grande parte, aos nossos incessantes ataques, que lhes causaram enormes perdas. A noite, após a Última incursão, vou de carro a Golitz, agora uma cidade do fronte. Encontro ali muitos conhecidos e amigos de infância. Todos servem sua pátria, muitos deles no Volkssturm. Reencontramo-nos em condições bem particulares, e muitas coisas ficam inexprimidas entre nós. Cada qual tem seu fardo de penas, de preocupações e de dores a carregar. No momento todos só têm olhos para a ameaça que vem do leste.

As mulheres ajudam a cavar trincheiras e não abandonam a pá um só instante, a não ser para amamentar seus filhos, e homens de cabelos brancos esquecem de sua idade e trabalham, a ponto de o suor correr-lhes pela fronte. Lê-se nas fisionomias das jovens uma feroz determinação. Sabem o que as espera, se as hordas vermelhas se despejarem até elas. Todo um povo a defender sua vida! Se as nações do Oeste pudessem ver o que se passa aqui, bem depressa deixariam de pensar com ligeireza no perigo que representa o bolchevismo. O 29 Grupo se encontra, atualmente, instalado em Kummer.

O Estado-Maior da esquadra ocupou a escola de Nimes e se aloja, em grande parte, nas residências dos habitantes, alemães, numa proporção de noventa e cinco por cento, e que se mostram incansáveis em adivinhar nossos menores desejos. Para irmos até lá, ou de lá voltarmos, somos obrigados a colocar um detector de aviões nas asas de nossos veículos. Aviões russos e americanos passam a todo momento a baixa altitude, superpondo-se nesta região. Uns, os mais desagradáveis, vêm do oeste, os outros do leste.

Quando saímos para operações, quase sempre encontramos os " Amigos", de um lado, e os "Rouskis" do outro. Passamos entre duas alas de inimigos no céu de nossa pátria. Nosso velho Ju-87 faz figura de caracol diante de nossos rápidos adversários, e é preciso manter nossos nervos no máximo de tensão para nos abrirmos um caminho na direção de nosso objetivo. Atacamos no meio de um verdadeiro enxame de inimigos. Na volta, novamente temos que abrir caminho. Sobre nosso campo, nossa D.C.A., no mais das vezes, tem que começar a limpar, a tiros de canhão, nossa zona de aterrissagem. Os caças americanos não nos atacam quando observam que nos dirigimos para leste ou que já nos engajamos com os russos. Comumente, partimos de manhã com quatro ou cinco aviões para atacar os tanques; de doze a catorze Focke Wulf 190 nos acompanham, com bombas, e asseguram ao mesmo tempo nossa proteção contra os caças. Encontramos sempre uma superioridade numérica considerável. Somente no caso raríssimo de termos suficiente combustível é que podemos decolar com todos os nossos aviões. Ainda então, somos um contra cinco! É fora de dúvida que o pão que comemos não é um pão roubado! Em 25 de abril recebo nova mensagem do Quartel-General do Fuhrer. Essa mensagem está mutilada e quase indecifrável, mas compreendo que se trata de ir novamente a Berlim. Chamo o Estado-Maior do corpo, a fim de preveni-lo e pedir autorização para partir. O general não a concede, pois um comunicado da Wehrmacht anunciou que se estava lutando em torno do aeródromo de Tempelhof, e ele não sabe se algum campo ainda será utilizável na capital. E diz, concluindo: - Cortar-me-ão a cabeça por havê-lo deixado partir, se você aterrissar no meio dos russos. Propõe-se a telegrafar ao coronel von Below para se informar do verdadeiro teor da mensagem, recebida por mim, e do lugar onde poderia pousar meu avião. Não ouço mais falar no assunto. As vinte e três horas do dia 27 de abril, o general me chama ao telefone para comunicar que, finalmente, recebeu as informações solicitadas. Devo partir nessa mesma noite com um Heinkel 111 e pousar na grande avenida do Eixo Leste-Oeste, onde ficam a porta de Brandeburgo e a coluna da vitória. Niermann me acompanhará. Não é muito fácil decolar de noite com um Heinkel 111, pois nosso campo não possui balizamento luminoso. Além disso, é muito pequeno e ladeado por consideráveis montanhas. Para levantar vôo, é preciso tornar o avião mais leve, diminuindo a provisão de combustível. Evidentemente, isso só se pode fazer à custa do nosso raio de autonomia, que já é bem pequeno! partimos a uma hora da manhã - em absolutas trevas. Sobrevoamos os Sudetos e nos dirigimos para norte-noroeste. Lá em baixo, o solo nos aparece fantasticamente iluminado : numerosas aldeias e cidades estão em chamas, nosso país arde! Sabemo-nos impotentes para impedir isso. - melhor não pensar.. . Ao nos aproximarmos de Berlim somos apanhados por projetores russos e a D.C.A. abre fogo contra nós. é muito difícil reconhecer os contornos da capital, em virtude dos enormes desprendimentos de fumaça e de uma camada bastante espessa de cerração. Os incêndios são de tal envergadura, em certos lugares, que nos ofuscam e nos impedem de discernir qualquer coisa. Tenho que fixar os olhos nas trevas para acomodar minha vista, mas não consigo reconhecer o Eixo Leste-Oeste. Por toda parte só há chamas e tiros de canhão, num espetáculo fantasmagórico. Conseguimos, por rádio, entrar em contato com a terra, que logo de início nos manda esperar. Só nos faltava mais essa, agora que

