



**THE INTERNATIONAL BEST-SELLER  
FIRST TRADE PAPERBACK EDITION**

# **SAMURAI!**

**By GENJI SAKAI  
with MARTIN GAIDIN and FRED SAITO**

“SAMURAI”  
Por Saburo Sakai  
Prefácio por Martin Caidan

Saburo Sakai é uma figura verdadeiramente legendária na história da aviação de guerra.

Tem a seu crédito mais de 200 combates aéreos e 64 vitórias confirmadas.

De Pearl Harbour à rendição do Império, o famoso aviador, sem dúvida, um dos melhores aviadores de combate nipônicos, conta a história da guerra aérea no teatro de guerra japonês.

É uma narrativa tensa e apaixonante do começo ao fim.

Acaba de vez com a lenda de que todos os pilotos japoneses eram fanáticos sem habilidade, que apenas venciam pela coragem de enfrentar o suicídio, lançando-se diretamente contra seus alvos.

Pilotos de todo mundo falavam, durante a guerra dos feitos de Saburo Sakai.

E falavam com respeito e medo; Entre os seus compatriotas gozava da mais alta reputação e não havia piloto que não desejasse voar a seu lado.

É que o valente aviador, além de realizar as mais espantosas façanhas, jamais perdeu um companheiro em combate.

Enaltecido pelas equipes de manutenção, era tido como uma grande honra a condição de mecânico de Sakai.

Saburo Sakai sofreu os mais graves ferimentos e a pior das agonias quando em luta sobre Guadalcanal em agosto de 1942.

Sua luta para retornar a sua base longínqua num avião avariado, depois de ferido em combate e com paralisia do braço e da perna esquerda, e permanentemente cego do olho direito e mal enxergando com o esquerdo, o corpo cheio de estilhaços, é uma das maiores façanhas guerreiras de todos os tempos.

O leitor ficará surpreso e estarrecido ao saber que Saburo Sakai jamais recebeu medalhas ou condecorações.

Esse gênero de recompensa era desconhecido pelos japoneses, os quais só recebiam medalhas postumamente.

**ÍNDICE (SÓ CLICAR PARA IR DIRETO):**

|   |     |
|---|-----|
| Capítulo I: Pearl Harbour.....              | 04  |
| Capítulo II: As Fortalezas Voadoras.....    | 11  |
| Capítulo III: O regimento aéreo de Lae..... | 20  |
| Capítulo IV: Alvos Fáceis .....             | 33  |
| Capítulo V: A Dança Macabra.....            | 46  |
| Capítulo VI: Aterrissagem sem Piloto.....   | 55  |
| Capítulo VII: Um Vôo Para a Morte.....      | 63  |
| Capítulo VIII: Um Recorde.....              | 78  |
| Capítulo IX: Fora da Guerra.....            | 95  |
| Capítulo X: Iwo Jima.....                   | 111 |
| Capítulo XI: Retorno do Inferno.....        | 127 |
| Capítulo XII: O Ataque Kamikase.....        | 133 |
| Capítulo XIII: A Capitulação.....           | 140 |

## CAPÍTULO I: PEARL HARBOUR

No DIA 2 DE DEZEMBRO de 1941, o vice-almirante Fushizo Tsukahara, comandante da 11.a Frota Aérea, enviou os primeiros aviões de reconhecimento sobre as Ilhas Filipinas.

Eles voltaram nos dias quatro e cinco para bater fotos de Clark Field e de Iba Field, além de outras instalações maiores próximas de Manilha, a uma altitude de 20.000 pés.

As fotografias de Clark Field revelaram nitidamente a existência de trinta e dois bombardeiros B-17, de três porta-aviões médios e de setenta e um aviões pequenos. A Marinha calculava haver em Luzon uns 300 aviões de combate, de todos os tipos.

Verificamos mais tarde ser o dobro desse número a quantidade de aviões existentes nas Filipinas. Nossos aviões de reconhecimento não realizaram somente essa forma de atividade.

Os PBY Catalinas americanos foram vistos algumas vezes sobre Formosa. Os hidraviões de dois motores vinham em dias nublados, voando baixo, a uma altura de 1.500 pés, vagarosamente, batendo fotografias de nossas instalações terrestres e aeronavais.

Os pilotos americanos eram assombrosos. Com seus velhos e lentos aviões, seriam presa fácil, mas sempre fracassamos em interceptar um PBY sequer.

Toda vez que soava o alarme aéreo, nossos pilotos, às dúzias, escalavam o ar, porém os Catalinas invariavelmente escapavam no céu cheio de nuvens. As fotografias, tomadas de tão baixa altura, devem ter revelado aos americanos tudo que queriam saber acerca de nossas unidades.

Ao chegarmos a Tainan, como integrantes da nova flotilha, iniciamos intenso e novo período de treinamento.

Todos deviam permanecer em seus próprios acampamentos.

Desde a aurora até alta noite, durante os sete dias da semana, com qualquer tempo, ocupavam-nos em exercícios para aprender as melhores formas de missões de escolta, de vôos de formação maciça, de ações de bombardeio violento e assim por diante.

Nosso plano original de ataque às Filipinas incluía a utilização de três pequenos porta-aviões que conduziriam os caças Zero, próximos às ilhas inimigas.

Eram eles o Riujo, de 11.700 toneladas; o Zuiho, de 13.950 toneladas, um tênder de submarino convertido, e o Taiho, de 20.000 toneladas, um navio mercante adaptado. Teoricamente, os três porta-aviões possuíam uma capacidade combinada de noventa caças, mas sua real capacidade de operação era aproximadamente de cinquenta.

Mas mesmo este número reduzia-se à metade nos dias tempestuosos.

Tsukahara considerou os três navios quase imprestáveis para seus objetivos.

Entretanto, se os Zeros pudessem voar de Formosa diretamente até as Filipinas e retornar sem escalas, teríamos então eliminado a necessidade dos porta-aviões.

Os ajudantes do almirante duvidavam, contudo, de que um simples caça pudesse realizar missão de tal envergadura.

Clark Field estava a 450 milhas de distância de nossa própria base.

E Nichols Field, outro grande objetivo próximo a Manilla, achava-se a 500 milhas de Tainan. Isto significava, considerados os fatores de tempo de permanência no ar, combustível para o vôo e para a reserva, que deveríamos voar sem escalas entre 1.000 e 1.200 milhas.

Nenhum tipo de avião de combate havia combatido em idênticas missões. No estado-maior aéreo havia fortíssimas dúvidas de que o Zero fosse capaz dessa proeza.

Existia apenas um caminho para dirimir a questão.

Desde então voávamos dia e noite para dilatar o raio de nossos aviões. Além disto, o Zero devia permanecer no ar, em vôo singular, por um tempo de seis a sete horas.

Forçávamos o treinamento até 10 e 12 horas e Sempre em formação maciça.

Pessoalmente, estabeleci o recorde de menos de dezessete galões de combustível por hora, o mais baixo então conseguido. Nossos pilotos reduziram em média o consumo de trinta e cinco galões para dezoito por hora.

O Zero conduzia uma carga normal de combustível de 182 galões.

Para conservar combustível, voávamos a uma velocidade de apenas 115 milhas, a 12.000 pés de altitude. Em condições normais de potência, o Zero tinha a capacidade de 275 milhas e, ao ser forçado por alguma emergência, podia alcançar, a velocidade máxima de 300 milhas. Nos vôos a grande distância diminuíamos as rotações da hélice entre 1.700 e 1.850 revoluções por minuto e regulávamos a válvula de controle do ar para sua mistura mais pobre. Isto nos permitia o mínimo absoluto de potência e de velocidade e ficávamos na faixa de perda de potência do motor a qualquer tempo. Esses novos métodos de vôo a longa distância possibilitavam ao Zero atingir tais limites que levaram nossos comandantes a relatarem pressurosamente o êxito ao almirante Tsukahara que, em vista disso, resolveu excluir de seus planos os três pequenos porta-aviões. Dois deles voltaram para o Japão e o outro foi destinado a apoiar nossas operações em Palau. A 11.a Frota ficou assim sem alguns navios. Estávamos naturalmente curiosos por saber qual a resistência que encontraríamos de parte dos americanos. Conhecíamos pouco seus aviões bem como a perícia de seus pilotos, salvo que possuíam maior habilidade do que os pilotos Contra os quais lutáramos na China. Nenhum de nós indagava da razão de nos havermos lançado a guerra. No fim de contas, éramos oficiais não comissionados, treinados arduamente para obedecer todas as ordens. Quando nos disseram que devíamos voar e combater, nós o fizemos sem vacilações. Às duas da manhã do dia 8 de dezembro de 1941, um ordenança foi ao nosso alojamento de Tainan, acordando meu grupo de pilotos.

Chegara o Dia-X, como chamávamos o dia do início da guerra. Os aviadores meteram-se tranqüilamente em seus uniformes e, em pequenos grupos, dirigiram-se para fora. A noite estava clara, sem lua, e o resplendor das estrelas estendia-se de um extremo a outro do horizonte. Pairava um silêncio de morte sobre tudo, quebrado somente pelo crugir de nossas botas no cascalho e pelas vozes baixas dos pilotos em marcha apressada para os aviões. O capitão de mar e guerra Masahisa Saito, nosso comandante, comunicou-nos que devíamos partir às 4,00 horas, com as recomendações respectivas para o ataque aos aeródromos americanos nas Filipinas. Teríamos, pois, de esperar. Os ordenanças trouxeram-nos a refeição matinal e sentamos ao lado de nossos aviões na pista.

Eram aproximadamente 8h00 horas quando uma neblina começou a cair sobre o aeródromo, coisa rara para nossa zona semitropical.

Lá pelas quatro horas caiu um nevoeiro denso, reduzindo a divisibilidade a apenas cinco jardas. Os alto-falantes da torre de controle gritaram: "Partida foi adiada indefinidamente." Nosso nervosismo crescia à medida que perdurava a escuridão. Observávamos nossos relógios, acompanhando o curso do nevoeiro. Passaram-se três horas e a cerração ainda não cessara. Ao contrário, havia aumentado. . Subitamente, o alto-falante estala: " Atenção! Notícia sensacional!".

Os pilotos ouviram em grande silêncio. "Às seis horas da manhã de hoje um agrupamento de forças japonesas realizou um devastador ataque de surpresa contra as forças americanas nas Ilhas Hawai." Um rugido de alegria rebentou na escuridão. Os pilotos dançavam e davam palmadas nas costas de seus companheiros, mas seus gritos não demonstravam júbilo completo. Muitos dos aviadores não escondiam a cólera insuportável por se verem presos ali enquanto outros aviões estavam destruindo o inimigo.

Esse ataque apresentou um fator que devíamos considerar.

Os americanos estavam agora prevenidos de nosso plano de ataque e seria inconcebível que eles não opusessem resistência nas Filipinas. À medida que o dia se aproximava, crescia a tensão. O nevoeiro desbaratara nossos planos e, o que era pior, achávamos possível que os americanos enviassem seus bombardeiros de Luzon e apanhassem nossos aviões no solo quando a cerração levantasse. Ocupamos as instalações de defesa. Os metralhadores tomaram suas armas e cada um ficou atento ao ruído dos bombardeiros inimigos.

Milagrosamente o ataque jamais chegou. Às nove da manhã o nevoeiro começou a dissipar-se e o esperado som do alto-falante anunciou que devíamos partir dentro de uma hora. Cada piloto e tripulante de bombardeiro subiu para seu avião sem aguardar novas ordens.

Exatamente às dez o sinal luminoso tremulou através das Últimas manchas do nevoeiro. Um após outro, os bombardeiros rolavam para a longa pista. Um, dois, três, até seis aviões estavam no ar, subindo firmemente. O sétimo já corria para pista, a 1.200 pés da decolagem, quando de repente a engrenagem da asa direita falhou. Com um ruído estridente o avião virou de borco para o solo, a fuselagem inteiramente envolta pelas chamas. No terrível clarão do fogo vimos a tripulação lutando para sair do seu bojo e saltar ao solo, afastando-se alucinadamente do avião. Daí a instantes uma tremenda explosão abalou o campo como se uma carga de bombas tivesse explodido. Nenhum membro da tripulação morreu.

As turmas de reparação foram para a pista em segundos e procuravam arrastar freneticamente para o lado as peças de metal retorcido.

Homens às dúzias empenhavam-se numa corrida contra o tempo para entupir as crateras fumegantes. Em menos de quinze minutos o sinal foi dado para que o próximo bombardeiro partisse. Às 10h 45 todos os aviões encontravam-se no ar, sendo cinquenta e três bombardeiros e quarenta e cinco caças Zero.

Os caças formaram dois grupos, ficando um como escolta dos bombardeiros e o outro voando na frente para atacar os interceptadores, que certamente, depois com a demora de nosso ataque, nos esperavam com grande força. Encontrava-me na primeira formação e voávamos a 19.000 pés.

Assim que passamos o cabo do extremo sul de Formosa, divisei uma formação de nove aviões de bombardeio, voando diretamente para Formosa, aparentemente uma força inimiga que se encaminhava aos nossos campos de aviação. Nove pilotos, inclusive eu, recebemos instruções de enfrentar os aviões inimigos, descobertos na nossa rota para Luzon, enquanto os demais continuariam o ataque planejado.

Abandonamos a formação principal, mergulhamos para os bombardeiros. Dentro de segundos estava em posição de combate e parti para o avião da frente. Preparava-me para apertar o gatilho quando repentinamente verifiquei que eram aviões do Exército japonês! Fiz balançar as asas de meu aparelho como sinal aos outros caças para que suspendessem o fogo.

Aqueles idiotas em bombardeiros!

No comando do Exército ninguém se preocupava em coordenar seus vôos com a Marinha, e aqueles patetas estavam realizando um treinamento de rotina. Retomamos nossa formação quando passávamos sobre as ilhas de Batan, na metade do caminho entre Formosa e Luzon. Elas foram ocupadas por nossos pára-quadristas, logo após as termos sobrevoado, como pista de pouso alternativa para alguns de nossos aviões que se vissem forçados a descer no retorno das Filipinas. Na realidade nenhum avião foi obrigado a pousar nesse lugar de alternativa.

E ao depararmos com as Filipinas. Em seguida, retornamos a Clark Field. As bases americanas estremeciam em chamas e fumaça. Descemos para 13.000 pés e, ainda sem oposição inimiga, recebemos ordens de efetuar ataques as tropas em terra.

Tendo a meu lado, como se estivéssemos atados por fios invisíveis, dois companheiros, puxei a alavanca do comando para diante e mergulhei em ângulo profundo para o solo. Elegi dois B-17 intactos que se achavam na pista para nossos alvos, e todos três aviões dispararam uma saraivada de balas nos grandes bombardeiros, fizemos um vôo rasante e subimos abruptamente na puxada. Cinco cacas lançaram-se sobre nós.

Eram os P-40, os primeiros aviões americanos que encontrara. Puxei a alavanca do comando para trás e o pedal do leme e rodei em espiral fortemente para esquerda, depois puxei para trás a alavanca a fim de subir rapidamente.

A manobra desbaratou o ataque do inimigo e os cinco P-40 repentinamente ficaram para trás e se dispersaram. Quatro deles alçaram-se sobre as espessas colunas de fumo negro fervente e desapareceram. O quinto avião girou para a esquerda, em espiral.

Evidentemente um erro. Tivesse permanecido com seu próprio grupo, escaparia por entre as nuvens grossas de fumaça. Dei a volta e aproximei-me do P-40 por baixo.

O avião americano adernou e iniciou uma curva fechada. A 200 jardas sua barriga deparou-se-me diretamente. Joguei-me com toda força para diante e cheguei à distância de 50 jardas enquanto o P-40 tentava desesperadamente afastar-se.

Mas chegara seu fim, e o seco estalido de minhas armas dirigidas contra carlinga arrancou a cobertura do aeroplano. Pareceu-me que o caça cambaleou no ar e se arremessou num mergulho para o chão.

Este não foi só minha terceira vitória, mas também o primeiro avião americano abatido nas Filipinas.

Não via outros caças antes dele, mas os pilotos dos demais Zeros perseguiam um grupo de aviões no ar. Tarde da noite, já de volta a Tainan, nossos relatórios acusavam o número de nove aviões abatidos, sendo que quatro provavelmente destruídos no ar e mais trinta e cinco destruídos no solo. O fogo antiaéreo de Clark Field derrubou um Zero e quatro outros caíram no mar durante o vôo de regresso. Nenhum avião, porém fora perdido em combate aéreo e os quatro pilotos que caíram no mar foram resgatados por nossos destroyers.

A 9 de dezembro, no segundo dia da guerra, travamos nossas piores batalhas contra violentos aguaceiros, que infligiram sérias perdas às nossas unidades. Nesse dia saímos cedo para Luzon.

O tempo estava tão ruim que os bombardeiros foram forçados a permanecer no solo.

O temporal assolava tanto as Filipinas como Formosa e lá pelo fim do dia somente alguns aviões tinham conseguido erguer-se do chão.

A chuva tempestuosa dissolvera a grande formação de caças que retornava.

Jamais vira um aguaceiro igual. Batia como açoite em nossos aviões de caça. Massas de nuvens em redemoinho dirigiram-se para a superfície do oceano. Finalmente nos dispersamos em forma de V, cada grupo de três aviões, cuidando de sua própria salvação.

A uma altura de quinze a vinte jardas, a água estava medonha, o vento lançando espumas brancas. Não podia senão voar a baixa altitude, com meus dois alas colados à minha cauda, tentando desesperadamente não perder de vista meu avião.

Durante quatro horas buscamos o caminho do Norte, enquanto o nível do combustível descia pouco a pouco.

Afinal, quando o tempo parecia interminável, avistamos a paisagem típica do sul de Formosa. Circundamos o aguaceiro até acharmos uma base aérea do Exército próxima do litoral e com combustível suficiente apenas para pousar-mos na pista lamacenta.

Trinta outros caças me haviam precedido, e pela noite soubemos que três tinham sido forçados a aterrar numa ilha perto do campo do Exército.

Contudo, nenhum piloto se perdera. Essa era a nossa primeira noite de descanso verdadeiro depois de três meses de termos sido enviados a Formosa.

A pousada naquele lugarejo de águas termais parecia um pequeno paraíso, assim que nos banhávamos e voltávamos para dormir um sono profundo.

Sempre recordarei o terceiro dia da guerra, pois a 10 de dezembro abati um Boeing B-17, o primeiro, sendo também a primeira Fortaleza Voadora perdida pelos americanos em combate. Após o conflito, soube que o aparelho estava pilotado pelo Capitão Colin P. Kelly Jr., um herói do ar. Até às dez da manhã não havíamos partido para Luzon, porque antes os caças deviam reagrupar-se, armar-se e receber novas ordens.

Deixamos Tainan com uma formação de vinte e sete aviões.

Em Clark Field não encontramos nenhum objetivo.

Circunvoamos por trinta minutos a base americana incendiada, mas não vimos sequer um avião, tanto no solo como no ar.

O grupo voltou para o Norte, fazendo cobertura de um comboio japonês que conduzia tropas para Vigan. Um Cruzador leve, de 4.000 toneladas, da classe Nagara, e seis destroyers escoltavam quatro transportes. O relatório americano a respeito dessa força, baseado nas informações da tripulação sobrevivente do avião do Capitão Kelly, exagerou bastante o número de navios.

Segundo os americano, nossa força compreendia o encouraçado Haruna, de 29.000 toneladas, seis cruzadores, dez destroyers e de quinze a vinte transportes.

Mantivemos a cobertura do comboio por vinte a vinte e cinco minutos, voando a 18.000 pés, quando notamos três enormes colares de água nas proximidades dos navios. Estávamos a grande altura para ver as colunas de água levantadas pela explosão das bombas, mas com certeza foram três.

Um segundo exame mostrava que nenhum dos barcos tinha sido atingido, ao passo que o relatório americano sobre o ataque indicava que o inexistente encouraçado recebera um impacto direto, dois falharam e que o mesmo ficara fumegando e deixando escapar óleo sobre a água.

Tanto meus camaradas como eu próprio estávamos revoltados porque o inimigo havia atacado, apesar da proteção de nossos Zeros.

Não fomos capazes de ver os bombardeiros.

Alguns momentos depois, ao voltar em minha carlinga, observei um solitário B-17 a uns 6.000 pés acima de nós, voando velozmente para o Sul.



Chamei a atenção dos demais pilotos para o bombardeiro, e prosseguimos na busca dos outros que seguramente o acompanhavam, no ataque. Jamais ouvimos dizer que os bombardeiros executassem missões de combate sem escolta, sobretudo um sozinho numa área sabidamente patrulhada por dezenas de caças inimigos. Parecia inacreditável que o B-17 tivesse realizado um ataque solitário, passando por todos os nossos aviões.

O piloto possuía naturalmente coragem excessiva. Recebemos o sinal de perseguição de nosso avião líder e três dos caças que permaneciam atrás, protegendo o comboio, voltaram e correram no encalço do bombardeiro em fuga. A muito custo conseguimos chegar a uma distância apropriada para o ataque, em virtude da velocidade surpreendente do B-17.

A cinquenta milhas ao norte de Clark Field, manobramos para utilizar nossas armas.

De repente surgiram três Zeros - como se tivessem saído do ar transparente - e cortaram a rota do B-17.

Pertenciam evidentemente a esquadrilha baseada em Kaohsiung, que atacara Nichols Field nesse dia cedo.

Aprestávamo-nos para abrir fogo no momento em que os caças de Kaohsiung dispararam tiros cruzados de cima do grande avião.

Este continuou serenamente, como se os Zeros não passassem de mosquitos aborrecidos. O ar rarefeito dos 22.000 pés obrigava-nos a reduzir a ação do Zero.

Juntos, nossos sete caças e os três de Kaohsiung, partimos para o ataque. Impossível aos dez caças combinarem o ataque ao bombardeiro, pois em face da rarefação da atmosfera o controle seria difícil e poderíamos colidir uns com os outros. Por conseguinte, resolvemos formar uma longa fila, fazendo passar de tiro um após o outro, e cada avião executando sozinho seu curso. A manobra demandava certo tempo, e a longa espera de cada passe deixava-me irritado.

Ficamos assombrados depois que os dez caças realizaram a batida, porque parecia que nenhum projétil havia tocado o bombardeiro.

Era nossa primeira experiência com o B-17 e o tamanho extraordinário do avião levava-nos a calcular erradamente a distância do tiro. Acrescente-se que a grande velocidade do bombardeiro, para a qual não fizéramos concessão, desviava-nos de nosso rumo. Durante o ataque, ademais, a Fortaleza mantinha um fogo contínuo de suas armas. Felizmente, a precisão de seus tiros não era melhor que a nossa.

Após a minha passagem observei que nos encontrávamos sobre Clark Field e com certeza o piloto do B-17 pediria a ajuda de caças americanos.

Devíamos destruir rapidamente o avião a fim de não cairmos na armadilha preparada por nós mesmos. Parecia, porém, haver pouca vontade de continuar nos longos passes de varredura, mergulhando sobre o bombardeiro por trás. Decidi então experimentar um ataque a curta distância, partindo diretamente da retaguarda.

De enorme vantagem para mim, sem dúvida, foi o fato de que os primeiros modelos de

B-17 não possuíam a torre blindada da cauda, do contrário jamais teria cumprido a missão.

Com toda a aceleração lancei-me de detrás do bombardeiro e acerquei-me para atirar. Ao mesmo tempo, dois outros caças, que me observavam, acompanharam meu avião. E assim, unidos, asa com asa, corremos para a morte. As armas de fogo da Fortaleza relampagueavam e o piloto movia a cauda do aparelho como um peixe, de um lado para o

outro, para que os atiradores laterais tivessem oportunidade de manter-nos sob suas vistas. Apesar de sua furiosa defesa, continuávamos incólumes. P assei adiante dos outros dois caças e abri fogo. Grandes pedaços de metal voaram da asa direita do bombardeiro e, em seguida, uma tênue película branca era lançada para trás, assemelhando-se a gasolina, embora pudesse ter sido fumaça.

Mantive a fuzilaria contra a área danificada, na esperança de atingir os tanques de combustível ou o sistema de oxigênio, com minhas granadas. Repentinamente a película transformou-se num jacto de água fervente.

Os atiradores do bombardeiro cessaram o fogo.

O avião parecia estar com a fuselagem incendiada. De minha parte, a continuação do ataque tornou-se impossível; esgotara-se a minha munição.

Desviei-me para o lado, a fim de que o Zero que vinha atrás de mim tivesse sua chance.

O piloto avançou terrível para a cauda do B-17, despejando uma torrente de balas e granadas de canhão.

A missão foi cumprida. Enquanto isso, e com o outro caça colado a ele, o bombardeiro precipitou-se rapidamente para o solo.

Milagrosamente, suas asas estavam no mesmo nível da quilha e o piloto do bombardeiro poderia experimentar a aterrissagem em Clark Field.

Segui a esteira da avariada Fortaleza e, conservando umas cem jardas de distância, tirei umas fotos com a minha Leica.

Bati de três a quatro. A uns 7 000 pés, três homens jogaram-se no ar e seus pára-quedas abriram-se no momento exato em que o B-17 ia desaparecendo.

Posteriormente, ouvimos notícias pela rádio de que os americanos haviam sido feridos por nossos pilotos com tiros de metralhadoras quando se lançaram de pára-quedas para a terra.

Pura propaganda. Eu era o Único piloto de caça Zero que me encontrava próximo do bombardeiro quando seus tripulantes o abandonaram sem que possuísse sequer uma bala ou granada.

Apenas bati fotografias com a Leica. Nenhum piloto japonês viu então o B-17 fazer-se em pedaços, daí ter sido negada sua destruição.

A coragem do piloto do bombardeiro que tentou realizar um bombardeamento isolado foi assunto de muita discussão até a noite em nossos alojamentos.

Nunca ouvíamos nada de parecido antes. Um avião solitário se arriscando a destruição quase certa entre tantos caças inimigos prontos a atacá-lo em sua própria área.

As divergências entre as descrições dos tripulantes sobreviventes não diminuem de nenhum modo a ação heróica. Depois daquela tarde, nas costas de Formosa, encontramos dois Zeros com as asas crivadas de balas de metralhadora, disparadas pelos atiradores do bombardeiro.

Treze anos após este combate, estive com o Coronel Frank Kurtz, da U.S.A.F., piloto do famoso bombardeiro "Swoose", em Tóquio.

Kurtz disse-me o seguinte : - "No dia em que Colin foi abatido, achava-me na torre de Clark Field. Vi seu avião descer e estava certo em sua tentativa de aterrissagem.

Três pára-quedas se abriram na escuridão, parecendo-me que as nuvens cobriam uma altitude de 2.600 pés.

Mais cinco pára-quedas se abriram, conforme julgava de onde estava vigiando.

Colin, naturalmente, não conseguiu saltar".

## CAPÍTULO II - AS FORTALEZAS VOADORAS

Continuávamos nos vôos de rotina de Formosa às Filipinas nos dez dias que se seguiram, quando recebemos ordem de transferência para a Base Aérea de Jolo, nas Ilhas Sulu, a meio caminho entre Mindanao e Bornéu, a umas 1.200 milhas de nossa base de Tainan.

No dia 30 de dezembro, às 9 horas da manhã, saí com vinte e seis outros caças para o vôo sem escala até a nova base.

Chegando lá, outras ordens nos aguardavam e tivemos de voar mais 270 milhas para o sul, rumo a Tarakan, na costa leste de Bornéu. Não avistamos aviões inimigos e nenhuma eventualidade ocorreu.

Somente em janeiro se deu o primeiro ataque inimigo às nossas unidades.

Tarde da noite, um B-17 solitário apanhou inteiramente desprevenidas as forças de Tarakan, descarregando uma feira de bombas sobre o edifício em construção dos alojamentos, que era um alvo perfeito para o bombardeio invisível.

Os trabalhadores da construção desdenharam estupidamente a importância do "blackout", tendo as bombas matado mais de 100 e ferido muitos outros, além de destruir o grupo de edifícios.

Nenhum Zero subiu ao espaço, porque o aeródromo de Tarakan era um dos piores em todas as Índias Orientais.

Mesmo no período de operações enfrentávamos na decolagem e aterrissagem o lodo escorregadio das pistas traiçoeiras. Por ocasião de nossa chegada, dois Zeros bateram na orla afiada da pista e foram demolidos.

O comandante da base ficara encolerizado e ordenou ao Piloto Naval I/C

Kunioshi Tanaka e a mim que realizássemos um vôo de patrulha noturna sobre o aeródromo. Tanaka era antigo ás da guerra na China, com doze vitórias, e abatera provavelmente no Pacífico uns oito aviões inimigos, lutando até ser ferido e considerado incapaz. A missão de vôo noturno era difícil e perigosa.

Nessa época, o Zero estava imprestável para esse tipo de operações, e nem Tanaka nem eu tínhamos segurança de como proceder ante os ataques dos aviões.

Afortunadamente, para nós e para a base aérea, não fomos perturbados novamente.

A 21 de janeiro, um de nossos comboios partiram do porto de Tarakan com destino a uma operação de desembarque em Balikpapan, na Bornéu inferior.

O Quartel-General determinou a nosso grupo que suprisse o apoio aéreo, ou que no melhor dos casos mantivesse só uma patrulha de vigilância de caças sobre os vulneráveis transportes.

Nos primeiros meses de 1942, contávamos menos de setenta Zeros em condições de cobrir toda a área das Índias Orientais, e não a quantidade indispensável para a tarefa.

Além disto, bom número de caças iam constantemente a reparo depois dos combates ou a uma revisão completa após 150 horas de vôo. Tínhamos uma média de trinta caças para os combates num dado período.

Nos meados de janeiro, bombardeiros B-17 começaram a chegar à base inimiga de Malang em Java, e iniciaram ataques às nossas forças nas Filipinas e por todas as Índias Orientais. Provaram sua eficácia ao acoosarem nossas forças existentes nas ilhas, mas seu pequeno efetivo impedia que interferissem em nossas operações.

Na madrugada escura de 24 de janeiro fazíamos esforços em outra demonstração da notória incapacidade do Zero para o combate noturno, quando uma força americana de superfície assaltava o comboio japonês regular para Balikpapan.

Foi um selvagem e bem executado ataque, que atingiu diversos transportes.

Não pudemos, naturalmente, dar qualquer proteção antes que os invasores americanos se fizessem ao mar, novamente. E mesmo durante o dia só enviamos uma patrulha de verificação de três aviões sobre Balikpapan.

O primeiro B-17 com novas torres de caudas fez sua aparição em nossa zona, na primavera de 1942. Até então nosso método favorito de ataque aos grandes aviões tinha sido o de mergulhar de detrás numa varredura de passes de tiro, rasando o bombardeiro da cauda até a frente assim que passávamos como relâmpago. Descobrimos logo que ele tinha um pequeno defeito na bem construída e pesada armação. Foi isto que nos levou a uma rápida mudança de tática e não, de princípio, o acréscimo do armamento da cauda do bombardeiro. Adotamos a passagem de diante, voando diretamente ao encontro dele, e despejando balas e granadas em sua frente.

Temporariamente positivo, esse método tornou-se nulo pelas repentinas manobras dos pilotos das Fortalezas que usavam suas metralhadoras pesadas contra os ataques frontais de nossos aviões.

O ataque final, o mais eficaz, consistia em voar bem alto acima da Fortaleza, mergulhar verticalmente, virar repentinamente de costas e prosseguir rolando no mergulho e mantendo um fogo firme contra o bombardeiro.

Pela tarde de 24 de janeiro, Tanaka voltou a Tarakan com seus dois companheiros, depois de uma patrulha sobre Balikpapan.

Os três pilotos estavam exaustos, mas não feridos. Tanaka contou que nesse dia bem cedo sua patrulha encontrara oito Fortalezas, em duas formações fechadas. "Incrível o que aconteceu hoje" - dizia Tanaka. - " Alcançamos bem os B-17 e repetidas vezes os atacamos. Eu mesmo atingi perfeitamente, pelo menos duas vezes, um bombardeiro. E vi as balas e as granadas irrompendo nos aviões.

Mas eles não caíam!" Tanaka parecia bastante cansado e repetia com desgosto :

"São impossíveis de abater, os danados, quando voam em formação defensiva."

Ele relatava como seu ataque, apesar de tudo, rebentara a ação de bombardeio dos B-17, determinando que muitas bombas fossem perder-se no mar, sem objetivo. Apenas um navio fora atingido, um grande navio tanque, que estava em chamas quando Tanaka regressou de Balikpapan.

No dia seguinte parti numa patrulha para Balikpapan, com o PAN 2/C Sadao Uehara, como meu ala. Nossos dois Zeros eram os únicos que a base podia reunir para a transferência do comboio, porque os outros caças seriam necessários em outra parte. Em virtude de Tanaka se haver defrontado com os B-17 a 20.000 pés, circunvoluímos vagarosamente num círculo amplo a 22.000 pés.

Tanaka não conseguiu elevar-se rapidamente além de 18.000 pés para interceptar os bombardeiros antes que eles principiassem a espalhar seus projéteis no ar.

Nossos aviões roncavam a grande distância.

O petroleiro atingido na véspera ainda ardia como uma tocha.

A manhã ia alta quando diversas manchas surgiram no horizonte, vindas da direção de Java. Em grande velocidade, foram se revelando até aparecerem claramente como duas formações de quatro aviões cada uma. Eram Fortalezas, em vôo fechado, exatamente como Tanaka as encontrara no dia anterior. O grupo da retaguarda voava

ligeiramente acima do da frente e, ao nos aproximarmos, o segundo grupo movimentou-se para formar um quadrilátero defensivo.

Os B-17 passaram a uma meia milha abaixo de mim. Girei e, com Uehara colado à minha asa, mergulhei sobre as formações.

Ainda me achava fora do alcance dos tiros, mas as explosões tremulavam à minha passagem.

Voltamos e subimos a pique. Observei os círculos de água na superfície.

O comboio regular não fora atingido. Acima e atrás das B-17, que agora voltavam numa ampla curva de 180 graus, procurávamos uma provável segunda vaga de aviões, o céu estava claro.

Tomei posição novamente a meia milha acima da retaguarda das formações.

Agora verificava o que Tanaka tinha defrontado.

Empurrei a alavanca para diante e virei para um mergulho. O caça reagiu rápida e prontamente.

Conservei tensa a alavanca, num longo mergulho giratório, atirando tanto com as metralhadoras como com o canhão. Não consegui nada. Por todos os lados ao meu redor, as Fortalezas pareciam encher o céu e projéteis de trajetória luminosa arqueavam pelo ar.

Escapamos incólumes e subimos novamente para outro mergulho.

Repetimos : mergulho, "tonneau", concentração num bombardeiro. Desta vez apanhara um.

Vi a explosão das granadas e uma série de erupções vermelhas e negras avançando para a fuselagem. Com certeza ele agora viria abaixo! Estilhaços de metal enormes saltavam do B-17 e iluminavam sua trilha. Tanto a parte central como a ala das metralhadoras silenciaram em virtude de terem sido atingidas pelas granadas.

Nem assim! Apesar do fogo, da fumaça que deixava no seu rasto. . . a Fortaleza continuava na formação.

Volteamos e giramos para uma terceira investida. A formação inimiga prosseguia aparentemente inexpugnável, como se nada tivesse acontecido. Na terceira descida busquei o mesmo bombardeiro que acertara antes, e de novo peguei-o bem.

Observei com a vista a explosão das granadas, rasgando o metal das asas e da fuselagem e atirando fora uma parte desta.

Passei então adiante do avião, puxando uma ampla e impetuosa volta para cima.

E o avião firme ainda na formação!

Nem fogo nem fumaça. Toda vez que mergulhávamos sobre o B-17, seus atiradores abriam contra nós intenso fogo defensivo. Felizmente, porém, parecia ter sido debilitado pelo afastamento da formação, chequei todos os mostradores e tudo estava normal efetuei algumas manobras e não senti o Zero danificado.

Efetuei mais duas passagens, cada vez volteando em mergulho, rolando assim que descia, com Uehara firme ao meu lado, ambos detonando suas metralhadoras e canhões.

Vimos ainda dessas vezes as balas e granadas chocarem-se violentamente nos bombardeiros, mas aparentemente sem resultado. Completáramos precisamente a sexta passagem quando os oito B-17 separaram-se em dois vôos.

Quatro inclinaram-se para a direita e os outros quatro roclaram para a esquerda. Uehara apontava excitadamente para o grupo da direita.

Uma fina película negra saía do lado esquerdo do terceiro B-17.

Fôramos bem sucedidos, afinal! Voltei para seguir os quatro bombardeiros e acelerei o máximo para avançar, acercando-me rapidamente do avião avariado, o qual,

visivelmente, ia ficando para trás dos outros três aviões. À medida que avançava percebia um monte de ruínas no que tinha sido a torre da cauda; as metralhadoras estavam em silêncio.

Na velocidade máxima aproximei-me até cinqüenta jardas de distância e sustentei o gatilho das armas para baixo.

Pela Última vez minhas armas atiravam no bombardeiro estropiado. Abruptamente, uma nuvem de fumaça negra surgiu do avião e ele embicou para baixo firmemente, até desaparecer numa sólida camada de nuvens embaixo.

De volta a Tarakan, fiz o relatório do vôo ao meu superior, o Tenente Shingo.

Os demais pilotos reuniram-se em volta para ouvir a descrição dos passes de tiro. Consideravam um verdadeiro milagre ter regressado indene, depois que oito Fortalezas Voadoras atiraram ao mesmo tempo contra mim.

Meu grupo de manutenção achou somente três furos de bala perto da ponta da asa de meu caça.

Jamais fui supersticioso, não deixei porém de passar a mão no talismã da sorte que me tinham enviado de casa. O alto comando aceitou como provável a ação daquele dia.

Dois dias depois um avião de reconhecimento japonês informou que um B-17 estava destroçado numa pequena ilha entre Balikpapan e Surabaia.

Passados alguns anos da guerra, li os famosos volumes históricos do contra-almirante Samuel Eliot Morison, a "História das Operações Navais dos Estados Unidos na II Guerra Mundial".

Morison revela-se um eloqüente historiador, de peso, e seu trabalho possui bastante documentação.

É lamentável, contudo, que uma parte especial da história da guerra tenha tão poucas bases nos fatos.

Refiro-me à campanha, vencida por nós, das Ilhas Orientais Holandesas, especialmente ao grande bastião da Ilha de Java.

Na opinião do referido almirante, em relação a essa campanha, nossas vitórias resultaram "mais da dissimulação e da força do que propriamente da habilidade". Foi dada atenção particular à derrota das esquadras da Holanda e dos aliados em fevereiro de 1942. Entretanto, Morison, como outros igualmente renomados historiadores americanos, negligenciara a inclusão, em suas "provas documentadas", de pormenores da maior batalha aérea de que foi palco o Pacífico até esta época.

Como simples piloto não comissionado, naquela peleja, minha perspectiva era naturalmente muito mais limitada que a de escritores que acompanhavam a guerra em toda sua amplitude. Entretanto, meu testemunho pessoal de uma parte da Campanha de Fevereiro pode fornecer esclarecimentos aos estudantes da Guerra do Pacífico.

A campanha de Java terminou virtualmente a 26 de fevereiro, com a derrota das forças de superfície aliadas pelos navios de guerra japoneses.

O fato que mais contribuiu para essa derrota foi a ausência de uma cobertura aérea tão desesperadamente reclamada pelos barcos aliados.

Mas nas versões americanas da guerra, não leio em parte alguma nada sobre o fato de que as unidades aéreas aliadas foram destruídas a 19 de fevereiro num feroz combate sobre Surabaia, quando perto de setenta e cinco aviões de caça de ambos os lados travaram o maior duelo aéreo da guerra, de que se tinha memória até então.

Esta vitória determinou que os navios aliados não tivessem proteção aérea e contribuiu para sua completa destruição.

E não os reides de nossos bombardeiros contra as bases inimigas.

No dia 4 de fevereiro, voei para o aeródromo de Balikpapan com diversos outros pilotos dos Zeros. Nos dias subsequentes estabelecemos patrulhas novas de combate na zona.

As ações eram enérgicas, pois a atividade do inimigo fazia-se intensa e agressiva.

Os boletins oficiais japoneses anotaram minha quinta vitória, ao travarmos uma série de combates aéreos.

Na semana seguinte, nossos aviões de reconhecimento informaram que o inimigo havia concentrado naquela área de Surabaia um total de cinquenta a setenta aviões de caça Curtiss P-36 Mohawks, Curtiss P-40 Tomahawks e I~renvstel.F2A Buffalos - destinados a oferecer resistência contra a invasão japonesa de Java.

Nosso alto comando ordenou que todos os aviões de caça disponíveis nos aeródromos da região fossem concentrados na recentemente capturada Balikpapan.

Pela manhã de 19 de fevereiro, vinte e três Zeros, trazidos das unidades de Tainan e Kaohsiung, decolaram para Surabaia.

Pela primeira vez, ao que soubemos, iríamos encontrar uma forte resistência dos caças do inimigo.

Achavamo-nos a 430 milhas de vôo do bastião holandês. onde nos aguardava uma força numericamente superior.

Ninguém contava com uma vitória semelhante à obtida nas Filipinas.

Para ajudar nosso vôo, todas as precauções possíveis foram tomadas. Ilhas com pistas de pouso alternativas, onde unidades navais estavam de prontidão foram indicadas a todos os pilotos caso se vissem forçados a descer.

Aviões meteorológicos nos precediam a fim de fornecer informações constantes, assim como velozes aviões de reconhecimento atuavam como exploradores e transmitiam avisos via rádio aos grupos de Zeros.

Alcançamos Surabaia às 11h30 da manhã, voando a 16.000 pés.

O inimigo, que se antecipara a nós, tinha uma força imprevista.

Uns cinquenta aviões de caça aliados, pelo menos, voando a cerca de 10.000 pés, mantinham um vasto e preciso movimento de resistência sobre a cidade.

Os aviões inimigos estendiam-se numa longa linha, composta de três ondas de grupos em formação V, que nos superavam por mais de dois para um. Diante deles alijamos nossos tanques ventrais e ganhamos altura. De seu lado, os aviões aliados, ao verem nossa força de ataque, romperam seu movimento circular e avançaram a toda velocidade para nós. Estavam preparados e ansiosos para a luta, ao contrário dos caças americanos que encontráramos sobre Clark Field a 8 de dezembro.

Menos de um minuto depois as ordenadas formações desintegraram-se num violento e redemoinhante duelo.

Observava um P-36 uivando em minha direção. Fiz em seguida uma rápida virada para a esquerda, aguardando sua reação. Como um tolo, manteve sua rota, dando-me boa chance. Então bruscamente interrompi a volta numa guinada para a direita, colocando o Zero sobre sua asa e aparecendo diretamente por cima da cauda do assustado piloto do P-36.

Olhando para trás via claramente meu próprio avião e aproximei-me do avião inimigo.

Ele rodou para a direita, mas um leve movimento mantinha o Zero colado à sua cauda.

A cinqüenta jardas de distância atirei com as metralhadoras e os canhões.

Quase imediatamente a asa direita separava-se e quebrava-se na corrente do ar.

Depois a esquerda arrebatava. parafusando loucamente, o P-36 desintegrou-se e caiu verticalmente. O piloto não conseguiu saltar. Inclinando-me numa extensa volta e subindo, dirigi-me para trás da formação principal. Pelo menos seis aviões caíam em chamas.

Os caças redemoinhavam enlouquecidos no ar.

Voltei para enfrentar um caça em sua arremetida. Mas nesse instante outro Zero, fustigado para cima num salto precipitado, disparou um longo canhão que jogou para longe o avião holandês explodido. À minha esquerda um P-40 fechava sobre a cauda de um Zero e voltei desesperadamente para atacar o avião inimigo.

Não foi preciso tanto : o Zero sobrepôs-se e fez uma volta em curva fechada que terminou exatamente acima e atrás do P-40. Com os tiros das metralhadoras e dos canhões do Zero o caça incendiou-se. Outro caça passava como um relâmpago deixando um rastro de fogo três vezes igual ao tamanho de um caça.

Um P-36 sacudia-se violentamente através do ar, com o piloto morto nos controles.

Abaixo de mim, nosso avião explorador de reconhecimento desarmado, o qual estava monitorando os combates e reportando os acontecimentos via rádio aos vasos de guerra japoneses nas imediações, sacudia-se para todos os lados, perseguido por três caças holandeses.

O piloto japonês fazia violentos parafusos para evitar os projéteis luminosos inimigos que relampagueavam a seu redor. Novamente fui ao encalço dos caças inimigos e cheguei demasiado tarde, novamente. Um Zero, desplumado num potente mergulho, lançou as balas de seu canhão, que explodiram no topo do tanque de combustível do caça holandês.

Saindo do mergulho, o Zero virou rapidamente para cima, num chandelle a prumo, perseguindo o segundo P-36 abaixo dele.

Cortou-o por cima da asa no momento em que o terceiro piloto fustigava em volta para encontrar o Zero.

Muito tarde : sua cabina irrompeu numa chuva de vidro.

Outro Zero saltou de meu lado, com o piloto gingando e rindo abertamente, e escoltou para fora da arena o avião de reconhecimento. Um P-36, aparentemente fugindo à luta, passou acima de mim. Forcei a aceleração e puxei a alavanca de comando para trás, numa curvatura para surgir perto do avião holandês. Ainda na subida, atirei de canhão.

Era muito cedo, pois a pressão na curva me fez perder a pontaria.

O P-36 arremessou-se com firmeza para cima numa volta para a esquerda e mergulhou verticalmente para o solo. Cortei por dentro sua volta e mergulhei assim que o Curtiss ziguezagueava a menos de cinqüenta milhas de distância. Meu dedo comprimiu o botão de disparo e as granadas explodiram na fuselagem. Uma fumaça espessa foi jogada para trás. Atirei mais duas vezes e desfiz-me do lençol de chamas que envolvia o caça holandês.

Um Zero com duas faixas na fuselagem passou a umas 200 jardas na frente de meu avião. Inesperadamente, o Zero explodiu num intenso clarão, matando o tenente Maso Asai, nosso comandante de esquadrão.

Até hoje não consegui saber a causa da explosão, teria sido atingido pelos caças inimigos, ou teria sido a antiaérea ?....jamais saberei.



Atrás, a 8.000 pés, observei cerca de vinte Zeros circulando em formação.

Os poucos caças holandeses sobreviventes eram manchas negras desaparecendo no horizonte.

A batalha terminara, dezesseis minutos depois de ter começado. Estranho. Com o ar limpo de seus aviões, as baterias antiaéreas estiveram silenciosas enquanto circulávamos sobre a cidade, à espera de alguns outros Zeros que pudessem ter ido em perseguição dos caças holandeses em fuga. Entrementes resolvi descer e passei sobre o estreito que separa Surabaia da Ilha Madura.

Oh ! uma bem camuflada pista aérea! Desci lentamente, marcando em meu mapa a localização da pista, próxima de Djombang, no extremo ocidental de Madura.

Não tínhamos informações da existência desse aeródromo secreto, e a notícia seria bem recebida pelo serviço de inteligência da marinha. Principiava a subida de volta para o encontro com os demais caças, quando um P-36 solitário atravessou abaixo de mim sobre a cidade. Alvo demasiadamente bom para errar.

O piloto inimigo voava despreocupadamente em velocidade de cruzeiro, desconhecendo minha aproximação. A impaciência fez-me perder uma rápida vitória.

A uma distância além da efetividade do tiro, apertei o gatilho do canhão.

Este foi precisamente o aviso de que necessitava o caça holandês, que embicou rapidamente para o solo, a toda velocidade. Maldizendo minha estupidez, forcei o acelerador e empurrei a alavanca de comando para frente, a fim de seguir o P-36. Eu oferecera, porém, ao piloto inimigo uma vantagem preciosa. A capacidade do P-36 era bem menor que a dos nossos caças. Os Zeros tinham mais velocidade, maneabilidade bem como armamento, condições de giro e subida superiores. Entretanto, o Zero jamais havia sido chamado para mergulhar de alta velocidade e meu disparo prematuro possibilitou ao P-36 aumentar a distância que nos separava, para 200 jardas.

Não conseguiria alcançá-lo. O piloto inimigo teria realizado uma boa retirada, se houvesse iniciado seu mergulho de uma grande altitude; mas sua arremetida para terra forçou-o a entrar num vôo plano.

Nestas condições poderia utilizar a vantagem da velocidade superior do Zero.

O holandês saltitava e ziguezagueava freneticamente. Toda vez que ele fazia uma curva, eu cortava-a por dentro, estreitando a distância entre os dois aviões. Voava cada vez mais baixo, numa tentativa desesperada de escapar. Já roçava árvores e casas, na esperança de esquivar-se ante a possibilidade da falta de combustível que me obrigaria a interromper o ataque. Aproximava-me do ponto crítico.

Num arranco de velocidade final, acelerei ao máximo o motor. A base aérea de Malan estava já à vista.

A cinqüenta jardas de distância concentrei sobre a torre de armas do P-36 e apertei o gatilho. O canhão não disparou, mas duas torrentes de balas das metralhadoras dilaceraram ao meio o piloto. O caça espatifou-se num arrozal, precipitando-se de costas.

Fui o último piloto a reunir-me aos outros caças, que circulavam a 13.000 pés, vinte milhas ao norte de Madura.

Perdêramos o tenente Asai e dois pilotos mais. Em Balikpapan os pilotos calculavam que uns 40 caças inimigos haviam sido abatidos ou destruídos, ao todo.

Sempre estive disposto a descontar de vinte a trinta por cento desse cálculo de alguns pilotos, após a furiosa batalha que traváramos sobre Surabaia.

Na confusão do combate, dois ou três pilotos atacavam o mesmo avião inimigo, e cada qual o reclamava para si próprio.

Nesse período, entretanto, apesar dos possíveis pequenos exageros, praticamente deixamos de encontrar oposição dos caças holandeses.

A boa sorte nos acompanhava. Os oficiais do serviço de inteligência da marinha enviaram um grupo de bombardeiros para atacar a base aérea secreta que eu assinalara em Djombang. Desta forma foram inesperadamente destruídos os remanescentes aviões inimigos, P-40, Buffalos e Hurricanes britânicos no solo.

Retornamos a Java no dia posterior para combater alguns caças que encontrássemos no ar e atacar objetivos preciosos em terra. As baterias antiaéreas, que tinham permanecido silenciosas na véspera, vingavam-se agora.

Perdemos três de nossos dezoito caças para a antiaérea enquanto atacávamos os objetivos em terra.

Toda a noite ouvíamos as informações dos aliados que haviam abatido de cinco a seis Zeros em combate durante o dia.

Isto era digno de menção, porque o único grupo de Zeros que operava na região era o nosso, ao passo que nossas maiores perdas ocorreram no dia 19 de fevereiro, ao perdermos seis pilotos e aviões.

Dezoito dos vinte e cinco zeros deixaram Balikpapan com destino a base aérea de Malan, de onde o serviço de inteligência da marinha acreditava estar-se utilizando o inimigo com bombardeios aliados para a defesa do último bastião das ilhas.

Na rota para Malang defrontamo-nos com um hidroavião holandês e eu afastei-me da formação o tempo suficiente para enviá-lo ao oceano.

Se os holandeses haviam deixado alguns caças em Malang, a verdade é que recusaram o combate. Depois de circunvoluir sobre a base por seis minutos, nosso avião comandante conduziu-nos para baixo a fim de metralhar-mos três B-17 escondidos no campo de pouso.

O fogo antiaéreo era intenso. Vimos porém os bombardeiros explodindo em chamas depois de nosso primeiro passe. Os atiradores terrestres holandeses atingiram diversos de nossos caças mas não lograram derrubar nenhum de nossos Zeros.

Minha futura vitória, oficialmente a décima terceira, sucedeu-se no último dia de fevereiro.

Eu fazia parte de uma escolta de doze caças que escoltavam doze bombardeiros G-4M "Betty" vindos de Makassar e que iriam atacar a evacuação aliada de Tjilatjap.

Os navios inimigos haviam deixado o porto antes de nossa chegada e os caças cruzavam vagarosamente enquanto os bombardeiros despejavam seus projéteis negros sobre as instalações portuárias. O ataque passou-se sem maiores complicações, resultando em um perfeito lançamento das bombas sobre os seus alvos deixando para trás enormes colunas de fumaça e fogo.

Escoltamos os bombardeiros de volta ao mar de Java e retornamos para Malang em busca de alvos de oportunidade e aviões inimigos.

A sorte estava conosco nesse dia. Quatro caças de tipo até então desconhecido, circunavegavam próximos de uma tremenda nuvem cumulo-nimbus, que elevava a mais de 25.000 pés. Ao nos aproximarmos identificamos os aviões inimigos como Buffalos holandeses.

Jamais entendi a falta de cuidado por parte desses pilotos holandeses. Ainda antes que eles tomassem conhecimento de nossa aproximação, os atacamos e um Zero pôs um Buffalo em chamas com um longo disparo. Arremeti contra o segundo caça, que entrou numa curva fechada. Achava-se com bastante vontade de combater! Atalhei facilmente

por dentro a volta do Buffalo, numa inclinação em sentido vertical e saindo da volta a 200 jardas do avião inimigo.

Raramente atirava ao fazer uma curva. Desta feita, porém, comprimi impacientemente o botão. Diversas balas atingiram o motor do Buffalo e um estouro fumegante apareceu atrás dele. O piloto havia sido provavelmente também ferido, pois o Brewster fez uma série de voltas repetidas e vagarosas até sumir entre as nuvens. Julgava-se impossível a um caça avariado resistir à violenta pressão das nuvens.

Como, porém, não pude comprovar o fim do avião, o fiz somente como suposição. Em alguns meses transcorridos, saltamos de uma base aérea a outra. Retornamos às Filipinas e realizamos missões de apoio ao Exército na luta para romper as defesas de Corregidor. Depois nossas unidades foram transferidas para o sul da Ilha de Bali, na Indonésia, a fim de preparar a futura operação de maior envergadura no sul.

As versões americanas dos combates aéreos daquele período jamais foram compreendidas por mim. O relato do Tenente-Coronel Jack D. Dale, especialmente causava-me espanto. Dizia que seu esquadrão de P-40 derrubara setenta e um aviões japoneses, havendo perdido apenas nove pilotos, nos quarenta e cinco dias de luta em Java. História incrível, pois as nossas baixas não somaram dez Zeros nos referidos combates.

Segundo Dale, os pilotos dos P-40 efetuavam uma manobra em forma de S, descendo de 8.000 para 6.000 pés ao se depararem com os Zeros, retornando em seguida à posição de combate. Afirmava que desse modo ele fazia seus dezesseis caças aparecerem como quarenta e oito. Em todas as lutas que sustentei com os caças P-40, nunca verifiquei a manobra descrita pelo Coronel Dale. Sobretudo contra o P-40, avião nitidamente inferior ao Zero, meu grupo terminava o combate invariavelmente com esmagadora vitória de nossa parte. Confuso é também o relato de Dale, de que "uma noite ouvimos a Rádio de Tóquio dizer. "Centenas de P-40 atacaram não sei de onde. Eram um novo tipo de curtiss, armados com seis canhões".

Katsutaro Komiya, que nessa época era encarregado das transmissões em inglês de ondas curtas da rádio de Tóquio, afirmou-me que nunca houve semelhante transmissão citada pelo coronel americano.

Naquela época não tínhamos nada a transmitir senão vitórias agregou Komiya.

As vitórias aéreas do Coronel Dale eram idênticas aquelas "cantadas" pelo Capitão Kelly sobre o encouraçado Haruna.

### CAPÍTULO III: O REGIMENTO AÉREO DE LAE

Nos começos de Março de 1942, os 150 pilotos do Regimento Aéreo de Caça de Tainan, que haviam sido espalhados por uma vasta área das Filipinas e da Indonésia, foram novamente agrupados e concentrados na Ilha de Bali, das Índias Orientais.

Estava iminente a completa ocupação da Indonésia. Uma companhia de tropas do Exército japonês representava a única força de ocupação da ilha.

Ocupação não é propriamente o termo, porque nossas forças contavam com a amizade dos nativos de Bali.

A ilha era um paraíso. O clima era ótimo e a paisagem local da maior beleza e colorido, que jamais vira no Pacífico. Vegetação luxuriante vicejava em torno de nosso aeródromo, e nos deliciávamos nas termas que borbulhavam das rochas. Quando aterrávamos por um tempo, voltávamos, nesses momentos, a gozar os maiores prazeres.

Certa tarde, descansávamos em nosso clube, quando nos surpreendemos com o ruído de um bombardeiro pesado que se aproximava de nossa base.

Um piloto correu para a janela e, jogando a cabeça para trás, mirou à distância.

"Meu Deus !, um B-17 ! Está baixando !" Acorremos para ver. Era incrível, de fato.

Uma gigantesca Fortaleza Voadora estendia o trem de aterrissagem e os "flaps", diminuía a aceleração do motor e procurava o melhor caminho para aterrizar.

Esfreguei os olhos, não podia acreditar. De onde teria vindo esse avião?

Contudo. . . lá estava ele, pulando levemente assim que as rodas tocaram a terra.

O rangido dos breques chegou a nossos ouvidos. Num instante atiramo-nos pela porta, excitados diante da perspectiva de poder estudar pormenorizadamente as defesas de um poderoso bombardeiro americano. Só um avião capturado poderia dar-nos essa oportunidade.

Tiros de metralhadoras nos detiveram bruscamente. Soldados ! - alguém exclamou.

A B-17 não foi capturada seu piloto havia aterrissado por engano em nossa base, e algum soldado idiota fizera fogo sobre ela ainda antes que o avião acabasse de rodar!

A metralhadora nem sequer disparara doze balas, quando o rugir dos quatro motores, subitamente acionados a toda força, estrondou sobre o campo.

A B-17 correu pela pista, levantando poeira, e seu piloto colocava-a no ar.

E se foi. Estávamos aturdidos. Uma Fortaleza intacta, em nossas mãos! E a preciosa oportunidade desperdiçada pela estupidez de um metralhador !

Corremos aos alojamentos do Exército, num grupo. Alguns pilotos mal se podiam conter. Um oficial não graduado perdeu as estribeiras e bramiu : "Quem foi o filho da... que atirou ?"

Um sargento indignado levantou-se. "Por quê? - perguntou. - Era um avião inimigo.

As ordens que temos são para disparar. e não para dar boas-vindas aos aviões inimigos !"

Tivemos de segurar o piloto. Branco de cólera, ele tentaria matar o sargento.

Um tenente do Exército ouviu os gritos e veio às carreiras. Ao ouvir toda a história, fez uma profunda reverência e somente pôde declarar. "Não sei como desculpar-me pela asneira de meus homens." Nos dias que se seguiram rogamos pragas contra o Exército e lamentamos a perda do bombardeiro inimigo.

Hoje, naturalmente, o incidente causa humor. Mas não em 1942, quando a Fortaleza Voadora era o mais poderoso adversário entre todos os aviões aliados.

A tensão entre os pilotos navais e a guarnição do Exército aguçava-se cada vez mais, semana a semana.

Nesse período não realizávamos combates aéreos e nossa irritação aumentou um pouco. Esse estado de coisas explodiu certa noite quando, por ocasião de deitar-me, esqueci o "blackout" e acendi um cigarro.

Logo uma voz disse do lado de fora: "Pare de fumar aqui, seu filho da . . . , Não conhece então os regulamentos ?"

O piloto próximo de mim, meu ala, PAN- 3C Honda, deu um salto e arremeteu contra a porta. Num átimo, ele agarrou o soldado pelo peito e o insultava pesadamente.

Honda, meu ala, sempre se julgava ofendido por qualquer desfeita que me fizessem. Corri atrás dele, mas era tarde. Perdera todo controle e, antes que eu o alcançasse, ouvi o rumor de um murro contra o corpo e em seguida um baque surdo, assim que o soldado caiu inconsciente ao chão.

Honda estava furioso. Saiu do alojamento e ficou sobre a grama, gritando o mais alto possível : - "Venham, cachorros do Exército! Estou aqui, eu, o Honda da Marinha!

Venham brigar, seus imbecis!" Dois soldados precipitaram-se de suas barracas e lançaram-se sobre Honda. Eu o vi arreganhar os dentes, movendo-se de um lado para outro como um mestre em artes marciais e com um grito de exaltação atirar-se contra os soldados.

Deu-se um rápido corpo a corpo, o soar de golpes que batiam repetidamente e Honda ergueu-se e colocou-se triunfante sobre os vultos abatidos. . ."Honda, pare !" - bradei, mas sem resultado. Apareceram mais soldados e ele virou-se feliz para pelejar.

Mas o tenente do Exército foi atrás de seus próprios homens e com energia conduziu-os de volta, vociferando : "Vocês estão aqui para combater o inimigo, idiotas, imbecis, e não à nossa gente. E se têm de brigar, briguem com alguém que vocês possam liquidar ! Cada piloto daqueles é um Samurai, e ninguém luta melhor do que eles".

Na manhã seguinte o tenente veio ao nosso clube e nos concentramos na expectativa das queixas sobre nossa conduta. Em vez disso, ele sorriu e disse :

"Senhores, sinto satisfação por trazer-lhes notícias de que outro contingente do Exército, em Bandung, na ilha de Java, capturou um bombardeiro B-17 intacto e em condições de vôo." Um grito de hurra foi ouvido. Podemos traze-lo!

O tenente pediu silêncio com as mãos. "Infelizmente Tóquio ordenou que o bombardeiro fosse enviado ao Japão imediatamente. Não recebi notícias da captura senão quando a

B-17 partiu para lá." Vozes de desapontamento e pragas acompanharam esta informação. "Entretanto - agregou logo o tenente - vos garanto que procurarei obter o máximo de dados acerca do avião apreendido para vocês." Saudou e saiu apressadamente.

Havíamos perdido a esperança de conseguir um simples esclarecimento a respeito do B-17. Em relação às atividades do exército e da Marinha, jamais se sabia o que fazia cada um em determinado momento. Outra semana passou e nós continuamos parados.

A própria atmosfera aprazível de Bali começou a irritar nossos nervos.

Em circunstâncias diferentes, talvez pudéssemos gozar. da inatividade, mas nos encontrávamos aqui, longe de casa para combater. Durante anos não apreendêramos outra coisa senão a combater, tanto eu como os demais pilotos estávamos dispostos a tudo para

voltar aos ares. certa manhã um piloto entrou esbaforido pela porta do alojamento, trazendo uma notícia sensacional. Revezamento !.

Era apenas um boato, mas o tomávamos como se alguns de nós tivéssemos de regressar ao Japão. cada um começou a calcular o tempo que estava no estrangeiro.

Sentia que, de todos os que tinham que voltar, o primeiro a partir deveria ser eu.

Deixara o Japão com destino à China em maio de 1938, e passara trinta e cinco meses em ultramar, descontado o ano de recuperação em que estive ferido. Ao perceber que poderia ver novamente meu país, tornei-me bastante saudoso.

Gastei toda a tarde relendo as cartas de minha namorada e de minha mãe. Elas escreveram-me com grande minúcia a respeito das primorosas celebrações havidas quando caiu Singapura, em fevereiro, e de muitas outras festividades causadas por nossas repetidas vitórias. O Japão todo estava entusiasmado com as conquistas sensacionais de nossas forças, especialmente no ar.

Ao contrário da maioria dos boatos, a notícia de revezamento era verdadeira.

A doze de março chegou do Japão o capitão de corveta Tadashi Nakajima, e comunicou que viera substituir o capitão-tenente S.G. Eijo Shingo no comando da flotilha. E disse :

"O capitão-tenente Shingo é substituído por revezamento. Lerei agora os nomes dos pilotos que devem retornar ao Japão." Nenhum ruído interrompia a voz de Nakajima ao começar a ler a lista dos nomes.

O primeiro não foi o meu, como eu esperava. Nem o segundo, nem o terceiro. Ouvi com ceticismo o comandante chamar mais de setenta nomes, nenhum dos quais era o meu. Estava frustrado e ofendido. Não podia compreender por que me haviam retirado da lista de pilotos que tinham de regressar ao Japão.

Logo eu que permanecera no exterior mais tempo que qualquer outro !

Mais tarde, aproximei-me do novo comandante e indaguei :

"Senhor, verifico que meu nome não se acha entre os dos pilotos que serão enviados para casa. Poderia ter a bondade de dizer-me a razão ? Não creio. .."

O comandante Nakajima interrompeu-me com um aceno de mão e mostrando os dentes num sorriso. "Não, você não irá com os outros. Preciso de você, Sakai, para ir comigo.

Avançaremos para uma nova base aérea, o posto mais avançado contra o inimigo.

Iremos para Rabaul, na Nova Inglaterra.

Pelo que sei, você é o melhor piloto desta esquadrilha, e voará comigo. Deixe que os outros partam para defender a mãe pátria."

E foi tudo. A conversa terminara. De acordo com o regulamento da Marinha, não ousei nem mesmo continuar perguntando ao comandante. Voltei a meu alojamento, abatido, maldizendo da vida e descrente de algum dia voltar a ver minha família. Só muitos meses mais tarde verifiquei que a preferência do comandante Nakajima por mim, como um dos seus pilotos, salvou em realidade minha vida.

Todos os pilotos que retornaram ao país foram depois transferidos para o agrupamento de forças de Midway que, a 5 de junho, sofreu uma derrota esmagadora nas mãos do inimigo. E quase todos os que haviam deixado Bali morreram.

As semanas subseqüentes foram das piores que jamais vivi. Jamais sofrera tanto; doença, desinteria e abatimento, se juntaram num tão curto período, para atacar-me.

Rabaul, o próximo destino, estava a 2.500 milhas a leste de Bali, o máximo de distância para o vôo de um caça Zero. Em vez de nosso grupo de pilotos ser transferido

num avião de transporte ou hidravião, ou mesmo num navio de guerra ligeiro, ficamos horrorizados ao nos encontrarmos arrebanhados como gado, num pequeno, velho e decrépito navio mercante, cargueiro. Mais de oito de nós viajávamos comprimidos no fétido barco, que se arrastava lentamente a 8 nós. Deram-nos como proteção só um pequeno caça submarinos de 1.000 toneladas.

Nunca estive tão desprotegido ou exposto ao inimigo como naquele terrível vapor. Não podia compreender o que o alto comando pretendia. Qualquer torpedo de um submarino escondido, ou uma bomba de 500 libras de um bombardeiro de mergulho, e o frágil cargueiro se faria em mil pedaços!

Inconcebível, mas verdadeiro, que nossos comandantes podiam pôr em risco de vida os pilotos de caça mais aptos e, especialmente os de maior experiência, numa aventura de alto mar !

Descontente e infeliz, acabei sucumbindo à minha tristeza e adoeci, realmente.

Meti-me no meu beliche, no porão do navio, por mais de duas semanas da viagem de Bali a Rabaul. O barco rangia e gemia incessantemente, como se estivesse rolando para diante tortuosamente. Toda vez que passávamos pela esteira do caça submarino de escolta, adernávamos, gíngando como bêbados. As condições do navio eram internamente torturantes. O suor escorria de nossos corpos nos porões úmidos e abafados.

O cheiro da pintura dava ânsias de vômito, e cada piloto no porão em que me encontrava ficou realmente enfermo. Depois de passarmos pela ilha de Timor, já ocupada por nossas tropas, o barco da escolta naval voltou e desapareceu rapidamente na distância.

Nesse momento eu estava seriamente enfermo. Sentia-me às vezes morrer, e pensei que isso seria melhor para livrar-me daquela miséria em que estava mergulhado. Mas mesmo a pior das desgraças pode ter seu lado bom.

A meu lado, durante toda a viagem, achava-se um jovem tenente, recentemente designado para dirigir nossas ações de combate. O tenente J/G Junichi Sasai foi um dos homens mais admiráveis que jamais encontrei.

Um elemento graduado pela Academia Naval Japonesa não devia tomar conhecimento dos problemas dos elementos não comissionados.

Era tão rígido o sistema de castas da Marinha que, mesmo que estivéssemos morrendo nos porões, ele não poderia entrar lá, ainda que solicitado e aguardado.

Sasai, entretanto, era diferente. Não ligava para as normas não escritas que impediam que os oficiais fizessem amigos entre os recrutados.

Quando, no delírio, eu gemia e gritava, exalando mau cheiro do suor e do corpo, Sasai sentava-se ao meu lado, atendendo-me ansiosamente da melhor maneira possível.

De vez em quando abria meus olhos e fitava os seus, claros e compassivos.

Sua afabilidade e ajuda livraram-me do pior da viagem.

Finalmente o navio atingiu o porto de Rabaul, o mais importante da Nova Inglaterra.

Com um suspiro de alívio, desci titubeante do convés ao cais flutuante.

Não podia acreditar no que via. Se Bali era um paraíso, Rabaul só podia ter sido tirada das próprias profundezas do inferno. Havia uma estreita e poeirenta pista que serviria para nosso grupo. Era o pior de todos os aeródromos jamais vistos no mundo.

Logo atrás da miserável pista um terrível vulcão agigantava-se a 700 pés de altura.

De tempos em tempos, o solo tremia e o vulcão rugia tremendamente, lançando pedras e fumaça espessa e sufocante.

E detrás do vulcão ficavam montanhas pálidas, despojadas de todas as árvores e folhagens. Logo que partimos do navio, fomos levados à pista.

A estrada empoeirada pela qual atravessamos estava inteiramente coberta de cinza cortante e polida.

A pista, abandonada e intransitável, cinza e poeira levantavam-se à nossa passagem. Murmúrios de desconsolo erguiam-se dos pilotos quando eles se encontraram entre os caças estacionados, vários de idade obsoleta, de carlinga aberta, de trens de aterrissagem fixos, caças do tipo A-5M “Claude”.

Tudo isso era muito forte para mim. Adoecei novamente e fiquei prostrado.

O tenente Sasai levou-me precipitadamente para um hospital ainda não terminado, numa montanha paralela à pista. Logo na manhã seguinte verifiquei que Rabaul não significava um lugar de exílio como julguei.

Longe de estar isolada da guerra, transformava-se rapidamente em seu verdadeiro centro.

O alarme de reide aéreo despertou-me de um sono de narcotizado. Pela janela vi uma dúzia de Marauders, bombardeiros bimotores, rasando sobre o porto e despejando habilmente bombas no Komaki Maru, o navio horrível que nos trouxera de Bali.

A tripulação do barco, ao ser atacada pelo B-26, já havia descarregado a carga e dispersou-se através do cais flutuante e mergulhou na água.

Em poucos instantes, o navio, incendiado e estripado, soçobrara.

Pela primeira vez eu e meus companheiros ficamos satisfeitos em ver um navio do nosso lado ir a pique.

Os bombardeiros, todos com marcações australianas, haviam atuado e estacionado lá. Durante três dias sucessivos os Marauders retornaram para tentar destruir o campo e qualquer coisa que se movesse. Cruzavam vagarosamente a baixa altura, seus metralhadores combatiam como se estivessem num dia de parada.

Ninguém estava em segurança sobre o solo, porque com certeza atrairia o fogo de várias metralhadoras pesadas.

Os ataques foram os melhores tônicos para mim. Rabaul pelo menos prometia arrancar-me do estupor em que havia mergulhado por tantas semanas de permanência no solo.

Pedi ao doutor para dar baixa do hospital imediatamente.

Estava positivamente ansioso por colocar minhas mãos novamente no comando de um Zero.

O doutor riu. "Você permanecerá aqui, Sakai, poucos dias mais. É inútil deixá-lo sair agora.

Não temos caças para você. Quando nossos aviões vierem, consentirei que vá."

Quatro dias depois, abandonei o hospital, bastante melhor.

Com dezenove outros pilotos de caça mais o Tenente Sasai, subimos num enorme hidroavião quadrimotor, que chegara logo naquela manhã, trazido pelo porta aviões convertido Kasuga e que conduzia vinte novos caças Zero para nossa esquadrilha.

Sáramos cedo para voar novamente. Para evitar o constante reconhecimento e bombardeio do inimigo sobre Rabaul, o Kasuga esperou pelo hidroavião que nos transportava, perto da ilha de Buka, 200 milhas ao largo. Pousamos ao lado do grande navio aeródromo e subimos a bordo levados por lanchas vindas do Kasuga.

Já havia bastante tempo que não subia a bordo de um porta aviões, desde a china que não operava embarcado, e a expectativa de decolar novamente do deck de vôo de um



porta aviões me deixara muito excitado. A bordo do Kasuga recebemos novos trajés de vôo e uniformes e nos abastecemos de toda sorte de víveres vindos do Japão que há muito tempo não víamos.

Já a bordo de nossos novos aviões, e já com os motores ligados e aquecidos, os sinaleiros de pista nos deram a ordem de partida. Com o porta aviões virado para o vento decolamos em pares um após o outro, e o grande navio e sua escolta desapareceram lentamente atrás de nós.

Da ponte de comando do porta aviões escutamos a saudação a nosso grupo via rádio.

Duas horas mais tarde estávamos de volta a Rabaul, rindo como escolares, com nossos vinte caças novinhos em folha, todos armados e prontos para o combate.

Contudo, naquele mesmo dia, um avião de reconhecimento viu nossos caças sobre o solo e desapareceu antes que pudéssemos decolar. Rabaul ficou tranqüila, salvo pelas erupções vulcânicas ininterruptas e inquebrantáveis.

Nas semanas seguintes, houve um fluxo constante de caças e bombardeiros em Rabaul. Rapidamente acumulávamos novas forças para o desenvolvimento da ofensiva a ser dirigida contra a Austrália e Port Moresby, na Nova Guiné.

Fomos informados que os planos japoneses visavam à completa ocupação da Nova Guiné.

No começo de abril, trinta de nós que pertencíamos ao Regimento Aéreo de Tainan fomos transferidos para a nova base aérea de Lae, na costa norte da Nova Guiné.

O capitão Masahisa Saito dirigiu nosso grupo para a nova instalação.

Tiveram início então algumas das mais ferozes batalhas aéreas da guerra no Pacífico.

A 180 milhas de distância apenas, do bastião aliado de Port Moresby, principiamos nossas novas tarefas para os vôos de escolta quase diários de nossos bombardeiros. Saíamos de Rabaul para martelar as instalações inimigas na zona perigosa de Moresby. A guerra já não era unilateral. Sempre que fustigávamos o referido bastião os caças e bombardeiros aliados atacavam Lae. O valor e a disposição de luta dos pilotos aliados nos surpreenderam. Todas as vezes que vinham a Lae eram infalivelmente interceptados e vários de seus aviões eram danificados ou abatidos.

Nossos ataques a Moresby contribuía também para as perdas dos aliados. Essa disposição dos pilotos aliados para se empenharem em combate merece ser mencionada aqui. Indiferentes à desvantagem, seus caças iam para o ataque sempre silvando. É importante dizer que seus aviões de caça eram bem inferiores em desempenho aos nossos próprios Zeros.

Ademais, quase todos nossos pilotos eram hábeis veteranos do ar. Isto, e mais a notável atuação do Zero, conferia-nos nítida superioridade.

Os homens que defrontávamos eram os mais valentes que jamais encontrei, tão valentes como aqueles nossos próprios pilotos que três anos mais tarde cumpriram voluntariamente missões das quais não havia esperanças de regresso.

A 8 de abril voei com outros oito pilotos de Rabaul para nossa nova base em Lae.

Ao sobrevoar o campo, suspirava : Onde estão os hangares, as oficinas de manutenção, a torre de controle ? Onde sequer mesmo uma suja e pequena pista ?

Senti como se aterrissasse no deck de um porta-aviões. Dos três lados da pista erguiam-se as severas montanhas da península de Jápua; o quarto lado, do qual eu me aproximava, era limitado pelo oceano.

Vinte e um outros pilotos, que nos haviam precedido de vários dias, aguardavam-nos no fim da pista, assim que acabamos de rolar pela faixa de aterragem Honda e Yonekawa, meus alas na zona de Java, foram os primeiros a saudar-me. "Bem-vindo ao lar, Sakai!" Honda gritou, mostrando os dentes : "O lugar mais belo do mundo vos saúda! "

Olhei para Honda. Como de costume, gracejava, embora fosse pequena a razão que eu pudesse encontrar para humor neste buraco abandonado. A pista tinha 3.000 pés de comprimento, no máximo, e corria em ângulo reto da montanha, descendo quase abaixo da água. Junto da praia achava-se um pequeno hangar de aviões, crivado de estilhaços e de buracos de balas. Três aviões de transporte australianos espatifados estavam depositados num montão emaranhado sobre o solo, e o equipamento demolido juncava o espaço. O hangar e o que nele se continha haviam sido bombardeados e metralhados por nossos aviões durante as operações de desembarque no mês anterior.

O aeródromo de Lae tinha sido preparado pelos australianos para transportar por via aérea abastecimentos e minério de ouro para e da mina de Kokoda, que se inseria profundamente nas formidáveis montanhas Stanley Owen.

O acesso por via terrestre para a mina era quase impossível, já que florestas cerradas e montanhas escarpadas impediam a viagem a pé. O porto era tão abandonado como o aeroporto. Um único navio mercante de 500 toneladas, também australiano no cais lamacento, mostrava sua popa e seu mastro flutuando, perto do antigo pier.

Era o único navio à vista. Convencera-me que Lae era o pior de todos os aeroportos que vira, sem excluir Rabaul ou mesmo os campos avançados na China.

Nada entretanto podia abater o ânimo de Honda. Ele insistia : "Disse-lhe, Saburo, que você veio para o melhor lugar de caça do mundo. Não se deixe impressionar por este campo ou pela selva. Jamais tivemos melhores oportunidades de caçar do que aqui."

Honda estava sempre mostrando os dentes, embora fosse sério.

Gostava de estar aqui. Explicou que a isolada base aérea fora palco de uma furiosa batalha aérea durante 3 dias consecutivos, antes de minha chegada.

A 5 de abril, quatro Zeros de Lae, escoltando sete bombardeiros, incursionaram a Port Moresby e derrubaram dois caças inimigos, perdendo um Zero.

No dia seguinte, o mesmo número de aviões partiu e os pilotos de caça regressaram jubilosos contando terem abatido cinco aviões adversários. Ontem, dia sete, dois Zeros interceptaram três bombardeiros inimigos sobre Salamaua, puseram abaixo em combate de retirada dois, e provavelmente mais um. Os metralhadores inimigos ficaram com um Zero. A ação era para Honda a coisa mais importante da vida.

O lugar empestado em que vivíamos para ele não tinha importância, não fazia diferença. Reunimo-nos naquela tarde para instrução no Posto de Comando do aeroporto. Usei as palavras Posto de Comando por hábito, já que ele era inadequado até o absurdo.

Não podia merecer nem mesmo o nome de "choça", pois não tinha paredes. Esteiras, penduradas de traves acima da cabeça, serviam como paredes, cortinas e portas.

O quarto podia comportar ao todo trinta aviadores quando eles se amontoassem, bem espremidos. Ao centro achava-se uma mesa grande, tosca e rachada, de madeira da terra. Poucas velas e uma lâmpada de querosene serviam como iluminação.

A eletricidade para os rádios provinha das baterias.

Depois que o capitão Saito nos dera instruções, fomos para nossos alojamentos.

Do lado de fora do PC vi todas as viaturas destinadas para Lae: um velho, enferrujado e rangedor Ford sedan, um caminhão decrepito e um veículo a combustível.

Serviam para toda a base. Não havia hangares. Inclusive de uma torre de controle decente estávamos privados !

Entretanto, meu evidente desapontamento a respeito de Lae não conseguia desalentar o espirito de Honda e Yonekawa. Honda pegou minha sacola de lona e cantava alegremente ao nos dirigirmos para os alojamentos. No caminho Yonekawa enumerava as condições favoráveis da base. Duzentos marinheiros ocupavam as posições da artilharia antiaérea ao longo da pista de aterrissagem. Constituíam toda a guarnição de combate.

Eles, mais 100 homens do pessoal da manutenção e trinta pilotos, compunham o total da força japonesa em Lae. Durante nossa permanência e até a captura de Lae pelos aliados em 1945, nada foi feito para melhorar nossas condições ou para reforçar as posições em terra. Vinte oficiais aviadores não comissionados e três aviadores alistados viviam comprimidos numa choupana. O pseudo edifício tinha seis jardas por dez.

Uma mesa grande ficava no centro, e nós a usávamos alternadamente para comer, escrever e ler. As camas de campanha feitas lona foram espremidas de ambos os lados do quarto. Um punhado de velas fornecia-nos a única luz. O alojamento era uma cabana tropical típica, com o soalho suspenso a cinco pés do chão úmido.

Uma escada bamba na frente dava entrada para nosso "lar".

Um grande tanque de água estava colocado atrás do alojamento.

O pessoal cortava os tambores de óleo e combustível vazios, abriam e modelavam .banheiras improvisadas.

Era costume que pelo menos uma noite sim outra não cada homem devia banhar-se.

Outros tambores de óleo foram abertos e encurvados de diferentes formas para serem utilizados como bacias ou vasilhas. Um ordenança atendia a cozinha. Era um homem apoquentado, pois a tarefa de fornecer sessenta e nove refeições por dia tinha-o inteiramente ocupação durante o dia. Mas apesar dos intensos combates das semanas posteriores, cada homem dedicou-se especialmente a lavar todas suas roupas brancas, diariamente, nas bacias. Podíamos viver na imundície, mas ninguém desejava que seu próprio corpo se tornasse sujo.

Próximo à fileira de tambores os homens cavaram um grosseiro abrigo contra os reides aéreos. Quando vinham os bombardeiros inimigos, voando baixo e velozmente sobre as árvores, em ataques de surpresa, os refúgios enchiam-se espantosamente em curto tempo pelos homens que saltavam dos alojamentos, do banho ou das latrinas.

Estávamos acantonados a umas 500 jardas a leste da pista de aterrissagem e andávamos ou corríamos para ela a fim de alcançar nossos aviões. O luxo do transporte motorizado aparecia somente quando tínhamos ordens para combater e o chão se encontrava lamacento após as chuvas.

Então o Ford resfolegava pelo caminho abaixo para apanhar-nos. A Quinhentas jardas a nordeste da pista ficava o acampamento dos oficiais. Os alojamentos eram exatamente como os nossos.

A única vantagem é que eles formavam um grupo de dez oficiais. Tinham portanto as mesmas condições para a metade do número de homens. O comandante da base, seu substituto e seu assistente, ocupavam uma choça menor, junto do alojamento dos oficiais.

A escala diária para os quatro meses seguintes à nossa chegada foi de uma rotina quase invariável.

Às 2h30 da manhã o pessoal da manutenção despertava com seu sono para preparar nossos caças. Uma hora depois os ordenanças acordavam todos os pilotos. A

primeira refeição nós a tomávamos ou no alojamento ou, ocasionalmente, em volta do Posto de Comando.

O cardápio era repetido e uniforme. Um prato de arroz, sopa de soja com legumes secos, e picles, compunham a refeição. No primeiro mês o arroz vinha misturado com cevada intragável, para completar nosso abastecimento. Após quatro semanas de luta firme, porém, pararam com a cevada. Dizendo melhor, nossa comida em Lae era lamentavelmente imprópria.

Terminado o pequeno almoço, seis pilotos aguardavam seus aviões, esquentavam seus caças e aprestavam-se para decolar. Eles destinavam-se à interceptação, permaneciam no fim da pista, a postos para voar. Nunca realizamos vôos de reconhecimento em Lae, e o radar foi algo desconhecido. Mas os seis cacas podiam voar em segundos.

Os pilotos não escalados para a ascensão esperavam ordens em volta do PC.

Sem ter o que discutir, a não ser tática aérea, recorriamos aos tabuleiros do jogo de xadrez para passar o tempo.

Às oito da manhã, uma formação de Zeros subia ao ar para a patrulha. A fim de realizarem uma surtida, tomavam a rota mais curta para a zona inimiga, em direção a Moresby Alley. Se a missão era de escolta de bombardeiros que vinham de Rabaul, voávamos rumo a sueste ao longo da costa de Papua e nos uníamos aos bombardeiros no ponto de encontro costumeiro de Buna.

Quase sempre regressávamos a Lae ao meio-dia, para o almoço. Algo duro ter de retornar para a base. A alimentação não variava e devíamos ter precisamente a mesma comida para o jantar. O almoço consistia de bolos de arroz cozido e de carne ou peixe enlatados.

Os oficiais passavam ligeiramente melhor. Suas rações eram as mesmas, mas os cinco ordenanças designados para servi-los esforçavam-se para disfarçar a comida em pratos "diferentes". Entre as três refeições regulares, todos os pilotos nutriam-se de sucos de frutas e vários tipos de doces para compensar a deficiência de vitaminas e de calorias das referidas refeições. Toda tarde, lá pelas cinco horas, os pilotos juntavam-se para a ginástica diária - um curso de atletismo compulsório - a fim de conservarmos os corpos ágeis e os reflexos aguçados. Após o treinamento, todos os homens que não estivessem de guarda voltavam a seus alojamentos para o jantar e o banho, e consumiam duas ou três horas lendo ou escrevendo cartas para casa. Entre oito e nove horas da noite íamos dormir.

Improvisávamos inteiramente nossa diversão. Frequentemente os pilotos, conduzindo seus violões, guitarras havaianas, sanfonas e harmônicas, reuniam-se para tocar suas canções nacionais. Enquanto em Rabaul contratamos muitos nativos para o serviço de trabalhadores braçais, nossa força na base de Lae não tinha pessoal para o trabalho.

A vila mais próxima encontrava-se a duas milhas de distância e não havia argumento ou pressão que fizesse seus habitantes se exporem aos ataques que sobrevinham quase diariamente. Viviam aterrorizados pelos rugidos dos nossos aviões, das metralhadoras e pelas explosões das bombas.

Assim era Lae. A comida pobre, a escala diária rígida e imutável. Não tínhamos para onde ir nem qualquer facilidade de recreação. Quanto às mulheres, alguém perguntou, certa vez: "Que são elas?"