nosso combustível está bem reduzido! Depois de quinze minutos, transmitem-nos uma mensagem do coronel von Below. A aterrissagem é impossível, pois a avenida Leste-Oeste está submetida a terrível fogo de artilharia e os soviéticos já estão na Postdamer Platz. Devo ir a Rechlin, de onde poderei entrar em comunicação telefônica com Berlim. O operador de rádio conhece o comprimento de onda dessa localidade. Dirigimo-nos para o norte e chamamos Rechlin. Já é mais do que tempo de descermos, pois nosso combustível se esgota. Em baixo, há um verdadeiro mar de chamas, o que significa que os russos também já chegaram ao norte da capital, e que só deve existir um corredor livre a oeste. Pedimos a Rechlin que ilumine o campo, mas de lá se recusaram a fazê-lo, por temor de um ataque imediato dos aviões inimigos. Envio uma mensagem em código para declarar que tenho ordem de aterrissagem, acrescentando algumas expressões nada regulamentares, mas bastante enérgicas. Não posso mais esperar, por causa do combustível. Bruscamente, à esquerda, um campo acende suas luzes de socorro. Pousamos. Onde estamos? Em Wittstock, isto é, a trinta quilômetros de Rechlin. Wittstock interceptou minha mensagem e nos permitiu descer. Uma hora depois - cerca das três da madrugada - chego a Rechlin, onde existe, no gabinete do general, um aparelho de radiotelegrafia de ondas curtas. Posso comunicar-me com Berlim. O coronel von Below me diz que já não é necessário que eu vá à capital, visto que o marechal Greim pôde ser avisado a tempo pelo telefone, que o chamava ao mesmo tempo que a mim, e recebera a missão que me estava destinada. De resto, a aterrissagem em Berlim tornou-se impossível. Digo ao meu interlocutor :

- Aposto que conseguirei pousar em pleno dia no Eixo Leste-Oeste hoje mesmo, com um Stuka.

Julgo que isso ainda seja possível, com esse tipo de avião, tanto mais que é indispensável fazer com que o comando se retire da cidade, agora muito exposta, se deseja conservar uma visão de conjunto da situação. O coronel von Below me deixa por alguns momentos para ir informar-se. Voltando ao aparelho, diz-me:- O Fuhrer tomou sua decisão. Quer, de forma absoluta, conservar Berlim, e não pode deixar a capital neste momento tão crítico para ela. Está persuadido de que, sabendo de sua partida, as tropas dariam Berlim por perdida e imediatamente cessariam uma resistência julgada inútil. Por isso, o Fuhrer continua em Berlim. Não venha para cá, mas volte imediatamente para os Sudetos, para levar o apoio de sua esquadra ao exército do marechal Schoerner, que vai empreender um movimento ofensivo na direção da capital. Como o coronel me explica tudo isso com muita calma e naturalidade, pergunto-lhe o que acha da situação.- Nossa posição não é nada boa, mas é possível que uma ação de Schoerner ou do general Wenck consiga salvar Berlim. Admiro sua calma. Agora, tudo está perfeitamente claro para mim. Volto imediatamente para minha esquadra, a fim de continuar lutando.

A notícia da morte do Chefe de Estado, comandante supremo da Wehrmacht, causa profundo choque nas tropas. Mas as hordas vermelhas devastam nosso país e é preciso continuar a luta. Somente deporemos as armas quando nossos chefes ordenarem. Nosso juramento assim o exige, como também a terrível sorte que nos espera, se capitularmos incondicionalmente, como quer o inimigo.

Obriga-nos, igualmente, o destino da Alemanha, que, colocada no centro da Europa, foi durante séculos uma barreira contra as massas asiáticas. Mesmo que a Europa não o compreenda nem o deseje, ou só nos responda com insensibilidade e até com hostilidade, isso em nada altera nosso dever com relação a ela! No perigoso período que vivemos, queremos ter o direito de erguer bem alto a cabeça, diante da História.

A frente oriental e a frente ocidental se aproximam cada vez mais. A disciplina entre meus homens continua admirável, tão perfeita quanto no primeiro dia de guerra. Orgulho-me com isso. A punição mais penosa para meus oficiais é, como anteriormente, não, participar de uma incursão. Experimento algumas dificuldades com meu toco de perna.

Os mecânicos me fabricaram um aparelho com metal leve, que fica preso sob o joelho. A cada pressão, isto é, toda vez que tenho de pisar à direita no pedal, sinto que se dilacera a pele que

sc havia reconstituído. Provoca-me esse aparelho uma verdadeira ferida de onde o sangue corre e me molesta terrivelmente quando, no curso dos combates aéreos, tenho que evoluir à direita. Frequentemente é necessário limpar o sangue que recobre o piso do avião, debaixo de mim. A sorte novamente me sorri nos primeiros dias de maio. Tenho que ir avistar-me com o marechal Schoerner e desejo passar, antes, no Estado-Maior do corpo aéreo, que está instalado num castelo, mais ou menos a oitenta quilômetros a leste de nós, em Hermannstedtel. Voo para lá num Fieseler Storch e constato que o castelo é envolvido por árvores muito altas, diante das quais existe um parque, sobre o qual julgo poder aterrissar. Atrás de mim está o fiel Fridolin. A aterrissagem se efetua perfeitamente bem. Depois de breve parada, embarcamos alguns mapas e tornamos a partir, no avião, do castelo em direção às árvores. O terreno é ligeiramente em aclive. O Storch só ganha velocidade muito lentamente. Abro todo o combustível para decolar, mas apenas consigo chegar à altura do cimo das árvores. Puxo o manche, mas não temos suficiente velocidade. Não adianta continuar puxando, pois o avião já pica ligeiramente, de nariz. Sinto um choque e ouço um ruído de galhos que se partem.

Firo profundamente meu coto de perna, depois do que, ao meu redor, faz-se um silêncio absoluto. Não estou no chão? Não, continuo no meu posto de piloto, Fridolin também, e nos balançamos. Nossa carlinga prendeu-se numa forquilha, bem no alto de um grande pinheiro. A árvore oscila, de alto a baixo, determinado numero de vezes, sob o impulso que lhe transmitimos. Temo que o Storch nos dê alguma surpresa desagradável e que a carlinga se desprenda. Fridolin veio para a frente, assustado, e pergunta:

- O que aconteceu?