Era freqüente alguém "desaparecer" por dez minutos e ir se masturbar atrás de algum abrigo a fim de aliviar sua tensão.

Nosso moral todavia estava elevado. Na verdade, precisávamos de conforto físico e mesmo de algumas chamadas necessidades da vida diária, mas isto constituía pequena

razão para queixas. Estávamos aqui não para satisfazer nossos desejos pessoais e sim para lutar. Queríamos combater.

Que fazíamos nós, pilotos de caça, senão empenhar-nos em duelo com os aviões inimigos? Em Bali, tendo um paraíso à nossa disposição, os homens perseguiram incessantemente as mulheres. Tínhamos ficado lá, e ao cortarem as asas de nosso grupo aplicaram-nos a pior de todas as punições.

Devemos recordar que a guarnição de pilotos de Lae era diferente da de todas as demais bases aéreas. Cada um de nós havia sido escolhido a dedo.

Para Lae nossos oficiais haviam reunido os elementos que desejavam, somente com a tarefa de comprimir o gatilho da metralhadora do Zero no momento em que atravessassem a cauda do caça inimigo. No dia 11 de abril voltei a combater.

Foi o retorno mais auspicioso, pois naquele dia marquei minha primeira "dupla operação". A perspectiva de volta à luta, depois de perto de dois meses de inatividade forçada, excitou-me. No dia anterior, 10 de abril, eu não estava escalado para voar e devia permanecer no solo enquanto os demais pilotos gozavam o dia de folga. Seis de nossos caças escoltaram sete bombardeiros a Moresby, derrubaram dois bombardeiros inimigos que tentavam alcançar suas bases, e provavelmente abateram um terceiro. Nesse mesmo dia mais tarde três Zeros de guarda alçaram-se na base para realizar uma oportuna interceptação de vários bombardeiros inimigos sobre Salamaua. Em seguida, um foi abatido e outro danificado. O vôo do dia onze foi mais de familiarização. Com mais oito novos chegados a Lae, decolamos e fizemos a formação de três V, voando para Moresby.

Durante a viagem, ao longo da costa, ganhamos firmemente altura. O tempo estava ótimo e a areia branca da praia assemelhava-se a uma massa de ossos esbranquiçados assentados e espalhados, pelos bordos da ilha.

As cordilheiras de Stanley Owen elevavam-se então diante de nós, atingindo 15 mil pés acima do oceano. Apesar de sua extrema altura, a neve não cobria seus picos e seus declives pareciam imensas paredes de selva terrível. Cruzamos a cadeia de montanhas a 16.550 pés de altitude.

E, bruscamente, entramos num novo mundo. o do inimigo.

Não consegui ver nem mesmo um simples navio na imensa e profunda superfície azul do Mar de Coral. A água era de um jaspe anilado extraordinário e estendia-se tão longe quanto os olhos podiam abarcar. As montanhas diante de nós inclinavam-se para a costa sul, numa inclinação mais gradual do que a que havia em nossa pista de aterrissagem, senão igual.

Quarenta e cinco minutos depois da partida, a base de Moresby deslizava sob nossas asas. Podia ver grande quantidade de aviões de diferentes tipos sobre o solo. Muitos tinham sido retirados de suas posições descobertas no campo para o mato, a fim de ficarem ocultos pela densa folhagem que rodeava a pista. As baterias antiaéreas permaneceram silenciosas; talvez estivessemos acima de seu raio de ação. Parecia existir uma perfeita disposição para um violento ataque. Poderíamos golpear os aviões ao longo do solo antes que eles pudessem refugiar-se e salvar-se de nossas metralhadoras.

As ordens porém eram somente para um vôo de familiarização de combate e não para combater propriamente.

Atravessamos Moresby e retornamos pelo Mar de Coral.

Depois de um lapso retomamos nosso primitivo curso, passando novamente sobre a base inimiga. Estávamos assombrados de que os pilotos e metralhadores inimigos aparentassem ignorar nossa presença e não oferecessem resistência.

Atravessávamos o aeródromo, desta vez com o sol diretamente atrás de nós, cruzando vagarosamente, quando finalmente vimos os aviões inimigos, quatro P-39, os primeiros Airacobras que encontrara. Voavam quase em nossa direção, umas três milhas à nossa esquerda. Impossível afirmar se já tinham ou não nos avistado.

Alijei o tanque de combustível ventral e acionei para toda força o motor, tendo os meus dois alas à minha direita. Arranquei para o lado de nosso caça líder e assinalei minha descoberta ao tenente Sasai, requerendo cobertura para nosso ataque.

Ele acenou com a mão para diante. "Siga. Faremos a cobertura."

Nenhum movimento ainda dos quatro Airacobras. Estávamos com sorte.

Tendo diante deles, diretamente, um sol deslumbrante, os pilotos americanos não conseguiram perceber a aproximação de nossos caças. Os P-39 voavam em dois pares, o primeiro deles precedendo o segundo a cerca de 300 jardas.

Determinei que Honda ficasse atrás e acima de mim e designei o menos experimentado Yonekawa para seguir diretamente atrás de meu avião. Estávamos a apenas 500 jardas dos aviões adversários, inclinando para a esquerda. Dentro de poucos segundos já podíamos golpear. Se ainda eles continuassem cegados pelo sol, poderíamos atacá-los antes mesmo que tivessem conhecimento de nossa presença.

Assim que estive pronto para investir em "tonneau", modifiquei minha abordagem.

Se eu arrancasse para vir de um mergulho, perderia a vantagem do sol por trás de mim. Em vez disso, eu empurrei a alavanca do comando para a frente e mergulhei.

Colados a mim Honda e Yonekawa. Fomos embaixo e então viramos numa curva rápida e aguda, em perfeita posição. Os dois últimos caças estavam agora acima e à frente de mim, ignorantes de nossa aproximação. Continuavam ofuscados e aproximei-me mais firmemente a fim de que se tornasse impossível errar o alvo. Os dois P-39 iam quase asa com asa e a 50 jardas eles estavam claramente no meu telêmetro. Agora !

Comprimi o botão dos canhões e, num segundo, o primeiro Airacobra foi liquidado.

As granadas acertaram no centro da fuselagem; as peças de metal arrebentaram e foram sacudidas longe. Um manancial de fumaça e chamas jorrou impetuosamente para fora. Deslizei e armei as metralhadoras para usá-las contra o segundo P-39.

Novamente as granadas atingiram diretamente o alvo, explodindo-o dentro e desfazendo o caça em pedaços. Ambos os Airacobras caíram verticalmente e fora de controle.

Tirei o Zero do plano inclinado e fiz uma conversão numa curva fechada, preparado para sair diretamente atrás dos dois caças líderes. A batalha já terminara !

Os dois P-39 mergulhavam loucamente para terra arrastando chamas brilhantes e fumaça densa. Havia sido abatidos tão rapidamente como os dois que eu apanhara desprevenidos. Reconheci um dos Zeros que ainda arrancava de seu passe de mergulho.

Hiroiوشي Nishizawa, um piloto bizonho, o dirigia.

O outro Zero que obtivera uma vitória com um simples passe de tiro, pilotado por Toshio Ota, fazia o caminho de volta numa arrancada para retomar a formação.

Incrível que em menos de cinco segundos a luta estivesse terminada e quatro caças inimigos fossem despedaçar-se na superfície lá em baixo.

Digno de nota que dois dos destruídos o fossem por Nishizawa, de vinte e três anos de idade, e por Ota de apenas vinte e dois anos de idade. Cabe aqui uma palavra de explicação. Ficou dito antes que todos pilotos de Lae foram escolhidos a dedo.

Uma das razões principais para sua eleição residia em sua aptidão de vôo.

Esses dois jovens pilotos se destacavam, inclusive entre aqueles com quem voávamos. Muitos de nós éramos veteranos combatentes, mas os recém-chegados aprendiam com particular rapidez.

Nishizawa e Ota demonstraram brilho na pilotagem.

Transformaram-se, como eu mesmo, nos primeiros ases do Regimento Aéreo de Lae. Voávamos freqüentemente juntos e ficamos conhecidos pelos demais pilotos como o "trio da limpeza". Somente posso pensar em Nishizawa e Ota como pilotos de gênio. Não faziam voar seus aviões, mas tornavam-se partes integrantes do Zero. Soldados com as peças do caça que funcionava, ao que parece, automaticamente, como uma máquina capaz de pensar de modo inteligente. Encontravam-se entre os maiores de todos os aviadores japoneses. Ambos estavam devotados exclusivamente a suas funções como pilotos de caça. Tudo se subordinava a esse objetivo de luta. Sua perícia converteu-os em adversários perigosos. Mesmo contra um avião de caça de superior desempenho como os que encontramos mais tarde na guerra - sua mestria permitia-lhes individualmente provocar o ataque de vários aviões inimigos e ainda surgir vitoriosos. Hiroiوشي Nishizawa tornou-se o maior ás do Japão. Ele não devia ser julgado pela aparência. Realmente, bastava alguém olhar para Nishizawa para ter pena dele : estaria bem numa cama de hospital. Era bastante alto e magro para um japonês, tinha aproximadamente cinco pés e oito polegadas de altura. Era ossudo. Pesava apenas 140 libras e sua textura aparecia agudamente através de sua pele. Nishizawa sofria quase constantemente de malária e de doenças tropicais da pele. Sua palidez ultrapassava a medida. Não obstante a atitude reverente de seus pilotos, raramente ele correspondia aos convites para relações de amizade. Sob a capa de uma fria e inamistosa reserva, ele tornava-se quase impenetrável. Passava freqüentemente um dia inteiro sem pronunciar uma palavra. Não podia sequer responder às propostas de seus amigos próximos, os homens com quem ele voava e lutava. Acostumamo-nos a vê-lo vagarear sozinho, desdenhando a amizade, silencioso, quase como um exilado triste e não como um homem que na verdade era objeto de veneração.

Se a expressão é permissível, Nishizawa era "todo piloto".

Vivia e respirava só para voar. E voava por duas razões : pela alegria de alcançar o domínio daquele estranho e maravilhoso mundo celestial, e para lutar.

No momento em que saía para voar, este estranho e fleumático homem sofria uma transformação surpreendente.

A reserva, o silêncio, o desprezo pelos companheiros desapareciam quase tão rapidamente como a escuridão diante da aurora. Para todos que voavam com ele, tornou-se o "Diabo".

No ar era imprevisível, um gênio, um poeta que fazia seu caça responder docilmente ao suave e seguro toque do seu comando. Jamais vira alguém proceder com um avião de caça da mesma forma que Nishizawa com seu Zero. Suas acrobacias eram pasmosas, brilhantes, inteiramente imprevisíveis, impossíveis e estimulantes para o espectador. Ele era um pássaro, embora pudesse voar de tal modo que mesmo um pássaro não poderia imitá-lo. Sua visão igualmente não era comum. Quando nós podíamos ver unicamente o céu, Nishizawa, com uma vista quase sobrenatural, conseguia perceber as manchas dos aviões inimigos ainda invisíveis para nós. Nunca em sua longa e brilhante carreira como guerreiro dos ares ele foi apanhado de surpresa pelo inimigo. Desempenhou verdadeiramente seu título de "Diabo". Mas apenas um diabo do céu e das nuvens, um homem tão bem dotado para fazer de todos nós, inclusive eu, pessoas invejosas de seu gênio no ar.

Toshio Ota era exatamente o oposto. Jovem brilhante, Ota era afável e amistoso, desejoso de unir-se às brincadeiras e festividades com grupo, disposto a rir de nossos gracejos, colocando-se imediatamente ao lado de um colega necessitado de ajuda, quer no ar ou no solo. Mais alto e pesado que eu. E como Nishizawa, não tinha experiência de combate ao chegar a Lae. Apesar de sua afabilidade, em violento contraste com Nishizawa, seu talento para a direção foi rapidamente reconhecido e Ota voou sempre como ala de cobertura para a esquadrilha de caça do próprio comandante. Ota representava francamente o tipo de herói legendário.

Ele estava ao mesmo tempo pronto para mostrar os dentes sorriso como para ser amigo. A aura de sua cultura num .não podia ser vinculada a este jovem sorridente o qual se evidenciaria mais na terra natal, estou certo, num clube noturno, do que em Lae, ermo abandonado. Contudo essa intimidade com seus amigos não era suficiente para diminuir o grande respeito que sua capacidade de vôo inspirava. Inclusive homens despachados como Honda o tinham em alta consideração, embora Honda, à semelhança de Yonekawa, temesse e fugisse do "Diabo".



## CAPÍTULO IV: ALVOS FÁCEIS

Os aliados derramavam incessantemente torrentes de homens e materiais no bastião de Port Moresby, e nosso alto comando convocava-nos para repetidos e cada vez mais intensos ataques ao complexo desenvolvimento das pistas de aterragem, instalações terrestres e ao cais movimentado. No dia 17 de abril efetuei minha primeira missão de escolta à zona inimiga. Trinta caças Zero protegiam os bombardeiros, em vez dos seis ou sete do costume. Os relatórios de fotoreconhecimento que os esquadrões de Rabaul nos mandavam mostravam uma poderosa concentração de caça aliada, deixando-nos entrever uma mais forte oposição do que no passado. Preocupava-me a situação de meus pilotos.

O PAN-1 /C Yoshio Miyazaki parecia quase descarnado depois de uma diarreia, e eu não sabia como proceder. Apesar de meus protestos, Miyazaki recusava-se permanecer em terra.

Temia que seu estado febril prejudicasse sua habilidade de manter o plano combinado ao voarmos em escolta, mas assim que nos aproximamos de Moresby, minha apreensão desapareceu. Miyazaki navegava perfeitamente com meu grupo de seis caças que voavam alto para proteger os bombardeiros e sete outros caças. Cruzamos a cordilheira de Stanley Owen com os bombardeiros a 16.000 pés e meu próprio grupo a 1.500 pés mais acima.

Os sete Zeros que faziam a escolta aproximada dos bombardeiros de repente romperam a formação protetora, e fizeram uma conversão numa curva ascendente fechada até se unirem uns aos outros.

Baixando de uma altitude maior, para atacar os bombardeiros, os P-40 tinham sido vistos a tempo. A cunha dos Zeros que subiam dividiu suas fileiras, jogando os caças para longe dos velhos pesos pesados. Os sete caças retornaram à sua posição original. Terríveis flores de chama e de fumaça negra irrompiam da antiaérea lá embaixo. A artilharia antiaérea achava-se a uns 1.500 pés abaixo. As explosões porém constituíam um sinal de perigo exuberante. Quebramos imediatamente nossa formação e dobramos freneticamente para escapar.

Por um triz. Uma segunda barragem de fogo antiaéreo explodiu com estrondo acima de nós, mas não tão perto que danificasse nossos aviões. Mesmo quando voltávamos a formação, os bombardeiros e suas escoltas de caças puxavam a força máxima de ascensão. Tomamos conhecimento da terceira barragem de fogo antiaérea que podia ter apanhado o ponto morto dos bombardeiros se eles mantivessem sua rota original. E foi exatamente o que sucedeu. Onde os bombardeiros deviam passar, as granadas estouravam, violentamente, mas sem resultado. Por alguma razão desconhecida, os americanos se negavam a alterar o raio de alcance estabelecido para suas granadas antiaéreas. Seguíam um modelo que podíamos prever quase com exatidão. Tão preciso era o raio de ação fixado para suas baterias, e tão invariável seu emprego, que quase não havia problema ao evitar-se o fogo antiaéreo americano em uma elevada altitude. Os bombardeiros passavam sobre Moresby e giravam em amplas e vagarosas curvas, retornando então para o bombardeamento, a tripulação já agora com o sol por detrás. Despejavam resolutamente as bombas em seus objetivos, quando seis caças vieram para nós de uma elevada altitude. Puxei a alavanca para trás, dando ordens para os Zeros me seguirem. Os outros cinco caças colaram-se a mim e voltamos diretamente para enfrentar o ataque do inimigo. Não tínhamos condições de atirar; os caças inimigos, ainda em mergulho, rolaram para a distância e dissiparam-se. Miyzaki e seus dois alas pareciam que tinham feito uma loucura.

Haviam se afastado num rumo abaixo dos bombardeiros. Não tive tempo de preocupar-me de Miyazaki.

O fogo antiaéreo inimigo procurava alcançar-nos, e uma chuva de granadas explodia a 1.500 pés abaixo dos bombardeiros, que desta vez não podiam evitar as granadas.

Os pilotos voavam dentro da rota e mantinham seus aviões rigorosamente no curso. Pisei a barra do leme e deslizei para fora da esperada barragem. Os bombardeiros ficaram então completamente encobertos pelo fumo espesso que as granadas vomitavam ao explodirem. Nesse momento teve-se a impressão de que as granadas atingiram o centro da formação. Mas, parece que milagrosamente, os sete aviões emergiram então da fumaça fervente. Seus compartimentos estavam abertos e os negros projéteis revolteavam pelo ar. Observava-os na curva, ganhando velocidade. Eles irrompiam em fontes de fumaça, o deslocamento das ondas de choque de cada bomba explodindo em ráfagas, assim que se chocavam.

Os bombardeiros, com os bojos vazios, avançavam velozmente por entre as contínuas explosões do fogo antiaéreo, girando energicamente para a esquerda.

Miyazaki estava voando a uns 1.500 pés abaixo, numa posição extravagante.

Sem rádio, pois tinham sido removidos por nossas equipes em Lae para aumentar nosso raio de ação, não podia chamá-lo para retornar à posição.

Nem ousávamos deixar os bombardeiros desprotegidos.

Transpusemos Moresby e as explosões do fogo antiaéreo eram ouvidas para trás. Suspirei aliviado. Antes do tempo, porém. Acima de nós, a uma milha mais ou menos, um P-40 solitário mergulhava com incrível velocidade. Baixava tão rapidamente que eu não podia mover um músculo. Num instante estava sobre nós e a seguir caía verticalmente como um relâmpago em cima dos bombardeiros. A seiscentas jardas à frente de mim, aguardei o caça, que preparava o ataque. Jamais consegui saber como aquele avião atravessou no intervalo do terceiro e quarto bombardeiros do escalão da esquerda. Parecia impossível, mas aconteceu. Com as metralhadoras chamejando, o P-40 rompeu através da formação de bombardeiros e despejou uma saraivada de chumbo no caça de Miyazaki.

Instantaneamente o Zero explodiu em chamas. Com velocidade tremenda o P-40 desapareceu lá embaixo.

O avião de Miyazaki rumou vagarosamente para baixo, arrastando as chamas. Espalhando um fogo brilhante, a explosão espatifou em minúsculos pedaços o Zero.

Nem chegamos a ver uma peça de metal caindo. Tudo acontecera em três ou quatro segundos. Mantivemos nossa rota de regresso. Sobre Buna nossos caças abandonaram sua missão de escolta e retornaram a Lae.

A perda de Miyazaki foi uma lição dolorosa para todos nós. Convenci-me firmemente de que naqueles primeiros dias da guerra a perícia individual de nossos pilotos era indiscutivelmente superior à dos holandeses, australianos e americanos. O treinamento a que fomos submetidos antes da guerra, no Japão, mais metucioso do que o de qualquer outra nação. Voar significava tudo para nós e não poupávamos esforços para aprender cada lição do combate aéreo. Ademais, naturalmente, voávamos num caça superior em muitos sentidos aos do inimigo. Nas batalhas aéreas da II Guerra Mundial, contudo, a perícia individual não era suficiente para assegurar a continuidade da existência. Houve muitos casos, sem dúvida, de refregas individuais, em que o talento do piloto determinou a vitória. Entretanto, isso era exceção e não regra geral. Nossa maior falha no combate aéreo residia no fato de que carecíamos de trabalho de equipe, uma arte que, infelizmente, os americanos

desenvolveram tão meticulosamente no decurso da guerra. A morte de Miyazaki, bem como a dos três outros pilotos abatidos no princípio de Abril, posso atribuí-la tão somente à inabilidade de nossos pilotos de caça em funcionar como equipe estreitamente unida.

Ao encontrarem aviões inimigos, nossos pilotos eram mais aptos para travar todo gênero de competição feroz, de um avião contra outro, como nos dias da 1 Guerra Mundial.

Para os pilotos japoneses da última fase da década de trinta, a qualidade mais valiosa de um avião de caça era cortar por dentro a curva de um caça adversário.

De todas as características, a mais desejada era a maneabilidade. Sob certas condições, e durante certo tempo isso serviu perfeitamente.

Mas a significação da técnica do duelo individual se evaporava quando o inimigo se recusava a combater nesse tipo de batalha ou quando se firmava tenazmente a um plano preconcebido de redução da eficácia de um assalto solitário.

Dois dias após a morte de Miyazaki, sete bombardeiros B-26 atacaram Lae. Felizmente havíamos recebido aviso com antecedência suficiente e tínhamos nove caças no ar para encontrá-los a uma altura de apenas 1.500 pés. Durante uma hora travamos uma feroz batalha com os Marauders. Ao cabo, um único bombardeiro caiu e outro saiu com avarias. Foi o combate aéreo mais desasado que jamais vira. Faltava organização aos nove Zeros. Ao em vez de combinarem ataques contra um ou dois aviões e utilizarem toda a potência de fogo para cortarem ao meio os B-26, nossos pilotos estavam superexcitados e atiravam por todo o céu. Repetidamente vários aviões afastavam-se freneticamente de seus passes de tiro para evitar uma colisão com outro Zero ou fugir do fogo de um avião amigo. Incrível que nenhum de nossos aviões golpeasse outro ou o abatesse. Voltei para Lae cheio de cólera. Pulei da cabina do Zero, afastei para um lado a turma de manutenção e gritei para cada piloto ficar e ouvir. Por uns quinze minutos talvez, praguejei contra sua pasmosa estupidez, mostrei a cada um seus erros e acentuei o fato desagradável de que só por milagre tínhamos retornado vivos a Lae. Daquela noite em diante mantivemos todas as tardes para melhorar nosso trabalho de equipe. As aulas continuaram por toda a primeira semana de uma estranha e inesperada calma na guerra aérea.

A 23 de abril, Nishizawa, Ota e eu fizemos um vôo de reconhecimento a Kairuku, uma nova base inimiga ao norte de Moresby, atirando e incendiando vários aviões de transporte na pista de aterrissagem recém preparada.

Recebêramos ordem para realizar exclusivamente uma missão de reconhecimento, mas a tentação foi demasiada, especialmente depois de nossas últimas pobres demonstrações aéreas. Ante nossas informações, tivemos ordens para lançar um pesado ataque, de quinze aviões, no dia seguinte. Arremetemos sobre seis B-26, quinze P-40 e um P-39, os quais pareciam estar abandonando no campo. Pegamos por trás dois bombardeiros e seis P-40, liquidando-os definitivamente, fazendo o mesmo provavelmente com um P-39. Após a batalha desigual, rumamos para Moresby, atacando e incendiando um PBY Catalina que estava ancorado na água. Talvez minha insistência sobre o trabalho de equipe representasse um defeito, principalmente ao conduzir como um rebanho aos outros caças. Terminei o dia, porém, sem que houvesse possibilidades de reclamação de um simples avião. Mesmo Nishizawa não o pôde, para seu grande desgosto. No dia seguinte voltamos a Moresby.

A despeito de suas pesadas perdas na batalha do dia anterior, o inimigo ofereceu obstinada resistência. Sete P-40 desafiaram nossos quinze Zeros. Antes que tivesse fim a selvagem batalha aérea, seis caças inimigos precipitaram-se para terra em chamas.

Não sofremos perdas e, com o tempo claro, atacamos fortemente Moresby e Kairuku, incendiando mais cinco B-26 e dois P-40.

Nossa tentativa para realizar trabalho de equipe aparentemente alcançou êxito.

Entretanto, não conseguiu beneficiar-me nem a Nishizawa. Após duas batalhas consecutivas em que os demais pilotos se saíram bem, regressamos sem contar uma simples vitória. Discutimos mais tarde, durante a noite, procurando analisar a ação um do outro no ar, para descobrir o que havíamos feito de errado. Tudo parecia correto mas a verdade nua e crua é que não conseguimos colocar nossas balas no alvo. A 26 teve lugar outra batalha aérea e novamente retornei sem vitórias. Nishizawa, também, não foi capaz de acusar uma simples vitória, embora três dos sete P-40 que nos enfrentaram tivessem sido derrubados. Nishizawa estava desolado. Ignorando seu telêmetro, ele se uniu inflexivelmente a um

P-40, cujo piloto tentava desesperadamente fugir do Zero colado à sua cauda.

Com a alça da mira em zero, perseguindo o P-40 pelo espaço, Nishizawa atirava balas e granadas sobre o caça inimigo. Apesar disso, por fim escapou. No dia 29 de abril, o Imperador Hiroito fazia aniversário.

Nosso comandante planejou uma celebração modesta em honra do importante acontecimento. Todos os marujos com experiência de cozinha reuniram-se para preparar o melhor almoço possível, dentro dos limitados recursos existentes.

Os aliados quase não se haviam esforçado para atacar Lae nos dias precedentes.

O intervalo na batalha, acrescido com a sensação de felicidade nessa ocasião especial, relaxou nossa vigilância, como provavelmente podia ter esperado. Acabávamos justamente às sete horas de fazer nossa refeição matinal, quando os sentinelas gritaram: "aviões inimigos!" Imediatamente um clamor de sons discordantes difundiu-se pela manhã tranqüila. Baldes, tambores, troncos escavados e outros objetos semelhantes serviram para os sinais de alarme. Dois clarins soaram estridentemente para auxiliar o nosso barulhento sistema de alarme de reide aéreo. Corremos para a pista demasiado tarde. As bombas já haviam caído e realizado seu trabalho. Levantamos os olhos para ver nossos velhos amigos, os B-17.

Três deles cruzavam a 20.000 pés. Deixaram cair apenas poucas bombas, mas tendo em conta a enorme altura, com uma precisão tão excelente, como nunca verificara. Cinco Zeros ficaram fora de combate. Quatro outros foram seriamente danificados, crivados por toda a parte com pontiagudos estilhaços de bombas. Dos seis caças pousados, apenas dois estavam em condições de vôo. Ota e um outro piloto alcançaram os aviões primeiro. Em segundos eles aceleraram os motores e correram pela pista. Quando os últimos de nós alcançamos nossos aviões, era tarde para decolar. Os três B-17 e os dois Zeros sumiram de nossa vista. Com velocidade espantosa, os B-17 estavam além de nosso alcance. O tempo transcorreu vagarosamente, enquanto amaldiçoamos os bombardeiros e afligíamo-nos pela volta de Ota. Uma hora mais tarde aterrissou um Zero. Era Endo. Explicou: "Atacamos ainda na ascensão e agimos sobre os B-17 o máximo possível. Ota desmantelou um bombardeiro e estava atacando um outro avião quando minha munição se esgotou. Então decidi retornar." Passou-se mais uma hora e nem sinal de Ota. Inquietamo-nos acerca de seu regresso incólume.

Ota, piloto brilhante, amigo de cada um e de todos, atacava sozinho pelo menos dois

B-17, armados até os dentes. Endo ficou desesperado, e resmungava sombriamente porque tivera de deixar Ota, em vista da falta de munição.

Decorreram mais quinze minutos. Nessa ocasião, o capitão Saito colocou a cabeça para fora do PC e gritou alegremente para nós : "Olá a todos ! Ele está a salvo! Ota acaba de chamar de Salamaua. Atingiu uma Fortaleza para sempre. Aterrou por falta de combustível e logo voltará."

Belas notícias! Mas o assunto ainda não terminara. Seis aviadores, Nishizawa e eu inclusive, foram indicados para "retribuir as saudações de aniversário do Imperador" a Moresby. Reconhecíamos que podia ter sido melhor se para lá fossem dezesseis Zeros, mas nossos seis caças representavam no momento as únicas máquinas em condições de combate. O inimigo esperava infalivelmente resposta para seu ataque a Lae.

Para frustrar a tempestade de fogo antiaéreo que nos aguardaria, transpusemos a cordilheira de montanhas a 16.000 pés e a seguir, ao passar o cume, mergulhamos imediatamente, em lugar de continuar para Moresby a grande altura. Voamos num triângulo escarpado, cujo vértice coincidia com o topo da montanha assim que a transpússemos e então devíamos mergulhar quase verticalmente para a base aérea inimiga.

Foi perfeito! O cálculo do inimigo desbaratou-se inteiramente ., ninguém julgava que pudéssemos atacar dessa forma. Atingimos o campo numa ampla extensão exatamente sobre o solo. Dúzias de homens da manutenção cantarolavam em torno dos bombardeiros e caças que se apresentavam prontos para a partida. Isto significava que os tanques de combustível e os compartimentos de bombas estavam cheios, em posição para enfrentar um ataque de surpresa. Estavam como patos pousados e pulverizamos a pista com balas e granadas. Pude ver os homens no solo olhando-nos espantados, mal acreditando no que viam. Seis Zeros aparecidos não se sabe de onde! A passagem inicial foi perfeita.

Nenhum tiro nos atingira. No final da pista, com as surpresas baterias de canhões ainda silenciosas, arrancamos para uma curva precipitada e mergulhamos imediatamente para outra passagem. A visão do caminho percorrido era excelente. Três caças e um bombardeiro tinham sido tomados por violento incêndio. Nesse ínterim atacamos outra fileira de aviões, metodicamente estacionados numa longa extensão. Não tínhamos imaginado esse tipo de cooperação por parte do inimigo ! Novamente realizamos outra passagem de tiro, metralhando os aviões inimigos. Atacamos quatro bombardeiros e caças, muito embora nenhum incendiasse. Os homens corriam desesperadamente em todas as direções ao sibilarmos embaixo para nosso segundo violento ataque. Dúzias deles ficaram no solo, crivados, de nossas balas. Realizamos três passagens ao todo e depois escapamos para fora a alta velocidade. Até que nos afastássemos da área, o primeiro tiro de canhão antiaéreo não disparou. Eu ri, pois deixamo-los desprovidos de munição !.

Mas às 5h20 da manhã do dia seguinte o inimigo retribuiu sua própria visita com três Marauders, voando baixo e rapidamente, um pouco acima de 600 pés. A terra tremia e levantava assim que os B-26 despejavam suas bombas diretamente sobre a pista.

Assim que a fumaça se elevou, vimos cinco de nossos caças de prontidão decolando para o alto. Dificilmente levantaram do solo quando os incursionistas adversários giraram e voltaram novamente, estrondando sobre o campo antes que os caças pudessem aproximar-se deles. Então foram embora, desaparecendo na aurora que surgia. Fizeram bom trabalho. Um Zero chamejava brilhantemente e outro destroçado em ruínas. Quatro outros caças e um bombardeiro que fora obrigado à uma escala em Lae foram extremamente esburacados com balas e fragmentos de bombas.

O movimento da guerra aérea aumentou terrivelmente nos dias subsequentes.

Os aliados devolveram nosso seguinte ataque de castigo com uma bem executada operação de doze P-39 contra nosso aeródromo, danificando-nos gravemente nove

bombardeiros e três caças. Apanhamos os Airacobras na retirada e destruimos dois, sem perdas de nosso lado. Novamente, porém, nem Nishizawa nem eu fomos capazes de derrubar um avião. Acabei com meu azar como também o fez Nishizawa um dia após o pesado ataque dos P-39. Saímos para Moresby, nove de nós, doidos para a luta. Nove caças inimigos, P-39 e P-40, nos aguardavam sobre a pista, dispostos a combater. Com dificuldade os vimos quando eles saíram de seu círculo e rugiram adiante contra nossos aviões. Atirei-me sobre o primeiro antagonista.

O P-40 rodou numa curva para dirigir-se a mim, esperando por um tiro na barriga.

Cortei-o rapidamente por dentro e fiz fogo. Não podia ter calculado melhor; o P-40 cambaleou com a explosão. Instantaneamente, o piloto tentou dar um giro para a esquerda, mas já era muito tarde. Mais uma explosão e o caça explodiu em chamas.

Ele tinha amigos, porém, e eu arremessei-me para fora de minha curva assim que um P-39 mergulhou sobre mim. Não tive necessidade de correr até ele; avancei em S e o piloto contrário caiu direto na armadilha. Por um momento seu bojo suspendeu-se diante de minhas armas ao tentar fazer uma volta para fora. Precisei apenas daquele momento para apertar o gatilho do canhão. As granadas o atingiram quando ainda tentava mudar de posição, e o avião desintegrou-se no ar. Sabia que ele estava coberto por um ala; de forma que, ao atirar, mantive a alavanca firme para trás e a barra do leme toda dirigida para baixo, cavalgando o Zero para voltar numa curva bem fechada, o que foi possível.

Ele manobrou e eu coloquei-me em linha para uma rápida rajada. O surpreso piloto tentou desvencilhar-se com um mergulho, mas não o conseguiu. Rodei para fora da curva a tempo para dar outra rajada. O caça oponente voou diretamente para meu disparo, vacilou e entrou num mergulho. Gritei de alegria. A má sorte abandonara-me. Três caças em menos de quinze segundos. Minha primeira "operação tripla !" A batalha chegava ao fim e eu havia registrado as únicas vitórias. Seis aeronaves inimigas escapavam num mergulho potente e louco, demasiado rápido para que nossos caças pudessem alcançá-lo, embora Nishizawa e os sete outros Zeros estivessem atentos para isso. Impossível, pois os P-39 e P-40 americanos sempre podiam fugir de nós por mergulho.

De volta a Lae, meus mecânicos correram excitadamente ao meu encontro. Estavam assombrados de verificar que eu havia disparado somente 610 cartuchos na batalha aérea do dia, numa média precisamente de 200 para cada caça inimigo. Nishizawa desceu de seu aparelho acabrunhado e decepcionado. No dia seguinte, 2 de maio, voltamos a Moresby com uma força de oito Zeros. Treze aviões inimigos nos aguardavam, cruzando vagarosamente a 18.000 pés. Nishizawa localizou-os primeiro e lançou-se à caça.

Nós o seguimos enquanto ele volteava numa ampla curva, para vir sobre a formação inimiga da esquerda e da retaguarda. Mas que acontecia com aqueles pilotos ? Não se davam conta do que se passava em volta deles ? Atacamos os treze aviões antes mesmo que soubessem que nos encontrávamos no ar. Antes que eles pudessem rolar para fora numa ação de escapada, vários caíram em chamas. A caçada total do dia atingiu a oito P-39 e

P-40, dos quais eu abatera dois.

Nishizawa saltou de sua cabina assim que o Zero parou. Ficamos estupefatos. Comumente ele descia vagarosamente. Hoje, contudo, ele estirou-se com volúpia, levantou os dois braços acima da cabeça e gritou de modo estridente : " Eeeeeou ! " Olhamos estupefatos; estava completamente fora do hábito. Então Nishizawa mostrou os dentes num sorriso e foi embora. Seu riso mecânico fez-nos compreender. Ele ficou de pé diante do caça e levantou três dedos. Nishizawa estava de novo em forma.

A 7 de maio, depois de vários dias de descanso e recebimento de novos caças em Rabaul, voei num "sonho empolgante" como convencionei chamá-lo.

Quatro Zeros foram designados para reconhecimento sobre Moresby e, quando cada piloto verificou quais eram os seus camaradas, deu um grito de satisfação. Eu, tinha abatido vinte e dois aviões; Nishizawa treze; Ota já com onze e Takatsuka seguia-nos com nove.

Éramos considerados os melhores ases.

Caso um dia eles se envolvessem com o inimigo, tínhamos confiança de poder contar um com o outro para proteção em qualquer apuro. E certamente os pilotos inimigos não podiam saber que estivessem voando em direção ao pior ninho de marimbondos.

Eu esperava não encontrarmos oposição hoje.

Mas como não poderia deixar de ser nós a encontramos. Circulávamos sobre Moresby quando Nishizawa balançou suas asas em sinal e apontou dez caças, em longa coluna, vindo em nossa direção, vindos do mar, a uns 2.000 pés mais altos que nosso grupo. Nishizawa e Ota formaram uma cunha de seus dois aviões, com Takatsuka e eu logo depois e um pouco mais abaixo. Quatro P-40 separavam-se da formação contrária e mergulharam para cima de nós. Todos os quatro Zeros avançaram numa rápida e quase vertical escalada, ao invés de rolares para os lados e espalharem-se, como supunham os adversários.

O primeiro P-40 entrou num "loop" violento, tentando sair de sua própria armadilha. seu bojo flamejava diante de mim e eu detonei as armas. As granadas o apanharam e arrancaram-lhe a asa. Saí da escalada num "Immelmann" e vi cada Zero martelando até o fim um P-40. Todos explodiram em chamas. Os seis caças restantes vieram sobre nós. Espalhamo-nos para a direita e a esquerda, subindo em firmes "loops" e extensos arcos. Bem realizado! Todos saímos com um caça debaixo de nós.

Três caças P-40 desintegraram-se e incendiaram-se.

Um escapou. Os três restantes meteram a proa para baixo e fugiram para salvar-se.

Nos dias 8 e 9 de maio destruí mais dois caças oponentes, um P-39 e um P-40, em patrulhas de limpeza sobre Moresby. A 10 de maio abati um P-39 com um recorde de baixo consumo de munição: apenas quatro granadas. Foi o melhor disparo que fiz e a menor quantidade de cartuchos já exigida para destruir uma aeronave. Voava sobre o Mar de Coral com Honda e Yonekawa como meus alas. Antes de quinze minutos do transcurso da patrulha, avistamos um Airacobra solitário, a uns 3.000 pés acima de nossos caças, avançando vagarosamente.

O piloto parecia distraído de tudo; conservou sua rota ao nos aproximarmos de trás e por baixo. cuidei de ganhar altitude de debaixo diretamente de seu bojo, de onde ele ficasse completamente impedido de me ver e pudesse evadir-se em busca deliberada de outros aviões. Honda e Yonekawa estavam cerca de 200 pés abaixo de mim, em vôo de proteção. Por incrível que pareça, o P-39 permitiu que me aproximasse. Não percebeu que eu avançava sobre ele. Procurei diminuir a distância até que estive a menos de vinte jardas abaixo dele. Mesmo assim não se deu conta de minha presença ! A oportunidade era magnífica para ser desperdiçada e bati várias fotos com minha Leica. Meu velocímetro assinalava 150 milhas e marquei o garismo assim que cruzava embaixo do P-39.

A surpreendente formação de meu Zero com o P-39 continuava. Com Honda e Yonekawa deslizando para segurar o Airacobra se ele conseguisse avistar-me e mergulhar, subi devagar até colocar-me numa posição quase reta e ligeiramente abaixo do antagonista. Pude ver perfeitamente o piloto e ainda não acreditava em sua estupidez de não olhar em redor.

Era um homem enorme e usava um boné branco. Examinei-o por alguns segundos e resolvi sair da posição em que me achava. Apontei cuidadosamente antes de disparar e então apertei de leve o gatilho dos canhões. Houve um estremezimento e (conforme verifiquei mais tarde) duas granadas de cada arma detonaram. Vi duas breves explosões ao longo da parte inferior da asa direita do P-39, e duas outras no centro da fuselagem. O caça partiu-se em dois. As fuselagens, divididas, deram cambalhotas loucamente quando caíram, desintegrando-se em peças menores. O piloto não conseguiu safar-se. Diversas semanas em Lae ensinaram-me uma nova lição a respeito da volúpia do sono. A vida no aeródromo foi reduzida a seus termos mais simples. Durante o dia, ou realizávamos missões, ou aguardávamos em estado de alerta. À noite apenas desejávamos dormir. O inimigo, entretanto, pensava de outro modo acerca do assunto. E quase religiosamente seus bombardeiros perfuravam a obscuridade para despejar fieiras de bombas contra nosso campo e para enviar fitas de luminosos assim que passavam a baixa altura.

Podíamos dispensar os alimentos que mais nos apeteciam, viver em choças e voar num aeródromo primitivo, mas não podíamos deixar de dormir. E os americanos e australianos faziam o máximo de esforços para manter nossa vigília durante a noite. A situação tornou-se tão má que muitas vezes abandonávamos nossos alojamentos. Os pilotos, ao escurecer, iam para pista e dormiam nas crateras abertas na mesma noite pelas bombas inimigas. Nossa teoria, originada essencialmente pelo irresistível desejo de dormir, era que havia pouca probabilidade de uma bomba bater exatamente no mesmo lugar onde outra caíra antes. Não sei que significado contém a lei das probabilidades, mas a verdade é que menos de três pilotos foram mortos pelos ataques noturnos inimigos durante o tempo de nossa missão em Lae.

Os contínuos ataques, os vôos quase diários e as condições de vida primitivas, reduziram a irritação a um estado de moderação suave. A conduta mais exemplar de nossos oficiais influenciou para prevenir sérios atritos entre os pilotos. E isto eu considero o fato de maior relevância de nossa permanência nesse selvático posto avançado. O comandante de nossa base, capitão-de-mar-e-guerra Masahisa Saito, era um samurai, conservando um aspecto de reserva e dignidade, bastante diferente daquele de atenção aos pedidos, de certa categoria de oficiais do Exército que rodeavam o general Hideki Tojo, em Tóquio. Calmo, se bem que autoritário, Saito era visto com respeito devotado por todos seus homens. Tinha a constante preocupação de ser o último a abrigar-se quando os bombardeiros antagonistas atacavam Lae. Apesar da inatividade de alguns de nós, jamais deixamos de ver o capitão Saito aguardando - algumas vezes impacientemente, se as bombas já estivessem explodindo! - por um piloto que viesse se arrastando para o abrigo. O capitão devia andar lentamente de seu alojamento ou do posto de comando para as trincheiras de abrigo, fitando os céus, e examinando atentamente o campo para ver se todos os seus homens estavam protegidos. Só depois disso buscava proteção para si próprio. Desnecessário dizer que essa atitude exercia um maravilhoso efeito sobre seus subordinados. E coisa inexplicável, a verdade é que este bravo oficial atravessou a guerra sem sofrer um único ferimento.

O mais inesquecível homem de minha vida de combate, foi, porém, o tenente Junichi Sasai, meu superior imediato, que comandou talvez a mais poderosa esquadrilha de caças do Japão. Sob seu comando encontravam-se quatro dos melhores ases japoneses : Nishizawa, Ota, Takatsuka e eu mesmo. Não é exagero afirmar que todo homem que voava com Sasai não vacilava um instante em morrer na defesa do jovem tenente. Relatei como sua intervenção pessoal ajudou-me bastante durante a desagradável viagem de Bali a Rabaul. Admirei-me mais de uma vez de sua presença e me senti inclinado a acreditar



numa alucinação, pois não somente era sem precedentes, mas inimaginável, que um chefe de esquadrilha se rebaixasse à condição de um ordenança para atender a um homem em seu leito de enfermo. E, no entanto, era o que Sasai fazia.

Tendo vinte e sete anos de idade e solteiro, Sasai conservava em seu alojamento a imagem de Yoshitune, o lendário herói da guerra japonês. Sasai desprezava as exigências do sistema de casta da Marinha e não ligava mais à aparência de suas roupas do que qualquer outro piloto. Em outras circunstâncias isto podia parecer tão insignificante que não valia a pena mencionar, mas de fato era assunto de suma importância no código do oficial japonês.