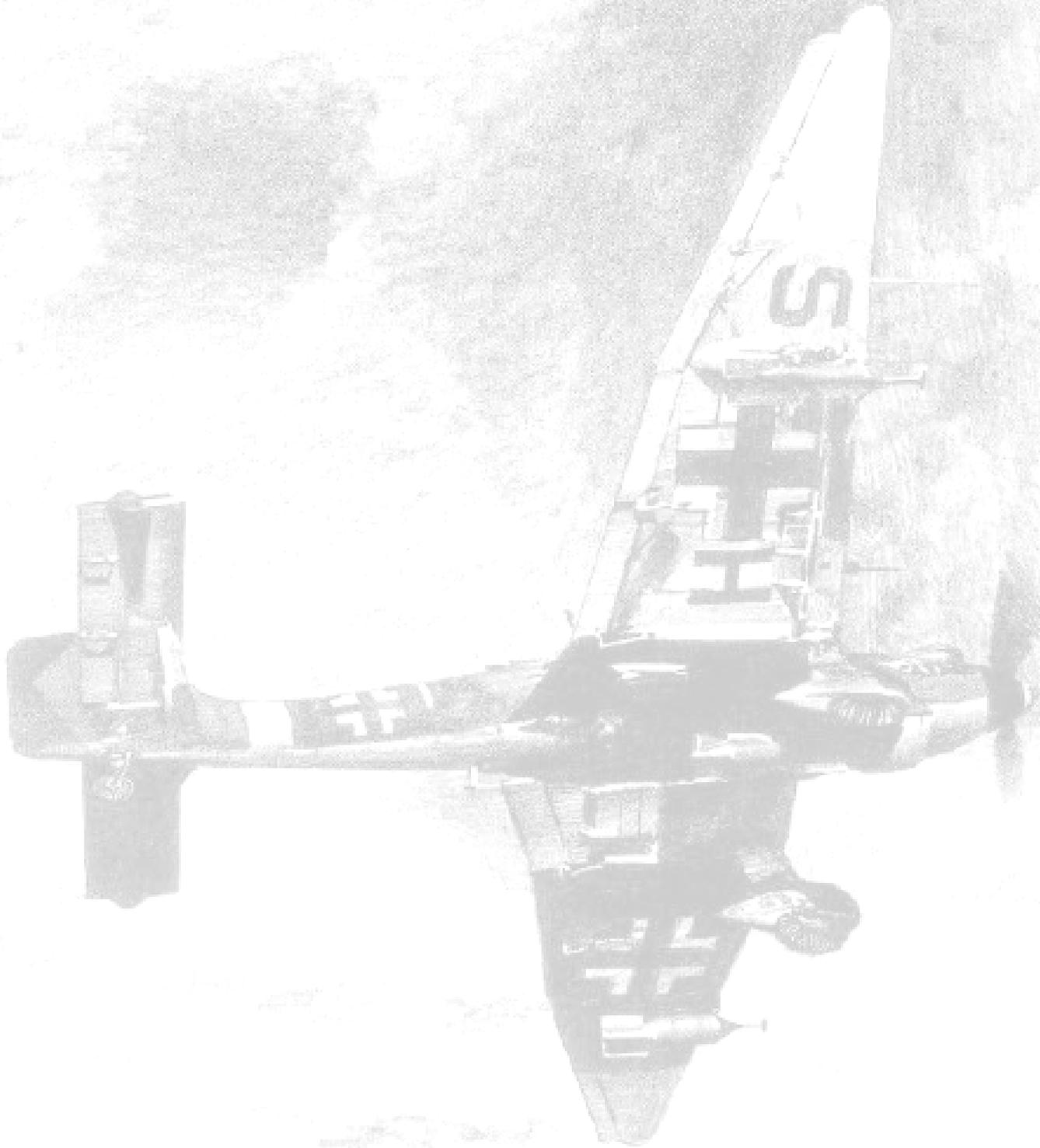
- Não se mova - grito-lhe - senão o que resta da carlinga degradingolará, e nós com ela! Estamos a dez metros de altura !

A cauda está destruída, bem como uma parte das asas tudo caído lá embaixo, sob nós. Continuo segurando o manche; meu coto de perna está indene, não bateu contra nada. Realmente, isto é ter sorte! Não podemos descer sozinhos da árvore, que é muito alta e cujo tronco é largo e escorregadio. Esperamos. O general, que ouviu o barulho, chega num momento e nos encontra em nossa curiosa situação. Manifesta vigorosamente sua alegria por nada nos ter acontecido. Manda chamar os bombeiros locais, pois não há outro jeito de nos, tirar dali. Os bombeiros nos libertam com uma grande escada móvel. Os russos contornaram Dresdem e tentam penetrar em Erzgebirge, pelo norte, para entrarem na Boêmia e cercarem o exército de Schoerner. As forças soviéticas se encontram principalmente na região de Freiberg e mais a sudoeste. Durante uma de nossas últimas incursões, vimos ao sul de Diepoldiswalde uma longa coluna de civis em fuga. Tanques russos avançam através dela, esmagando tudo à sua passagem. Atacamos imediatamente esses tanques e os destruimos, enquanto a coluna retoma sua marcha para o sul. Com certeza procura transpor as montanhas para chegar à região dos Sudetos, onde acredita encontrar segurança. Atacamos outros tanques, nas mesmas paragens. A D.C.A. é extremamente forte. Acabo de alvejar um "Stalin" e subo até os duzentos metros. Olho ao redor, vejo algo caindo do céu, abatendo-se por detrás de mim, e pergunto :

- Niermann, algum dos nossos foi abatido?

- A única explicação que me parece plausível, e a Niermann também. ele conta apressadamente nossos aviões : não falta nenhum. Olho na direção do "Stalin" que ataquei e só vejo uma mancha negra. Teria explodido e seriam seus destroços o que vi cair daquelas alturas? Ao regresso, as equipagens que me seguiam confirmam que o tanque voou para os ares depois do meu ataque, sob o efeito de violenta explosão. Então, eram mesmo seus destroços o que vi. O tanque deveria estar cheio de poderoso explosivo, com certeza destinado a destruir os obstáculos anti-tanques eventualmente encontrados. Não chamo Niermann para as incursões que ele efetua comigo, pois

acompanhar-me não constitui de forma nenhuma um seguro de vida. Se me vejo constrangido a aterrissar em qualquer lugar, ser-lhe-á impossível salvar-se. ele voa, pois, com um desprendimento absoluto, que força minha admiração.



I O Fim

A 7 de maio, todos os comandantes de unidades aéreas do exército de Schoerner foram reunidos no Estado-Maior do corpo aéreo, para discutir um plano que o comando supremo acaba de comunicar. Deseja-se afastar progressivamente todo o fronte oriental até à altura do fronte ocidental. - é evidente que graves decisões se preparam. Será que o Ocidente, no Último momento, irá compreender do que realmente se trata e passará a combater conosco o bolchevismo? Discutimos acaloradamente tudo isso.

Em 8 de maio, caçamos tanques ao norte de Bruex e perto de Oberleutensdorf. Pela primeira vez nesta guerra não consigo concentrar todo meu espírito no ataque, pois me sinto invadido por um sentimento indefinível, sufocante. Não destruo nenhum blindado; eles continuam na montanha, ao abrigo de meus golpes.

Tomo o caminho de volta, sempre abismado em meus pensamentos. Aterrissamos e nos dirigimos ao posto de comando. Fridolin não está - foi chamado ao Estado-Maior do corpo aéreo. Será ? Procuo fugir aos meus sombrios pressentimentos. que....

- Niermann, telefone ao grupo de Reichenberg e combine um novo ataque com ele. Fixe, também, o próximo encontro com os caças.

Olho um mapa... Não adianta.. . Que estará fazendo Fridolin? Vejo um Storch pousar no campo. Deve ser ele. E se eu fosse ao seu encontro? Não, vou esperá-lo aqui. . . Parece que faz muito calor, para a estação. . . Anteontem, dois de meus soldados foram mortos pelas costas, por dois tchecos em trajes civis. . . Mas o que será que Fridolin está fazendo? Ouço a porta abrir-se e alguém entrar. Contenho-me para não me voltar. Alguém tosse ligeiramente. Niermann continua a telefonar. . . Não era Fridolin. Niermann começa a gaguejar. . . É curioso. . . constato que minha memória, hoje, registra tudo com particular acuidade. . . até os mais ridículos detalhes. . . A porta se abre, e me volto. . . é Fridolin. Parece pálido.

Olhamo-nos. . . sinto que minha garganta se fecha bruscamente. Mal consigo articular esta só palavra:

- Então? . .

- Acabou-se... Capitulamos incondicionalmente, - diz Fridolin, num tom de voz apenas perceptível.

Acabou-se. . . Tenho a impressão de cair bruscamente num vazio infinito; visões desfilam diante de meus olhos: os numerosos companheiros que perdi, os milhões de soldados que tombaram no mar, no céu, em terra. . . os milhões de vítimas entre a população civil. . . as hordas orientais que vão despejar-se avidamente sobre nossa pátria. . . Fridolin grita, nervosamente:

- Por que ainda telefona, Niermann? A guerra acabou!

- Nós é que determinaremos o momento em que ela terá terminado para nós - responde Niermann.

Todos riem forte, riem muito forte, com um riso falso. Preciso fazer algo. . . falar. . . interrogar. . .

- Niermann, comunique ao grupo de Reichenberg que um Storch lhe levará uma ordem importante, dentro de uma hora. Fridolin percebe minha tortura e, com voz comovida, começa a dar detalhes :

- Não precisamos recuar mais até o oeste. . . os ingleses e americanos só aceitaram a rendição incondicional, a partir de 8 de maio, isto é, hoje. A ordem é de render tudo aos russos antes das vinte e três horas. Mas, enquanto os soviéticos ocupam a Checoslováquia, decidiu-se que todas as tropas alemãs recuarão na direção oeste o mais rapidamente possível, para evitarem cair nas mãos dos russos. As unidades aéreas devem partir para as bases ocidentais, ou então. . .

- Fridolin, faça reunir o pessoal da esquadra.

É-me impossível ficar ouvindo tudo isso. Mas o que tenho de fazer, agora, é ainda mais penoso. . . Que poderei dizer aos meus homens? . . . Até hoje, nunca me viram abatido e, interiormente, sou só destroços! Fridolin interrompe o curso de meus pensamentos:

- o grupo está reunido!

Saio. Minha perna artificial impede-me de marchar de maneira formal. O sol brilha, com toda sua jovem força primaveril. . . uma ligeira bruma argêntea as distâncias. . . Eis-me diante de meus homens!

- Companheiros!

As palavras morrem-me na garganta. É meu segundo grupo que tenho à minha frente; o primeiro continua na Áustria. . . revê-lo-ei algum dia? E o terceiro está em Praga. . . mas onde estão todos aqueles que desejaria ver ao meu lado, neste dia. . . todos os mortos de nossa esquadra? . . . Faz-se um silêncio penoso. Todos os homens me olham. É preciso que eu fale.

- Depois de termos perdido tantos companheiros. . . depois que tanto sangue alemão correu em nosso país e em todas as frentes . . . um fado incompreensível não nos permitiu ganhar a guerra. . . As proezas de nossos soldados. . . o esforço de todo nosso povo. . . foram incomparáveis. . . A guerra está perdida. . . Agradeço-lhes o devotamento com que. . . na esquadra. . . serviram ao nosso país. . .

Aperto a mão de cada um deles. Ninguém diz uma só palavra, mas pela maneira como nossas mãos se estreitam sinto que eles me compreenderam perfeitamente bem. Ao retirar-me, ouço a enérgica voz de comando de Fridolin:

- Cabeça. . . erguida!

- "Cabeça. . . erguida!" pelos tão numerosos companheiros, que fizeram o sacrifício de suas jovens vidas; "Cabeça. . . erguida!" pelo heroísmo de nosso povo, jamais alcançado por uma população civil; "Cabeça. . . erguida!" pela sagrada herança de nossos mortos, "Cabeça. . . erguida!" pelo Ocidente, que eles queriam defender e que o bolchevismo, a partir de agora, ameaça tão perigosamente. . .