Ao chegarmos a Lae, estava assombrado de verificar que Sasai demonstrava extremo interesse pelo bem-estar e a saúde de seus pilotos. Quando alguém era atacado de malária ou de qualquer outra doença tropical, inclusive o fungo, pernicioso que decompunha a carne humana, Sasai era o primeiro a estar de seu lado. Ele atendia-o, acalmava-o e levantava um tremendo barulho com os enfermeiros para garantir a seu piloto contínuo e permanente socorro. A fim de auxiliar seus homens, ele expunha-se sem receio algum às piores moléstias conhecidas. Tornou-se quase legendário para nós.

Homens que não hesitavam em matar e eram loucos para combater, choravam sem pudor quando testemunhavam as façanhas de Sasai e prometiam eterna lealdade ao jovem oficial. Certa noite observávamos com admiração como Sasai entrou no hospital para ficar ao lado de um piloto atacado com um fungo que ia comendo dolorosamente sua carne.

Ninguém sabia se a doença era ou não contagiosa, e sim tão somente que era horrível.

No entanto, Sasai atendia o infeliz, privando-se do sono e dando-lhe conforto.

E tudo aquilo era feito desrespeitando o que provavelmente constituía o mais rígido sistema de casta militar no mundo, cuja infração por um subordinado podia resultar em punição justificada na opinião do oficial superior com uma surra brutal ou mesmo pela morte.

Até em Lae, um simples posto avançado na selva, a hierarquia era rigorosamente observada. Não se podia imaginar que lá houvesse uma quebra do respeito, a mais leve, a um oficial. Se desejasse, Sasai podia ter encontrado razões de sobra para apoiar-se nesse sistema de casta, pois era um graduado de Eta Jima, a Anápolis do Japão.

Outros oficiais talvez objetassem que não tinham conhecimento. Mas Sasai freqüentemente sacrificava a mais confortável e menos apinhada acomodação do alojamento dos oficiais, passando a maior parte de seu tempo conosco.

Tomou todas as precauções para garantir nossa saúde. Uma das recomendações médicas em Lae era a de que tomássemos pílulas de quinino um dia sim outro não, para preservar-nos contra a malária. Em virtude do seu gosto amargo, os pilotos não a tragavam. Sasai tratou-nos quase como a crianças ao descobrir que não dávamos importância às doses de quinino. Metia várias em sua boca, mastigava-as e lambia os lábios. O homem comum não podia deixar de vomitar violentamente.

Sasai não. Ninguém que observasse seu próprio comandante de esquadrilha desempenhar-se do ato rotineiro, ousaria queixar-se do amargor da quinina. Ao estar a sós com Sasai, exprimia minha admiração por sua capacidade de mastigar a quinina daquela forma extraordinária. "Não me tenha por um hipócrita - dizia-me tranqüilamente - eu as detesto tanto como qualquer outro. Mas meus homens precisam proteger-se da malária. Hoje faço exatamente o que minha mãe me fazia quando eu adoecia em criança." Em muitas de nossas conversas Sasai falava-me de sua meninice, dos anos de enfermidade,

quando ficava de cama. Contava-me com certo ar de lamúria como sua mãe tinha de simular que gostava do remédio, que seu jovem filho enfermo devia tomar para curar-se. Por causa de anos de devoção de sua mãe, a saúde de Sasai melhorou aos poucos. Fez um intenso esforço para fortalecer seu corpo debilitado, muitas vezes sofrendo muito para ganhar robustez.

Na escola superior ele perdeu sua aparência enfermiça e acabou convertendo-se num campeão de judô. Na Academia Naval e na Escola de Aviação, Sasai foi um dos principais estudantes e atletas. À medida que os meses passavam em Lae e os combates aéreos aumentavam de intensidade, nossos suprimentos diminuía gradualmente. Apesar do excelente recorde de luta de nosso regimento de caças Zero, achávamos impossível conter os aliados. Surgiam em quantidade crescente no ar. De par com sua proverbial agressividade, eles demonstravam na verdade uma força formidável. Seus caças e bombardeiros roncavam dia e noite sobre as ilhas e a zona oceânica destruindo nossos navios de suprimento com ataques devastadores. Os submarinos americanos também cobravam um pesado tributo. Nossa Marinha, em conseqüência, viu-se forçada a ocultar seus navios de transporte durante o dia e recorrer ao manto da noite para transportar seus suprimentos. Mas esses movimentos acabavam sempre por fracassar e, mesmo as pequenas quantidades de abastecimento, transportadas pelos navios de superfície, eram perdidas.

A Marinha ordenou, em desespero, que os submarinos transportassem suprimentos para nós. No melhor dos casos foi um compromisso com a necessidade, pois os submarinos tinham uma capacidade bastante limitada. Ficamos eventualmente reduzidos às remessas apenas das mercadorias mais essenciais para continuarmos a luta. Nessas condições, mesmo o pouco de supérfluo que possuíamos, foi restringido ao mínimo. O pessoal cobiçava cerveja e cigarros, mas mesmo disso jamais fomos supridos, salvo quando nossos pilotos registravam grandes vitórias aéreas sem perda de nossa parte. Os cigarros, entretanto, constituíam uma importante exigência para satisfazer às necessidades de muitos que eram fumantes inveterados. Irritava-nos o fato de que fossem negados cigarros ao pessoal de vôo, exceto nas ocasiões em que se anunciava uma severa derrota do inimigo no ar. Contudo isso não coibia os oficiais, que seguiam seu sistema de casta, de suprirem diariamente a cada oficial que não voava, uma ração regular de cigarros. Blasfemávamos contra os oficiais da administração, que nunca voavam mas que fumavam livremente, ao passo que os pilotos de combate - em virtude de sua condição de alistados - não tinham o mesmo direito. O capitão Saito inspecionava normalmente os alojamentos dos pilotos alistados uma vez de duas em duas semanas. Nas inspeções ele sempre conseguia "esquecer" sua carteira de cigarros sobre a escrivaninha ou a tarimba. Nishizawa agradecidamente servia-se de perto da metade do estoque da carteira do comandante da base e depois disso distribuía seu "achado" pelos demais pilotos. Mas Saito não vinha muitas vezes. Um dia perdi a paciência e adotei uma decisão desesperada. Enviei meus homens à comunidade local com ordens de comprar cigarros nativos. Estávamos rigorosamente proibidos de fumar o tabaco da terra, com medo de que pudesse conter narcóticos. Com o pacote de charutos fedorentos, convidei os companheiros para um canto distante do aeródromo.

Olhavam-me assustados, hesitando incorrer na ira da autoridade mais alta por desobediência das ordens diretas. "Assumirei inteira responsabilidade por estes charutos", disse a meu grupo. Cada um apanhava-o de minha mão assim que os estendia, sem dizer uma palavra. Então todos os acendíamos. Sabia que quando um oficial avistasse nosso grupo reunido, se aproximaria. E dentro de quinze minutos o tenente Sasai correu até onde

nos achávamos com perplexidade no rosto. Um olhar para os charutos, foi o suficiente. "Que estão fazendo ? Ficaram loucos ?" - gritou. " Joguem isso fora !" Vários homens, perturbados pelo tom pouco usual de Sasai, arremessaram os charutos no chão. Nishizawa e eu recusamo-nos a fazê-lo e continuamos fumando. Os olhos de Sasai se arregalaram ante a negativa para obedecer suas ordens.

"Que há com vocês dois ?" - perguntou. - "Vocês sabem que fumar essas coisas é contra o regulamento !" Esperava a pergunta. Respirei profundamente e disse a Sasai precisamente o que pensava do sistema que proibia aos pilotos de combate o tabaco, mas permitia aos oficiais, que jamais tiveram de enfrentar as armas do inimigo, fumarem livremente. Divaguei por algum tempo, afirmando a Sasai que fosse qual fosse a punição que devia aplicar-me, valeria a fumada. Nishizawa permanecia a meu lado, calado como de costume, soltando grandes baforadas de fumo. Sasai mordeu seus lábios de raiva e ficou lívido. Outro oficial não teria vacilado em dar-nos pontapés com a maior força possível.

Afastei-me de Sasai, lastimando ter tratado de modo tão indigno o distinto oficial, mas virei-me de costas para fumar novamente. Os demais pilotos miravam espantados a Nishizawa e a mim. Jamais tinham visto ou ouvido antes um oficial desafiado tão descaradamente. Sasai desapareceu. Minutos mais tarde vimos o único sedan da base aérea arrastando uma nuvem de poeira ao mesmo tempo em que se dirigia para nosso grupo com velocidade alucinante. O carro freou, guinchando, para estancar. Sasai arremessou-se pela porta aberta, puxando atrás de si dois grandes sacos de lã grossa. Sem dizer uma palavra, ele abriu as bocas dos sacos, cada qual repleto de pacotes de cigarros.

"Peguem e dividam entre vocês", disse, "e não perguntem nada para saber de onde vieram".

Olhou para fora da janela do carro que conduzia e gritou.

"E joguem fora os danados desses charutos." Chamávamos Sasai de "Tigre Voador".

Este nome nada tinha a ver com o do grupo de voluntários americanos, os Tigres Voadores, da China. O tenente Sasai usava sempre um cinto com uma larga fivela de prata, em que se achava gravado a figura de um tigre. Seu pai, um capitão da Marinha reformado, tinha feito três fivelas antes da guerra, presenteando uma a Sasai, seu único filho, e a cada um dos maridos de suas duas filhas, ambos capitães de corveta da Marinha. Segundo a lenda japonesa, um tigre viaja mil milhas para apanhar sua presa e sempre regressa de sua aventura. Tal a significação da fivela de Sasai.

Sasai era um piloto de talento, mas durante o mês de abril e nos primórdios de maio conquistou poucas vitórias no ar, debilidade decorrente de sua falta de experiência de combate. Nishizawa, Ota, Takatsuka e eu estávamos decididos a ver Sasai emergir de seu casulo e florescer como um ás completamente preparado. Esforçamo-nos especialmente para ensinar ao tenente os pontos essenciais do combate aéreo. Passamos longas horas em nosso alojamento explicando os erros a serem evitados no ar e os meios para assegurar a vitória. Sasai tinha particular dificuldade em ajustar seu telêmetro durante um combate. Repetidamente, por meio de batalhas simuladas, nós o ajudamos a superar essa deficiência.

A 12 de maio tivemos oportunidade de comprovar os resultados de nossas instruções.

Sasai correspondeu perfeitamente, registrando três vitórias sem assistência, com um mergulho de tirar o ar e uma imponente subida em "chandele", realizados em menos de vinte segundos.

Voávamos próximos de Moresby em nosso patrulhamento matinal regular, com quinze Zeros em formação de V, quando avistamos três Airacobras a cerca de uma milha à nossa direita e a uns 1.500 pés abaixo de nós. Sua formação não era a habitual. Voavam em coluna com aproximadamente 200 jardas um do outro. Eu avancei até o avião de Sasai e apontei os caças adversários. Inclinou a cabeça afirmativamente e eu gesticulei para ele a fim de que se adiantasse e atacasse. Acenou com a mão e riu, virando-se rapidamente para a direita e mergulhando.

Atingiu o primeiro Airacobra numa perfeita passagem de tiro. Seu Zero apareceu inesperadamente sobre o desavisado avião inimigo de cima e de trás. Girou para a direita e disparou o canhão assim que chegou perto. Sua pontaria foi excelente; o Airacobra explodiu em chamas e fendeu-se no ar. Sasai saiu do mergulho e puxou para trás numa escalada incrível, rolando para fora a 1.500 pés acima e à esquerda do segundo caça. Parecia absurdo, mas o P-39 mantinha sua rota original. De posição vantajosa Sasai mergulhou, girou para a direita a fim de ajustar a direção dos tiros, e varreu o P-39 da cauda até a proa. O caça deu uma guinada e entrou num parafuso violento, lançando-se para a terra. O piloto não pôde safar-se, morto provavelmente pelas granadas. Sasai prosseguiu atacando da mesma maneira, subindo a prumo e em "tonneau" para a terceira investida, mas o terceiro não se entregaria tão facilmente. Assim que Sasai principiou a girar para a direita, a proa do P-39 levantou-se quase a pique como se fosse começar um "loop". Muito tarde, porém, o avião foi arrancado do "loop" ao Sasai derramar uma torrente de granadas em sua fuselagem e na asa esquerda. Foi demasiado para a aeronave americana, que no momento já se encontrava sob a tremenda pressão do "loop".

A asa esquerda despreendeu-se e instantaneamente o avião entrou diretamente num parafuso, enlaçando o piloto. Estava atônito. Nishizawa riu francamente para mim logo que nos reunimos. Sasai era agora um ás com seu perfeito "umdois-três".

As lições de Sasai não haviam terminado, mas foi muito aflitivo e diferente para alguém que estivesse perto de aprender. Ao regressar a Lae, o trio de caças de Sasai adiantou-se quase duas milhas da formação principal. Estava satisfeito com a nova condição de ás do tenente, de forma que não me dei conta da ampliação do V de nosso vôo, falta que quase teve conseqüências fatais.

Atravessávamos a cordilheira de Stanley Owen, com os caças de Sasai bem à frente de nós, quando um Airacobra solitário mergulhou como uma flecha de uma alta nuvem para atingir diretamente os Zeros desprevenidos. Nunca lamentei tanto a nossa falta de rádios como naquele momento. Não havia meio para avisar Sasai. Apesar de minha velocidade de perto de 300 milhas, com o motor em tensão máxima, eu não podia alcançar o P-39 a tempo de desviá-lo. Para a felicidade de Sasai, o avião inimigo não atacou de cima. Escolheu, ao contrário, "a abordagem de submarino", picando para baixo e por trás dos outros caças e a seguir arrancando para cima numa rápida "chande" e atirando de debaixo.

Achava-me a menos de 800 jardas de distância no instante em que o P-39 foi puxado para uma aguda ascensão a fim de golpear Sasai de debaixo. Em desespero, comprimi o gatilho do canhão, confiando que o estampido pudesse alertar Sasai ou possivelmente o piloto inimigo no sentido de que ele pusesse fim ao ataque. O P-39 não recuou, mas finalmente Sasai ouviu os disparos do canhão. Imediatamente ele entrou num "loop", volteando num amplo lance para o alto, tendo os seus alas colados ao seu próprio avião.

Aquilo era bastante para o piloto adversário. Com três Zeros à sua frente e mais os que vinham atrás, compreendeu o perigo que se armara. O P-39 começou dando voltas de sua posição de subida, pronto para mergulhar assim que saísse dela. Mas a iniciativa agora estava comigo. Caí num mergulho, preparado para apanhar o Airacobra precisamente quando ele rodasse para fora e se lançasse para a terra. Entretanto, o piloto viu-me e arremessou loucamente num "tonneau" para a esquerda, enquanto mergulhava.

As montanhas altaneiras bloqueavam seu caminho e assim que começou a afastar-se de meu avião viu-se forçado a arrancar para cima.

Era um bom piloto. Movia-se rapidamente pela montanha abaixo, girando e inclinando-se bruscamente assim que se deparava com as rampas e penhascos, acompanhado por mim. Toda vez que ele girava eu cortava por dentro e encurtava a distância entre os dois aviões. E cada vez que tinha uma oportunidade de sair para a direita ou a esquerda ele defrontava outro Zero, os meus alas. Homens esplêndidos! Bloqueáramos o Airacobra, tinha de lutar.

E assim fez. Mais de uma vez ele voltou-se numa curva maliciosa, ao inclinar-se para evitar a montanha, disparando assim que se aproximava. E o fazia sempre que eu girava um pouco mais perto, fechando ainda mais e tornando mais próximo o alcance do tiro. Peguei-o a uma distância de 150 jardas, disparando rajadas curtas a menos de cinquenta jardas. O P-39 vomitou fumaça negra e foi chocar-se com a selva.

Um tenente Sasai envergonhado foi o que pousou atrás de meu avião em Lae.

Meus mecânicos examinavam com olhos arregalados os buracos das balas nas minhas asas, quando Sasai saiu para gaguejar seus agradecimentos.

Olhou o metal perfurado e não disse mais nada.

## CAPÍTULO V: A DANÇA MACABRA

O período de 1 a 12 de maio, o nosso Regimento Aéreo de Lae não sofreu uma perda sequer dos choques com o adversário. Obtivemos importante vantagem das falhas dos pilotos oponentes para permanecer alertas quando no ar e as magníficas táticas de nossas formações produziram um impressionante quadro de nossas vitórias.

No dia 13 de maio, o dano sofrido pelo meu próprio caça deixou-me no chão o dia todo. Isto deu-me oportunidade de pegar a mala mensal, entregue justamente àquela manhã pelo submarino que agora nos supria regularmente. Minha mãe escreveu-me que meus irmãos participavam agora das batalhas pelo Japão. Um entrara como voluntário da Escola de Aviadores Navais, mas não suportara suas severas exigências, tendo, portanto, se alistado na Base Naval de Sasebo. O outro irmão fora destacado para o Exército e já estava em caminho para a China. Jamais voltaria para casa. Transferido mais tarde para Burma, aí ele morreu em ação.

Eu ainda estava lendo minha carta quando o subtenente Wataru Handa se aproximou-se de mim para solicitar que eu lhe cedesse o meu ala, Honda, para um vôo de reconhecimento a Port Moresby. Handa era recém-chegado a Lae, e muito bem-vindo. Se bem que ainda não tivesse lutado no Pacífico, foi um dos mais famosos ases japoneses da guerra na China, com quinze aviões inimigos a seu crédito. Desde o seu regresso do continente asiático ele servira como instrutor de vôo em Tsuchiura. Não vi nada de mais em deixar

Honda voar com ele. Devia fazer companhia, por certo, a um dos nossos melhores pilotos. Honda, contudo, pensava de outra maneira a respeito do assunto. Veterano ás da guerra ou não, diante de minha decisão, ele murmurou : "Preferia não ir, Saburo."

E acrescentou entre dentes : "Tenho voado sempre com você e não quero trocas agora." "Oh, cale-se, idiota" - atalhei. - "Handa é melhor aviador que eu e tem voado há bastante tempo. Vá!" Pelo meio dia, Honda partiu com cinco outros Zeros para um vôo de reconhecimento sobre Moresby. A relutância de Honda para voar em missão deixara-me perturbado e ralava-me por seu retorno. Duas horas mais tarde cinco Zeros apareceram para a aterrissagem : o avião líder do subtenente Handa e quatro outros. O de Honda não regressara ! Corri todo o caminho até a pista e subi pela asa do Zero do subtenente Handa ainda antes que ele acabasse de rodar. Gritei : "Onde está Honda ? Que lhe aconteceu ?" Handa olhou-me, com a face angustiada. "Onde está ele ?" berrei. "Que aconteceu ? Handa desceu da nacele. No chão ele tomou-me as mãos nas suas, inclinou-se até embaixo, e em seguida falou com dificuldade, com a voz embargada. "Sinto. . . eu sinto muito, Saburo - disse gaguejando. - Eu sinto. Honda, ele. . . ele morreu.

A culpa foi minha." Fiquei petrificado. Não podia acreditar. Honda, não! O melhor ala com quem jamais voara'. O subtenente Handa afastou seu rosto do meu, olhando fixamente o solo, e começou a arrastar-se para o Posto de Comando. Segui-o, incapaz de falar, enquanto ele prosseguia. "Estávamos sobre Moresby - contou ele em tom baixo.

- Começamos a circular a sete mil pés. O céu parecia limpo de aviões antagonistas e buscava o aeródromo por causa dos aviões no solo. A culpa foi minha, toda minha - murmurou.- Não cheguei mesmo a ver os caças. Eram P-S9. Não sei quantos, mas alguns deles. Baixaram tão rapidamente que não percebemos. Não soubemos que estavam sobre nós senão quando ouvimos os tiros. Entrei num "tonneau", assim como Endo, meu outro ala. Voltei-me por um instante e vi o avião de Honda, que se achava na ponta do V, envolto em chamas. Ele atraiu o fogo cruzado dos P-39.

Parei e fixei-o com o olhar. Handa ia à distância. Nunca se recobrou, parece, do golpe da perda de Honda. Embora tivesse sido um ás na China, Handa perdera evidentemente a segurança no ar. Jamais enfrentara os aviões de combate americanos, que podiam superar em mergulho os nossos por grande margem. Independente do que acontecera realmente, Handa assumiu a responsabilidade pessoal pela morte do meu ala. Ficou pálido e abatido pelo resto de seu tempo em Lae. Acabou por contrair tuberculose e foi enviado para casa.

Muitos anos depois recebi uma carta de sua esposa, em que escrevia : "Meu marido morreu ontem de sua prolongada enfermidade. Remeto-lhe esta carta para atender ao seu Último pedido, que era o de escrever-lhe e pedir-lhe desculpas. Nunca se conformou com a perda de seu piloto em Lae. Suas últimas palavras antes de morrer foram : "Lutei corajosamente toda minha vida, mas não posso esquecer-me do que fiz em Lae quando perdi o homem de Sakai." Honda, meu ala, ao morrer tinha tão somente vinte anos de idade. Era um homem valente, tanto em suas ações em terra como no espaço. Sendo um dos homens mais populares na esquadrilha de Sasai, vivia pronto para o combate.

Orgulhava-me muito dele, seu vôo de ala era magnífico. Confiava que se continuasse daquele modo se tornaria um ás. Divaguei o resto do dia pela base, aturdido. Não prestava atenção aos outros homens da esquadrilha que prometiam desferrar-se do primeiro piloto de nosso grupo abatido desde 17 de abril. Quanto a mim, o meu maior feito na guerra aérea era o fato de que nunca sacrificara um ala. E agora, mandara Honda voar com outro homem, contra seus próprios desejos, e ele morreria. Não podia deixar de pensar que meu outro ala, Yonekawa, também podia ser liquidado. Durante longos meses Yonekawa havia protegido irrepreensivelmente meu caça no ar. Atuara tão bem em meu favor que até então não obtivera uma simples vitória própria. Honda fora mais agressivo e abatera diversas aeronaves adversárias. Meu espírito estava preparado. Yonekawa devia ganhar sua primeira vítima. No dia seguinte, 14 de maio, recebi o PAN 3/C Hatori como substituto de Honda. Antes de decolarmos com sete aeronaves para Moresby, disse a Yonekawa que, se encontrássemos caças oponentes, ele devia ocupar minha posição e eu o protegeria.

A face de Yonekawa iluminou-se, excitada. Mesmo que eu soubesse que o dia fosse uma surpresa, não podia ter feito as coisas diferentemente. Os pilotos aliados, pelo visto, haviam estudado seriamente a inexcedível maneabilidade que gozávamos com o nosso Zero. Hoje registravam a primeira tentativa para novas táticas.

Vimos os aviões inimigos sobre Moresby, mas a despeito de suas manobras antecipadas, eles não conseguiram formar em uma ampla e simples formação. Em vez disto, se constituíram em pares e trios, e lançaram-se para o céu assim que nos aproximamos.

Seus movimentos eram desconcertantes. Se virávamos para a esquerda, devíamos golpear de cima e da direita. E assim por diante. Se pensavam confundir-nos, eles alcançaram seu propósito. Havia uma só coisa a fazer. enfrentá-los dentro do seu próprio jogo. Avancei para o avião de Sasai e indiquei-lhe que devia pegar o par de caças adversários mais próximo. Ele confirmou com a cabeça e eu arranquei para fora e o vi assinalando para os outros quatro Zeros a formação em dois pares. Separamo-nos em três grupos e giramos para ir ao encontro do inimigo. Investimos sobre os dois P-39 que eu havia elegido e fiz um disparo de 100 jardas. O primeiro Airacobra escapou de minhas granadas e fez meia volta sobre a asa para entrar num pique sibilante. Não tive possibilidade de aproximar-me mais para outro tiro. O segundo avião já se preparava para

um "tonneau", a fim de entrar em pique, quando rolei violentamente para a esquerda, virei e saí sobre sua cauda. Vi num instante a face surpreendida do piloto quando percebeu minha chegada. O P-S9 deslizou ao longo de seu dorso e depois rodou subitamente de novo para a esquerda, numa tentativa para mergulhar. Levantei minha mão na cabina e rodei para a direita, deixando o P-39 para meu ala. Yonekawa partiu para o Airacobra como um louco e eu uni-me à sua cauda a uma distância de 200 jardas. O P-39 lançou-se violentamente num "tonneau" esquerdo para evitar o fogo de Yonekawa e este ganhava vantagem da inclinação lateral que o outro fazia e girava para estreitar a distância entre eles para cerca de 50 jardas. Dentro de poucos minutos os dois caças se emaranhavam como feras selvagens, em rolos, espirais, loopings, sempre perdendo altitude, com Yonekawa grudado implacavelmente à cauda do adversário e quase saltando do caminho todas as vezes que o P-39 se voltava contra seu Zero.

Foi um erro de parte do antagonista interromper seu mergulho na primeira posição. Tinha toda possibilidade de ganhar distância, mas já que Yonekawa se aproximara tanto dele, o mergulho podia significar um alvo livre e claro para o Zero. De 13.000 pés baixaram para somente 3.000, os dois aviões, comigo à direita e atrás deles. O piloto inimigo sabia contudo o que estava fazendo. Incapaz de desembaraçar-se do Zero que o perseguia, ele conduzia a luta de volta a Moresby e assim para dentro do raio de ação do fogo antiaéreo da base. Absolutamente não foi uma refrega desigual, pois o piloto do P-39 manobrava brilhantemente com seu aeroplano que só era excedido por seu perseguidor. O Airacobra e o Zero pareciam monges maometanos revoltos, ambos atirando a curta distância e nenhum piloto acertando algum tiro de maior efeito. Logo ficou claro que Yonekawa conquistava a primazia. A cada volta ele avançava um segundo ou dois para a cauda do antagonista, ganhando vantagem firmemente. Os dois aviões passaram sobre Moresby e continuaram o singular duelo em cima da selva densa. Hatori arrancou para junto de meu avião e subimos, circunvolvendo devagar sobre os dois aeroplanos em luta. Agora eles haviam descido para o nível das copas das árvores, onde Yonekawa podia empregar o Zero com mais êxito.

O Airacobra já não tinha mais espaço aéreo para rolar ou espiralar e podia apenas safar-se em vôo horizontal. Assim que saímos de uma volta, Yonekawa estava em cima dele num instante. Não houve necessidade nesse momento de cuidado.

O P-39 penetrou na selva e desapareceu. Yonekawa fizera seu batismo de sangue.

Um aguaceiro torrencial no dia 15 de maio permitiu um descanso para todos os pilotos.

A trégua foi curta, porém, pois ao alvorecer do dia dezesseis, vários B-25 enxameavam sobre o campo na altura das copas das árvores, cavando crateras na pista de aterrissagem e fazendo fogo contra nossos meios de manutenção. Pelo segundo dia consecutivo permanecemos em terra, e passávamos o tempo todo enchendo os buracos e remendando o campo. Sentávamos em torno de nossos alojamentos, alguns pilotos iam dormir, enquanto o restante discutia o momento em que os ataques do inimigo cessariam.

Um piloto de bombardeiro reuniu-se a nosso grupo, ele aterrara em Lae para reabastecer-se de combustível e ficara depois do ataque e ouvia com interesse nossos relatos a respeito das incursões dos bombardeiros aliados. Pouco depois ele mirou com inveja os caças Zero estacionados na pista.

"Vocês sabem - disse de repente - penso que a minha maior ambição seria voar num caça, mas não chegarei a consegui-lo. É estranho - refletiu - temos recebido um



castigo cada vez maior em nossos reides. Muitos dos homens sentem que jamais sobreviverão para regressarem à pátria. Também acredito a mesma coisa".

" Ainda - voltou para mirar-nos - poderia ficar contente se houvesse alguma coisa para eu fazer." Esperamos que ele continuasse. "Gostaria de dar voltas naquele carroção em que vô" - agregou. Riu mostrando os dentes e apontando para o Betty. - "Podem vocês imaginar aquilo girando num loop ?" Um dos pilotos do Zero falou, com voz suave :

"Se eu fosse você nunca tentaria. Jamais sairia de um loop inteiro, mesmo que você conseguisse levantar e girar com ele." "Julgo assim" - replicou. Observamos sua caminhada pelo campo e quando trepou para a cabina de um caça, onde sentou e examinou o comando.

Logo após fomos dormir e na manhã seguinte ele e sua tripulação partiram logo cedo, o piloto ainda fez um vôo rasante a plena potência sobre nossa pista para despedir-se de nós.

Desde o momento que o conhecemos jamais pudemos esquecer esse piloto pelo resto de nossas vidas.

O tempo transcorreu mansamente e à noite Nishizawa, Ota e eu fomos para a sala de rádio ouvir a hora de música noturna que nos chegava do rádio australiano.

De repente Nishizawa disse :

- "Ouve aquela música. Não é a Dança Macabra, a dança da morte ?"

Assentimos. Nishizawa estava excitado. "Isto deu-me uma idéia. Vocês sabem que nossa missão de amanhã é castigar Moresby ? Por que não nos lançamos numa pequena dança de nossa própria morte ?" "De que diabo está você falando ? - interrompeu Ota.

- Você parece que anda maluco." "Não, não estou - protestou Nishizawa. - Depois que partíssemos daqui, deixando-nos cair por trás de Moresby, os três devíamos fazer algumas demonstrações de loops em direção ao aeródromo. Isto deixaria o moral inimigo para o chão.

"Pode ser divertido - disse Ota cautelosamente - mas que diria o comandante ?

Ele permitiria que saíssemos para isso ?"

"Pare'. - foi a resposta incisiva. - Quem disse que ele deveria saber algo deste assunto ?" Nishizawa riu francamente. Dirigimo-nos para o alojamento e os três conversávamos em cochichos de nossos planos para a manhã seguinte. Não temíamos aparecer sobre Moresby apenas com três caças. Juntos tínhamos abatido um total de sessenta e cinco aviões inimigos. Minha marca era de vinte e sete, Nishizawa tinha vinte e Ota andava pelos dezoito.

Atacamos Moresby no dia seguinte com a capacidade máxima de dezoito Zeros, com o capitão de corveta Tadashi Nakajima encabeçando pessoalmente a formação.

Nishizawa e eu voávamos como seus alas, na missão.

O ataque ao solo foi desanimador. Cada bombardeiro do aeródromo havia sido ocultado de nossas vistas. No ar, entretanto, a história era diferente. Três formações de caças inimigos dirigiam-se para nós em cima do campo. Giramos para o primeiro grupo e enfrentamos diretamente sua investida. No torvelinho da refrega, seis P-39 caíram em chamas, dois deles abatidos por mim. Vários Zeros afastaram-se da luta para atacar o aeródromo, o que foi sua desgraça, como se evidenciou mais tarde. Dois caças que foram duramente atingidos pela antiaérea despedaçaram-se em pousos forçados nos penhascos de Stanley Owen, quando da viagem de volta devido a escassez de combustível e seus pilotos quase morreram na selva sendo milagrosamente resgatados quatro dias depois, após caminharem na selva por um hidroavião de reconhecimento de Rabaul.

Depois dos combates no ar voltamos à formação. Assim que o fizemos, indiquei ao comandante Nakajima que eu ia em perseguição a um aeroplano inimigo. Ele aprovou com um aceno de mão e eu deixei-me mergulhar num longo giro.

Em poucos minutos retornei a Moresby, circulando acima de 12.000 pés. A artilharia antiaérea estava silenciosa e nenhum caça antagonista surgiu. A seguir, dois Zeros vieram até mim e nós constituímos a formação. Nishizawa e Ota riram e eu ondeei as costas em saudação. Nossa formação juntou-se com pouca diferença entre as pontas das nossas asas. Empurrei minha capota para trás, fiz com meu dedo o sinal de um anel sobre minha cabeça, em seguida mostrei-lhes três dedos. Ambos os pilotos levantaram suas mãos em reconhecimento. íamos entrar em três loops, estreitamente unidos.

Olhando pela última vez para certificar-me acerca dos caças adversários, embiquei para ganhar velocidade, tendo Nishizawa e Ota colados a mim asa a asa. Puxei para trás a alavanca, respondendo o Zero magnificamente numa ascensão de arco elevada e volteando sobre suas costas. Os dois caças fizeram a mesma coisa, numa perfeita entrada e saída dentro do loop. Duas vezes mais entramos, demos a volta, mergulhamos e saímos no loop. Ninguém disparou um tiro sequer do solo e o ar estava despojado de aeronaves inimigas.

Quando saí do terceiro loop, Nishizawa avançou para meu caça, mostrando os dentes de satisfação e indicou que ele queria fazer outro. Voltei-me para a esquerda. Ota, rindo, confirmava com a cabeça, em sinal de acordo. Não podia resistir à tentação. Mergulhamos a somente 6.000 pés acima do campo do inimigo e repetimos os três loops, balançando-nos em uma volta consumada. E nenhum tiro ainda fora disparado contra nós!

Podíamos ter estado sobre nosso próprio aeródromo por toda a excitação que conseguíamos criar.

Mas refleti a respeito de todos os homens que no solo nos observavam e ri alto.

Regressamos a Lae vinte minutos depois de os outros caças terem aterrissado.

Não contamos nada do que fizéramos com ninguém. Logo que pudemos nos juntar, prorrumpemos em risadas sonoras e vivas. Ota dava uivos de satisfação, e mesmo o severo Nishizawa dava palmadas em nossas costas de regozijo. Nosso segredo, porém, não durou muito tempo. Exatamente depois das nove horas daquela noite um ordenança aproximou-se de nosso alojamento e avisou que o tenente Sasai desejava ver-nos imediatamente. Olhamos um para o outro, grandemente preocupados. Podíamos receber uma séria punição pelo que tínhamos feito. Por mais depressa que fôssemos para o escritório de Sasai, o tenente já nos aguardava de pé, gritando-nos : "Olhem aqui, seus filhos . . . imbecis - rugiu ele - olhem bem para isto!" Sua face estava vermelha e ele mal podia controlar-se, ao mesmo tempo em que agitava uma carta, em inglês, diante de nós. - Sabem como conseguimos isto ? - berrou. - Não ? Pois direi a vocês, seus idiotas : foi deixado sobre a base há poucos minutos por um caça inimigo intruso!"

A carta dizia : "*Ao comandante de Lae : Ficamos muito impressionados com os três pilotos que nos visitaram hoje, e todos gostamos dos loops que fizeram sobre nosso campo. Foi uma exibição completa. Nós apreciaríamos se os referidos pilotos retornassem aqui mais uma vez, cada um usando um cachecol verde no pescoço. Lastimamos que não pudéssemos lhes dar maior atenção em sua última viagem, mas tudo faremos para que da próxima ocasião lhes seja prestada uma completa acolhida de todos nós.*" Fizemos tudo para nos preservar de uma explosão de riso. A carta estava assinada por um grupo de pilotos de combate de Moresby. O tenente Sasai manteve-nos em posição de sentido e fez uma severa preleção a respeito de nossa "conduta idiota". Deram-

nos ordens especiais para não reproduzirmos mais os vôos de exibição sobre as bases inimigas.

Foi uma boa brincadeira e a todo instante nos divertimos de nossa Dança Macabra sobre Moresby. Naquela noite ninguém podia supor, entretanto, que no dia seguinte haveria uma verdadeira Dança da Morte, executada sem histriões aéreos.

Sete Zeros de nosso regimento escoltavam oito bombardeiros vindos de Rabaul para um ataque a Moresby. Mal tínhamos alcançado a base adversária, quando nada menos de dezoito caças caíram verticalmente sobre nós, de todos os lados.

Foi a primeira batalha defensiva que eu travei. Estivemos fortemente pressionados mesmo para defender os oito bombardeiros do inopinado ataque dos aviões aliados.

Embora desviasse vários caças à distância dos bombardeiros, não consegui destruir nenhum aeroplano, começava a imaginar comigo mesmo que os americanos já reconheciam o meu caça e fugiam de antemão.

Três caças oponentes foram abatidas por outros pilotos. Enquanto isso os bombardeiros lançaram seus projéteis - bastante precisamente - e, em seguida, balançaram-se de modo vacilante em sua volta e rumaram para casa. Vimos um P -39 mergulhar com tremenda velocidade em direção à formação de bombardeiros, mas não podíamos dirigir-nos a tempo para interceptar a investida. Por um momento o céu estava limpo; em seguida o Airacobra vomitou granadas no último bombardeiro do vôo. Então rolou e mergulhou para fora de nosso alcance. O bombardeiro verteu chamas. Assim que me aproximei para observar, a identificação da aeronave me parecia familiar. Era o mesmo Mitsubishi G4-M Betty que aterrissara em Lae, e seu piloto aquele com quem conversáramos no alojamento.

As chamas aumentavam em fúria assim que o bombardeiro embicava para baixo e deslizava furiosamente. Perdia altura rapidamente e parecia a ponto de perder o controle. Para atingir 6.000 pés foi assunto apenas de segundos. As chamas envolviam as asas e a fuselagem. De repente, ainda ardendo em chamas ferozmente, a Proa levantou-se e o avião começou a subir. Abri caminho para o bombardeiro assombrado no momento em que o piloto principiou a puxar um "loop" - manobra impossível para o Betty. O piloto, o mesmo que nos exprimira seu desejo de fazer loops num caça, puxou para trás e para cima. O bombardeiro subiu, levantou sua proa num meio loop e, depois, explodiu numa bola fervente de chama, eclipsando-se completamente. A massa incandescente caiu. Exatamente antes que atingisse o solo, uma violenta explosão abalou o ar assim que os tanques de gasolina explodiram.

Os meses de maio, junho e julho estiveram quase constantemente ocupados pelos combates aéreos. Não foi senão depois da guerra que eu soube que nosso regimento de aviação de Lae foi o mais bem sucedido de todos os esquadrões que operavam contra o inimigo e que nossos contínuos êxitos não foram repetidos de modo nenhum com a mesma regularidade em qualquer outra parte do pacífico. Lae constituiu um verdadeiro ninho de marimbondos de aviões de combate para o adversário. Nem mesmo Rabaul figurava com índices tão elevados na destruição de aeronaves aliadas como nós o fizemos, não obstante sua posição como a mais importante base para nossos bombardeiros e navios de superfície, durante os quatro meses, a partir de meados de abril até meados de agosto.

Pilotávamos o caça que era então o mais notável de todo o Pacífico. Nossos pilotos gozavam de uma nítida superioridade técnica sobre o inimigo e muitos deles haviam obtido sua maior experiência através de combates na China e por meio do severo e acurado treinamento exigido antes da guerra no Japão.

Portanto, não é de surpreender que o inimigo sofresse tão sérias perdas de aeroplanos que enfrentavam nossos Zeros partidos de Lae. Parece-nos, todavia, que a coragem dos pilotos e tripulantes que conduziam os Mitchells B-25 e os Marauders B-26 era merecedora dos mais altos elogios. Estes bimotores de ataque careciam da potência de fogo e da blindagem protetora das poderosas Fortalezas Voadoras e ainda assim, dia após dia, eles voavam contra Lae e outros alvos menos importantes com ou sem caças de escolta os quais o seu alto comando considerava indispensáveis para a sobrevivência dos bombardeiros, mas que raramente os seguiam até Lae.

Eles sempre vinham baixo, de qualquer parte a 1.500 pés acima do solo, a nível tão baixo que na verdade cortavam os ramos do topo das árvores, como vimos em mais de uma ocasião. Aliavam à sua coragem, a mais elevada perícia de pilotagem e foi uma desventura para sua habilidade que seus aviões não competissem com a maneabilidade do Zero.

Não obstante, em não poucas ocasiões eles suportaram o pior de tudo que os nossos caças tinham para oferecer, assim que voavam depois de suas incursões. Eram impávidos. Continuavam a vir e a golpear com tudo que podiam. Dia e noite suas bombas estrondavam na base de Lae e seus metralhadores atacavam qualquer coisa que se movesse. Seu moral era maravilhoso, apesar do terrível tributo que cobramos de suas fileiras no final da primavera e no verão de 1942.

A 23 de maio sete Zeros interceptaram cinco B-26 sobre Lae e enviaram um para o mar, trinta milhas ao sul de Salamaua deixando os outros cinco bastante avariados.

No dia seguinte, seis bombardeiros retornaram a Lae. Infelizmente para suas tripulações, nossa rede de observadores ao redor da ilha avistou-os distantes de Lae, e onze aviões de combate decolaram e interceptaram os desafortunados bombardeiros, incendiando e destruindo cinco, e estropiando bastante o sexto. Tomei parte em ambas as missões de interceptação, e os registros do Quartel General Imperial creditaram-me três bombardeiros abatidos em dois dias. O ritmo das incursões aumentava à medida que maio terminava.

Pelo amanhecer do dia 25 vieram quatro B-17 com uma escolta de vinte caças !

Sobre as imponentes montanhas de Stanley Owen, todas as potências dos infernos desencadearam-se ao caírem verticalmente sobre sua formação dezesseis Zeros.

Cinco caças adversários foram aniquilados, mas as Fortalezas escaparam, porém tiveram de despejar suas bombas antes mesmo de atingirem nossa base para poderem escapar.

Três dias depois cinco B-26 sem escolta voltaram a Lae. Marquei mais uma vitória.

A 9 de junho mandei mais dois B-26 se despedaçarem no oceano. Os dias assemelhavam-se uns aos outros. A vida transformou-se numa repetição sem fim de varreduras de caças, de escolta aos nossos bombardeiros até Moresby, de descidas, vôos rasantes para fazer com que os caças viessem nos enfrentar em oposição aos incursionistas inimigos. Os aliados parece que tinham um inexaurível suprimento de aeronaves. Não havia semana sem perdas por parte deles, mas não obstante seus aviões vinham, aos dois, aos três e às dúzias.

Com o decorrer dos anos, muitos pormenores daqueles combates foram esquecidos, apesar da ajuda de um diário guardado religiosamente. Mas muitos episódios se conservaram bem vivos e minha memória.

Inesquecível foi o massacre de 24 de maio, quando um alarme de aviões inimigos que se aproximavam lançou Lae em tumulto. Seis aeroplanos de alerta já estavam prontos

para decolar, quando os restantes de nós, agarrados aos bordos dos trepidantes caminhões que nos carregavam de nosso alojamento para a pista, atingimos o campo.

Não tínhamos um momento a perder. Meu próprio caça despreendeu-se do solo assim que uma enfiada de bombas arrancava pedaços da pista logo atrás de mim. Pelo menos onze Zeros estavam voando quando os seis B-25 começaram sua curva e iniciaram a volta para Moresby.

Nishizawa e Ota foram os primeiros a alcançar os aviões inimigos, cada um deles atacando um bombardeiro, dando tiros de canhão, de enfiada, nos Mitchells. Em poucos segundos, ambos os B-25 eram envoltos pelas chamas. Eles se espatifaram precisamente além de nossa pista de aterragem. Os restantes de nós lançamo-nos sobre os outros bombardeiros que sobraram, os quais, com um excelente vôo de evasão, esquivavam-se de nossos passes de tiro e foram até alto mar. Os onze caças realizaram uma emocionante perseguição ao inimigo.