Que vamos fazer, agora que a guerra acabou, pela esquadra "Immelmann"? Se a juventude alemã pudesse um dia exaltar-se, lembrando que toda nossa esquadra, como último gesto desta guerra perdida, foi esmagar-se, toda ela, contra algum Quartel-General ou algum outro objetivo importante, tal morte daria o toque final conveniente aos nossos incessantes combates. Toda a esquadra me seguiria, tenho certeza. Consulto o Estado-Maior do corpo aéreo. Proibem-me fazê-lo, terminantemente. . . talvez fosse admirável. . . mas já houve muitos mortos ... e talvez ainda tenhamos outras missões a cumprir.

Eu conduzirei a coluna terrestre, que será muito importante, porque todas as minhas unidades, inclusive a D.C.A., farão parte dela. Tudo deve estar pronto para as dezoito horas. O

chefe do 29 Grupo partirá para o oeste com os aviões. O general, sabendo que desejo partir pela estrada, ordena-me que tome um avião e entregue a Fridolin o comando da coluna. Uma de minhas unidades se encontra em Reichenberg. Não posso mais telefonar-lhe e resolvo ir até lá com Niermann, para informar-me a seu respeito. Uso um Storch, embora suas qualidades ascensionais não sejam famosas e Reichenberg fique do outro lado da montanha. Deslizo por um vale e me aproximo de um lugar que me parece abandonado. Não vejo ninguém e guardo meu avião sob um hangar para ir telefonar, do posto de comando. No momento em que vou descer do Storch ouço um barulho ameaçador e o hangar voa pelos ares, sob meus olhos. Instintivamente, jogamo-nos no chão e esperamos que a chuva de pedras tenha passado. Essas pedras provocam alguns buracos nas asas de nosso avião, mas nós ficamos indenes. Um caminhão carregado de fusos de sinalização luminosa arde junto ao posto de comando, e os fusos, das mais variadas cores, explodem à nossa volta. - um quadro desolador; sinto sangue gelar-me - não pensemos mais nisso. Ninguém esperou meu aviso de que tudo estava acabado; com certeza, esse aviso veio de alhures e muito mais cedo.

Voltamos para o nosso Storch que, depois de rolar interminavelmente, resolve por fim decolar. Regressamos a Kummer pelo mesmo caminho anteriormente seguido. É uma movimentação geral: as colunas se constituem numa ordem de marcha que nos parece a mais favorável. Distribuimos nossos canhões de D.C.A. por toda a extensão da coluna, para usá-los contra eventuais atacantes, contra tudo que possa se constituir em obstáculo ao nosso avanço para o oeste. Nosso objetivo é a zona ocupada pelos americanos, na Alemanha do Sul. Logo que a coluna partir, os aviões levarão todos quantos não precisam seguir-me. Muitos poderão escapar ao cativeiro, se conseguirem pousar nas proximidades de seus lares. Isso não se aplica a mim, que espero pousar num campo ocupado pelos americanos, pois minha perna tem absoluta necessidade de cuidados médicos. Portanto, me é impossível a tentativa de ganhar algum esconderijo.

Além do mais, sou muito conhecido. Por outro lado, não vejo quem poderia opor-se à minha intenção de aterrissar em qualquer campo normal; penso que os soldados aliados saberão receber com cavalheirismo seu inimigo vencido. A guerra acabou, e julgo que nosso cativeiro não será longo e que todos logo poderão regressar aos seus lares. Estou a observar a formação de minha coluna, quando se ouve, a grande altitude, um ruído de aviões : trata-se de cinquenta a sessenta bombardeiros russos Boston. Mal tenho o tempo de dar o alerta e já se ouve o siflar das bombas. Estendo-me ao chão, com as muletas, temeroso de que os velhacos, se tiverem boa pontaria, possam nos causar terríveis perdas, em vista da densidade da coluna. As bombas caem a trezentos metros da estrada onde estamos, em cheio sobre uma povoação vizinha. Pobres habitantes de Niemes! Os russos executam uma segunda passagem. mas novamente não nos atingem. Estamos prontos, agora, e a coluna se põe em movimento. Contemplo pela última vez o grosso de minha esquadra, que durante muitos anos foi minha vida. Quanto sangue perdemos em comum! Saúdo-a pela Última vez. Em Kladno, a noroeste de Praga, ela dá de encontro com blindados e importantes forças russas. De acordo com as estipulações do armistício, é preciso depor as armas. Os homens, em seguida, são autorizados a prosseguir seu caminho. Pouco depois, são atacados por checos armados, que os massacram. Pouquíssimos conseguem esgueirar-se até oeste, entre eles o tenente Haufe, meu jovem oficial de transmissão. Os outros são feitos prisioneiros pelos russos ou pelos checos. Fridolin, meu melhor amigo, é morto pelos últimos. Que tragédia essa morte, depois do fim das hostilidades! Logo após a partida da coluna, voltei a Kummer, Katschner e Fridolin me acompanharam antes de se unirem à coluna e caminharem para seus destinos. Seis aviões teimaram em ficar comigo até o fim: somos três Ju-87 e quatro FW-190. Entre estes se encontram o chefe do 2º. Grupo e o tenente Schwirblat, que tendo perdido uma perna, como eu, nem por isso deixou de destruir numerosos tanques, nas últimas semanas. Incansavelmente, ele repete :

- Tanto faz destruir blindados com uma só perna ou com as duas! Depois da penosa despedida que me separou de Fridolin e do capitão Katschner - um obscuro pressentimento me diz que nunca mais nos veremos - decolamos pela Última vez com nossos aviões. Experimento algo de indescritível.

Estamos nos despedindo de todo um mundo. Resolvemos ir para Kitzingen, onde existe um grande aeródromo, que supomos utilizado pelos americanos.

Na região de Saaz, sustentamos ainda alguns combates com os russos, que surgem repentinamente da cerração e que, na embriaguez da vitória, tentam por todos os meios destruir-nos. Mas não conseguem realizar, neste Último dia, o que não puderam fazer em cinco anos.