Ao largo de Salamaua, pressionamos mais vivamente para o ataque. Novamente repetia-se o caso de uma formação desconjuntada, de parte de nossos pilotos. Parecia que cada homem pensava estar lutando sua própria batalha e corria atrás dos bombardeiros sem se importar com os seus colegas. Os Zeros inclinavam-se fortemente para evitar o choque com os outros caças, e houve casos em que o piloto girava desesperadamente para safar-se do fogo de outro Zero que disparava cegamente sobre os bombardeiros.

Em certo momento eles estavam acima da água. Os B-25 largaram o plano de sustentação, deslizando a não mais que 10 jardas sobre as ondas. Suas táticas eram corretas. Nós não podíamos mergulhar tão profundamente pois isso nos impedia os passes de ascensão. Um Zero baixando num mergulho agudo sobre o bombardeiro líder enganou-se na distância e quase mergulhou a toda velocidade no oceano, safando-se por pouco. Peguei o último bombardeiro num passe de tiro de cima de sua cauda. O B-25 sustentou um curso direto e não tive dificuldade de concentrar o fogo na fuselagem. Por uns instantes o ar encheu-se de fogo e fumaça, tendo o bombardeiro rodado para a esquerda e explodindo assim que bateu no oceano. À altura do nível do mar os B-25 eram tão rápidos quanto os Zeros e tivemos que nos esforçar para acompanhar os bombardeiros e simultaneamente realizar nossos passes de tiro. Três aeroplanos adversários ainda se encontravam no ar quando os seis caças Zeros que estavam de alerta foram obrigados a voltarem para Lae, por falta de munição.

O tenente Sasai colocou o quarto bombardeiro na sua lista de vitórias e nós prosseguimos martelando nos dois aviões sobreviventes. Atingi o quinto quando, aparentemente com suas metralhadoras sem munição, o B-25 fez a volta para sua base depois de separar-se do outro avião remanescente. O Mitchell recebeu 1.000 cartuchos de balas de metralhadoras no tanque da fuselagem e as chamas eclodiram de sua asa direita.

Ele desviou-se violentamente e bateu na água, explodindo. O dia foi esplêndido.

Cinco dos seis aeroplanos definitivamente destruídos. Alguns dias mais tarde envolvi-me num aspecto novo da luta aérea, o da manifestação de enjôo, mesmo depois de tantas batalhas. Apanhei um solitário B-26 sobre Lae e o persegui através do mar, atirando na fuselagem e na asa direita. O Marauder explodiu em chamas sobre a água mas antes de destroçar-se quatro homens saltaram de seu bojo. Cada um lançou-se em segurança ao mar e de repente um brilhante bote salva-vidas amarelo apareceu. Ao circunavegar sobre a jangada, vi os homens agarrados aos seus bordos. Já que eles se achavam a duas milhas da base aérea de Lae, era somente uma questão de tempo até que um barco pudesse pega-los e torná-los prisioneiros. Bruscamente um dos homens impeliu suas mãos para cima de sua

cabeça e desapareceu. Os outros batiam ferozmente na água e tentavam entrar na jangada. Eram tubarões! Trinta ou quarenta deles, ao que parece. As barbatanas cortavam a água em movimentos errantes em torno da jangada. A seguir desapareceu o segundo homem. Evolucionei cada vez mais baixo e quase tive náuseas ao ver o brilho dos dentes que se acercavam do braço do terceiro homem. O único sobrevivente, um homem grande, calvo, agarrava-se à jangada com uma mão e brandia furiosamente uma faca na outra.

Entretanto, também ele sumiu, em desespero mergulhei e abri fogo contra o cardume de tubarões. Nem mesmo os inimigos mereciam um destino tão horrível como aquele e estava disposto a ajuda-los de alguma maneira. Ao regressarem a Lae os homens do bote a motor que foram enviados assim que viram o bombardeiro cair na água contaram que encontraram o bote amarelo vazio e manchado de sangue e cerca de dez tubarões mortos por meus tiros boiando e sendo comidos pelos outros.

Nem sequer um trapo dos aviadores foi visto.

Aquela cena atormentou meus sonhos por semanas a fio.

## CAPÍTULO VI: ATERRISSAGEM SEM PILOTO

A 20 de Maio travamos a batalha de maior altitude de nossa história, quando o comandante Nakajima dirigiu quinze Zeros pela zona inimiga até Moresby numa altitude de 30.000 pés. Despendemos uma hora e vinte minutos, voando nessa altitude, para alcançar Moresby, partindo de Lae. Confiávamos que assim obteríamos a vantagem da surpresa, mas ficamos atônitos ao encontrar uma formação adversária várias milhas adiante de nós e na mesma altitude.

Estava em dúvida a respeito da capacidade do Zero em desempenhar, àquela altura, suas acrobacias.

Meu recorde pessoal de altitude com o Zero foi de 37.720 pés, conseguido por mim com uma máscara de oxigênio e um blusão eletricamente aquecido sobre o Japão.

O avião resistia extremamente ao comando e recusava-se a subir mais acima.

Por essa razão, parecia uma imprudência combater com o Zero numa altitude de 30.000 pés.

Havia dez caças inimigos, semelhantes ao P-39, mas de novo desenho. (Após a guerra verifiquei que eram os P-63 Kingcobras)

Dirigi o ataque e travei logo combate.

Os outros catorze Zeros rumaram para cima dos caças adversários.

No ar rarefeito, os controles estavam lentos. Assim que o outro avião se encaminhou para o meu, tentei ficar numa posição vantajosa de onde atirar. Movíamos-nos quase em câmara lenta.

Continuei movendo-me para o lado, a fim de fechar o outro caça que entrara numa espiral firme, e em seguida manobrei para um rápido disparo. Puxei a alavanca para cima com força, com bastante força. Algo parecia despedaçar-se em meu peito e a máscara de oxigênio escorregava para baixo de meu queixo. Temeroso de largar o comando porque podia entrar em parafuso sem controle, tateei desajeitadamente na cabina e logo tudo se dissolveu na obscuridade. Eu havia perdido a visão.

Parece que quando um homem está concentrado com toda sua energia numa ação determinada, inclusive a falta de oxigênio não é capaz de impedir que ele atinja certo ponto que originalmente pretendia alcançar. Senti, mesmo quando parecia estar inconsciente, que minhas mãos tinham gelado sobre o comando e mantinham o avião descendo em seu parafuso. Ao desanuviar minha cabeça e a visão retornar, achava-me a 20.000 pés, e o aeroplano ainda sob controle.

Atirei-me para fora do parafuso num instante, pois provavelmente o Airacobra tinha me seguido e se preparava para liquidar-me. Mas o caça aliado também se encontrava em dificuldades !

Talvez ele tivesse igualmente girado daquela altura e entrado rapidamente em parafuso ou tivesse mesmo sofrido de falta de oxigênio. Fosse o que fosse, estava como eu, a 20.000 pés, espiralando lentamente. Puxei o acelerador para a frente e fui em sua direção, assim que ele saiu de seu aparente estupor.

Com as asas girando, o P-39 dirigiu-se para mim com todas suas armas chamejando.

Mas o Zero voltara à sua forma e manobrava maravilhosamente.

Saí de uma curva com o Airacobra acima e à minha direita. Um disparo instantâneo com meu canhão rompeu em dois o aeroplano. Apenas um outro piloto registrou uma vitória naquele dia. Ota derrubara também um P-39.

No dia seguinte derrubei meu primeiro caça inimigo sem dar um tiro, num combate que foi exatamente o oposto daquele de grande altitude. A 26 de maio, estávamos numa refrega louca acima das copas das árvores. Éramos um grupo de dezesseis Zeros ao nos encontrarmos com uma singular formação adversária. Quatro B-17 voavam numa coluna, tendo em volta, agrupados em escalões de dois e três, um total de vinte caças.

Voávamos abaixo deles e fomos capazes de apanhá-los de surpresa num ataque de subida a prumo. Incendiei um P-39 e em seguida irrompeu no céu em redemoinho uma mistura de aviões de caça dilacerando-se em duelos individuais.

Muitos dos aviões inimigos afastaram-se do plano de sustentação separando-se de nossos caças. Alguns, entretanto foram obrigados a puxar de seus mergulhos para pontos mais altos e fizeram manobras de evasão, como esperávamos. Caí sobre a cauda de um P-39 bem em cima da selva.

O piloto era destemido. Parecia varrer as árvores e os penhascos que a floravam assim que ele girava e mergulhava, se inclinava e sul)ia, comigo atrás dele. Todas as vezes que ele ascendia, girava ou rolava, eu reduzia a distância entre nossos dois aviões.

Disparei um tiro, que o Airacobra evitou, fazendo um tonneau violento para a esquerda. Pouco depois o piloto mergulhou novamente, entrando diretamente num vale tortuoso e flanqueado estreitamente por imponentes penhascos. Sem dar por isso, vi-me nos perigosos desfiladeiros da montanha, perto da cauda do P-39.

Não havia tempo para concentrar o fogo.

Fiz tudo que podia para agarrar o adversário, que deslizava e mudava de rumo em sua desabalada fuga através dos picos. Ao cabo de tudo havia alcançado meu propósito inicial. Estava empapado de suor. O motor parecia que roncava cada vez mais alto em meus ouvidos. E os picos e pedras dilatavam-se perigosamente perto do Zero quando eu arremetia a algumas centenas de milhas por hora.

O avião inimigo acabou chocando-se com a montanha. Saía ele de uma volta fechada e sem esperar deparou-se com um tremendo rochedo saliente que bloqueava nossa passagem. Imediatamente o piloto arremessou o Airacobra para cima e rodou para afastar suas asas do caminho.

Não foi o suficiente. Bateu a asa e deu uma volta, explodindo em seguida com um terrível estrondo na garganta do vale profundo. Vi as peças passarem zunindo por mim vagamente e mal enxerguei a rocha puxei a alavanca para trás com todas as forças de meus braços e mantive-o para trás. O Zero deu um pulo para cima num violento loop e por um instante que parecia uma eternidade tive a impressão que iria dar de encontro à muralha de modo semelhante ao Airacobra. Mas o Zero reagiu bem e transpus o rochedo com uma diferença de polegadas. Passei alguns minutos para acalmar-me e enxugar o suor que ensopava meu rosto. Descomprimi o acelerador e subi devagar, procurando relaxar a tensão.

Essa foi a minha trigésima sétima vitória, se bem que mesmo não tendo destruído pessoalmente a aeronave inimiga, foi um dos mais angustiantes duelos aéreos por mim realizados. Soube mais tarde, naquele mesmo dia, que quase a mesma coisa sucedera com Nishizawa e Ota, que perseguiram dois P-39 pela montanha abaixo e os fustigaram em reviravoltas quase impossíveis, até que os caças à sua frente se despedaçassem e explodissem. Naquela noite o alojamento rumorejava de júbilo pelos acontecimentos do dia.



Durante a última semana de maio o regimento de aviação de Lae efetuou um esforço máximo nas varreduras sobre a zona de Moresby, e em três dias de combates aéreos registrou enormes sucessos contra os aeroplanos aliados.

Em conseqüência, Moresby foi julgado maduro para um golpe decisivo.

A 1º de junho, dezoito bombardeiros Betty de Rabaul, escoltados por treze caças de Lae e mais onze outros vindos de Rabaul, tentaram aplicar um golpe definitivo contra o bastião vital do inimigo.

Considerávamos impossível para os aliados colocar uma forte oposição aérea após as batalhas ocorridas, mas enganamo-nos em nossas previsões. Vinte caças roncaram em direção à nossa grande formação. E mais uma vez houve uma desigual batalha entre os caças. Sete aviões inimigos caíram em chamas, sendo um abatido por minhas armas. Cumpriram porém seu objetivo, que era o de desviarem nossos bombardeiros e diminuir a precisão dos seus ataques sobre os alvos.

Ao retornarmos a Lae, um de nossos bombardeiros separou-se da formação, vagando errante pelo espaço. Baixei com cinco outros caças para o vôo de proteção. O bombardeiro voava aos tropeções. Os buracos das balas e os rasgões abertos pelas granadas dos canhões antiaéreos romperam as asas e a fuselagem, dando-lhe a aparência de uma peneira.

Avancei para bem perto da proa e olhei fixamente para a cabina. Mesmo à distância podia ver o sangue no painel de instrumentos e sobre o assento. Só por milagre o aeroplano voou até o fim. O piloto e o co-piloto estavam esparramados na carlinga, em poças de sangue.

O navegador debatia-se e lutava com o comando que não lhe era familiar.

Não pude ver os outros quatro tripulantes. Duas torres estavam destruídas, e os homens que as manejavam mortos ou feridos. Somente o navegador de vôo, esforçando-se para conservar o aeroplano no alto, parecia ileso.

Providencialmente, ele manteve o avião voando, rodando e vagando como bêbado até sobrevoar a pista de aterragem em Lae.

O homem realizou um magnífico trabalho. Ele conseguiu, ao que parece, de memória, ao observar os procedimentos dos pilotos no ar. Tarefa bastante difícil, mesmo impossível para a maioria das pessoas que não possuem treino de pilotagem. E se o avião de bombardeio se acha muito avariado, sua direção torna-se virtualmente impraticável.

Agora que ele alcançara Lae, não sabia mais o que fazer. Pode sustentar o bombardeiro no ar, mas aterrissar, aproximando-se longa e firmemente e diminuindo a velocidade, era assunto completamente diferente.

O estropiado aeroplano circulou lentamente sobre a pista, dando voltas ao mesmo tempo em que o navegador estudava o estreito caminho debaixo dele.

Não havia meio de ajudar o infeliz na cabina.

Chegamos para perto e tentamos guiá-lo para o chão, mas assim que levantou os olhos dos controles o bombardeiro guinou perigosamente. À medida que descia perdia gradualmente a velocidade. Não existia outro remédio senão esperar que seu combustível terminasse.

O avião voou sobre a água, deslizou defeituosamente assim que voltou e então aproximou-se da pista. Por um instante prendi a respiração. Mas não podia aterrar.

Com baixa velocidade, o avião balançou desafortunadamente no ar e começou a resvalar no espaço destinado ao estacionamento camuflado dos caças. Podia despedaçar-se a qualquer momento.

Então deu-se um milagre. O piloto levantou cambaleando.

Seu rosto estava branco e salpicado de sangue. Deitou pesadamente sobre os ombros do navegador e naqueles breves segundos vitais da aproximação ele empurrou as rodas para baixo e recobrou velocidade. Com as rodas e flaps para baixo o avião planou e tocou na pista. Uma onda de poeira ergueu-se assim que o bombardeiro deslizou pela pista.

Num instante ele desviou de dois caças e, em seguida, guinou para o lado, parando em seguida. Aterrissamos logo depois dele, rolando pela pista até o avião, que milagrosamente escapara do incêndio. O piloto que fizera esforço para por-se de pé um minuto antes, achava-se inconsciente novamente. O co-piloto morrera. O navegador que conduzira o avião avariado de volta estava de tal modo ferido nas pernas que precisou ser carregado.

Os dois artilheiros das torres tinham sido bastante atingidos. O osso do braço de um dos homens saltava através da pele rasgada e ambos estavam manchados com seu próprio sangue.

Os dois metralhadores ventrais estavam meio inconscientes, igualmente empapados de sangue e gravemente feridos, mas agarravam suas armas como se tivessem tenazes de ferro. Foi a primeira vez que vimos tão bem e de tão perto o terrível poder das armas dos caças os quais devem tê-los atingido com disparos de longa distância antes de poder-mos desvia-los.

A morte no ar nunca estivera próxima. Mesmo os que morreram em aviões incendiados estavam distantes, remotos. Um homem podia voltar ou não. Agora porém nós víamos como isso acontecia. Os aviões de combate continuavam em suas operações de limpeza, e durante os dois dias subseqüentes abatemos mais três aviões de caça.

Mas ninguém em Lae percebeu que nossas esplêndidas vitórias empalideciam em comparação com a catastrófica derrota do mais importante agrupamento de forças táticas japonesas, em Midway, a 5 de junho. Soubemos da batalha, quando Tóquio anunciara a maior vitória de nossas forças navais. O Quartel-General Imperial considerou nossas perdas insignificantes. Pela primeira vez, entretanto, duvidamos da exatidão das informações. Nosso raciocínio era muito simples : sabíamos que Midway estava para ser invadida e ocupada, e se nossa frota se havia retirado sem defendê-la, então a algo de imprevisto ocorreria. Não soubemos, senão muito tempo depois, que quatro de nossos maiores e mais bem equipados porta-aviões, com 280 aeronaves e a maioria de seus pilotos, bem como milhares de homens que tripulavam os navios de guerra, ficaram completamente perdidos. De 5 a 15 de junho uma estranha trégua sobreveio no fronte da Nova Guiné, apenas interrompida por um reide simples contra Lae, no dia nove. Eu acrescentei dois B-26 ao meu escore. No dia dezesseis, a guerra aérea recrudescu com fúria.

Era um dia de folga para nossos caças, quando vinte e um Zeros de Rabaul pegaram três formações de caças aliados cochilando. Avisaram-nos via rádio e decolamos imediatamente. Golpeamos o primeiro grupo de doze caças num mergulho de formação compacta que destróçou as fileiras inimigas. Abati um avião e cinco outros pilotos registraram cada um sua vitória. Os seis remanescentes escaparam por mergulho.

Voltando para uma elevada altura, mergulhamos do lado sol para a segunda formação inimiga de doze aviões. Arremetemos novamente sem aviso e nosso passe de mergulho deixou três caças for a do ar. Marquei minha segunda vitória nesse combate.

Uma terceira onda de aeronaves adversárias aproximava-se assim que saíamos do segundo ataque de mergulho. Mais ou menos duas dúzias de caças dirigiam-se para nós e as separamos em dois grupos.

Onze Zeros mergulharam para golpear uma formação em ascensão, e os demais encontraram-se conosco à mesma altitude. As formações desintegraram-se num tremendo melê, exatamente em cima de Moresby.

Os aviões inimigos eram novos P-39, mais rápidos e maneáveis do que os antigos modelos.

(N.T. P-63 Kingcobras)

Saltei sobre um caça que me deixou atônito por agitar-se levemente toda vez que disparava um tiro. Demos voltas pelo céu num duelo selvagem, com o piloto do Airacobra realizando parafusos, loops, Immelmanns, piques, tonneaus, espirais e outras manobras.

Extraordinário aquele piloto! Com um melhor aeroplano bem podia ter-se tornado vitorioso. Mas eu reduzia a distância entre nossos dois aviões com tonneaus rápidos para a esquerda e mantendo-me unido inflexivelmente à sua cauda a menos de vinte jardas.

Dois curtos disparos de canhão e o caça explodiu em chamas. Esta fora a minha terceira vitória no dia.

A quarta que se seguiu quase imediatamente após, foi simples até o ridículo.

Um P-39 passou como um raio na minha frente, atentando somente para a perseguição do Zero que zumbia para cima numa desesperada ascensão, atirando assim que avançava.

O Airacobra dirigia-se diretamente para o fogo de minhas armas, e não fiz mais que verter 200 balas de metralhadora em sua frente. O caça tentou evadir-se num tonneau abandonando sua perseguição imediatamente. Achava-me deslocado do ponto de convergência das granadas do canhão, e atirei pela segunda vez em seu bojo.

Ainda assim ele não devia cair, até que um terceiro disparo pegou-o ainda rolando.

Na cabina, o vidro partiu-se e o piloto deixou-se cair para a frente.

O P-39 entrou num parafuso, em seguida mergulhou a grande velocidade para explodir lá embaixo, na selva.

Quatro caças inimigos num dia! Até aquela data, esse foi meu recorde, e contribuí para a maior derrota jamais infligida ao inimigo numa ação diária pelo regimento de aviação de Lae.

Nossos pilotos perfizeram um total de dezenove caças abatidos definitivamente no ar.

Em nosso retorno, Yonekawa o meu ala, continuou rompendo a formação.

Fez loucos tonneaus, subidas, piques, quedas em folha seca.

Cabriolou por todo o céu, circunvolvendo meu avião. Quando ele avançava até meu avião e levantava dois dedos, rindo francamente, compreendia a razão. Yonekawa deixava de ser um inexperiente novato, pois agora possuía três aeroplanos a seu crédito. Vivia com exuberância. Voava de cabeça para baixo, acenando ambas as mãos em volta na cabina. Em seguida, voava diretamente sobre mim, debaixo de mim e através de um largo titubeio, rolava em torno de meu caça. Procedia como um cabrito exibido. Finalmente, voou sobre minha asa e segurou entre os joelhos a alavanca de comando. Com os dentes à mostra, agitou sua caixa de lanche para mim e começou a comer. Sua alegria era contagiosa. Ergui para ele quatro dedos e então abri uma garrafa de soda. Tirou a dele da caixa de lanche e bebemos à saúde um do outro. O dia de vitória ainda não chegara ao fim.

Mal nossos aviões haviam sido reabastecidos e remuniçados e a notícia de um posto de observação nos chega.

Dez B-26 estavam a caminho para a base. Eles não poderiam ter escolhido momento pior, pois dezenove caças decolaram antes mesmo que os Marauders atingissem

Lae. Fracassamos em derrubá-los, mas danificamos muitos e os obrigamos a dissipar suas bombas à toa no mar. Durante a perseguição, além de Lae, dez P-39 acorreram para nós sobre o cabo Ward Hunt, parece que em resposta aos apelos angustiados dos bombardeiros. Um Airacobra abatido desapareceu em chamas e os outros seriamente danificados fugiram. Lae esteve entusiasmada com a vitória daquela noite. Todos pilotos receberam rações extra de cigarros, e os mecânicos enxameavam ao nosso redor para participar de nossa comemoração.

A melhor notícia recebida foi a de que passaríamos cinco dias em Rabaul como recompensa.

Os hurras dos pilotos ecoaram pela selva em redor. A mim confortou-me particularmente a oportunidade de cinco dias de descanso. Não só porque me achava cansado pelas batalhas quase diárias como também pelo fato de que meus mecânicos precisavam de alguns dias para consertar completamente meu caça. Chamaram-me para mostrar os buracos das balas nas asas e na fuselagem e assustei-me quando vi uma fieira de buracos que passava diretamente por trás de minha cabina. Por umas seis polegadas haviam errado o alvo.

Em 1942 nenhum de nossos aviões de combate estava blindado, nem seus tanques tinham proteção autovedante, como os dos americanos. Assim que os pilotos aliados descobriram, bastava o disparo de uma bala de calibre 50 no tanque de gasolina para que ele explodisse violentamente em chamas. Apesar disso, naquele tempo nenhum de nossos pilotos voava com pára-quadras.

Este fato foi mal interpretado no Ocidente, pois julgava-se que era uma prova de que nossos dirigentes menosprezavam inteiramente nossas vidas e de que todos os japoneses eram tidos e havidos como peças de material e não como seres humanos.

Isto estava longe da verdade. Para cada homem fornecia-se um pára-quadras. A decisão de voar sem eles foi nossa mesmo e de forma alguma o resultado de ordens de qualquer autoridade superior. Atualmente, instruem-nos, mas não nos ordenam, para que usemos os pára-quadras durante o combate. Em algumas bases, os comandantes insistiram para que os levássemos e o pessoal não tinha remédio senão colocar os avultados pacotes nos assentos de seus aviões. Geralmente, entretanto, jamais amarravam as correias e usavam os pára-quadras somente como almofadas dos assentos. O pequeno uso que fazíamos dos pára-quadras era motivado pelo estorvo que causavam aos nossos movimentos na cabina por ocasião dos combates. Dificilmente movimentávamos nossos braços e pernas com desenvoltura quando estávamos amarrados com os pára-quadras. Havia outra razão, igualmente de peso, para não os carregarmos. É que a maioria de nossos combates ocorria sobre o próprio campo do inimigo. Saltar para o território ocupado pelo inimigo estava inteiramente fora de cogitação, pois isso significaria deixar-se capturar.

E as detestadas palavras "**prisioneiro de guerra**" não podiam ser encontradas em qualquer código militar japonês ou no tradicional Bushido (código dos Samurais). Não houve nunca prisioneiros. O homem que não retornasse de um vô devia ter morrido.

Nenhum piloto de caça de alguma coragem podia permitir sua própria captura pelo inimigo. Era inimaginável. Não obstante, foi muito inquietante descobrir um rosário de buracos de balas a pouquíssimas polegadas de meu assento. Naquela noite obtive confirmação a respeito dos quatro aviões destruídos por mim no decorrer do combate do dia.

Não fui o único da Marinha imperial, pois soube de uma marca de outro aviador naval que igualava ou excedia esse número de aviões abatidos num só dia. Minhas vitórias já somavam a quarenta e três.

Nishizawa, que foi o maior ás do Japão, com um total final de mais de cem aviões inimigos destruídos em combate, bateu seu recorde no dia 7 de agosto, sobre Guadalcanal, quando derrubou seis aviões da Marinha americana. Um ano mais tarde, o piloto aeronaval PAN-1 /C Kenji Okabe pôs fora de combate sete F4F Wildcats, TBF Avengers e SBD Dauntless apenas num dia, numa série de ações sobre Rabaul.

Okabe, para estabelecer o maior recorde de todos os tempos para a Marinha, aterrisou três vezes para reabastecimento e rearmamento, no período do dia.

Todo piloto que realizou essa façanha era, contudo, logo depois, morto em combate.

As duas exceções que pessoalmente conheço foram a de Nishizawa e a minha própria, sendo que o "Diabo" jamais se afastara da guerra. Por ironia do destino, Nishizawa morreu em outubro de 1944 sobre Cebu, nas Filipinas, sem poder disparar um único tiro em defesa de sua vida. Alguns caças Hellcat o apanharam desarmado e sem escolta, num transporte DC-3 e o abateram em chamas. Um fim desonroso para o maior piloto do Japão.

Recebi ordens naquela noite para ser informado pelo comandante da base de uma ocorrência rara. Descobri no alojamento do capitão Saito que o tenente Sasai também fora convocado e que o substituto do comandante Nakajima se achava com Saito.

Os dois oficiais pareciam aborrecidos. O capitão Saito falou : "Duvidei se seria prudente dar a vocês essas notícias, mas o faço por recomendação direta do comandante Nakajima.

É uma missão desagradável para mim. "No princípio deste mês, requeri ao Alto Comando em Tóquio para recompensar o tenente Sasai pela magnífica e extraordinária direção de sua esquadrilha em combate. Ao mesmo tempo também pedi o reconhecimento dos notáveis feitos de Sakai, que fizeram dele, tanto quanto sei, o principal ás de toda a Marinha Imperial. "Os requerimentos, contudo, não foram atendidos. Tóquio julgou que não seria conveniente quebrar as normas estabelecidas. Jamais houve em toda a nossa história um herói vivo - Saito acentuou bem - Tóquio obstina-se em não fazer modificações neste período. Eles recusaram - agregou ele com tristeza - inclusive conferir-lhes uma medalha ou promovê-los de posto. "Fiquei indeciso de revelar estes pormenores a vocês concluiu - para que vocês não venham a criticar erroneamente os atos de nosso alto comando. Mas é igualmente importante para mim que vocês dois sejam recompensados, pois eu, como vosso comandante, estou totalmente a par de vossa devoção e de vossos esforços inquebrantáveis." O comandante Nakajima disse mais : "Tem sido sempre uma tradição da Marinha - certa ou errada - conferir condecorações e conceder promoções especiais apenas em condições póstumas. Esta tradição, naturalmente, representa muito pouco para vocês no momento. Penso que vocês devem saber que o capitão Saito pediu para o tenente Sasai o posto de capitão de fragata e para Sakai o de guarda-marinha." Sasai respondeu de uma vez. "Devo dizer-lhe, de minha parte, quanto me sinto grato por sua consideração e por seus esforços. Contudo, quero acrescentar que nem Sakai nem eu estamos descontentes com a decisão de Tóquio. Não encontro nenhuma razão para julgá-la com maldade. Penso, e estou certo de que falo por Sakai, que nossos feitos e vitórias aéreas não são apenas nossos.

Sem a proteção de nossos alas, sem a devoção de nossas turmas de manutenção, não teríamos alcançado nada. Estou satisfeito de que nossa equipe tenha funcionado tão

bem e sinto que a recompensa individual não seja necessária, embora esteja mais honrado pelo muito que fez em nosso favor." Sasai expressou perfeitamente tudo quanto eu teria para dizer, e inclinei-me em sinal de aprovação. A conduta da Marinha negando-se a reconhecer os feitos individuais foi levada inflexivelmente até o fim da guerra. Houve apenas uma exceção para essa regra, feita lá por março de 1945, quando o Almirante Soemu Toiodo, comandante da Frota combinada, confiou ao PAN I /C Shoichi Sugita e a mim, faixa de distinção pelo nosso significativo número de vitórias aéreas. O louvor já então não tinha sentido. Os grandes pilotos de nossa Marinha Nishizawa, Ota, Sasai e outros tinham morrido.

## CAPÍTULO VII: VÔO PARA A MORTE

Durante o mês de junho defrontamo-nos com um número cada vez maior de caças e bombardeiros inimigos. Informaram-nos que os aliados estavam organizando importantíssima concentração de poder aéreo na zona e que, de ora em diante, tínhamos de realizar mais fortes operações de limpeza com os caças. O inimigo recortava mais pistas aéreas ao lado da vegetação selvática na área geral de Moresby.

Nossos ataques de bombardeio também aumentavam de intensidade e frequência, e os caças inimigos enfrentavam cada reide de modo agressivo. No dia 17 de junho, doze Zeros escoltaram dezoito bombardeiros a Port Moresby e mantiveram sete caças de interceptação à distância dos bombardeiros, que golpearam o cais flutuante e afundaram um cargueiro de 8.000 toneladas ancorado no porto. Os sete caças americanos atormentaram nossa força de trinta aviões no percurso de Moresby ao Cabo Ward Hunt, mas sem êxito. No dia seguinte, nove bombardeiros e igual número de caças incursionou até Kido, na Bahia de Rescar, uma nova base adversária ao norte de Moresby que estava sendo rapidamente aprovionada de caças. Dez destes atacaram dezoito aviões japoneses sem que ocasionassem novamente nenhuma perda, ao passo que eles mesmos ficaram sem dois.

Retornei a Lae a 24 de junho, depois de minha permanência em Rabaul e parti na manhã seguinte, como integrante de uma operação de limpeza, de vinte e um caças, para Moresby. A luta foi enérgica, tendo eu abatido um dos onze aviões que foram derrubados naquele dia.

Apareceram as primeiras bombas, que rebentavam na noite. Todos os pilotos corriam freneticamente para os abrigos mais próximos. Não havia tempo para alcançar as rochas escavadas. Por isso, nos arremessamos dentro das crateras que se achavam mais perto. Podíamos ver os bombardeiros em contraste com as estrelas. Eram Mitchells e Marauders, a uma altura não maior de 600 pés, as chamas azuladas de seus tubos de descarga bruxuleando no céu escuro com estranho fulgor. Mas não significavam algo senão a beleza para nós, desde que nos agachamos no fundo das crateras. Assim que despejaram suas bombas, os aviões regressaram ao nível das copas das árvores, atirando violentamente através da pista e colocando suas metralhas em cada edifício ao alcance da vista. Lançamos-nos de volta às crateras e ficamos numa confusão horrível. As balas inimigas pulverizavam o campo como festins de saudação. Não se sabe como nenhum dos pilotos foi ferido. Os aviões mudaram então de rumo, agindo sobre o outro extremo do campo. Arrastei-me da cratera e corri para o posto de Comando. Quase não havia tempo a perder no cruzamento do campo. Com todos nossos aeroplanos pousados, afigurava-se somente uma questão de segundos, antes que outra onda pudesse nos abater. A cratera aberta não clava lugar para longa espera durante ataques violentos de bombardeio. O Posto de Comando continuava intacto. Mas agora os bombardeiros tinham feito uma volta e borrifavam a torre e a cabana com balas de metralhadoras. Os marinheiros entrincheirados nas barricadas em torno do PC atiravam uma saraivada de balas de suas armas para o ar, mas resultou apenas um desperdício de munição. Os homens nada sabiam da direção de um avião, e os artifícios luminosos dos projéteis faziam um arco distante na noite por trás dos céleres bombardeiros.

Sua falta de precisão deixava-me estupefato. Esqueci-me dos abrigos e corri para as posições de tiro. Empurrei para o lado de sua arma o homem, dizendo-lhe que tomaria conta dela. Ele agarrou-se firmemente à sua arma, recusando abandonar seu posto e gritando que não tinha ordem para deixá-lo. Não gastei tempo com ele e o expulsei para

fora do lugar. Levantou-se, resmungando pragas, mas outro piloto que viera atrás de mim o pôs para fora do caminho e pegou o cinto de munição.

O marinheiro afastou-se rapidamente.

A segunda onda dos B-26 golpeou o campo naquele momento. Sacudi-me de costas e comprimi o gatilho, observando os projéteis traçadores e brilhantes no ar. Um Marauder passou quase sobre minha cabeça e passou pelas granadas flamejantes da proa até a cauda. Mas o bombardeiro jamais vacilou e veio rugindo para baixo, rumo à nossa posição num mergulho pouco profundo, com o metralhador da proa respondendo ao meu fogo. Essa foi minha primeira experiência em terra com um avião dirigindo-se diretamente para mim e tive medo de que o estouro das granadas me absorvesse.

A visão das bombas chocando-se embaixo e explodindo diretamente em cima de nossa posição parecia ao mesmo tempo surpreendente e terrível.

O medo sobrepujou as outras emoções e eu abandonei a arma, correndo o mais rápido que podia, para trás do abrigo de sacos de areia. Não percorrera ainda todo o caminho e saltei num vôo para o abrigo. Sentei-me ali por alguns momentos, sentindo-me como um idiota e um insensato covarde. O B-26 rugiu por cima de mim, passando sem soltar bombas. Amaldiçoei-me e sacudia meu corpo, para retomar a arma, que eu havia deixado. Lentamente cessei de agitar-me e recobrei minha presença de espírito.

Então acocorei-me detrás da arma e jurei que não correria mais como um coelho.

Os bombardeiros voltaram; o ruído de seus motores, de apenas a 150 pés submergia nossas cabeças num ensurdecidor e triturante crescendo, que despedaçava nossos tímpanos. Como grandes formas negras, eles dardejavam pela obscuridade, deitando chamas de suas torres, suas descargas perfurando a escuridão com um fogo azul tremulante. Peguei o bombardeiro que se arrastava com um disparo, mantendo a arma firmemente assim que o avião voou em minha linha de tiro.

Uma fina corrente de fumaça apareceu, mas ele prosseguiu sem abalar-se e a seguir desapareceu na distância, até a formação. O amanhecer rompeu depois de mais de uma hora inteira de bombardeio ininterrupto e de castigo violento dos aeroplanos adversários, que haviam varrido Lae com impunidade. Nem um único aparelho fora derrubado, não obstante terem sido disparados milhares de cartuchos pelas armas antiaéreas.

Os pilotos estavam tão desmoralizados pelo assalto, que mesmo após as últimas bombas terem caído, ninguém correu para os caças a fim de decolar em perseguição, como sempre fizéramos antes.

A maior parte das instalações do campo incendiou-se. Profundas crateras transformaram a pista numa mixórdia capaz de impedir qualquer vôo, mesmo que tivesse sido tentado. Inacreditável, mas os vinte caças estacionados em ambos os lados da pista estavam incólumes, esburacados apenas por balas perdidas e fragmentos de bombas. Convergimos para o Posto de Comando, a fim de saber das ordens futuras. Os pilotos achavam-se confusos e exasperados pela pressão que havíamos sofrido. Em especial um oficial, o PAN-2/C Mitsuo Suitsu, recentemente designado para Lae, fora tomado completamente de cólera.

Ele jurava que derrubaria um bombardeiro no próximo reide, mesmo que tivesse de fazê-lo à força. Poucos, entretanto, prestavam atenção a Mitsuo.

Antes que os aeroplanos inimigos sumissem de nossa vista, cerca de 200 homens dirigiram-se para o campo e puseram-se a trabalhar febrilmente com pás e carrinhos de mão para tapar a grande quantidade de crateras e limpar as pedras e peças de metal da pista de



aterragem. De repente várias ordenanças vieram correndo do Posto de Comando, gritando histericamente : Outro ataque está a caminho ! Mais de uma centena de aviões inimigos aproximam-se do campo !

Uma centena de aparelhos! Número incrível ! Jamais ouvíramos falar de um assalto de tal magnitude ! Houve excitação entre o quadro de oficiais e em seguida ordens foram gritadas para todo avião levantar vôo imediatamente. Corremos para nossos caças e assim que os motores se aqueceram para a partida, rolamos para a pista que fora preparada convenientemente para a decolagem com segurança.

Os Zeros movimentavam-se em posição de partida quando os oficiais se lançaram do Posto de Comando, agitando loucamente suas mãos no ar, gritando e correndo em direção à pista. Eles cruzavam seus braços no ar, em sinal para pararmos os motores.

Ao chegarem até os cacas explicaram : O alerta fica sem efeito. Nossos postos de observação cometeram um erro. Um oficial chegou a rir.

A centena de aparelhos inimigos transformou-se de certo numa formação de pássaros em migração! Todos prorromperam numa risada. O episódio mostrava-se completamente cômico depois da tensão sob a qual tínhamos vivido.

Assim que sentamos em volta do Posto de Comando, almoçamos, sempre prontos para decolar no caso de algum ataque. Hoje o inimigo mantinha-se em movimento. Ainda estávamos comendo quando os ordenanças correram até nós, com notícias que de Salamaua haviam informado sobre a passagem de seis B-17 para nossa base. Não perdemos um minuto. Nossas refeições e utensílios espalharam-se em todas as direções enquanto corríamos para os caças. Salamaua situava-se apenas a poucos minutos por ar de Lae, e os bombardeiros podiam estar logo sobre nós. Eu não queria arrancar do solo. Os demais caças faziam uma fila para a pista enquanto eu praguejava contra o meu motor que se recusava a funcionar.

Tentei uma e outra vez, empurrado o acelerador. O motor morrera e, enquanto eu descia desgostoso do aparelho, todos os outros caças encontravam-se no ar.

Corri pela faixa para os refúgios. O comandante Nakajima agitava seus braços furiosamente, berrando para que me apressasse. Apontava para o céu.

Eu achava-me a vinte jardas do abrigo quando o assobio de uma bomba que caía fendeu o espaço como uma grande faca. Projetei-me nos últimos poucos pés através do ar e fui chocar-me com as costas dos homens já amontoados no chão dentro do refúgio. Exatamente naquele instante o mundo parece que tinha arrebentado.

Deu-se um rugido ensurdecedor e a terra estremecia loucamente debaixo de mim.

Senti que algo pesado me esmagava em todos os sentidos, uma terrível pressão e, a seguir, uma escuridão absoluta. Nem via nem ouvia nada, assim como se tivessem me separado do mundo.

Procurei mexer meus braços e minhas pernas, mas não consegui. Estava solidamente amarrado. Impossível dizer se durou segundos ou minutos, até que ouvi uma voz longínqua, chamando-me. Era o comandante Nakajima. - Sakai! Sakai ! .

Onde está você ? Silêncio por um momento. E novamente o grito. Onde está ele ?

Que faz Sakai ? Procure-o, diabos ! Tentava gritar em resposta. Pensava ter gritado mas, estranho, não podia ouvir minha própria voz. Minha boca, meus lábios, não se moviam. Alguma coisa pesada pressionava contra meu queixo. De novo a voz de Nakajima veio, de muito longe, vagamente. ele deve estar soterrado.

Andem, procuremos por ele. Não percamos um minuto. Cavem seus moles !

Soterrado! Naturalmente! Achava-me por baixo das rochas e da areia. Abri ligeiramente os olhos. Escuridão. O medo então apoderou-se de mim. Senti-me oprimido, que a areia me sufocava. Tentei mexer-me mas não podia mover-me nenhuma polegada.

O terror apossou-se de mim. A voz de Nakajima veio novamente, desta vez um pouco mais alta. - Cavem com o que puderem para livrar suas mãos.

Venham : usem alavancas. Empreguem suas mãos e suas unhas se não têm outra coisa! Depressa ! A seguir os sons de arranhaduras, de pás cavando a terra.

Esperava, tentando contorcer-me. Logo chegavam ao fim.

Uma mão limpava meu rosto, alisava meu queixo, depois tirava a areia para fora de minha boca e de meu nariz. A luz do sol iluminou-me de repente assim que meus salvadores me alcançaram e puxaram-me para fora. Não fui o único soterrado.

Pelo menos uma dúzia de homens foi apanhada pelo súbito desmoronamento do refúgio ao explodir bem perto uma bomba. Mas ninguém se machucara.

Ficámos literalmente cobertos da cabeça aos pés de areia e lama, que afortunadamente para nós haviam amaciado o choque do desabamento do abrigo.

O Posto de Comando se transformara em destroços e a fenda de uma cratera bem próxima testemunhava nossa felicidade ao escaparmos de um golpe direto.

A maioria dos equipamentos ainda sobre a pista haviam sido despedaçados em pequenas peças e vários barris de combustível ardiam em chamas.

Quase uma hora depois, os caças que haviam decolado retornavam para a base.

Os homens vinham deprimidos. As seis fortalezas tinham rechaçado seus ataques com relativa facilidade.

Gastamos dois dias para restaurar a base aérea, depois da investida de dois de julho.

No quarto dia estávamos prontos para um reide de represália sobre Moresby.

Ainda estávamos a 3 de julho pelo calendário americano, mas pensávamos que podíamos acrescentar à celebração de seu Independence Day alguns de nossos próprios fogos de artifício. Com a nossa força máxima de vinte e um Zeros, nossos aviões atacaram Moresby e encontraram o comitê de boas vindas de vinte aviões aliados que os aguardavam. Atacamos enquanto os aliados estavam ainda mergulhando.

Nossos pilotos foram responsáveis pela destruição de nove caças, totalmente, e de mais três prováveis.

No solo deixamos em chamas diversos caças e bombardeiros e destruimos diversas construções sem nenhuma perda do nosso lado.

Ainda a muitas milhas de Lae, em nosso vôo de regresso, avistei uma névoa de fumaça negra impelida pelo vento.

Assim que a base aérea surgia à nossa vista, verificamos que o fumaça provinha das instalações em chamas diretamente no campo. Línguas de fogo elevavam-se para os ares, vomitando nuvens ferventes de fumaça negra sobre a selva e a praia. Acontecera uma coisa clara.

Em nossa ausência, bombardeiros inimigos tinham atingido nossos os depósitos de gasolina. Evoluíamos ainda para a aterrissagem quando sete Marauders rugiram embaixo sobre a floresta. Não conseguimos velos antes que estivessem em cima do campo e que suas bombas revolteassem pelo ar a fim de mandarem geisers de chamas e de barro pela pista. Assim que rodamos em perseguição os cinco caças de reserva que haviam ficado em Lae decolaram para o ar, e mais de vinte e seis Zeros ao todo, correram loucamente atrás dos B-26, que tentavam escapar. Por alguns momentos estivemos à beira do caos nos céus,

pois cada um rolava exasperadamente para desvencilhar-se dos outros aviões perseguidores. Colisões deixaram de ocorrer por um triz. Um caça que saíra de Lae ultrapassou o grupo principal.

O Zero cruzou pelos bombardeiros e então fez uma conversão e uma volta num ângulo acentuada curva de 180 graus e mergulhou disparando todas as suas armas com velocidade espantosa em direção ao bombardeiro líder. Aquilo que aparecia como um temerário ataque frontal, transformou-se num momento em terrível carnificina.

O piloto japonês que disparava suas armas, procurava destruí-lo à força.

Num movimento confuso, aproximando-se com uma velocidade de perto de 600 milhas por hora, o Zero apenas evitou a hélice direita do Marauder, deslizou ao longo da fuselagem e com sua asa cortou o estabilizador vertical e o leme. O Zero continuou voando direito e no mesmo nível, aparentemente incólume. Então ele começou uma série de voltas lentas, perdendo gradualmente altitude, e mergulhando no mar a toda velocidade. Segundos mais tarde, o B-26, sem o estabilizador vertical, guinava e rolava loucamente, sacudia de leve sua costa, mergulhava na água com uma explosão deslumbrante. Antes que se passassem cinco minutos, com pelo menos dezesseis caças derramando uma torrente de granadas e balas em sua fuselagem e em suas asas, outro B-26 caiu verticalmente para as ondas.

Os demais bombardeiros fugiram extremamente avariados.

De volta a Lae eu soube que o piloto que tinha acabado à força com o Marauder fora o mesmo que a 2 de julho jurara levar consigo até o fim um bombardeiro inimigo.

Mitsuo Suitsu cumprira bem sua ameaça.

No dia 6 atacamos de novo Moresby. Quinze caças escoltaram vinte e um bombardeiros e nossos aviões acusaram a destruição de três caças no ar enquanto os bombardeiros semearam grande destruição na base inimiga. De 7 a 10 de julho foi a vez do adversário. Por três noites consecutivas eles nos meteram como ratos em nossos refúgios.

Lae converteu-se num pesadelo de bombas explodindo, de projéteis luminosos varrendo a base aérea de um extremo a outro, de geisers de chamas e fumo, de abrigos incendiados, de construções destroçadas e de centenas de crateras de bombas. Não havia dúvida de que o inimigo tentava fazer explodir as instalações de Lae numa ruína fumegante.

Mas apesar de seus ataques, jamais conseguiu seu principal objetivo, pois sempre tínhamos pilotos capazes e nossos caças em condições de vôo.

No dia onze fizemos outro esforço máximo para bombardear Moresby, com doze caças escoltando vinte e um bombardeiros vindos de Rabaul. Na rota para a base inimiga, o tenente Sasai descobriu seis B-17, a caminho de Lae. Afastou-se da formação de escolta, levando cinco outros caças com ele. A idéia de Sasai não foi justa. Indicou Nishizawa, Ota e eu para nos juntarmos ao seu aparelho, e seis de nós atacamos os grandes bombardeiros numa série de passes de tiro. Mas as Fortalezas Voadoras demonstraram o significado formidável do seu nome.

Danificamos três mas falhamos em destruí-los. Seus atiradores haviam melhorado.

Um Zero saíra, extremamente avariado, e outros caças, inclusive o meu, ganharam buracos de balas do inimigo. Com apenas seis Zeros de proteção, a formação que foi bater contra Moresby foi dispersada pelos caças inimigos.

Em consequência, as bombas caíram sobre uma ampla área e causaram pouco dano às instalações adversárias, mas mesmo assim os caças inimigos não lograram nenhuma vitória.

Sasai recebeu uma repreensão severa por ter deixado os bombardeiros com tão fraca proteção. Ele não procurou justificar sua ação e aceitou a censura silenciosamente.

Violara sem dúvida a regra vital dos caças de escolta : Jamais abandonar os bombardeiros sem guarda. Seus pilotos, contudo, simpatizavam com Sasai.

Os B-17 eram um espinho doloroso em nossas costas. Sua habilidade para escapar de nossos ataques com êxito, tanto nos abalava como nos exasperava.

Entramos numa nova fase das operações dos caças das bases de Lae e de Rabaul quando

a 21 de julho, uma divisão do Exército Imperial japonês desembarcou em Buna, 110 milhas ao sul de Lae.

As tropas puseram-se imediatamente a abrir caminho por terra, numa marcha frenética através da selva feroz, em direção a Port Moresby.

Analizando sobre o mapa, a operação proposta afigurava-se de simples execução.

Buna assemelhava-se a uma pedra lançada à distância de Moresby, através do istmo da Península de Papua.

Os mapas das ilhas selváticas diferiam completamente, porém, das aterradoras condições reinantes por baixo da folhagem densa. O alto comando japonês cometeu um fatal e terrível erro ao determinar que suas tropas assaltassem Moresby por terra.

Mesmo antes de terminada a batalha, o Japão sofrera um dos seus mais trágicos e humilhantes desastres.

As montanhas de Stanley Owen eram quase tão altas como os Alpes. Descrever a ferocidade da selva sobre os despenhadeiros das montanhas meramente como densa vegetação é ser negligente na exposição. A exuberância da vida das plantas é inacreditável. Se não bastassem os caminhos pantanosos, nem os lodaçais, nem a lama, nem a umidade, que faziam proliferar plantas mortais, então haveria as rochas afiadas como navalhas, precipícios, todo gênero de trepadeiras e de insetos, calor sufocante e moléstias que liquidavam os homens misteriosamente.

A travessia das geleiras dos Alpes apresentava-se como coisa de menos em face da angustiosa e brutal luta para irromper pelas selvas das Montanhas Stanley Owen. Tornava-se virtualmente impossível abastecer as tropas depois que elas desaparecessem pelos brejos da floresta. Os estropiados e feridos verificavam que suas feridas ulceravam no calor abafado e na umidade do solo.

A água brotava dos corpos dos homens através de cada poro. O equipamento se estragava pelo caminho, as roupas se desfaziam em farrapos, os pés sangravam nas pedras e nas gramas e folhas afiadas da selva.

Durante meses nossas tropas debateram-se contra o pior inimigo que haviam enfrentado, adversário que não dava tiros nem espalhava minas terrestres ou realizava violentos bombardeios, mas que devorava centenas de homens de uma vez e jamais tornava a libertar seus prisioneiros. Com esforços sobre-humanos, diversos elementos trabalharam então para aproximar-se de poucas milhas o ambicionado objetivo, o bastião de Moresby. Mas depois se defrontaram com o malogro mais penoso.

Não é preciso dizer que antes de terminada a operação, ou mais exatamente, antes de simplesmente dissolvida, os homens do exército pereceram, a maioria deles de inanição profunda, dentro das selvas de onde não podiam escapar.

O ataque terrestre constituiu um ato de desespero. A princípio nosso alto comando ordenara um assalto anfíbio contra Moresby, mas este propósito foi abandonado entre 7 e 8 de maio, por ocasião da batalha do Mar de Coral, quando dois porta-aviões japoneses

enfrentaram dois porta-aviões inimigos no primeiro duelo naval em que navios desse tipo trocaram tiros. Cada unidade empregou seus aeroplanos para triturar os adversários com bombardeios constantes. Vencemos a batalha, mas o inimigo conseguiu seu objetivo : a operação anfíbia foi cancelada. Com nossas tropas pisando terra firme em Buna, o quartel-general de Rabaul determinou que voltássemos a atacar Moresby e convocou para um apoio aéreo constante à cabeça de praia.

Os desembarques em Buna faziam parte de uma operação mais vasta, que estava destinada à derrota antes mesmo que pudesse prosseguir.

Não somente porque a selva colocada diante dela se apresentava como um cenário de enorme magnitude mas também porque nossos homens claudicavam em face da completa falta de compreensão dos problemas de logística, por parte de seus líderes.

Esta debilidade, combinada com os brilhantes movimentos do lado do inimigo, resultaram num desastre de primeira ordem.

Simultaneamente com os desembarques em Buna, uma unidade de comandos do exército avançou por terra para a extremidade leste da Nova Guiné. Os homens abriram uma pista de aterragem em Rabi, que visava assegurar o fluxo de suprimentos para os homens que se dirigiam para a Nova Guiné da cabeça de praia de Buna. Estranhamente o inimigo não conseguiu bombardear o trabalho de construção de Rabi, contentando-se com as fotografias tomadas por seus aviões de reconhecimento. Todavia, ao terminarem os homens o novo campo de Rabi, as tropas inimigas surgiram inopinadamente num ataque de surpresa e obrigaram a guarnição japonesa a retirar-se.

Golpe bem dado esse. Preparamos o campo, e os americanos e australianos o utilizaram para seus próprios aviões ! Mas eles não se contentaram só com o novo campo.

Ficou evidente para todos nós que os aliados organizavam sua força aérea para a completa interdição de Lae e Rabaul. Suas máquinas cortavam novas pistas de aterragem através da selva com assombrosa rapidez. E assim que seus instrumentos de trabalho foram guardados, bombardeiros médios e caças rolavam pelas novas pistas.

Os ataques contra Lae continuavam a aumentar. Raramente passava-se uma noite sem que os Mitchells e Marauders deixassem de aparecer, metralhando e bombardeando à vontade.

Durante o dia, Lae conseguia dos vinte a trinta caças em operações conservar de seis a nove Zeros permanentemente no ar sobre Buna, assim como uma força de vigília para a proteção do campo. A cobertura de Buna estava muito abaixo de nossas necessidades, mas os caças deviam evitar ataques em larga escala para a destruição da cabeça de ponte.

Em minha primeira patrulha a Buna tive um choque.

Vira do ar, antes, muitas operações de desembarque, mas nunca testemunhara uma tentativa tão dramática para abastecer uma divisão de infantaria completa.

Milhares de soldados, em torno da praia, carregavam com a mão, para a selva, as caixas de suprimentos. Apenas dois pequenos transportes com um minúsculo caça submarino de escolta, achavam-se na praia desembarcando novos suprimentos !

O vôo de proteção à cabeça de ponte apresentou eventualmente mais dificuldades que eu previra. Pesados estratos que apareciam a pouca distância significavam um dia de descanso relativo. Num agrupamento de seis Zeros, no dia 22 de julho, voávamos em amplos círculos num céu aparentemente vazio. A 7.000 pés acima do solo ergueu-se uma sombra espessa. Sem qualquer aviso, uma série de explosões tremendas estremeceu a zona da praia, e colunas de chamas e fumaça irromperam para o céu.

Segundos depois uma fumaça grossa e oleosa fervia dos tambores de combustível dos suprimentos decisivos, a algumas jardas da praia.

Não foram vistas quaisquer aeronaves. Ou eles tinham arremessado suas bombas através da sombra com espetacular precisão - o que parecia bastante improvável - ou um ou mais aeroplanos haviam baixado das nuvens, despejado suas bombas e deslizado de volta para se resguardarem na massa acinzentada, sem serem notados.

O Último caso foi o que ocorreu, pois alguns minutos depois avistei uma tênue mancha movendo-se para fora do bordo da região nublada, afastando-se para sueste.

Voltamos e saímos em perseguição ao avião que escapava, e à medida que nos acercávamos, o identificávamos como um velho amigo nosso, o bimotor Lockheed Hudson. Estávamos a uma milha de distância quando fomos percebidos.

O bombardeiro desceu e fugiu pela costa, tentando alcançar Rabi. Sua velocidade era quase tão elevada quanto a de nossos caças. Alijei o tanque de combustível ventral e acelerei para o máximo de potência. De uma distância de 600 jardas e pela sua retaguarda esquerda, disparei todas as quatro armas do avião, com a esperança de que o Hudson girasse e me permitisse diminuir mais o espaço que nos separava.

Mas aconteceu o inesperado. Nem bem eu tinha disparado, o Hudson entrou numa volta de escalada quase a prumo para a direita, rolando rapidamente e rugiu para trás, em minha direção, a toda velocidade. Fiquei tão surpreso que por alguns momentos estive sem ação no assento da cabina. No minuto seguinte todo fogo dianteiro das armas do Hudson abriu-se para a barragem. Nossos Zeros espalharam-se como loucos, rolando ou mergulhando em todas as direções.

Nada de semelhante ocorrera antes, olhei num relance para o avião do tenente Sasai.

Sua boca estava aberta de assombro ante a audácia do piloto inimigo.

Um Zero, pilotado por Nishizawa, que não se deixava impressionar por nada neste mundo, girou para fora de sua repentina perda de rumo e desceu atrás do bombardeiro.

Suas armas despejavam chamas. Novamente nos surpreendemos.

O Hudson inclinou-se para um tonneau rápido, o mais rápido que jamais vi para um bimotor. As armas de Nishizawa apenas borrifavam o ar vazio.

Os demais pilotos, eu inclusive, dirigiram seus caças para o Hudson. Todos fracassamos em acertá-lo com um simples tiro. O bombardeiro rolava e serrava para cima e para baixo em manobras violentas, com os metralhadores de cima atirando firmemente sobre nossos aviões.

Os pilotos dos Zeros se enfureceram. Nossa formação desintegrou-se e cada homem atirou-se para o Hudson da forma que julgou melhor. Fiz pelo menos quatro passes de tiro e vi-me forçado a interromper meu ataque em virtude dos outros pilotos que não observavam seus companheiros.

Durante uns dez minutos perseguimos o Hudson, derramando uma salva de chumbo e de granadas explosivas no avião chamejante. Por fim, uma explosão pesada apanhou a torre da retaguarda; vi o metralhador levantar as mãos e desmaiar. Sem encontrar a resistência da corrente de balas da torre, aproximei-me até 20 jardas e pressionei o gatilho para baixo, alvejando a asa direita. Imediatamente jorrou uma torrente de chamas que se alastrou para a asa esquerda. O piloto manteve-se a bordo. Estava muito baixo para ele ou a tripulação se lançarem. O Hudson perdia rapidamente velocidade e planou em direção à selva.

As árvores raspavam as duas asas chamejantes e a fuselagem, que também desdobrava grandes lençóis de fogo, indo explodir na vegetação cerrada como uma gigantesca lasca de aço incendiado. Deu-se uma repentina explosão, e a fumaça escaldante subiu.

O dia foi cheio de surpresas. Voávamos de volta a Lae para reassumir o trabalho de patrulha da cabeça de praia, quando cinco Airacobras tentaram um súbito ataque contra nossa formação. As aeronaves oponentes voavam numa longa coluna, embaixo sobre a água, procurando subir velozmente para pegar-nos desprevenidos.

Fui o primeiro a ver o grupo inimigo. Entrei numa curva fechada e mergulhei para os Airacobras, dirigindo-me diretamente para o avião líder. Bruscamente os P-39 dispersaram-se em todas as direções, giraram e correram para fora.

Com a vantagem da surpresa eliminada e outros cinco Zeros diretamente atrás de mim, eles não queriam participar de uma batalha em que tivessem tantas condições desfavoráveis.

Na velocidade do meu mergulho, cheguei quase ao grupo inimigo. Dois caças zumbiram loucamente e desapareceram por entre as nuvens baixas.

Outro sumiu no meio de um aguaceiro e ainda outro quase como se desvaneceu no ar.

Um Airacobra ainda permanecia à vista e rumei para ele a toda velocidade.

Dirigia-se para as nuvens, mas uma explosão diante de sua proa o fez mudar de rota.

O P-39 adernou para um tonneau de esquerda e mergulhou para o mar, tendo-me a 200 jardas de distância.

Era o Airacobra de novo modelo que, ao nível do mar, possuía uma velocidade igual ao de meu próprio caça. Mas o piloto cometera um erro fatal : ele voava na direção contrária!

Em vez de escapar para Moresby, dirigia-se precisamente em sentido oposto direto para Rabaul.

Ainda contava com bastante combustível, e contentei-me de manter a diferença entre nossos dois aviões.

Todo o caminho para Rabaul, se necessário. Alguns minutos mais tarde o piloto americano deu pelo engano e procurou corrigir seu erro. Não tinha outro recurso senão reverter sobre seu curso, e o caça voou numa aguda inclinação para a esquerda e voltou.

Muitas vezes anteriormente isso acontecera. Cortei por dentro sua volta, avançado ligeiramente por baixo e pela esquerda do caça. Um disparo curto obrigou o Airacobra a rolar violentamente para escapar de meu tiro. Colei-me à sua cauda assim que ele virava de um lado para outro, orientando-se para a costa.

Durante preciosos segundos perdi o caça no momento em que ele começara a fazer manobras extraordinárias. Dessa forma, o P-39 afastou-se para a base, com várias centenas de jardas de distância entre nós. Mesmo com a motor a plena potência, eu não podia diminuir o espaço que nos separava nossa velocidade era igual !

Preparava-me para retornar, pois desde que o P-39 conservasse o mesmo curso reto, seria impossível para mim alcançá-lo em condições de atirar.

Mas o piloto inimigo preferiu outro caminho. Em lugar de permanecer sobre o mar, rumou diretamente para as Montanhas Stanley Owen, o que o forçou a entrar em uma subida. Mas eu sabia que nesse terreno o P-39 mesmo das nova versão não tinha a mesma capacidade do Zero. Vagarosa mas firmemente eu apertei a distância entre nós.

No raio de ação mais próximo possível mantive o fogo. Com a munição reduzida, depois da refrega com o Hudson, devia ter o suficiente para um ou dois disparos, quando muito.

Cinquenta jardas. Depois diminui para quarenta, em seguida para trinta.

Segurei o gatilho da arma, apontando cuidadosamente. Não havia feito um simples disparo quando de repente o piloto saltou do avião !

O Airacobra encontrava-se a menos de 150 pés acima do nível do solo, quando uma forma tombou no ar, num salto que parecia fatal.

Não conhecia nenhum caso em que o piloto tivesse sobrevivido a um pulo de menos de 300 metros.

Milagrosamente porém o pára-quedas abriu-se numa fração de segundo antes que o piloto se chocasse com o solo. Desceu numa pequena clareira, enquanto seu caça explodia a muito poucas jardas diante dele.

Eu ainda não me convencera de que o piloto inimigo estivesse vivo depois de sua incrível descida. Girei quase em mergulho e voei de volta sobre a clareira da floresta.

Apenas o pára-quedas aparecia. O piloto estava vivo e em condições suficientemente boas para escapar de minha vista. Foi a minha segunda vitória sem que disparasse um tiro, elevando meu total para quarenta e nove aviões.

As semanas que se sucederam logo depois serviram para a manutenção da cobertura da área da praia de Buna, mas a última metade de julho representou uma nova e estranha fase da guerra para nós. Devíamos começar a voar de pára-quedas.

Ordens emanadas do mais alto quartel-general e do capitão Saito indicavam que cada piloto devia usar seu pára-quedas em combate. Era uma estranha sensação sentir o volumoso pára-quedas sob meu assento e as correias em volta de meu corpo. Jamais tinha voado assim antes.

Foram igualmente perturbadoras para nós as ordens que, embora não ditas, tinham conseqüência nefasta.

O capitão Saito determinou que de então por diante os caças não deviam atravessar a cordilheira Stanley Owen, o que contrariava todo bom senso.

Somente em uma oportunidade, a 26 de julho, vi novamente Port Moresby. Interceptáramos cinco Marauders sobre Buna, e durante o combate, no momento em que os bombardeiros regressavam, abati dois B-26, ação confirmada pelos outros pilotos. Tendo atrás de mim a Sasai e Endo e contrariando as ordens, cruzei a cordilheira em perseguição aos bombardeiros remanescentes. Atingi um bombardeiro, mas não pude comprovar sua destruição, pelo que ele ficou como provável.

Aquela foi a última vez que voei sobre uma base inimiga.

Nossa situação se modificava com rapidez. Lá para o fim da primeira semana de agosto, começamos a lutar sob condições antes para nós desconhecidas.

Os americanos haviam lançado uma poderosa invasão da ilha de Guadalcanal.

A 29 de julho o tenente Joji Yamashita retornara a Lae do patrulhamento de Buna com notícias que eletrizaram toda a base.

Seus aviões tinham sido atacados pelo primeiro grupo de aeronaves da Marinha americana! Informou ao comandante Nakajima e ao capitão Saito que seus nove Zeros haviam encontrado uma força mista americana de bombardeiros de mergulho

SBD Dauntless e caças F4F Wildcats, conduzidos para Buna por batedores P-39, calculando que viessem de Rabi.



Os aviões de guerra da Marinha foram os primeiros a surgir em nosso teatro. As notícias de que um porta-aviões americano se dirigira para as águas da Nova Guiné significavam mau agouro, e nossos oficiais de estado-maior pareciam abalados.

Se os americanos possuíam transportes suficientes para operarem contra nossas forças em Lae, Buna e Rabaul, então poderiam conter algo de verdade as suas afirmativas de vitória em Midway e suas negativas de grandes perdas durante a batalha do Mar de Coral. Se o que Tóquio afirmara fosse verdade, de que nossa frota destruíra os

porta-aviões inimigos que se encontravam no Mar de Coral e ao largo de Midway, como explicar que um porta-aviões estivesse em nossa vizinhança ? Alguma coisa estava errada, e pela primeira vez tivemos dúvidas a respeito da autenticidade das repetidas proclamações de vitória, vindas de Tóquio. Entretanto, a maioria dos pilotos de caça, em Lae, acolhia as notícias de modo inteiramente distinto. Tarde da noite fizemos perguntas aos pilotos de Yamashita.

Quantos aeroplanos da Marinha se achavam lá ?

Os Wildcats eram melhores do que os P-39 e os P-40 ? De que qualidade eram os pilotos da Marinha americana ? As respostas dadas foram encorajadoras, porquanto a esquadilha de Yamashita afirmava que derrubara três bombardeiros de mergulho, cinco caças e um P-39, sem a perda sequer de um Zero. Isto nos levou a considerar sem importância o que ocorrera em Midway ou no Mar de Coral, ou mesmo em qualquer outro lugar. Todos cuidávamos do que ocorrera durante os quatro meses em que havíamos açoitado os caças e bombardeiros do inimigo incessantemente, e que a aparição dos aviões navais significava imensa oportunidade de ganhar novas vitórias.

Mas nos três dias que se escoaram os novos aeroplanos inimigos não conseguiram aparecer sobre Buna. No trigésimo, nove B-17 atacaram a zona da cabeça de ponte com grande êxito, sendo que nossos nove caças abateram somente um bombardeiro adversário. Conferiram-me a vitória quando peguei a quarta Fortaleza da formação sobre o Cabo Nelson e tive ocasião de concentrar meus tiros em sua proa. Pelo visto, o piloto e o

co-piloto tinham morrido, pois o grande aeroplano mergulhou para o oceano, sem controle. Essa foi uma das minhas mais duras batalhas aéreas, tendo regressado a Lae com polegadas de pele rasgadas de meu braço direito, obra das armas do bombardeiro. Escapara da morte por um fio de cabelo e meus mecânicos trabalharam toda a noite, remendando as dúzias de buracos de balas na fuselagem e nas asas.

A 2 de agosto, qualquer preocupação sobre os aviões navais esfumou-se de nossa mente. Antes de o dia terminar, o sonho de todo piloto de caça japonês tornou-se realidade, conforme tivemos enorme prazer de relembrar depois.

Circunvolúamos sobre Buna a 12.000 pés quando avistamos cinco pequeninas manchas contra as nuvens, algumas milhas distantes da cabeça de ponte.

Conservavam a mesma altitude e se assemelhavam a Fortalezas. Voei para o lado do avião de Sasai e aponte para os bombardeiros que se acercavam.

Ele acenou com a cabeça e nós dois indicamos os B-17 aos outros pilotos.

Mantivemos nossa formação, circulando lentamente até que os quatro motores de cada bombardeiro se fizeram visíveis. Sasai deu sinal para que o seguíssemos. Levantou sua mão direita, balançou suas asas, dando ordem para romper nossa formação em V e tomar em coluna por um a fim de atacar pela frente. Nossos tanques de óleo revolviam-se através do ar. Chegara a nossa oportunidade de pôr à prova as teorias que havíamos elaborado em nossos alojamentos, durante a noite. Dentro de poucos instantes saberíamos se as Fortalezas eram ou não vulneráveis ao ataque frontal. As circunstâncias

apresentavam-se perfeitas. Nove caças Zeros contra cinco das grandes Fortalezas, sendo que entre os nove se encontravam os melhores ases do Japão. Sasai liderou o ataque. Ota ficou 500 jardas atrás do seu aeroplano, seguido por Endo.

Ocupei mansamente a quarta posição, também a quinhentos metros de distância, e meus alas, Yonekawa e Hatori, acompanharam-me, como os de números cinco e seis da coluna. Nishizawa tomou o sétimo lugar, depois Takatsuka, e finalmente o PAN-3/C Yoshio Suevoshi no eslobo da retaguarda. Nove Zeros desdobrados numa extensão de 4.000 jardas e conduzindo os mais completos pilotos que o Japão havia produzido. Ao nos aproximarmos, as Fortalezas apertaram sua formação.

O caça de Sasai avançou para o bombardeiro líder e depois subiu para um ângulo pouco agudo, rolando vagarosamente como se ele objetivasse a seção mais inferior da proa do avião. E num instante ele passou por cima como um relâmpago, como que completando seu ataque. Todos cinco bombardeiros arrastavam atrás de si fumaça, mas era fumaça de suas metralhadoras de calibre 50. A formação inimiga prosseguia.

A seguir foi a vez de Ota, que realizou a mesma manobra de Sasai. Eu observava os sinais luminosos das balas traçadoras no momento que picavam o bombardeiro líder, em seguida a asa de Ota guinou assim que ele começou a escapada de volta. Imediatamente uma explosão violenta ocultou de minha vista todos os aviões.

Um clarão de luz intensa iluminou o céu, seguida por terrível nuvem de fumaça. Mesmo a meia milha de distância, o choque da onda sacudiu meu avião. O B-17 não ficou muito mais tempo no céu. Desapareceu, estraçalhado em pequenas peças de destroços, ao estourar sua carga completa de bombas, sob o impacto das granadas do canhão de Ota.

Foi o mais espetacular aniquilamento aéreo visto por mim, e eu saudei respeitosamente assim que o Zero de Ota subiu como um foguete por cima da nuvem.

Nesse momento, Endo investia, mergulhando e subindo mais além para um ângulo estreito. O Zero rolava lentamente na medida em que avançava para os bombardeiros, e tanto o canhão como as metralhadoras cuspiam fogo assim que se aproximava. Seus dispositivos traçantes iam loucos e Endo ganhou altura assim que as armas do bombardeiro o enquadraram num intenso fogo cruzado.

Agora chegara minha vez! Puxei para trás moderadamente a alavanca e o terceiro bombardeiro da formação estendeu-se lentamente em meu telêmetro. Vinha cada vez mais próximo e eu apertei o gatilho. Nada sucedeu. O bombardeiro parece que ocupava todo o céu diante de mim e antes que eu encontrasse o motivo do erro.

Estúpido! Deixara de soltar o travão do gatilho, erro que o mais bisonho dos pilotos não podia cometer. Foi quase a minha desgraça, e eu rodei violentamente para desfazer-me do B-17, a uma distância de vinte jardas, somente.

Seus metralhadores pegaram-me num fogo cruzado. O Zero andava aos bordos enquanto as balas batiam na fuselagem, e eu sentia o choque das pesadas metralhas rasgando o metal. Agora eu estava furioso e, com o bojo do caça para cima, sustentei a alavanca para a esquerda, rolando loucamente. Saíra, mas não sem avarias. Ficara com raiva da minha própria estupidez, mas era tarde, pois desperdiçara um passe de tiro consumado.

Avancei por baixo da formação inimiga e acelerei o motor no máximo de tensão a fim de passar à frente dos bombardeiros por outro caminho.

Nishizawa já estava subindo contra seu B-17. Voava magnificamente, seu caça arqueava vagarosamente na escalada gradual, rolando firmemente assim que a distância entre ele e o aeroplano adversário diminuía. O ataque também foi perfeito e tanto que

permaneceu derramando balas de canhão nos tanques de combustível da asa. De repente um borrito de chamas estalou pela asa, se espalhou rapidamente, e em poucos segundos a Fortaleza se assemelhava a uma gigantesca chama lançada. Um fogo brilhante flutuava ao vento da asa e ao longo da fuselagem. O bombardeiro deslizou loucamente e sua proa caiu. Assim consumou-se. Outra poderosa explosão atirou para cima o caça de Nishizawa, por cima de suas costas como um brinquedo e sacudiu fortemente meu próprio Zero. E os outros bombardeiros rodaram sob o choque da onda, embora os caças restantes zunissem para seus passes de tiro.

Agora Sasai foi novamente, raspando o terceiro bombardeiro da proa até a cauda. Ele começou a fazer fogo de uma distância de quase 150 jardas e suas granadas passaram lentamente para trás, ao longo da fuselagem. Peças de metal irromperam do avião e foram atiradas para fora pelo jato da hélice. A aeronave rolou violentamente para a direita, ao léu. Vi chamas dentro da fuselagem, lambendo o lado da cabina e a segunda torre de metralhadoras.

O B-17 desceu numa longa volta de varredura, rolando e deslizando ao baixar, sinal certo de morte do piloto e do co-piloto. As chamas aumentaram e, pela terceira vez em dois minutos, outra ruidosa explosão marcou o fim do terceiro B-17.

Mal podia crer no que via. Aqueles eram s aviões que deixavam nossos pilotos de caça frenéticos onde quer que surgissem. No entanto agora - um, dois, três! Três detonações arrasadoras e tantas foram as Fortalezas e outras tantas as pequenas peças de destroços pontiagudos caindo do céu. Os dois bombardeiros sobreviventes separaram-se ao vir para meu segundo passe, tendo eu encontrado o espaço vazio em meu telêmetro. Subi e parti para um "loop" alto, do qual pude ver os dois B-17 dispersando-se em diferentes direções. Um dirigia-se para as montanhas e o outro voltava para o mar aberto. Segui o avião que corria para a água. O B-17 rolava e voltava continuamente quando eu tentava disparar de longe contra a cabina ou os tanques de combustível. Por alguma razão desconhecida, o bombardeiro deixou de alijar sua carga mortífera e o aeroplano escapava com a desvantagem do peso de todas as suas bombas.

Mergulhei para ganhar velocidade e ascendi por baixo do bombardeiro, aproximando-me em direção de sua asa esquerda. O B-17 crescia mais e sempre mais em minha vista. Atirei, observando as granadas explodindo ao longo da asa esquerda pela fuselagem e remoendo a capa de metal enquanto se dirigiam para o compartimento de bombas.

O mundo eclipsou-se no instante que se seguiu. Um raio de luz, cauterizante e intensa, encheu o céu, cegando-me. Um grande soco pegou o Zero e atirou-o violentamente através do ar. Meus ouvidos zumbiram e senti gosto de sangue que escorria de meu nariz. A quarta Fortaleza destruída! E cada uma delas por suas próprias bombas! Agora só sobrava uma.

O bombardeiro fugia para as montanhas, com oito Zeros agarrados a ele como cães de caça atrás de uma vara de porcos selvagens. Eles exerciam forte pressão para acompanhar o

B-17, que evidentemente alijara suas bombas e havia ganho velocidade. A rota do bombardeiro, cortando através de minha proa, dava-me a possibilidade de interceptá-lo antes que ele alcançasse a terra.

Na realidade, minha decisão foi acertada. Nem bem havia voltado e empurrado o acelerador todo para diante, quando avistei três Airacobras, vindos do oriente e voando baixo, roçando sobre a água, naturalmente atendendo aos pedidos de socorro das

Fortalezas. Aproximaram-se dos oito Zeros perseguidores, que não se haviam advertido de sua aproximação. Era uma situação singular. Os três P-39 começaram a subir atrás dos oito desavisados caças Zero, eu retornei numa ampla volta de varredura sobre os três confiantes aviões inimigos. O primeiro P-39 colocou-se em posição de fogo contra o último Zero no momento em que eu o atingi num mergulho pouco profundo.

O piloto jamais soube o que acontecera. Balas e granadas de canhão chocaram-se violentamente com sua fuselagem até as raízes das asas e o avião desintegrou-se, com uma asa atirada com força através do ar. Os estampidos deram aviso aos outros Zeros e imediatamente dois caças voltearam numa espiral fechada e caíram sobre os outros dois

P-39. A coisa terminou em segundos. Reconheci os aviões de nossos dois incomparáveis ases, Nishizawa e Ota. Cada piloto fez simplesmente um disparo e os Airacobras caíram em chamas. Os três pilotos haviam investido contra um número três vezes superior de caças Zeros, mas infelizmente sua perícia não conseguiu comparar-se à sua coragem.

Todavia o assunto no ar ainda não tinha acabado : a Fortaleza sobrevivente, que agora voltava da terra e dirigia-se para trás para o mar. Sua velocidade reduzira-se visivelmente ; e com seus motores avariados, era somente uma questão de tempo a liquidação do bombardeiro. Havia apenas saído de uma longa escalada depois de arrancar de meu mergulho, quando o B-17 surgiu diante de mim. Isto sucedeu demasiado instantaneamente para que eu fosse capaz de alvejar propriamente, mas fiz um disparo firme. As granadas partiram loucas e eu rolei e tornei a voltar para outro ataque. A estropiada Fortaleza ainda estava pronta para a luta. Passava na subida o bombardeiro, observando os projéteis traçantes arqueando pelo ar depois de mim, quando repentinamente o Zero estremeceu com violência. Os sons de martelos batendo contra o metal alarmeram-me, e algo sacudiu-me fortemente na cabina. Minha mão direita ficou paralisada. O Zero deslizou como louco, seu ventre para cima e atirou-se para diante, desgovernado. Observei com medo todos os instrumentos, mas o motor conservava seu poderoso ronco. Nem chamas nem fumaça. Fiquei aliviado, pois me preparara, se necessário, para fazer a “travessia para o outro lado”. Um Zero incendiado não permanecia intacto por muito tempo. Achava-me a menos de 1.000 pés sobre a água quando arranquei o caça de seu mergulho para o fundo. O avião fora golpeado gravemente mas as seções vitais não tinham sido danificadas. Voltando à posição normal de vôo, olhei para minha mão direita. Um estilhaço de metal cravara-se através da luva onde tinha penetrado a palma. Hoje sem dúvida estava com sorte. A peça dentada de metal havia sido desprendida por uma bala de raspão, sem força bastante porém para causar maior dano. A Fortaleza perdia altitude constantemente, arrastando uma longa corrente de fumaça branca. Os Zeros mantinham sua longa coluna, cada um detonando um tiro assim que o piloto mergulhava contra o bombardeiro avariado.

Um caça Zero afastou-se da seção de tiros ao B-17. Entrou numa ampla e vagarosa volta e começou uma gradual descida para o litoral da ilha. Uma tênue película branca ele arrastava no ar atrás de si. O Zero não parecia estar seriamente atingido.

Suas asas se conservavam no nível. Mas perdia velocidade e altitude sem cessar.

Voltei e olhei de relance para o bombardeiro, que agora mergulhava para o mar, claramente sem controle.

Nesse momento olhei novamente para o Zero solitário. Ele desaparecera.

Uma selvagem ovação saudou-nos em Lae quando relatamos aos nossos mecânicos a destruição das cinco Fortalezas Voadoras. Os homens saltavam e gritavam de

júbilo ao ouvirem os pormenores. Cinco Fortalezas e três Airacobras tornaram o dia excelente. Nishizawa foi o sétimo piloto a aterrisar. Desceu de sua cabina e não tomou conhecimento do coro hilariante da turma de manutenção. Fez uma pergunta. - Onde está Sueyoshi ?

O grupo silenciou. Onde se acha meu ala? - reclamava Nishizawa.

Takatsuka desceu de seu caça e marchou para Nishizawa. Radiografaram de Salamaua ? - gritou Nishizawa. Que há com todos vocês ? Ninguém aqui diz uma palavra ?

Nishizawa ficou alucinado. Não havia nenhuma notícia de Salamaua e ninguém vira o caça de Sueyoshi depois de sua descida para a costa. Reabastecam meu avião e carreguem minhas armas - ordenou Nishizawa. Tentamos dissuadi-lo de sair para o que se afigurava uma busca sem esperança, mas Nishizawa não podia ser afastado de seu propósito.

Duas horas depois ele retornou, com o infortúnio estampado em suas faces.

Sueyoshi, um dos mais populares aviadores jovens de Lae, jamais foi encontrado.

A vitória do dia tornou-se amarga em nossas bocas.

## CAPÍTULO VIII: UM RECORDE

A 3 de Agosto foram chamados de volta a Rabaul muitos dos Zeros designados para Lae. Recebemos com satisfação a transferência, pois isso nos prometia alívio do patrulhamento diário sobre Buna e uma fuga dos bombardeamentos noturnos.

Deixamos em Lae nossos pertences, acreditando firmemente que voltaríamos logo. Engano nosso. Os primeiros quatro dias em Rabaul os passamos em vôos de reconhecimento e vôos rasantes atrás dos caças de Rabi, que se transformara rapidamente no mais importante ninho dos caças inimigos mais que Moresby.

No dia 8 de agosto, após termos recebido ordens para nossa ação de patrulhamento do Posto de Comando, fomos andando através do campo para nossos caças.

Mais de dezoito pilotos já se encontravam em suas cabinas, quando os ordenanças correram para nós gritando que o vôo havia sido cancelado. Os ordenanças e mensageiros corriam de um lado para o outro, e os oficiais que passavam revelavam inquietação em suas faces. O comandante Nakajima, que devia conduzir a missão do dia, saiu do gabinete do almirante visivelmente encolerizado e gritou para nós :

O patrulhamento de hoje ficou sem efeito. Vamos não se sabe para onde. Olhou em volta. Onde o diabo daquele ordenança se meteu ? - Você !..... apontou para um mensageiro espantado, consiga uma mapa para mim, rápido!

Estendeu a carta sobre uma mesa larga e começou a assinalar o curso com um compasso. Não prestou atenção alguma aos pilotos que olhavam fixamente para o mapa. Indaguei ao tenente Sasai se sabia o que tinha acontecido. Sasai perguntou a Nakajima e recebeu uma breve explicação e lançou-se para os aposentos do almirante, sem nada nos dizer. Alguns minutos depois ele voltou e mandou que os pilotos se reunissem em torno dele. Suas palavras estouraram como uma bomba.

Às 5h20 da manhã de hoje, uma poderosa força anfíbia do inimigo iniciou uma invasão em Lunga, no extremo sul da ilha de Guadalcanal. Nossas primeiras informações indicam que os americanos estão lançando uma enorme quantidade de homens e materiais na ilha. Também realizaram ataques simultâneos a Tulagi, na Ilha de Flórida.

Toda nossa flotilha de hidroaviões foi destruída. Logo que o comando tiver elaborado nossas novas rotas partiremos imediatamente para Guadalcanal a fim de atacar as forças do inimigo nas praias. Os ordenanças nos entregaram mapas das ilhas. Estudamos os referidos mapas, procurando a ilha desconhecida que repentinamente se tornara tão importante.

Os homens murmuravam entre dentes. Onde está a danada dessa ilha ? exclamava um piloto exasperado. - Quem jamais ouviu falar desse lugar idiota ? Medíamos a distância de Rabaul a Guadalcanal. Havia assobios baixos de incredulidade.

Quinhentas e sessenta milhas ! Tínhamos de voar esta distância para a cabeça de praia do inimigo, enfrentar seus caças e fazer o mesmo percurso de volta a Rabaul.

Inaudito. Significava uma viagem redonda de mais de 1.100 milhas, sem o desconto dos combates ou tempestades, o que consumiria combustível em quantidades prodigiosas. Aquilo serviu para acabar com qualquer especulação.

Aguardamos silenciosamente que o comandante erguesse a cabeça e nos transmitisse novas ordens. Entrementes um ordenança atrás do outro lançava-se pelo escritório do almirante com notícias recém-chegadas da frente de batalha.

Ouvimos um mensageiro dizer a Nakajima que todo contato havia sido perdido com Tulagi, que a guarnição toda havia perecido.

Sasai empalidecera com as notícias. Estive para perguntar-lhe várias vezes se alguma coisa andava mal. Finalmente, olhando diretamente para diante, disse tranqüilamente : "Meu cunhado estava destacado em Tulagi." Suas palavras tinham um sentido incontestável. Ele referira-se no passado recente ao marido de sua irmã ele também usava uma das fivelas de cinto com o tigre que seu pai havia lhes dado. Se Tulagi estivesse agora ocupada pelo inimigo, então seu cunhado, o capitão de corveta Yoshio Tashiro, comandante de hidroavião, já não podia estar mais entre os vivos. Teria feito o seu último vôo. (Sua morte foi efetivamente confirmada mais tarde).

Nakajima convocou-nos para transmitir ordens : "Vocês devem fazer o vôo da mais extensa operação de caça da história", avisou-nos. "Não façam nada de extravagante hoje. Atenham-se às ordens e sobretudo não voem inutilmente nem desperdicem combustível. Qualquer piloto que tiver necessidade urgente de combustível no retorno de Guadalcanal, deve fazer um pouso forçado na Ilha de Buka. Nossas tropas receberam instruções para ficarem de prontidão para atender nossos aviões. "Para voar até Guadalcanal e regressar a Buka, temos de cobrir mais ou menos a mesma distância que fizemos de Tainan a

Clark Field, nas Filipinas, e retornar. Acho positivo que possamos voar essa extensão sem interferência. Para a volta a Rabaul a questão é diferente. Poderíamos fazê-lo, mas aí pode haver contratempos. Por isso repito o aviso: não desperdicem combustível. (Depois da guerra o comandante Nakajima contou-me que o almirante queria, a 7 de agosto, dirigir todos os caças Zeros de Guadalcanal a Rabaul, que estivessem em condições de vôo. Nakajima protestou e propôs em troca segurar os doze melhores pilotos em seu regimento, porque ele esperava perder pelo menos a metade de seus homens durante a missão de tão largo raio de ação. Houve uma azeda discussão entre os dois homens até que eles concordaram com o número de dezoito aviões de caça, aceitando a idéia de que os que se extraviassem e aterrizassem em Buka seriam recolhidos mais tarde). Logo que foram liberados, os pilotos saíram em grupos de três. Disse a Yonekawa e a Hatori, meus dois alas : - Vocês enfrentarão hoje, pela primeira vez, aviadores navais americanos.

Eles terão sobre nós uma visível vantagem por causa da distância que temos de percorrer. Quero que vocês prestem a maior atenção em cada movimento que tenham de fazer.

De modo nenhum se afastem de mim. O que quer que aconteça ou que apareça ao nosso redor, agarrem-se o mais que puderem ao meu avião. Recordem bem: não se afastem. Corremos para nossos aviões e esperamos nas pistas por nossa vez.

Vinte e sete bombardeiros Betty estrondaram pela pista antes de nós. O comandante Nakajima acenou com a mão de sua cabina.

Às 8h30 da manhã todos os caças achavam-se prontos para a partida. As turmas de manutenção e os pilotos que permaneceram sem voar naquele dia postaram-se nos dois lados da pista, agitando seus bonés e fazendo suas saudações.

O tempo estava magnífico, sobretudo em Rabaul. Até o vulcão silenciara. suas erupções, haviam acabado em junho, e apenas uma tênue fumaça dirigia-se para o oeste.