Ao cabo de duas horas nos aproximamos de nosso objetivo, imaginando, com inquietação, se a D.C.A. americana ainda entrará em ação. O grande aeródromo surge aos nossos olhos. Ordeno a todos os pilotos que tratem de avariar os aviões, na aterrissagem, para que não entreguemos nenhum deles intacto ao adversário. A melhor maneira de consegui-lo será frear bruscamente de um lado, tão logo se dê o contato com o solo, acionando ao mesmo tempo o leme de direção para o lado oposto. Vejo uma multidão de soldados sobre o campo. Estão reunidos sob a bandeira americana, numa espécie de revista da vitória. Inicialmente, passamos em vôos rasantes, para bem nos certificarmos de que a D.C.A. não nos alvejará quando aterrissarmos. Uma parte dos americanos percebe. então, as cruzes gamadas sob nossas asas. Um bom número dentre eles se atira ao chão. Aterrissamos nas condições por mim ordenadas. Apenas um avião poussa normalmente. É o pilotado pelo ajudante do 2º Grupo, que, antes da partida, embarcou uma jovem .. na traseira do seu avião, e teme ferir sua passageira, se aterrissar sobre o ventre. ele não a conhece, "naturalmente"., a jovem errava pelo campo, ao momento da partida, não querendo de forma nenhuma cair nas mãos dos russos. Mas seus companheiros estão bem informados . . .

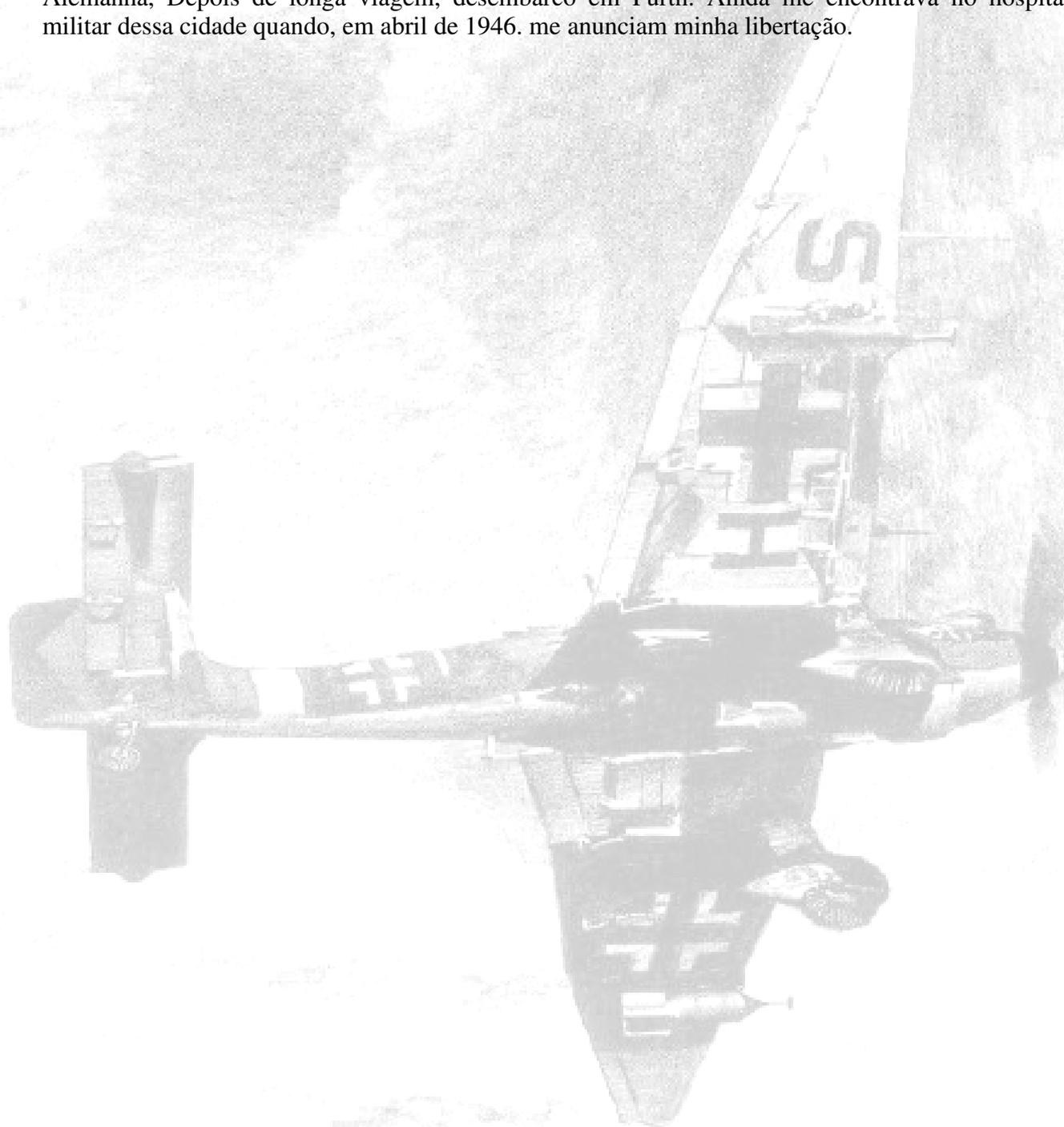
Meu avião é o primeiro a pousar sobre a pista. Um soldado americano acorre, apontando-me um revólver. Abro meu capote; ele estende a mão para arrancar minha condecoração, mas o repilo e fecho o capote. esse primeiro contato certamente teria acabado mal, se vários oficiais americanos não houvessem chegado num jeep. Imediatamente mandam que seu ávido soldado se retire. Aproximando-se, percebem que a bandagem de meu toco de perna está toda ensangüentada - consequência dos combates sobre Saaz. Fazem-me conduzir imediatamente à sua enfermaria, onde recebo curativos. Niermann me acompanha sempre, sem me perder de vista. Por fim, sou levado a uma grande peça de um edifício, uma espécie de mess.