Ocupamos nossas posições de escolta atrás dos bombardeiros. Fiquei surpreso ao ver que os Betty conduziam bombas em lugar de torpedos, armas indispensáveis para o ataque aos navios. As bombas deixaram-me perplexo. Eu conhecia os problemas que se apresentavam quando se tinha de atingir alvos móveis no mar, de grande altura.

Mesmo os B-17, que se vangloriavam de sua precisão, consumiam a maior parte de suas bombas ao atacarem os navios fora de Buna.

Ganhamos altitude lentamente, depois voamos para leste, para a Ilha de Buka, a 13.000 pés. Perto de sessenta milhas ao sul de Rabaul, avistei uma linda ilha sobre a água.

De um verde brilhante e com a forma de uma ferradura, o atol estava assinalado no mapa como a Ilha Verde. Não tinha idéia de que a capacidade dos olhos de perceberem as diferenças de colorido do atol pudessem fornecer-me mais tarde a chave para salvar minha vida.

Sobre Buka as formações deram a volta e voaram para o sul, ao longo da costa oeste de Bougainville. Através da capota o sol fustigava e aquecia. O calor provocou sede e, depois de algum tempo de termos alcançado a zona inimiga, tirei uma garrafa de soda de minha caixa de lanche. Abri sem pensar a garrafa, esquecendo a altitude. Mal fizera uma incisão na rolha quando a água da soda estourou violentamente, escapando-se a pressão no ar rarefeito. Em segundos, a pegajosa água desapareceu diante de mim; mas felizmente a forte corrente de vento da cabina secou-a quase imediatamente.

Entretanto, o açúcar da soda secou em meus óculos e não podia enxergar. Aborrecido com minha própria estupidez, tentei limpá-los. Mal podia ver.

Durante o transcurso de uns quarenta minutos, esforcei-me para limpar não somente meus óculos como também o pára-brisa e a alavanca de comando. Nunca me sentira tão ridículo. Meu caça vagueava pela formação enquanto eu esfregava com crescente irritação. Ao poder ver claramente em todos os sentidos, já nos encontrávamos sobre Vela Lavela, na metade do caminho de Rabaul a Guadalcanal.

Sobre Nova Geórgia ganhamos altitude e atravessamos Russel a 20.000 pés.

Cinquenta milhas adiante de nós aparecia sobre a água Guadalcanal.

Já daquela distância vi os clarões de chama amarela contra o azul do céu acima da disputada ilha.

Ao que parece havia combates já no caminho embaixo, entre os Zeros vindos de outras bases e os aviões de defesa do inimigo. Olhei para baixo do litoral norte de Guadalcanal.

No canal entre Guadalcanal e a Ilha de Flórida centenas de linhas brancas, as esteiras dos navios inimigos, entrecruzavam-se na água. Para onde quer que olhasse, havia navios. Jamais vira tantos vasos de guerra e transportes de uma vez.

Essa foi minha primeira visão de uma operação anfíbia americana. Quase impossível de acreditar. Vi pelo menos setenta navios de desembarque avançando para as praias e em redor deles, uma dúzia de destróieres ostentando suas figuras brancas pela água.

E havia mais outros navios no horizonte, demasiado distantes para que pudéssemos contá-los pormenorizadamente. Entrementes os bombardeiros volteavam lentamente para seus objetivos. Bem diante deles pequenas nuvens elevavam-se a 13.000 pés.

O sol à direita e acima de nós, com seu esplendor ofuscante, apagava tudo de nossa vista. Minha posição era incômoda : estaríamos impossibilitados de ver quaisquer caças que viessem daquele ângulo. Meu receio justificou-se logo. Sem se esperar, seis caças emergiram da luz deslumbrante, quase como se eles tivessem surgido de repente no céu. Um rápido olhar revelou que eram mais redondos que os outros aviões americanos que tínhamos enfrentado.

Estavam pintados de verde oliva, e somente as partes inferiores das asas eram brancas. Wildcats !, os primeiros caças Grumman F4F que eu vira. Os Wildcats não tomaram conhecimento dos Zeros, investindo rapidamente contra os bombardeiros.



Nossos caças adiantaram-se, muitos deles atirando fora de alcance, na esperança de distrair as aeronaves inimigas. Os Wildcats mergulharam sobre a formação de bombardeiros, rolando juntos e depois desaparecendo em mergulhos.

Exatamente ao largo da Ilha Savo, sobre a água, os bombardeiros despejaram suas bombas num enorme comboio. Observei as bombas na curva de sua longa queda. Geisers irromperam abruptamente do mar, mas os navios da frota inimiga singravam, sem serem perturbados. Evidentemente era uma estupidez atacar navios em marcha, de quatro milhas de altura! Não podia compreender a recusa de usar torpedos, os quais tinham demonstrado tanta eficácia no passado.

Nossa missão fora inteiramente perdida, ou melhor, atirada fora em poucos segundos de um miserável bombardeamento errado.

(No dia seguinte os bombardeiros retornaram, desta vez conduzindo torpedos para ataques de baixa altitude. Mas já demasiado tarde. Os caças inimigos enxameavam sobre os bombardeiros, e muitos caíram em chamas no oceano, antes mesmo que eles pudessem atingir seus objetivos.)

A formação de bombardeiros inclinou-se para a esquerda e retornou velozmente para Rabaul. Nós a escoltamos até Russel, para fora das patrulhas de caça adversárias, e voltamos para Guadalcanal. Era mais ou menos 1h30 da tarde.

Deslizamos sobre Lunga, os dezoito Zeros firmes para o combate.

Novamente explodindo do sol ofuscante, os Wildcats lançaram-se contra nossos aviões.

Fui o único piloto que avistou o ataque de mergulho e imediatamente arrastei o caça para uma subida abrupta e os demais caças seguiram-me. De novo os Wildcats se dispersaram e mergulharam em diferentes direções. Suas táticas de evasiva intrigavam, pois nada ganhavam com isso. Pelo visto, os americanos não queriam travar combate hoje.

Voltei-me para verificar as posições de meus alas. Desapareceram! As coisas não estavam tão claras como pareciam; o inimigo tinha de lutar, apesar de tudo. Olhei para todos os lados à procura de Yonekawa e Hatori, mas não pude encontrá-los.

O caça de Sasai, com as duas listas azuis cruzando sua fuselagem, retomou a formação tendo vários caças ocupado suas posições atrás dele.

Nada porém dos meus alas.

Finalmente eu os vi, cerca de 1.500 pés abaixo de mim.

Fiquei boquiaberto, um simples Wildcat perseguido por três Zeros, disparando tiros curtos sobre o frenético avião americano. Os quatro aviões travavam um violento combate, voando em espirais fechadas para a esquerda. Os Zeros poderiam ter apanhado o Grumman isolado sem nenhuma dificuldade, mas toda vez que um Zero conseguia ter o Wildcat diante de suas armas, o aeroplano inimigo afastava-se loucamente para o lado e saía outra vez sobre a cauda de um Zero.

Nunca tinha visto antes. Guinei minhas asas em sinal para Sasai e mergulhei.

O Wildcat achava-se unido inflexivelmente à cauda de um Zero, suas balas traçadoras moendo as asas e a cauda. Desesperado, fiz um disparo. Imediatamente o Grumman jogou-se para o lado, num tonneau pela direita, aferrado em volta de uma curva fechada, e terminou numa escalada direta para meu próprio avião. Jamais vira um avião inimigo movimentar-se tão rapidamente e tão harmoniosamente.

E a cada instante suas armas se aproximavam para o bojo de meu avião.

Fiz um rápido tonneau num esforço para afastá-lo para longe.

Não consegui. Ele usava minha própria tática favorita e vinha de baixo.

Puxei o acelerador para trás e o Zero estremeceu assim que sua velocidade caiu.

Bom trabalho; com a velocidade fora do ritmo, o piloto inimigo arrancou para trás, numa volta. Empurrei novamente o acelerador para a frente, rolando para a esquerda.

Rolei o Zero três vezes, depois entrei num parafuso e saí numa espiral vertical à esquerda. O Wildcat competia comigo em cada movimento. Nossas duas asas esquerdas apontavam em ângulo reto para o mar abaixo de nós, e as asas direitas para o céu.

Nenhum de nós conseguia obter vantagens. Levantamos para uma espiral e a cada segundo que passava tremendas pressões nos puxavam para baixo, em nossos assentos.

Meu coração martelava violentamente e sentia minha cabeça como se sobre ela houvesse uma tonelada.

Parecia que uma película cinzenta estava enevoando meus olhos. Eu rangia os dentes.

Se o piloto inimigo podia agüentar a punição, eu também o podia.

O homem que falhasse primeiro e voltasse em qualquer direção para aliviar a pressão, podia encontrar seu fim.

Na quinta espiral, o Wildcat deslizou levemente. Seria desta vez, pensei.

Mas o Grumman baixou sua proa, ganhou velocidade e o piloto conservou novamente seu avião em completo controle. Atrás daquela alavanca de comando estava um homem terrível. Contudo ele cometeu seu erro, logo a seguir. Em vez de rodar para trás, a fim de entrar na sexta espiral, ele acelerou toda a potência do seu motor, safou-se para um ângulo e entrou em loop. Aquela foi a fração de segundo decisiva. Segui direto atrás dele, cortando por dentro o arco do Grumman, e saí sobre sua cauda. Apanhei-o ! Ele sustentou os *loops*, tentando reduzir cada vez mais a distância de cada arco.

Toda vez que ele subia e girava, eu cortava por dentro seu arco e diminuía a separação entre nossos dois aviões. O Zero não podia ser superado no vôo por qualquer outro caça do mundo, nesse gênero de manobra. Quando eu estava somente a cinquenta jardas de distância, o Wildcat abandonou seu loop e ficou espantado de me ver voando direito e no mesmo nível. Daquela distância podia não utilizar o canhão; despejei 200 cartuchos das metralhadoras na cabina do Grumman, observando as balas moerem a fina capa de metal e destroçarem o vidro. Não podia acreditar no que via.

O Wildcat continuou voando como se nada houvesse ocorrido. Um Zero que tivesse recebido aquela quantidade de balas em sua cabina vital teria se transformado numa bola de fogo num instante. Não conseguia compreender o fato. Empurrei o acelerador para a frente e aproximei-me do caça americano, no momento em que o mesmo perdia velocidade.

Logo achei-me a dez jardas adiante dele, tentando moderar a marcha. Encolhi meus ombros, preparado para a fúria de suas metralhadoras. Caíra numa armadilha !

As balas não vieram. As metralhadoras do Wildcat permaneceram em silêncio.

Tudo aquilo era inacreditável. Mantive minha velocidade até que nossos aviões voaram asa com asa. Abri a capota de minha cabina e olhei bem para fora. A capota da cabina do Wildcat já estava para trás e pude ver claramente o piloto. Um homem grande, com a cara redonda. Usava um uniforme cáqui claro. Não parecia ser tão jovem como eu pensara, tinha meia idade.

Por alguns minutos voamos ao longo de nossa bizarra formação, nossos olhos encontrando-se através do estreito espaço entre os dois aviões. O Wildcat estava em péssimo estado. Buracos de balas haviam rasgado a fuselagem e as asas de uma extremidade a outra.

A camada externa do leme saiu e o arcabouço de metal sobressaía como um esqueleto. Agora podia compreender porque o piloto não fizera fogo e planava.

Seu ombro direito estava manchado de sangue e eu vi a mancha escura descendo sobre seu peito. Inacreditável que seu avião ainda estivesse no ar.

Mas aquilo não era maneira de matar um homem! Voando sem defesa, ferido, seu avião em ruína, assim não! Levantei minha mão esquerda e fechei meu punho para ele, gritando, inutilmente é certo, para que ele lutasse, em lugar de voar daquela forma, como um pombo de barro. O americano olhou-me espantado; ergueu sua mão direita debilmente e acenou. Nunca sentira antes coisa tão estranha.

Liquidara muitos americanos no ar, mas esta fora a primeira vez que um homem enfraquecera de tal modo diretamente diante de meus olhos e como resultado de ferimentos infligidos por mim.

Honestamente vacilei se devia ou não acabar com ele de uma vez.

Naturalmente, tais pensamentos eram estúpidos. Ferido ou não ele era um inimigo, e poucos minutos antes quase exterminara três dos meus homens. Contudo, não havia motivo para alvejar o piloto novamente. Eu queria o aeroplano e não o homem.

Voltei e coloquei-me outra vez sobre sua cauda. Sem saber como, vi que o americano apelou para as Últimas forças que lhe restavam e o Wildcat arremessou-se para cima num loop. Assim foi. Sua proa começou a subir. Eu alvejei cuidadosamente o motor e simplesmente toquei o gatilho do canhão. Um tiro e chamas e fumaça explodiram por fora do motor. O Wildcat rolou e o piloto saltou. Muito abaixo de mim quase sobre a costa de Guadalcanal seu pára-quedas abriu-se inesperadamente. O piloto não conseguia agarrar-se às linhas da capa, mas pendurou-se molemente no pára-quedas. Pela última vez que o vi ele estava sendo impelido em direção à praia. Os outros três Zeros rapidamente recolocaram-se ao meu lado. Yonekawa ria francamente para mim quando deslizou para sua posição. Subimos e nos dirigimos de volta à ilha, à procura de outros aviões inimigos.

Granadas antiaéreas começaram a explodir em torno de nós. Seus tiros eram esporádicos, mas o fato de que armas de artilharia antiaérea pesada já estivessem na praia, apenas horas depois da invasão, era perturbador. Sabia que nossas tropas requeriam pelo menos três dias seguidos ao desembarque numa praia para assentar suas armas antiaéreas.

A rapidez com que os americanos levaram seu material para a terra firme era surpreendente.

(Muito tempo depois que o vôo daquele dia terminara, o comandante Nakajima contou-me o que acontecera aos outros catorze caças).

Os caças navais inimigos mantiveram uma contínua superioridade sobre Guadalcanal. Mergulhavam em grupos de seis e doze aviões, sempre do lado do sol, produzindo estragos nas formações dos Zeros. Nunca antes encontraram, o comandante Nakajima e seus homens, uma oposição tão obstinada nem enfrentaram um inimigo que não queria render-se.

Uma e outra vez os Wildcats mergulhadores fragmentaram nossa formação.

(Toda vez que os Wildcats mergulhavam, disparavam, rolavam para trás e desapareciam lá embaixo, sem permitir que os Zeros utilizassem sua superioridade e sua inexecedível maneabilidade. As táticas empregadas eram sábias, mas a técnica dos artilheiros americanos era bastante deficiente. Diante de seus ataques somente um Zero foi abatido.

Foi a oportunidade para Nishizawa brilhar. Antes que terminasse sua munição, o notável ás, em incríveis manobras que deixavam seus alas em desespero bem longe atrás dele, havia jogado fora do céu seis caças Grumman Wildcat.

(Pela primeira vez Nakajima deparou-se com o que veio a ser a famosa manobra de parelha dupla por parte do inimigo. Dois Wildcats lançaram-se sobre o avião do comandante. Ele não tinha dificuldade de atingir a cauda de um avião oponente, mas jamais teria a possibilidade de disparar sobre o grupo de Grummans que estrondavam para seu lado. Nakajima estava furioso quando regressou a Rabaul. Fora obrigado a mergulhar e correr para salvar-se. E Nishizawa e eu fomos os dois únicos pilotos de todo o grupo a abater alguns aviões inimigos naquele dia.) Nesse ínterim, retornei a 7.000 pés, com meus três caças atrás de mim. Voávamos através de nuvens esparsas, sem encontrar quaisquer aeroplanos inimigos. Logo que acabávamos de sair de uma nuvem, um avião inimigo apanhou-me desprevenido, o que acontecia pela primeira vez em todo meu tempo de combate. Senti um baque surdo, o sibilar de uma bala, e um buraco de duas polegadas cruzou a vidraça da cabina à minha esquerda, algumas polegadas de distância de meu rosto. Não verificara ainda a existência de outros aeroplanos no ar.

Podia ter sido fogo de terra o que me atingira. Então apanhei um vulto de um bombardeiro inimigo (não era um caça!) que me pegara cochilando. Suspenso em suas asas, o Dauntless que corria para esconder-se nas nuvens. A audácia do piloto inimigo foi assombrosa. Deliberadamente atacara quatro Zeros num mergulho lento e com fraca potência de fogo. Num segundo, eu encontrava-me em sua cauda.

O Dauntless diversas vezes arremeteu para cima e para baixo e depois mergulhou repentinamente numa nuvem. Não o abandonei com facilidade; fui diretamente atrás dele. Durante alguns segundos, à medida pelas enormes massas de vulcões, tudo parecia branco à minha vista. Surgimos depois no céu limpo. Acerquei-me dele rapidamente e atirei.

O metralhador da retaguarda jogou suas mãos para cima e caiu sobre sua arma.

Puxei para trás suavemente a alavanca do comando e as granadas foram atingir o motor.

O SBD rolou repetidamente para a esquerda e depois desceu para um mergulho alucinado. Yonekawa viu o piloto saltar. Foi minha sexagésima vitória. Na volta, a 13.000 pés, procuramos sem êxito o remanescente de nosso grupo. Poucos minutos depois, sobre a costa de Guadalcanal, avistei um enxame de aviões, várias milhas adiante de nós.

Indiquei aos outros caças e acelerei o motor.

Logo distingui o total de oito aviões, em formação de dois vôos.

Nossos próprios aviões não mantinham qualquer formação de vôo. Eu ia bem adiante dos outros caças e fui me aproximando do grupo inimigo. Podia apanhar os aviões da direita e deixar os outros para os três Zeros que me seguiam. O grupo adversário mantinha uma formação cerrada, o que era magnífico. Assemelhavam-se a Wildcats e sua comprimida formação indicava que eu não tinha sido visto. Se eles conservassem suas posições eu poderia atingi-los sem que se advertissem, avançando de sua retaguarda e por baixo. Justamente poucos segundos mais. . . e acertaria pelo menos dois no primeiro passe de tiro. Fiquei o mais perto possível. A distância no telêmetro encurtava para 200 jardas, depois para 100, para 70, para 60... Caíra numa armadilha ! Não eram caças, mas bombardeiros, os novos aviões torpedeiros TBF Avenger, tipos que nunca vira antes. Da retaguarda eles pareciam exatamente com Wildcats. Mas agora, seus enormes detalhes estavam visíveis, apresentando as torres de ré com suas metralhadoras e a do ventre, como as outras de calibre .50.

Não admira que estivessem em formação compacta, pois esperavam por mim.

E agora eu fora apanhado com oito metralhadoras apontando-me da direita e um número igual da esquerda. Meu motor estava em alta rotação e era praticamente impossível freá-lo rapidamente. Também não havia condições para dar voltas. Se girasse ou entrasse em loop, os metralhadores inimigos podiam encontrar no bojo do Zero um belo alvo.

Não achava nenhuma probabilidade de evitar seu fogo. Só havia uma saída: continuar avançando e disparar com tudo que tivesse. Comprimi o botão. Quase ao mesmo tempo todas as metralhadoras dos Avengers abriram fogo. O ruído trepidante das metralhadoras e o tossir abafado dos canhões dominaram todos os outros sons.

Os aviões inimigos se achavam a somente vinte jardas diante de mim e as labaredas esguicharam de dois bombardeiros. Foi tudo quanto vi. Uma explosão violenta despedaçou meu corpo. Sentia como se estivessem enfiando barbaramente facas em meus ouvidos.

O mundo explodira numa chama vermelha e fiquei cego.

(Os três pilotos que me seguiram relataram ao nosso comandante que viram os dois Avengers projetando-se do céu em direção ao mar, acompanhados de meu avião. Verificaram que os aviões inimigos arrastavam fogo e fumaça e por isso as duas destruições me foram oficialmente creditadas, perfazendo assim a sexagésima primeira e a sexagésima segunda. Mas um relatório oficial americano sobre o combate negou as perdas dos TBF Grumman Avengers que operavam dos três porta-aviões ao sudoeste de Guadalcanal. Talvez os dois aviões tivessem voltado a seus navios). Assim que meu avião entrou em mergulho, estando eu inconsciente na cabina, os três Zeros seguiram-me. Eles deixaram-me quando meu caça desapareceu na escuridão de uma nuvem.

Deviam ter-se passado alguns segundos antes que eu recobrasse a consciência.

Um vento forte e frio soprava através do pára-brisas despedaçado e me fez voltar a mim. Mas eu ainda não tinha o controle dos meus sentidos. Tudo me parecia nublado.

De vez em quando voltava aos momentos de obscuridade. Isto sucedia sempre que tentava voar em linha reta. Minha cabeça jogada para trás, descansava no apoio.

Lutava para enxergar mas minha cabina ondeava e dançava diante de meus olhos.

A cabina parecia que estava aberta. O vidro se espatifara e a corrente de ar jogava-me para a semiconsciência. Batia na minha face. Meus óculos de proteção se escangalharam.

Sentia nada mais que uma branda e agradável sonolência. Queria dormir.

Procurava compreender que eu havia sido ferido, que me achava moribundo, mas não tinha medo. Se estar às portas da morte se assemelhava àquilo, a não sentir dor, não havia então por que afligir-me.

Entrei no mundo dos sonhos. Um entorpecimento anuviava meu cérebro. Diante de mim surgiam visões. Vi com espantosa clareza o rosto de minha mãe. Ela gritava : "Vergonha!

Vergonha! Desperte, Saburo desperte! Você está agindo como um maricas.

Você não é um covarde. Desperte! Gradualmente tornava-me consciente do que acontecia.

O Zero mergulhava em direção à terra como uma pedra. Fiz tudo para abrir meus olhos e olhar em torno para ver a brilhante chama escarlata. Julguei que o avião estivesse se incendiando. Mas não sentia cheiro de fumo. Ainda estava grogue. Pestanejei diversas vezes, sem compreender o que estava errado. Tudo aparecia tão vermelho.

Tateei como um cego. A alavanca de comando. Encontrei-a. Ainda sem poder ver, puxei-a para trás. Suavemente. O avião principiou a sair de sua louca queda. A pressão comprimia-me no assento assim que o Zero soltava-se do mergulho e retornava ao que deveria ser um vôo plano. A pressão do vento diminuía, já não batia com tanta força em meu rosto.

Um pensamento louco, de pânico, apoderou-se de mim. Eu podia estar cego !

Jamais teria possibilidade de retornar a Rabaul. Agi instintivamente. Tentei alcançar com minha mão esquerda o acelerador a fim de elevar mais a potência. Eu fiz força, mas minha mão recusou mexer-se. Nada! Desesperado, procurei apertar meus dedos.

Nenhuma sensação. Completo entorpecimento. Então mudei meu pé da barra do leme. Apenas movia meu pé direito e o Zero deslizava como se a barra fosse para o fundo.

Meu pé esquerdo estava entorpecido. Trinquei Os dentes e forcei. Não tive impressão nem sensação de qualquer espécie.

Todo o meu lado esquerdo estava paralisado. Experimentei durante alguns minutos mover o braço ou a perna esquerdos. Impossível. Também não sentia nenhuma dor.

Não conseguia compreender. Tinha sido ferido. Isso era muito mau, mas não sentia nada. Devia sobrevir dor em meu braço e em minha perna do lado esquerdo. Algo fazia-me saber que meus membros ainda se conservavam intactos. Minhas faces estavam molhadas. Chorava. As lágrimas fluíam. Que bom, oh! como era bom!

O adormecimento começou a desaparecer. As lágrimas lavavam o sangue ao redor de meus olhos. Continuava sem ouvir nada. Mas podia ver novamente !

Ainda pouco, mas o vermelho desbotava. Os raios do sol em minha cabina permitiam que eu visse os contornos dos suportes de metal. O telêmetro da mira era uma mancha diante de mim. Ficou em boas condições e imediatamente provava os círculos dos mostradores no painel de instrumentos. Não os distinguiu. Mesmo podendo vê-los, era impossível, porém, ler os mostradores. Girei minha cabeça e olhei para o lado de fora da cabina. Grandes formas negras passavam pelas minhas asas sem serem percebidas, com tremenda velocidade. Deviam ser os navios inimigos. Isto queria dizer que me achava a uns 300 pés acima da água. Os sons chegaram até mim. A princípio ouvia o bater monótono dos motores, depois mais agudos e dissonantes estacatos.

Os navios disparavam contra mim. O Zero balançava com as ondas de vento provocadas pelas explosões do fogo antiaéreo. Estranho, mas não reagi. Nem sequer tentei escapar.

Os estampidos das explosões das granadas estavam longe. Já não via as formas negras sobre a água. Transportara-me para longe. Passaram-se alguns minutos. Continuava sem ação, sentado na cabina, tentando, com dificuldade, pensar.

Meus pensamentos vinham-me aos poucos, irregularmente. Tinha vontade de dormir.

No meu torpor percebia que jamais poderia fazer todo o caminho de volta a Rabaul.

Nem do caminho tinha noção. Nem mesmo a Buka, a menos de 300 milhas de distância,

eu chegaria. Por alguns momentos a idéia de mergulhar a toda velocidade atraía-me como a solução de minha limitação.

Comportava-me de modo estúpido. Procurava a toda força despertar. Maldizia-me: essa não era maneira de morrer. Se eu tivesse de morrer, pensava, devia fazê-lo como homem.

Porventura seria eu um novato que não sabia como voar ?

Meus pensamentos vinham e sumiam, mas tinha consciência de que enquanto pudesse controlar o avião e voar, devia fazer tudo que estivesse ao meu alcance para levar um ou mais aviões comigo.

Era tolice, mas sentia que estaria fraudando algum piloto inimigo no caso de despedaçar-me no mar simplesmente porque aceitara o inevitável tão facilmente. Conhecia o imenso valor das vitórias aéreas para um piloto de caça.

Se isso devia acontecer, por que não em combate ? Por que desaparecer sozinho e despercebido, numa queda silenciosa e numa explosão que ninguém ouviria ?

Não podia continuar raciocinando. Onde se encontravam os caças ?

Praguejava e gritava para que os Wildcats aparecessem. – Venham !, berrava.

Aqui estou eu ! Vamos combater !

Por vários minutos estive como um louco na cabina. Pouco a pouco readquiri meu bom senso, e compreendi o ridículo de minhas atitudes. Comecei a apreciar a sorte incrível de ter durado vivo por tanto tempo. Tinha sofrido muitas crises antes, mas nenhuma tão grave como a presente. As balas tinham raspado minha cabeça a poucas polegadas e mais de uma vez tinham raspado meus braços, rasgando-me a pele mas sem causar-me maior dano.

Que acontecera comigo ? Teria chance de viver ? Para onde ia ? E de repente tive vontade de viver, de alcançar Rabaul. O que devia fazer primeiro, pensei, era vedar meu ferimento.

Não sabia ainda até que ponto e onde estava ferido. Recobrava confiança em mim, pensando e agindo finalmente como gente sã. Mas não conseguia mexer minha mão esquerda. Sacudi no ar minha mão direita, arremessando fora a luva. Levei a mão à cabeça, cuidadosamente, temeroso do que pudesse encontrar. Meus dedos, ao passarem sobre o capacete, o sentiam escorregadio e viscoso. Sabia que era do sangue. Então toquei numa incisão no alto de minha cabeça, profunda e cheia de sangue. Fui apalpando com os dedos, de leve. Que profundidade teria ? Meus dedos encontraram algo duro. Temia conhecer a verdade. Os dedos foram mais no fundo, além do capacete. Aquela coisa dura só podia ser meu crânio, aberto pelas balas. Talvez estivesse rachado. A idéia me repugnava.

As balas podiam ter atingido o cérebro, sem penetração extensa. Lera certa ocasião algo acerca de ferimentos em combate e agora recordava. O cérebro não podia sentir dor.

Mas as balas talvez fossem a causa da paralisia do meu lado esquerdo.

Estas idéias chegavam lentamente. Como podia alguém estar sentado na cabina de um avião estropiado, meio cego, meio paralítico, enfiando os dedos pelo buraco de sua cabeça e raciocinar objetivamente sobre o assunto ? Percebia que isso acontecia, sentia o sangue e o buraco em minha cabeça, mas estava certo que isso jamais significava que meus pensamentos tivessem sido atingidos. Sabia-o; e isso era tudo. Passei- meus dedos pelo rosto. Estava balofo e inchado.

As lágrimas escorriam pela pele. Havia fragmentos de metal, quem sabe. Não tinha certeza. Mas muito sangue, sim, e percebia diversas nesgas da pele soltas. O Zero roncava monótono e seu motor batia firmemente.

Minhas idéias iam se tornando claras. Agia cada vez mais conscientemente.

Procurei cheirar. Nenhum odor de gasolina, nem sequer o motor ou os tanques de combustível haviam sido afetados.

Este foi o fato mais animador desde o combate. Com os tanques perfeitos e um motor seguro, o caça poderia percorrer muitas milhas. O vento parece que aumentava, na

medida em que meu espírito se desanuviava. Ele açoitava minha cabeça. Fixava o olhar para diante, mas ele enviesava. O pára-brisa da frente estava sem vidro. Não admira pois que ele batesse tão fortemente na cabina, pois voava a mais de 200 milhas por hora. Mas o alto de minha cabeça ainda estava molhado e o vento batia com força no vinco profundo de meu crânio e eu o sentia como se continuasse a sangrar. Devia colocar algum tampão no ferimento ou do contrário logo perderia novamente os sentidos, desta vez provocada pelo fluir do sangue. De repente uma dor assediou-me. Meu olho direito! Começou a latejar à medida que a dor aumentava. Toquei-o com os dedos, que depois mexi diante dele. A dor tornara-se insuportável. Coloquei novamente a mão sobre o olho direito. A visão ficou a mesma. Estava cego daquele olho!

Todo piloto japonês conduzia consigo quatro maços de atadura triangular nos bolsos de sua vestimenta de vôo. Tirei um e tentei umedecê-lo com saliva, mordendo sua extremidade. Minha boca não tinha absolutamente nenhuma saliva! Minha sede era terrível e estava com a boca seca como algodão. Continuei mordendo e mastigando, e a extremidade da atadura foi pouco a pouco ficando molhada. Inclina-me para a frente a fim de livrar-me da forte pressão do vento. Limpei meu olho esquerdo com a bandagem úmida. Ótimo!

Minha visão melhorou lentamente e em menos de um minuto podia observar as pontas de minhas asas. Respirei com alívio. Mas só por segundos. Ao sentar-me para trás, senti uma dor pulsante em minha cabeça, depois outra. A dor vinha e desaparecia em ondas.

Por momentos não sentia nada, em seguida tinha um choque como se o bordo de um martelo rombudo batesse em meu crânio. Não gastei tempo em aplicar a atadura no ferimento da cabeça, mas assim que tirei minha mão, o vento arrancou-a e lançou-a para fora pelo vidro despedaçado. Desesperei-me. Como fazer para colocar a atadura em torno de minha cabeça? Tinha que estancar o sangue. Minha mão esquerda estava inutilizada e só a direita podia servir para por a bandagem. Mas minha mão direita devia sustentar a alavanca do comando e fazer funcionar o acelerador. O vento sibilante na cabina complicava ainda mais a situação. Soltei o segundo maço da atadura. Logo que eu o deixara em meus lábios, foi soprado para distante. O terceiro e o quarto ainda mais rapidamente. Que podia fazer?

Quase enlouqueci. A dor na cabeça aumentava. Agora latejava profundamente, a onda de tortura sucedia-se cada vez mais intensamente que antes. Ainda tinha o agasalho de seda em volta do pescoço. Desamarrei o nó e prendi uma ponta em baixo de minha coxa direita a fim de que o vento não a arrancasse. Depois tirei meu pequeno katana, segurando-o em meus dentes enquanto abria a lâmina. O cachênê tremulava furiosamente ao vento.

Sustentei o katana em minha mão direita e transferi a ponta do agasalho para meus dentes, cortando a seguir um pedaço. O vento levou-o para longe. Novamente cortei o agasalho e o vento silvante atirou-o para fora da cabina. Não sabia como proceder. Voltei a desesperar-me. Buscava uma solução como um alucinado. Sobrara apenas um pedaço do agasalho. Ora essa! Eu devia ter percebido antes. Curvei-me para a frente a fim de fugir do vento e comecei a apertar o agasalho em baixo do bordo do capacete, metendo-o no ferimento.

Mas eu devia ficar de pé para prosseguir. Quanto mais tempo permanecia inclinado para diante, tanto pior a dor se tornava. Por fim empurrei a alavanca do comando para a curva de minha perna e fixei o aeroplano desse modo. Depois pendei para a frente e coloquei o acelerador todo para diante em seu eslobo, mantendo-o nessa posição. Quando puxei para trás com a perna o Zero levantou firmemente para uma longa ascensão.



Não me preocupei de estar voando errado e sim de que podia controlar o avião.

A 1.500 pés aliviei o acelerador e retornei ao vôo plano.

Puxei a almofada solta do assento de forma que pudesse estar o mais baixo possível na cabina a fim de evitar a pancada do vento. Apertando com força minha perna contra a alavanca do comando a fim de sustentar o avião, me movi furtivamente do assento de joelhos mantendo a almofada com meu ombro para que servisse como amortecedor do vento. Devagar eu trabalhei para levar o agasalho por debaixo do meu boné, apertando-o sobre o ferimento. Não tenho idéia de quanto tempo gastei para fazer isso, mas pareceu-me uma eternidade. Impossível enxergar fora da cabina. Certa vez o Zero sacudiu violentamente e uma de suas asas arriou quando foi atingida por uma corrente de ar descendente. Se o avião fugisse do comando estaria perdido. Não podia tocar inteiramente a barra do leme.

Até que enfim terminara. O cachecol estava esticado debaixo do capacete e comprimia fortemente o ferimento. Engatinhei de volta para o assento e coloquei o caça para o mesmo plano. A cabeça melhorara. A sangria cessara. Meu sentimento era de alívio depois da tremenda tensão passada para meter o cachênê no lugar. Sobreveio-me em seguida um desejo irresistível de dormir. Lutei desesperadamente, mas não podia desembaraçar-me dele. Mais de uma vez senti que adormeci, com meu queixo encostado no peito.

Bati na cabeça, esperando que a dor pudesse me conservar desperto. Mas a cada trinta ou quarenta segundos meus ombros davam sacolejos assim que eu deslizava nas correias.

Mais de uma vez acordei com o Zero em posição invertida.

Em certa ocasião vooi de cabeça para baixo e estava tão escuro que não conseguia mover os comandos. Em poucos segundos o motor começou a falhar de modo alarmante. Foi o suficiente para despertar-me e puxei os comandos para endireitar o avião. A sonolência! Minha cabeça sacudindo. Cada vez mais devagar. O maravilhoso, aquecedor e confortante abraço do sono'. Tudo parecia tão calmo! Desperta! Desperta! Gritava para mim mesmo. Desperta!

Meu Zero patinava violentamente para a direita, com as asas diretamente para cima e para baixo. Eu tinha de ficar desperto. Mas como? De que maneira não sucumbir totalmente ao sobrevir a irresistível vontade de dormir, para esquecer tudo na maravilhosa paz do sono? Tudo parecia tão bom, quente e acolhedor.

O caça balançou de repente, colocando-se novamente de cabeça para baixo. Fica acordado. t gritei para mim mesmo. Tornei-me colérico ante meu fracasso de resistir ao sono. Levantei minha mão da alavanca do comando e bati em minha face tão fortemente quanto podia. Uma, duas, três vezes, na esperança de que a dor me fizesse voltar à consciência. Era impossível continuar assim indefinidamente. Senti logo o gosto de sal em minha boca.

O sangue espalhava-se em meus lábios e escorria pelo meu queixo. Minha face intumescia cada vez mais e apresentava-se bastante inchada. Parecia que uma gigantesca bola de borracha crescia em minha boca. Não havia alternativa; devia continuar espancando-me para permanecer desperto. Talvez a comida ajudasse a vencer a sonolência. Peguei meu lanche e engoli diversos bocados de bolinhos de peixe. Dormitava como antes. Comi algo mais, mastigando vagarosamente e depois engolia.

Abruptamente, fiquei bastante enfermo. O avião tombou para fora do comando, ao mesmo tempo em que espasmos de vômito devastavam meu corpo. Veio tudo para fora e

vomitei sobre minhas pernas e os painéis de instrumentos. Achava-me quase insano, com dores lancinantes na cabeça.

Mas mesmo esta nova tortura não conseguia manter-me acordado. Continuei a bater minha face com meu punho até que não tive mais nenhuma sensação. Em desespero bati fortemente com a palma da mão no topo de minha cabeça mas de nada valeu.

Queria dormir. Oh ! dormir, esquecer tudo, saber que o sono não poderia nunca ter fim!

Doce e delicioso sono !

O Zero girava e cambaleava. Nada do que fazia podia conservar as asas no plano.

Parecia que eu segurava a alavanca do comando em uma posição e jamais percebia quando minha mão baixava para a direita ou a esquerda, mandando o avião para uma volta louca em plano inclinado.

Estava para desistir. Compreendia que não podia prosseguir como vinha. Mas jurava que não devia fugir como um covarde, mergulhando simplesmente o avião no oceano pelo aguilhão instantâneo da dor. E para que no fim ninguém o soubesse. Se eu tivesse de morrer, pelo menos que eu procedesse como um Samurai. Minha morte devia arrastar comigo alguns inimigos. Pelo menos um navio. Necessitava de um navio inimigo.

Deixando meu assombroso desânimo, girei o Zero e dirigi-me de volta para Guadalcanal. Alguns minutos depois readquiri a consciência. Nem sonolência, nem dor esmagadora.

Não podia compreender como ocorrera. Por que mergulhar agora para a morte, se eu podia chegar a Buka ou mesmo a Rabaul ?Virei novamente o caça e encaminhei-me para o norte. Em poucos instantes o desejo de dormir tomou outra vez conta de mim.

Fiquei grogue. Tudo parecia redemoinhar em volta. Que fazia eu, voando para o norte ?

Ah, um navio inimigo! Recordava agora; devia encontrar um e mergulhar. Devia despedaçá-lo a toda velocidade. Liquidar tantos inimigos quantos pudesse.

O mundo enchera-se de brumas. Tudo dissolvia-se na névoa. Fiz cinco tentativas de voltar a Guadalcanal e tantas vezes retomei minha rota para Rabaul. Comecei a berrar comigo, repetidamente. Decidi-me a permanecer acordado. Silvava e dava gritos agudos. Fica acordado! Gradualmente o sono incoercível diminuía. Encontrava-me no caminho de volta a Rabaul, a uma considerável distância ao norte de Guadalcanal, mas .sem saber exatamente qual. Procurava o mar, mas não encontrava nenhuma das ilhas em cadeia que se estendiam até Rabaul. Apenas com o meu pé direito pisando sobre a barra do leme, provavelmente esta bordejando pela parte leste das Solomons. Puxei a carta oceânica de debaixo do meu assento. Estava manchada de sangue e gastei alguns minutos cuspidando sobre ela e esfregando-a com minha roupa para limpá-la do sangue. Isso não ajudou nada no momento. Experimentei orientar-me pela posição do sol no céu. Trinta minutos se passaram e as ilhas não apareciam. Que estava errado ? Onde me achava ?

O céu apresentava-se absolutamente claro e o oceano estendia-se pelo horizonte sem uma aspereza. Alguma coisa levantava-me de meu assento. Estaria descendo ? Estranho'. Estava novamente de cabeça para baixo e não compreendi que o avião tivesse feito um giro até que meu corpo desse puxões violentos em meu cinto. Readquiri a posição normal lentamente. Algo reluzia em baixo das asas. Que seria ? Olhei. Era justamente uma nódoa, algo escuro, que se estendia sem fim, exatamente por baixo do caça. A água! Estava quase dentro dela! Em pânico, inclinei-me para a frente e empurrei o acelerador, depois

puxando para trás a alavanca de comando. O Zero reagiu, subindo rapidamente para 1.500 pés.

Voltei o acelerador para trás e segui no mínimo de marcha de viagem. Uma ilha !

Bem em frente, uma ilha! Assomava da água, lá no horizonte. Soberba. Ri alto para mim mesmo; devia estar indo bem agora, podia conservar minha posição, seguro de que me dirigia para Rabaul. Avancei mais, e mais ansioso pela visão perto do litoral. A ilha custava a aparecer. Onde estaria ? Estaria tendo alucinações ? Que haveria comigo ? A ilha passara à minha direita, debaixo de uma nuvem.

De novo tentei ler a carta. Ainda estava borrada. Cuspi em minha mão e esfreguei o meu olho esquerdo. Ainda não podia ler o dial da bússola no painel. Pendi o mais possível para a frente, meu nariz quase encostando no vidro. Por fim, consegui ver. A leitura abalou-me. Estava a 330 graus ! Não é de admirar que não tivesse visto nenhuma ilha durante cerca de duas horas. O Zero dirigia-se para o centro do Oceano Pacífico. Apanhei novamente a carta e calculei minha posição como de sessenta milhas a nordeste das Solomons. Era somente uma estimativa, mas a melhor coisa que podia fazer. Fiz uma volta de noventa graus para a esquerda e dirigi-me para o que eu supunha ser a Nova Irlanda, que ficava precisamente ao nordeste da Nova Inglaterra e de Rabaul. As vagas de sonolência assaltaram-me uma e outra vez.

Perdi a conta de quantas vezes o avião caía para o lado de uma asa, ou de quantas vezes arranquei freneticamente o Zero da posição invertida. Avançava cambaleando pelo céu, baixando-me muitas vezes para fazer a leitura da bússola e puxando a alavanca do comando até o ponto que eu esperava fosse minha direção para a Nova Irlanda.

As dores da cabeça aumentavam e me ajudavam a ficar acordado. Em seguida fui repentinamente sobressaltado com inteira consciência. Sem nenhuma advertência o motor caiu de rotação até ficar morto. Havia um estranho som sibilante e em seguida o guincho do vento avançava impetuosamente pela cabina. Instintivamente empurrei para frente a alavanca do comando, a fim de ganhar velocidade. Assim devia conservar-me fora da perda de velocidade e a hélice continuaria a girar. Eu procedi com tal jeito que, ao pensar sobre isso mais tarde, fiquei surpreendido. O cérebro adapta-se a tais situações perfeitamente. Sabia, mesmo sem pensar acerca do fato, que o tanque principal de combustível se esgotara. Tinha um tanque esquerdo cheio, mas muito pouco tempo para fazer a transferência do combustível. Devia agir rápida e seguramente no momento de trocar o comutador de combustível. Normalmente não teria dificuldade de manejar o comutador com minha mão esquerda. Mas esta agora achava-se paralisada. Tinha de trabalhar com a mão direita. Cruzei-a pelo meu corpo, sem que fosse suficiente. Estiquei-me. Minha mão porém não alcançava ainda o outro lado da cabina.

O Zero descia vagarosamente em direção ao oceano, resvalando sem um tremor. Joguei meu braço para diante com toda força e abri o tanque da fuselagem.

O combustível não podia passar. As linhas de alimentação, alimentadas pela bomba automática, tinham estado aspirando ar por um longo tempo, e por essa razão ficaram ressequidas. Na emergência consegui alcançar a bomba de mão e trabalhei ferozmente.