Durante os dias seguintes tive oportunidade de fazer uma constatação, talvez banal, mas sempre dolorosa : é melhor morrer em liberdade do que viver no cativeiro. Para um homem digno desse nome, o fato de ser prisioneiro, de não mais dispor de si mesmo, de depender inteiramente de seus guardas, mesmo para os mais ínfimos detalhes - esse fato representa uma tortura constante, uma espécie de humilhação contra a qual todo seu ser deve revoltar-se. No entanto, a verdade me obriga a declarar que nem entre os americanos, nem entre os ingleses, não fui maltratado uma única vez. Mas a maior correção não podia fazer-me esquecer um só instante que eu não passava de um pobre diabo, reduzido à mais absoluta impotência, que, em suma, eu era um prisioneiro. Os americanos se ocupam muito comigo, sobretudo de início.

Interrogam-me incessantemente sobre minhas concepções táticas, estratégicas e também políticas. Quanto às Últimas, jamais nos pomos de acordo. Em 15 de maio, "emprestam-me" aos ingleses, que também irão pôr-me inumeráveis questões. Em início de junho os ingleses me devolvem aos americanos, que de início me enviam para um campo, na Escócia, e depois para um centro sanitário próximo de Carentan, na França. Dali, um belo dia, me conduzem ao aeródromo de Cherburg. No começo penso que vão entregar-me aos russos, mas me tranqüilizo ao ver que o avião toma o rumo da Inglaterra. Pousamos em Tangmere, grande centro de instrução da R.A.F., a uns trinta quilômetros da costa da Mancha. Ali, fico sabendo que devo essa mudança de domicílio a uma iniciativa do capitão de grupo Bader, um dos mais populares pilotos da aviação britânica. No curso de uma missão sobre a França ocupada, fora abatido e feito prisioneiro; ora, àquela altura já não possuía pernas e usava duas pernas artificiais. Tendo ouvido falar a meu respeito, e do meu ferimento, solicitou minha transferência para a Inglaterra, a fim de me oferecer uma prótese. Recuso, evidentemente, pois tendo perdido tudo que possuía, não vejo como haveria de pagar esse trabalho. Diante de minha obstinação, Bader quase tem uma crise de cólera. Apesar de minha recusa, faz vir de Londres um especialista, que declara que o coto de minha perna deve estar com

inflamação interna, pois se apresenta mais grosso em baixo que na parte de cima da coxa. Será necessária uma operação para limpar a inflamação, e só depois da intervenção cirúrgica é que poderá me fazer a perna artificial.

Decididamente, os americanos não me largam. De maneira discreta, mas firme, me reclamam como "seu" e me levam para a França. Em Carentan, tento inutilmente obter um exame médico, com vistas a uma operação. Graças à insistência tenaz de vários médicos alemães, a direção do campo finalmente concorda em enviar-me a um hospital militar americano, situado na Alemanha. Depois de longa viagem, desembarco em Furth. Ainda me encontrava no hospital militar dessa cidade quando, em abril de 1946, me anunciam minha libertação.



PREFÁCIO

(por Pierre Closterman)

Há a guerra dos soldados, com seus dramas, seus petrechos de ferro e suas monstruosas mecânicas de matar, como há, também a guerra dos inocentes, com seus ignóbeis massacres...

De Oradour a Hamburgo, de Buchenvald a bomba atômica de Hirochima.

E essas tragédias todas depois de dado o último disparo, deixaram um pesado equívoco, justificados rancores, atitudes absurdas e ajustes de contas que perpetuam os ódios...

Por tudo isso, devo confessa-lo hesitei muito antes de escrever este prefácio.

Mas o bom senso prevaleceu. Por que recusar?

Serei comunista, se digo que o mig 15 é provavelmente o melhor e mais rápido dos caças atuais.

Serei Nazista se admiro a elegância aerodinâmica do ME - 262 ?

A técnica, a ciência, os arquivos - se despojados de propaganda - são coisas impermeáveis ao rancor.

Também o homem libertado das noções de fronteira e de língua, despojado de ideologias - é respeitado em estado puro.

Um livro que fizesse apologia dos métodos nazistas de extermínio me indignaria, e eu não teria a menor dúvida em repudiá-lo, mas por outro lado, alegra-me que a narrativa de Rudel seja oferecida aos leitores franceses.

De fato, algumas leituras engrandecem o homem, o homem cuja mísera carne é torturada esteja ela recoberta por um tecido cáqui, azul celeste ou marrom, o homem que, mergulhado no drama bestial de uma luta de vida ou de morte, encontra sempre o lampejo da coragem, da solidariedade ou da abnegação.

“Piloto de Stuka”, de Rudel, entusiasmou-me não por seus aspectos emotivos, mas como documento.

Num plano estritamente profissional - e quase já poso ouvir as besteiras dos imbecis que nunca se viram dentro de um avião, e que jamais chegaram a compreender, eles que se vangloriam de ser internacionalistas, que possa haver por sobre o arame farpado das fronteiras, respeito e solidariedade entre pilotos - Rudel, ás da Luftwaffe, é o maior especialista atual da aviação tática.

Duas mil missões lhe conferem esse título, sem contestação possível.

Sua obra, uma simples narrativa de operações, sem literatura inútil, apresenta por isso mesmo, o mais alto interesse.

A evolução do avião de assalto - avião tático, para usar uma expressão em voga - de Guadalajara no México, em 1936, a Coréia de 1951 - transformou a intervenção episódica do avião nos campos de batalha num corpo a corpo cotidiano com o blindado inimigo.

Começando por missões de apoio na Polônia e no transcorrer da campanha da França, o Stuka acabou por intervir diretamente no combate.

E a necessidade de se manter permanentemente sobre as linhas e portanto, de enfrentar a caça adversária, obrigou finalmente os técnicos a renunciarem a fórmula “Avião de assalto puro” para chegarem ao caça transformado.

E a guerra da Coréia não virá desmentir essa afirmação.

A história da esquadra “Imelman” que Rudel comandava, nos dá o melhor exemplo disso. Rudel nos conta como o Stuka, avião para qualquer serviço, robusto mas lento, usado como artilharia pesada de longo alcance, transportando bombas, tornou-se uma arma especializada anti tanque, pela adição de dois canhões de 37mm, adaptados nas pernas do trem de aterrissagem.

Mais tarde, quando a Luftwaffe, enfraquecida, viu-se na impossibilidade de cobrir os Stukas, muito vulneráveis, por uma caça adequada, a esquadra STG-2 “Imelman”, recebeu os Focke Wulfs FW-190 “Jabo”.

Rudel escreveu : “Desde algumas semanas a maioria de nossos pilotos tem recebido FW-190.

Não estou certo de que eles apreciem muito essa modernização da esquadra ..., A verdade é que o FW-190, de maior maneabilidade e mais rápido que o velho Stuka, apresenta um grande inconveniente: É bem menos resistente ...”.

Mais tarde, Rudel experimenta o Fw-190 D-9 “nariz comprido”, no qual o oficial mecânico de sua base instalou freios manuais, pois com sua perna mutilada, não, podia usar os pedais, mais ele sempre prefere voltar ao seu velho JU-87.

Mesmo quando Hitler lhe propõe o comando de um grupo de 180 caças a jato para cobrir o exército de Wenk, que se constituiu em Hamburgo, ele recusa preferindo tentar essa operação com os JU-87.

Para o técnico, como para a história militar, “Piloto de Stuka” é um livro infinitamente precioso. Ele põe a mostra, não apenas um novo aspecto da gigantesca batalha da Rússia, mas ainda o ambiente que reinava nas esferas do alto comando alemão.

O avião de campo de batalha, flexível, resistente, rústico, como o Stuka, se prestava admiravelmente as intervenções rápidas, localizadas, quase a queima roupa.

Fracassara sobre a Inglaterra, em Agosto de 1940, por que seus objetivos estavam muito distantes, e assim, as formações de Stukas eram massacradas à caminho.

Mas num fronte enorme e fluido como o da Rússia, a intervenção instantânea do Stuka, sobre objetivos cuja a mobilidade impedia qualquer defesa organizada era preponderante.

Os 2.000 tanques destruídos por Rudel e sua unidade, não apenas nos dão a escala dos combates no fronte leste, mas demonstra ainda a importância primordial do papel desempenhado pela aviação, nessa campanha.

Em fins de 1944, o fronte, tendo recuado dois mil quilômetros para oeste, se limitava entre Viena e Koenigsberg, e o grosso da caça russa se distribuía num espaço de céu bem mais restrito a caça da Luftwaffe, que devia enfrentar também as operações Anglo Americanas sobre o Reno, estava impossibilitada de manter as duas frentes e, por força das circunstâncias - além da necessidade de racionalizar a produção de aviões nas fábricas destruídas pelas bombas - a esquadra Imellman foi transformada com base no FW-190. A eficácia de sua ação ressentiu-se desse fato.

Além de tudo, não mais existia o comando central da Luftwaffe.

Tive oportunidade de assinalar em “O grande Circo”: “A Luftwaffe, que depois do ataque de 1 de Janeiro não tinha mais praticamente, uma direção central, deixava a liberdade individual as esquadras. Apenas vagas diretrizes eram enviadas aos comandantes, que tinham completa independência quanto a execução. Cada grupamento da Luftwaffe gravitava em torno de um aeródromo principal, ao qual se ligavam várias bases satélites. Com seus estados maiores, seus controles de operações, seus serviços de abastecimento, de “Flak” e de reparações, essas unidades autônomas quase não dependiam do Q.G. Central.

Isso é confirmado por Rudel, cuja esquadra Imellman gozava de autonomia quase completa.

Os comandantes de unidades terrestres se dirigiam diretamente a ele, para obter apoio aéreo local, e muito comumente Rudel desfechava por iniciativa própria operações complexas, com apoio da caça, depois de um reconhecimento aéreo pessoal.

Encontrei igualmente, no “Piloto de Stuka”, enorme quantidade de interessantes detalhes sobre ações que testemunhei do outro lado do fronte.

O ataque de 1 de Janeiro 1945, por exemplo, de que só temos discretas alusões nos arquivos aliados mais confidenciais, nos é contado por Rudel, que confirma o que escrevi, nos termos seguintes: - No dia 1 de Janeiro, estamos nas imediações de Frankfurt, ouço barulho de aviões e imediatamente percuto a nuvem cinzenta, grande número de caças passa em vôo rasante com um rugido de trovão. imediatamente me ocorre um pensamento: São os Americanos!, a muito tempo não via tantos aviões alemães juntos, no entanto... é incrível, todos eles trazem as insígnias do Reich! São Me-109, Focke Wulfs 190, que se dirigem para oeste. Irei saber, depois de que missão estão encarregados.

Os aviões que vira pela manhã representavam uma fração das forças encarregadas de atacar os campos inimigos, a baixa altitude. Contamos poder destruir um número de aviões suficiente para reduzir a superioridade aérea do inimigo sobre nossa ofensiva nas Ardenas que está paralisada.

Tudo isso faz da obra de Rudel um livro que todos os aviadores que lutaram nas fileiras aliadas, nessa guerra, gostarão de ler.

No plano humano existe algo que não deixarão de admirar: a resistência moral e a extraordinária coragem física de Rudel.

É necessário ter sido piloto de combate para compreender o que significa duas mil missões de guerra, excluindo-se o elemento sorte, que, indiscutivelmente, desempenha um papel de tamanha importância, que transtorna todos os cálculos de probabilidades, a coragem pessoal e a ciência de pilotagem de Rudel eram fora do comum.

Depois de ter sido ferido por várias vezes, cumpriu finalmente suas cem últimas missões com a perna direita inutilizada pela D.C.A., reduzida a um coto sangrento, supurando em seu avião. Só nos cabe repetir o que dizíamos, na R.A.F. à respeito de Walter Nowotny, “Pena que ele não tivesse envergado nosso uniforme”.