Restava tão pouco tempo ! A bomba trabalhou imediatamente. Com um ronco de satisfação o motor começou a funcionar e o Zero deu um salto para diante.

Voltei logo a 1.500 pés. Todos os meses de treinamento de vôos sobre a água vieram agora em meu auxílio. Certa vez estabelecera um recorde, na Marinha, de vôo com o mais baixo consumo de combustível. Se continuasse voando agora com um mínimo

possível de consumo capaz de manter um aeroplano no ar, talvez ainda me restassem uma hora e quarenta e cinco minutos de vôo. Ajustei o passo da hélice e diminuí a velocidade para somente 1.700 rotações por minuto. Ajustei também a mistura do combustível para o mínimo absoluto a fim de resguardar o motor da perda de velocidade. O Zero voava em marcha moderada. Tinha menos de duas horas para atingir uma ilha ocupada pelos japoneses. Menos de duas horas de vida, se eu fracassasse. Outra hora passou. Meus olhos nada encontraram no vasto oceano e no horizonte azul. Bruscamente avistei algo sobre a água. Um atol ! Desta vez não havia equívoco, nem nuvem em minha frente. Era uma ilha, sem lugar para dúvidas. Sua forma tornava-se mais clara à medida que me aproximava. A Ilha Verde, recifes de coral em forma de ferradura, que havia indicado no caminho de Guadalcanal. Comprovei a ilha sobre o mapa. A esperança surgiu dentro de mim. . . Achava-me somente a sessenta milhas de Rabaul ! Sessenta milhas. Normalmente apenas um breve salto. Mas agora as condições eram anormais. Minha situação no podia ser pior. Sobrava-me combustível suficiente para os quarenta minutos de vôo adicional. O Zero fora gravemente atingido, e a resistência ao avanço da cabina despedaçada assim como a capa de metal que fora corroída pelas balas, afetavam seriamente a velocidade da aeronave. Entrava-me bastante ferido e parcialmente paralisado. Meu olho direito totalmente cego e o esquerdo não muito bom. Estava exausto e fiz tudo para conservar o avião no mesmo plano. Outra ilha, bem na frente. Nenhuma nuvem aparecia então no horizonte. Reconheci as montanhas. Nova Irlanda, sem medo de errar. Se eu pudesse cruzar os picos, bem o sabia, a uma altura de 2.400 pés, encontraria Rabaul. Afigurava-se como se eu enfrentasse uma infinita série de obstáculos antes de alcançar minha base. Grossas nuvens reuniam-se em volta dos picos e um violento aguaceiro açoitava as montanhas e a ilha. Parecia impossível atravessar. Exaurido física e mentalmente, meio cego e num caos seriamente danificado, como poderia passar por uma borrasca que mesmo sob condições normais se apresentava como extremamente perigosa ? Não havia alternativa senão fazer um desvio. Era uma decisão pungente, pois o indicador do combustível descia cada vez mais baixo. Restavam-me ainda poucos minutos de permanência no ar. Mordi meus lábios e voltei para o sul.

O avião baixou vagarosamente em direção ao Canal de George entre Rabaul e Nova Irlanda.

Duas esteiras de espumas na água afastavam-se devagar por baixo das asas. Em seguida, vi dois vasos de guerra, com a aparência de cruzadores pesados, avançando para o norte a toda velocidade. Estavam correndo a mais de trinta nós, em direção a Guadalcanal. Quase chorei ante a visão dos navios de guerra japoneses.

Pensei em como pousar o avião justamente naquele momento para então um dos cruzadores voltar e apanhar-me. Minha esperança fugia rapidamente. Rabaul parecia estar a um milhão de milhas de distância. Circulei uma vez sobre os dois cruzadores, pronto para descer na água. Eu podia não conseguir fazer isso. Os dois cruzadores viajavam para combater em Guadalcanal. Se eles parassem para apanhar-me - o que era duvidoso - sua potência de fogo tinha de ser retardada onde se fazia urgentemente necessária.

Não podia haver alternativa.

(Semanas mais tarde tive conhecimento de que os dois cruzadores eram o Aoba e o Kinugasa, de 9.000 toneladas cada um. Marchavam a todo o vapor em direção a Guadalcanal, a mais de trinta e três nós. Ao lado de sete outros vasos de guerra, eles atacaram o comboio aliado em Lunga, afundando quatro cruzadores inimigos e danificando outro cruzador e dois destróieres.)

Voltei novamente para Rabaul. O indicador de combustível mostrava que eu tinha apenas vinte minutos de permanência no ar. Se não conseguisse alcançar Rabaul, entretanto, seria capaz de despedaçar-me numa aterragem sobre a praia. Nessa ocasião o vulcão familiar sobressaiu no horizonte. Até que enfim! Rabaul estava à vista!

Ainda não aterrissara. Um empreendimento ao que parece impossível, em virtude de ter meu lado esquerdo inteiramente paralisado. Evoluí sobre o campo, indeciso, não sabendo o que fazer. Não podia ter conhecimento de que eu havia sido dado como morto e que todos os outros aviões, com exceção de um, o meu, que julgavam ter sido destruído sobre Guadalcanal, tinham aterrado quase duas horas antes. O tenente Sasai contou-me mais tarde que ele não podia acreditar em seus olhos quando identificou meu Zero através dos seus binóculos. Gritou meu nome e os pilotos acorreram de todos os lados do campo.

Eu não podia vê-los do ar com o meu quase estropiado olho esquerdo. Tudo que enxergava era a pista estreita. Decidi meter-me pela água justamente perto da praia.

O Zero descia vagorosamente. Oitocentos, setecentos, quatrocentos, cem, nesse momento estava somente a cinquenta pés acima da água. Mudei de idéia novamente.

A visão do aeroplano se despedaçando no mar, e minha cabeça ferida batendo na água salgada, foi demasiado forte. Senti que não sobreviveria ao impacto. Arranquei para cima outra vez e voltei para a pista. Se ficasse concentrado, pensei, poderia aterrissar.

O indicador de combustível aproximava-se do zero. Ajustei a hélice para o mais elevado passo, acelerei o motor, e subi para trás a 1.500 pés. Agora ou nunca. O Zero desceu quando empurrei a alavanca do comando para a frente. Baixei as rodas e depois os flaps.

A velocidade do aeroplano caiu verticalmente. Observei a longa linha de caças estacionados de cada lado da pista arremetendo para mim. Devia evitar de bater nos aviões. Trouxe-o para trás. Fui muito longe para a esquerda, puxei a alavanca de comando a fim de fazer a volta de novo. Depois de circular quatro vezes pelo campo, fiz outra tentativa de aterrissagem. Uma vez estava num vôo planado, quando levantei meu pé direito e interrompi a ignição com a ponta da bota. Mesmo com uma gota de combustível nos tanques o Zero explodiria se eu derrapasse. Os coqueiros na borda do campo cresciam diante de meus olhos. Agora eu estava sobre a pista. Assim que o Zero tocou no solo houve um agudo solavanco. Puxei para trás a alavanca do comando e mantive-a contra o assento com toda minha força para impedir que o avião mudasse de direção. O Zero rolou até parar perto do Posto de Comando.

Tentei mostrar os dentes, mas uma onda de obscuridade afogou-me. Sentia que caía, que me precipitava de um extremo a outro do inferno. Parecia que tudo girava loucamente. De grande distância ouvia vozes chamando por mim. Chamavam Sakai! Sakai!

Eu maldizia-me. Por que razão não ficam calados ? Tinha vontade de dormir.

A obscuridade desaparecia. Abri meus olhos e vi todos os rostos em volta de mim. Sonhava ou realmente tinha voltado a Rabaul ? Não podia saber. Tudo estava tão irreal ! Tudo sonho, com certeza. Não podia ser verdade. Tudo se dissolvia em ondas de obscuridade e de vozes gritando. Experimentei levantar-me. Agarrei o bordo da cabina e fiquei de pé. Era Rabaul. Afinal, não fora um sonho. Então desmaiei, desamparado. Braços fortes estenderam-se e tiraram-me do avião. Entreguei-me ao sono que me atormentara, não tive mais nenhuma preocupação.



## CAPÍTULO IX: FORA DA GUERRA

Pelos fins de Janeiro de 1943, tive alta do Hospital de Sasebo no Japão.

Os prolongados meses de cuidados médicos tinham chegado ao fim.

Fui enviado para a minha turma original, o Regimento de Aviação de Caça de Tainan da 11a Frota Aérea, agora estacionado em Toyoashi, no Japão Central. Enquanto estive no hospital, muita coisa havia acontecido.

O tenente Sasai, Ota e meus dois alas, Yonekawa e Hatori, tinham morrido.

Dos meus amigos particulares só Nishizawa sobrevivera. Em novembro fora eu promovido a subtenente. Terminara a ascensão do marujo recruta mas eu reconhecia que essa foi uma vitória sem repercussão. Unira-me ao regimento no período de sua formação, em setembro de 1941, em Tainan, Formosa. Dos 150 pilotos que deixaram Tainan durante a grande operação japonesa através do Pacífico, menos de vinte continuavam vivos. Esses veteranos constituíram o núcleo central do novo regimento de aviação. A maioria de jovens pilotos foi distribuída pelas escolas de treinamento em Tsuchiura e outras bases aéreas. O meu velho amigo comandante Tadashi Nakajima saudou-me pessoalmente ao chegar a Toyoashi. Nenhum de nós dois pensava que viéssemos a nos encontrar aqui, em vez de em Rabaul. Dei graças por ter novamente

Nakajima como meu comandante. Ele verificou que era um absurdo me considerarem incapaz de voar, e logo encontrava-me no ar. Apenas com uma diferença, numa Fortaleza Voadora, a mesma B-17 que o exército tinha capturado em Bandung, Java, em março de 1942. Cada homem da minha turma original subiu num grande bombardeiro. Tivemos uma tremenda sensação do vôo do bombardeiro, que nos impressionou pela excelente facilidade da direção, e sobretudo, pela precisão do acabamento de seus materiais. De modo geral jamais tinha visto um aeroplano japonês dessa categoria. No dia seguinte voltei ao meu primeiro amor, o Zero.

Nunca poderei descrever os sentimentos de admiração e de saudade que me assaltaram quando fiquei no ar com o pequeno caça. Eu o manejava como se estivesse sonhando. Bastava uma sacudida do pulso, e tudo estava bem! Pratiquei toda sorte de acrobacias.

O Zero ficou de cauda para baixo, fiz pique, deslizei sobre as asas. Embriagava-me novamente no ar. Como oficial adquiri uma visão da guerra completamente nova.

Aos recrutados não era permitido o acesso ao segredo dos relatórios dos combates que a Marinha distribuía à oficialidade. Dias depois de minha vinda para Toyoashi, Nakajima sem uma palavra revelou-me o relatório de nossa retirada de Guadalcanal a 7 de fevereiro de 1943, precisamente seis meses depois de os americanos terem desembarcado.

Os rádios proclamavam as retiradas estratégicas, o encurtamento de nossas linhas, mas as informações secretas mostravam nossa atordoante derrota e as perdas pavorosas.

Duas divisões completas de tropas do Exército desapareceram, aniquiladas pela ação feroz do inimigo. A nossa armada perdera o equivalente a uma frota inteira do período de paz.

Fora dos pântanos de Guadalcanal se enferrujavam os cascos destruídos de nada menos de dois encouraçados, um porta-aviões, cinco cruzadores, doze destróieres, oito submarinos, centenas e centenas de caças e bombardeiros, sem contar a queda dos pilotos dos aviões de combate e de todos seus tripulantes. Que nos acontecera ? Escaláramos o Pacífico com impunidade. Surrávamos constantemente os aviões de caça inimigos.

Mas os relatórios do fronte falavam dos novos caças inimigos muito superiores aos P-39 e P-40. E pela primeira vez soube o que tinha sucedido em junho em Midway.

Quatro porta-aviões ! E perto de 300 aeroplanos, com a maioria de seus pilotos perdidos! Inacreditável. Meu coração desmoronou quando vi a chegada dos novos pilotos destinados para o Regimento de Aviação de Tainan. Eram jovens sérios e animosos, bravos sem dúvida. Mas a determinação e a coragem não podiam substituir a perícia do piloto. E para aqueles homens faltava a têmpera apurada, indispensável para enfrentar os americanos que assolavam o Pacífico em quantidades crescentes. E esses recrutas de faces brilhantes, seriam eles capazes de preencher o abismo profundo deixado por homens como Sasai e Ota ?

De que maneira ? Somente com a ajuda dos céus esperavam cumprir essa missão ?

O treinamento em Toyohashi foi severo. Desde manhã até a noite os instrutores os faziam correr todos os degraus. Aulas de estudos e vôo, cada vez mais vôo. Aprendiam a manter suas formações. Isto aí é uma alavanca de comando, pegue-a por aqui, não pense que é um cabo de vassoura! Não faça voar seu aeroplano mesmo, transforme-se numa peça dele!

Esta é a maneira de você economizar o combustível, aperte o gatilho para disparos curtos, não deixe que suas armas incandesçam. Todas as lições das batalhas passadas eram novamente revividas, os ensinamentos preciosos, os pequenos artifícios, as vantagens, tudo procurávamos fixar na cabeça daqueles jovens. Mas nosso tempo era escasso.

Não podíamos zelar pelos erros individuais, perder as longas horas necessárias para extirpar as faltas de um treino. Raramente se passava um dia sem que os bombardeiros e as ambulâncias não corresse até o fim das pistas, com as sirenas guinchando, para pegar um ou mais pilotos de seus aviões, que haviam sido destroçados por uma decolagem ou aterrissagem mal feita. Nem todos os novos pilotos estavam tão mal preparados para dirigir os aviões de treinamento e os caças. Muitos se revelaram tão talentosos como os grandes ases de 1939 e 1940. Mas seu número era extremamente pequeno e não haveria tempo útil para que obtivessem muitas horas no espaço ou de experiência de combate antes que fossem lançados contra os americanos. A menos de um mês desde a queda de Guadalcanal, fomos convocados para uma conferência especial de oficiais, a fim de ouvir notícias de um desastre posterior. A informação ficou arquivada pelo resto da guerra e jamais foi revelada ao povo japonês. Com as portas trancadas, eu soube que um comboio japonês de mais de vinte navios (doze transportes, oito destróieres e outros menores) havia tentado desembarcar tropas do Exército em Lae, minha antiga base. Perto de 100 caças e bombardeiros inimigos atacaram o comboio no mar alto de tal forma que afundaram todos os transportes e pelo menos cinco destróieres.

As notícias significavam um desastre maior que o de Guadalcanal, pois queriam dizer que o inimigo dominava agora os céus além do norte de Lae e que éramos incapazes de conter seus eficazes e terríveis ataques à nossa frota. Alguns dias depois o Regimento Aéreo de Tainan recebeu ordens de transferir-se sem demora para Rabaul. O comandante Nakajima perguntou-me se eu podia acompanhá-lo de volta ao Pacífico sudoeste. Por que pensaria ele que eu desejava outra coisa ? Nakajima disse-me que apesar da perda de meu olho direito, estava convencido de que eu era melhor do que os novos pilotos. Naquela noite o quartel general afixou uma lista com os nomes dos pilotos que deviam ir para Rabaul.

Meu nome figurava. Mas não levamos em conta o Cirurgião Chefe de Toyohashi.



Ele ficou fora de si quando leu meu nome na lista. Invadiu o gabinete de Nakajima e desabafou sua cólera sobre o infeliz comandante. - Você está louco ? – berrou, - Quer matar esse homem ? Que diabo há com você, para admitir que um piloto cego de um olho vá combater ? Não pode ter nenhuma chance! Além disso é um absurdo! Eu não permitirei a transferência de Sakai para Rabaul ! Podíamos ouvi-lo gritando do outro lado do campo. Nakajima replicou que eu era melhor piloto que a maioria dos novos aviadores, que com dois olhos ou um, ninguém poderia substituir minha perícia na direção de um Zero nem tampouco minha longa experiência de combate. O cirurgião não cedeu uma polegada. Quem estava furioso agora era Nakajima. Eles voltaram a discutir por muitas horas, mas por fim o cirurgião saiu vencedor. Persuadiu Nakajima a mudar de idéia. Assim que ele deixou o gabinete do comandante corri para pedir-lhe que mudasse de opinião. Olhou-me como se não acreditasse e tentou falar, mas sua face tornava-se cada vez mais rubra, até que gritou : Cale-se ! e saiu altivamente, murmurando que todos os pilotos eram loucos.

Fui designado como instrutor de vôo da Base Aérea de Omura, perto de Sasebo.

O novo regimento aéreo chegou a Rabaul no dia 3 de abril.

Antes que uma semana se passasse li notícias da frente de batalha, de que eles tinham realizado os mais importantes ataques contra Guadalcanal, Milne Bay, Port Darwin e outros pontos essenciais. Em quatro missões dos caças inimigos e em virtude do fogo antiaéreo, foram destruídos nada menos de quarenta e nove dos aviões do regimento.

Os desastres eram seguidos. A 19 de abril, um horrível boato, logo depois confirmado, espalhou-se entre os oficiais. No dia 18 morrera o almirante Isoroku Yamamoto, o estimado comandante-chefe da Marinha Imperial japonesa. Li e reli a informação. O almirante

Yamamoto era um passageiro de um dos dois bombardeiros escoltados por caças Zeros quando novos caças americanos P-38 irromperam pela proteção dos Zeros e fizeram explodir no céu os dois bombardeiros. Assim assentei-me em Omura, treinando novos pilotos. Era duro de acreditar ao ver os novos aviões de treinamento cambaleando pela pista, colidindo pelo ar. A marinha estava louca por pilotos e a escola expandia-se quase todo mês, com a diminuição correspondente das exigências de entrada. Homens que antes da guerra nem sequer podiam ter sonhado em chegar perto de um caça, agora estavam lançados na batalha. Tudo era urgente. Disseram-nos para despachar rapidamente os homens, desprezar o que não fosse essencial, ensina-los precisamente como voar e atirar. Um após outro, sozinhos, em dois e três, os aviões de treinamento espatifavam-se no solo e patinavam violentamente através do espaço. Por longos e intermináveis meses procurei formar pilotos dos homens que nos mandavam para Omura. Tarefa ingrata.

Nossas condições eram muito pobres, a demanda enorme e os estudantes em demasia. Sentia-me enferrujar ali. Já não havia mais nenhuma dúvida de que nosso país estava em dificuldades. A população civil não se dava conta do fato, nem os estudantes nem tampouco os recrutados. Mas os oficiais que viam os relatórios, que haviam estado em combate, percebiam a gravidade da situação. A maioria mantinha sua crença inabalável de que o Japão sairia vitorioso, mas as vitórias parciais e os gritos de alegria eram cada vez mais raros e em intervalos mais espaçados do que antes. Nem mesmo meu afastamento do campo da luta fazia diminuir o meu interesse ou minha aflição pela guerra.

Em setembro de 1943, fiquei magoado de saber que um velho e próximo amigo, um dos maiores pilotos do Japão, o PAN-1 /C Kenji Okabe, tinha sido abatido e morto sobre Bougainville

Fora meu companheiro de turma em Tsuchiura e era o ás que estabelecera o maior recorde de todos os tempos da Marinha, ao derrubar, num só dia de ação, sete aviões inimigos.

Não haveria fim para a matança ?

Ao ler a notícia, tive vontade de chorar. Depois do feito sensacional de Okabe nos ares de Rabaul, o almirante Ninichi Kusaka, comandante da 11a Frota Aérea, requerera ao Quartel General da Marinha, em Tóquio, que se condecorasse seu piloto com uma medalha por seu extraordinário valor nada se modificara. Tóquio negou o requerimento, sob a alegação do não precedente, exatamente como indeferira o do capitão Saito um ano antes.

Entretanto, o almirante Kusaka não era um homem que se deixasse convencer tão facilmente. Irritado com a decisão do Quartel General, o almirante conferiu a Okabe, numa especial solenidade de honra, a sua espada de cerimonial.

Três dias mais tarde Okabe morreu queimado quando seu Zero caiu envolto em chamas.

Em abril de 1944, após longos e fatigantes meses de treinamento dos pilotos estudantes em Omura, fui transferido para o Regimento Aéreo de Yokosuka. Antes da guerra, Yokosuka era um posto ambicionado, pois era uma unidade aérea da Guarda Imperial encarregada de proteger a porta de entrada de Tóquio. Agora precisamente era de outro tipo, tendo ficado para trás os dias em que era cobiçado. Em virtude da possibilidade que tinha como oficial de conhecer os relatórios secretos, fiquei em condições de fazer uma justa apreciação da guerra. Tais documentos eram um desmentido longínquo das tolices gritadas pelos rádios para a crédula população. Em todo o Pacífico, nossas unidades foram obrigadas a se retirar. Era extraordinário o poderio do agrupamento de forças americanas, cujas unidades navais, de tamanho que ultrapassava a imaginação, vagavam pelo Pacífico quase à vontade.

Lia relatório após relatório, que falavam das devastações mortíferas produzidas por aquelas velozes frotas. A força aérea do inimigo havia aumentado tremendamente de potência.

Às centenas, seus P-38 voavam acima do alcance de nossos caças, decidindo quando deviam combater. Novos tipos de caças e bombardeiros apareciam quase diariamente e as histórias de nossos pilotos a respeito do seu desempenho, grandemente melhorado, pressagiavam infortúnio para o futuro. Ainda nos aferrávamos a Rabaul, mas este já não era o mesmo poderoso bastião que ameaçava Moresby e as outras bases inimigas. Rabaul sofria de diversas maneiras.

Os americanos a usavam para a prática de bombardeio, para treinar seus novos substitutos.

Durante o período em que estive destacado em Yokosuka, visitei Tóquio com frequência. Nos dezoito meses de minha ausência, a capital apresentava-se mudada. A cor e a alegria tinham desaparecido. O povo já não ria mais tão rápida e cordialmente. As ruas eram tristes e sem vida. O povo passava, de cabeça baixa, metido com seus próprios problemas.

A "Marcha da Belonave" já não mais causava entusiasmo.

Muitos filhos daquela mesma gente, maridos e irmãos, tios e sobrinhos, jamais voltariam ao lar. Mas Tóquio ainda não havia refletido verdadeiramente a guerra, embora seus ecos terminassem. As lojas tinham pequena quantidade de mercadorias e um severo racionamento aumentara agora. O povo enfrentava o vento e o frio em longas filas, esperando por tigelas de sopa fumegante. A mãe pátria entretanto ficou intocada, salvo por

ocasião daquele único reide de 1942, o ousado vôo dos bombardeiros de Doolittle, que passaram rapidamente sobre a cidade e escaparam para a China.

Tóquio e todas nossas cidades haviam permanecido invioladas pelo estrondo e o sibilar das peças de aço das bombas americanas.

A guerra atingiu o Japão em junho de 1944. Seu efeito sobre nossa população foi evidente. No dia 15 de junho o povo japonês ficou abalado ao ouvir que vinte bombardeiros, formidáveis gigantes do ar, diante dos quais as poderosas B-17 eram pequenas, tinham voado de uma incrível distância da China para atacar a cidade de Kyushu do Norte.

O reide causou pouco estrago, mas os vinte aviões se constituíram num fator de excitação nacional. Tanto nos lares como nas lojas, nas fábricas como nas ruas, o povo falava acerca do reide, discutia o fato de que nossos caças haviam fracassado na tarefa de conter os bombardeiros. Sempre faziam as mesmas perguntas. Onde seria o próximo ? Quando ?

E quantos bombardeiros virão?

Os jornais anunciavam algo mais com que nos preocupar.

Os americanos tinham invadido Saipan. Pelos caminhos mais inesperados, a guerra chegara ao país. Saipan não se achava muito distante. Os mapas foram desenrolados e nossa gente olhava para o minúsculo pontinho que não ficava tão afastado de nosso litoral. E mirava também os outros. Começava-se a perguntar nas ruas, nunca em voz alta, mas em conversações furtivas, a respeito das ininterruptas notícias de vitórias. Como podíamos ter despedaçado os navios inimigos, destruído seus aeroplanos, dizimado seus exércitos, se Saipan fora invadida ? Eram indagações que todos faziam mas que muito poucos ousavam responder. Mal recebêramos as notícias do ataque a Saipan, poderosas unidades de nossas frotas partiram para as Marianas a fim de tomarem parte na que todos em Yokosuka sabiam que deveria ser uma das mais decisivas batalhas da guerra. Já não nos encontrávamos invadindo terras estrangeiras, mas defendendo o verdadeiro portal de nosso país.

Na manhã seguinte o Regimento Aéreo de Yokosuka recebeu ordens para transferir-se para ilha de Iwo Jima. Nosso alto comando temia que, com a ocupação de Saipan, os americanos deviam dirigir o próximo golpe contra aquele ponto estratégico. Com Iwo Jima em suas mãos, todo o Japão correria perigo. As grandes batalhas nas Marianas estão na história, Saipan caiu diante da terrível investida do inimigo. Nossa Armada experimentou uma esmagadora derrota e o agrupamento de forças americanas cruzou o Pacífico, todo poderoso, indomável e impávido. O fato de que Iwo Jima não fosse invadida no verão de 1944 surpreendeu a todos nós. A ilha mal tinha capacidade de defender-se. Uma fração da força que tomou Saipan podia ter assaltado as praias de Iwo e esmagado a resistência

Pró-forma que nossas reduzidas unidades então na ilha podiam ter oferecido. Por alguma razão desconhecida, a invasão foi retardada por muitos longos meses, durante os quais o Exército e a Marinha derramaram homens e armas na pequena ilha estratégica.

Quando o Regimento Aéreo de Yokosuka ia cumprir a determinação de estabelecer uma defesa aérea na ilha, só conseguimos trinta Zeros para a tarefa. Trinta aviões de caça, com poucas melhorias daquele mesmo Zero com o qual lutáramos na China cerca de cinco anos antes. Isso era tudo! Nada ainda da invasão. Consideramos este curso dos acontecimentos como um verdadeiro milagre. O comandante Nakajima voltou a Yokosuka. Um mês antes ele havia deixado Toyohashi com destino a Rabaul, mas Tóquio lhe ordenara que retornasse ao Japão, designando-o para Yokosuka, onde ele ajudaria a pôr

para fora novos pilotos de caça em tempo recorde. Agora, após um ano na mãe pátria, ele partia novamente, mas para uma campanha de tão épicas proporções como jamais participara.

Fui chamado a seu gabinete. Sakai, por que não vem comigo desta vez ? ele perguntou.

Você sabe como estou ansioso para tê-lo, voando, em minha companhia novamente.

Não me preocupa o que os doutores possam dizer, você foi, você continua sendo, um piloto magnífico. Você o demonstra toda vez que o vejo voar.

Fez uma pausa. Sejamos francos, Saburo. Você melhor do que ninguém conhece a duvidosa habilidade desses novos pilotos. Temo por suas vidas sempre que devem enfrentar os novos aviões americanos. Temos necessidade de algo para sustentar seu moral, para dar-lhes um grande espírito de luta.

Veja, Saburo, tenho necessidade de você. Desesperadamente. Você é quase um deus para esses homens. Você voando conosco, o moral deles se elevará. Eles o seguirão a qualquer parte. E tem o senhor necessidade de perguntar-me ? repliquei-lhe bruscamente.

Pergunta-me se irei convosco ? Quantas vezes o tenho tentado ! Quantas vezes tenho eu recebido um - Não ! você não pode voar, Sakai Você está caolho, Sakai, Você não serve mais para isso Sakai. Naturalmente que eu quero ir. Quero ir convosco, senhor.

Tenho que lutar de novo! Os tempos haviam mudado. Nenhum cirurgião se ergueu para protestar com veemência em defesa de minha vida. Os escrúpulos de manter um piloto de um olho só fora da guerra já não existiam mais. Não tínhamos mais por que nos preocupar com tão insignificantes pormenores. O próprio Japão estava em perigo e um piloto cego de um olho, com minha experiência de combate, já não representava mais uma suscetibilidade. Eu me teria alistado novamente se fosse preciso. A pátria necessitava de mim.

Recebêramos ordens de partir imediatamente para Iwo Jima. Nem tivemos tempo para entrar em contato com nossas famílias. Não haveria despedidas. No dia 16 de junho pela manhã saímos de Yokosuka e entramos na formação assim que nos dirigimos para a ilha distante. Nunca estivéramos em Iwo. Depois de um vôo tempestuoso através de nevoeiro espesso e baixo e de chuvas torrenciais, vimo-nos forçados a voltar para Yokosuka.

A estação das chuvas no Japão chegara. Nakajima e eu, assim como alguns outros aviadores, podíamos ter alcançado Iwo. Mas a maioria dos trinta pilotos de nosso grupo se constituía de homens inexperientes. As tormentas podiam tê-los arrancado de nossa formação e isto teria sido rapidamente o seu fim. Iwo Jima era uma ilha minúscula a 650 milhas ao sul de Yokosuka. Para ir ao seu ponto mais distante são necessárias duas milhas de percurso. Numa carta do globo, Iwo aparece como o último de uma série de degraus do grupo Bonin, que se estende de Yokosuka a Guam. Os mapas geralmente orientam mal, entretanto, e nas vastas extensões do Pacífico a distância entre os afloramentos de terra pode assumir tremendas proporções. Sem radar, e na verdade sem mesmo rádios em nossos caças Zero, não nos arriscaríamos a perder a maioria de nossos aviões. Nossa experiência nessas questões era trágica. No início de 1943, algumas esquadrilhas de aviões de caça do Exército, tripuladas por homens absolutamente sem experiência em vôos a longa distância sobre o oceano, deixaram o Japão para uma base do sul. Na viagem encontraram difíceis condições do tempo, mas se negaram a regressar. Quase todos os aviões desapareceram nos confins do Pacífico. Na manhã seguinte, a 17 de junho, partimos novamente.

Desta vez havíamos voado menos de 100 milhas de Yokosuka, quando as borrascas nos obrigaram a retroceder, se bem que por ironia o tempo sobre Iwo Jima e as Marianas fosse considerado ótimo. Ficávamos nos consumindo em nossos alojamentos ouvindo as notícias do rádio de nossas guarnições da ilha, falando dos ataques aéreos inimigos durante todo o dia e entrando pela noite. Por quatro vezes decolamos para Iwo e nas quatro vezes as furiosas tempestades frustraram nosso vôo. A 20 de junho, ao fazermos nossa quinta tentativa, ainda estavam longe do mínimo da marca de segurança. Contudo Nakajima estava decidido a ir. Os pilotos inexperientes fixaram seus olhos nas luzes das asas e da cauda dos Zeros líderes e lutamos pelo caminho contra violentas correntes de ar ascendentes e lençóis deslumbrantes de chuva. Nenhum de nós ainda sabia naturalmente, mas aquele foi o dia em que nossa mais importante frota sofreu uma derrota desastrosa infligida pelos aviões e as armas do agrupamento de forças do inimigo que punha em alvoroço as Marianas. Finalmente, livramo-nos da frente da borrasca. Alguns minutos mais tarde, depois que voáramos 650 milhas, o monte vulcânico de Iwo assomou da água. Nakajima começou a fazer um vasto círculo sobre a segunda base aérea, no Monte Motoyama, na parte central de Iwo. Eu que pensava que a pista de areia de Lae era ruim, mas esta não tinha classificação. Aterrissar no convés oscilante e movediço de um porta-aviões teria sido mais simples do que descer naquela monstruosidade. Nos dois lados da pista ficavam muralhas de rochas escarpadas. Mesmo o mais leve deslize na aterragem e seria uma bola de fogo.

Lá para o fim da pista, esperando por algum piloto descuidado que falhasse no breque, achava-se um penhasco altaneiro. Nakajima recusou-se a levar seus homens para a rebarbativa pista. Conduziu a formação de volta para o primeiro campo de pouso nos declives do sul da ilha vulcânica. Aí havia uma pista ampla e comprida. Um após outro os caças desceram. Mais de noventa aviões já alinhavam-se ao longo da pista.

Nenhuma polegada de espaço de estacionamento fora deixada para nossos caças.

Nakajima levantou seu braço acima da cabina como sinal para que os outros caças o seguissem. Uma comprida e sinuosa estrada ia do campo principal para a segunda pista. Mais de uma milha de distância, e a pista menor situava-se num nível mais alto que a primeira que acabáramos de deixar. Tive a sensação do ridículo ao levar o Zero pela estrada. Foi minha primeira e última experiência de subir a encosta de uma montanha rolando pelo solo com um avião. E num comboio de trinta caças !

Um batalhão de tropas do Exército aguardava o nosso estrambótico comboio, com suas nuvens de pó e motores chiando. As bocas dos soldados estavam escancaradas pela dúvida.

Muitos deles apontavam suas armas para nós rindo alto e zombando. Mas para nós não era tão engraçado. Rolando para cima daquelas rampas tortuosas, tendo um caça diante de mim e uma hélice girando logo atrás, enquanto todos procurávamos vencer as curvas fechadas, procedíamos como se tivéssemos de manter uma formação cerrada num nevoeiro espesso. Felizmente chegamos a Iwo durante um curto intervalo na batalha. Apenas um dia antes a ilha balançara e arquejara sob o impacto de milhares de granadas do agrupamento de forças americanas que singravam ao largo. Agora tinham voltado a Saipan e reduziam sistematicamente as fortificações para a destruição dessa ilha. Iwo foi poupada da guerra por três dias.

Aquele não era um lugar onde um homem não quisesse ficar voluntariamente.

Tão triste, hostil e sem conforto quanto Rabaul, se não mais. Mas abandonamos nossos projetos de obter vantagens na pausa dos combates para ir beber nas fontes termais

que borbulhavam das rochas de um extremo a outro da ilha. A guerra nunca nos pareceu tão estranha. Soubemos então que nossa frota tinha sido destruída na luta naval das Marianas e que praticamente todos os pilotos dos porta-aviões tinham morrido. Não havia dúvida de que o poder esmagador das forças americanas de invasão, apoiadas por muitas centenas de aviões e milhares de armas pesadas dos navios, tinha aniquilado nossas tropas em Saipan até o último homem. E enquanto isso nós nos banhávamos nas águas termais de Iwo Jima. Nossos oficiais estavam desesperados. Eles tinham perfeita consciência da necessidade de ajudar Saipan. Mas que poderiam fazer? Um assalto maciço de nossos caças teria tão somente um efeito temporário e insignificante, pois Saipan achava-se aproximadamente a 600 milhas ao sul de Iwo. De outro lado, não podíamos nos deixar estar confortavelmente em nossas ilhas enquanto nossos irmãos eram esmagados aos poucos.

Havia ainda outro fator. Se desguarnecêssemos Iwo Jima de dúzias de caças prontos para a luta a qualquer momento, nessa hora, os americanos poderiam investir sobre as defesas da ilha e desbaratá-las, em virtude de uma fraca oposição.

Ficou decidido finalmente que os caças deviam permanecer, mas que os bombardeiros podiam atacar os vasos de guerra americanos que cruzavam ao largo de Saipan. Os ataques tinham de ser feitos à noite, partindo os bombardeiros, sem escolta, em grupos de oito ou nove.

Quando observava aqueles aviões roncando pelas pistas de Iwo, o azul dos seus escapamentos iluminando as asas e a fuselagem, os dias passados em Lae voltaram subitamente à minha memória. Compreendia finalmente o que havia impelido os tripulantes dos Mitchells e Marauders a triturar Lae, dia e noite, sem escolta de caças, lançando seu desafio a despeito das dúzias de aviões de caças Zero. Via agora o reverso do quadro, mas mudado para pior.

Nos primeiros meses de 1942 os bombardeiros bimotores americanos tinham possibilidade de luta. Com os Betty a coisa era diferente. Bastava um avião de caça apanhar um Betty em sua pontaria por um ou dois segundos, ou que uma granada do fogo antiaéreo espalhasse fragmentos inflamados em sua fuselagem e o bombardeiro deixaria de existir, para transformar-se numa massa de chamas incandescentes, desintegrando-se na água.

As horas entre cada decolagem e o retorno dos bombardeiros sobreviventes pareciam intermináveis. Nossos pilotos realizavam seus bombardeios com extraordinário heroísmo e registravam alguns êxitos. Mas que significado tinham ? Não passavam de ninharias.

E toda noite pelo menos um ou dois aviões voltavam com dificuldade a Iwo Jima, a fuselagem e as asas esburacadas, os tripulantes terrivelmente cansados, seus olhos desviados de observar seus companheiros descerem, um após outro, mesmo antes que eles estivessem dentro do raio de ataque. Os poucos pilotos que retornavam à ilha falavam-nos dos caças que vinham atrás deles, em completa escuridão e descobriam seus aviões infalivelmente na obscuridade por meio dos artifícios luminosos e dos disparos brilhantes como o dia. Então, todas as armas dos navios americanos abriam fogo sobre eles. As explosões flamejantes, as tramas dos tiros de trajetória luminosa se assemelhavam a muralhas impenetráveis de fogo, bloqueando seu caminho quando eles volteavam para o lançamento de suas bombas. Em alguns dias, havia certa dificuldade de os bombardeiros bimotores Mitsubishi deixarem a ilha. Então lançavam-se os bombardeiros de torpedo, aviões de um motor ( Jills ) que tentavam realizar ataques com torpedos ao nível zero. Obtinham um pouco mais de sucesso que os aviões maiores. No dia 24 de junho a calma reinante sobre Iwo Jima chegou ao fim. Mais ou menos às 5h20 da manhã, as sirenas de

alarme antiaéreo lançaram um terrível estrépito através da ilha. Mais cedo, o radar de Iwo avisara que diversos grandes grupos de aviões inimigos, a menos de sessenta milhas ao sul, aproximavam-se velozmente. Todos os aviões da ilha - mais de oitenta Zeros - estrondaram pelas duas pistas e foram rapidamente para o ar.

Os mecânicos arrastaram os Bettys e Jills para os abrigos. Até que enfim!

A longa espera estava prestes a ser recompensada. Tinha novamente sob minhas mãos um Zero e dentro de pouco eu saberia, na prova decisiva do combate, se eu perdera minha perícia. No céu, a 15.000 pés, pendia um nublado. Os caças dividiram-se em dois grupos : quarenta Zeros iam colocar-se acima da camada de nuvens e o outro grupo de quarenta - o meu - ficaria abaixo. Assim que me livre de minha ascensão, um caça inimigo rodopiava violentamente através das nuvens, arrastando um longo facho de fogo e fumo negro. Olhei brevemente para o caça; era de novo tipo, inconfundível com suas asas largas e frente achatada, o novo Grumman do qual se tinha ouvido falar tanto, o Hellcat !. Nós voávamos agora numa versão aprimorada do Zero a qual tinha maior potência e maior armamento do que a versão que voávamos em Lae, possuía também alguma blindagem para os pilotos.

Fiz uma volta ampla e olhei para cima, outro Grumman saía das nuvens, mergulhando verticalmente, com uma esteira de fumaça atrás. Firmes atrás do caça fumegante vinham muitos Hellcats, mergulhando abruptamente. Os quarenta Zeros voltaram e subiram para darem de frente com os aeroplanos inimigos. De parte dos pilotos americanos não houve qualquer vacilação. Os Grumman davam guinchos no ataque. Empenharam-se os aviões em duelos selvagens, de ponta a ponta do céu, redemoinhando do nível do mar à camada de nuvem. As formações ficaram retalhadas.

Atirei-me rapidamente num loop fechado e rolei para fora sobre a cauda de um Hellcat, fazendo um disparo no momento em que o avião ficou na alça de mira. Ele rodou à distância e minhas balas somente encontraram o vazio. Girei em espiral verticalmente para esquerda e procurei diminuir a distância, tentando dar um tiro certo no ventre do avião.

O Grumman buscou fazer a mesma volta que eu. Exatamente daquilo que eu necessitava. Seu lado inferior cobriu o telêmetro e eu apertei novamente o gatilho. As granadas explodiram pela fuselagem. Logo a seguir nuvens espessas de fumaça negra derramaram-se do aeroplano e ele começou a fazer um mergulho para o mar, louco e descontrolado.

Para todos os lugares que olhava haviam caças, longos rolos de fumaça, irrupção de chamas e aviões explodindo. Mirei mais para diante. Diretamente de baixo de minhas asas relampagueavam os projéteis de trajetória luminosa e instintivamente joguei a alavanca do comando para a esquerda, girando sobre sua cauda e afastando-me do lado da explosão. Era um Hellcat, e ele mergulhou para fora do alcance o mais rapidamente possível. Blasfemei contra mim mesmo por ter sido apanhado sem aviso e com veemência igual maldisse meu olho cego, que deixara quase metade de minha área de visão em branco. Tão rapidamente quanto pude, escapuli das correias do pára-quedas e libertei meu corpo, podendo dessa forma rodar em meu assento para compensar a perda de minha visão unilateral. E vi que não tinha um segundo a perder. Pelo menos meia dúzia de Hellcats concentravam-se em minha cauda, procurando arditosamente uma posição para atirarem. De suas asas partiam fagulhas de fogo assim que disparavam. Outro tonneau de esquerda, rápido, e os projéteis traçantes perderam-se inofensivamente. Os seis caças passaram pelas pontas de minhas asas e zumbiam em curvas ascendentes para a direita. Ainda não foi desta vez ! Oh, não !

Botei o acelerador em tensão máxima e rodei de volta para a direita, girando atrás dos seis caças com toda a velocidade de que o Zero era capaz. Olhei de relance para trás de mim - não havia caças. Um daqueles devia ser meu. Jurei. O Zero encurtou a distância velozmente do avião que estava mais próximo. A cinqüenta jardas abri fogo com os canhões, observando as granadas atravessarem a fuselagem e desaparecerem na cabina.

Chamas brilhantes e fumo irromperam por trás do vidro. Em poucos instantes o Hellcat desviou-se defeituosamente e tombou sobre uma asa, sua esteira de fumaça aumentando a cada momento.

Havia porém mais caças sobre minha cauda. Inesperadamente eu não desejava chegar-me a eles. O cansaço tomava conta de mim como um manto sufocante. Nos dias passados em Lae, não perderia tempo de arrastar o Zero de volta e investir contra eles. Agora, entretanto, sentia como se minha capacidade de resistência tivesse sido espremida até secar. Não tinha desejo de lutar.

Mergulhei e escapei. Naquela situação teria sido puro suicídio opor-se aos Hellcats. Bastaria um passo em falso, um segundo de demora na manobra da alavanca do comando ou da barra do leme e tudo teria acabado. Quando recobrei a respiração, quis safar-me daquela súbita vertigem. Talvez fosse o resultado do esforço para ver da mesma forma que antes, embora só tivesse um olho. Verifiquei apenas que eu podia lutar.

Voei para o norte, empregando o máximo de tensão para afastar-me. Os Hellcats retornaram e entraram no jogo mais forte. Nessa ocasião eu presenciei uma das mais pavorosas batalhas aéreas em que tomara parte. Desviei-me para baixo à direita e entrei na brecha.

Um Hellcat rolou freneticamente, procurando escapar de um Zero que se agarrara fortemente à sua cauda. O Zero disparava com seu canhão a umas cinqüenta jardas atrás. Logo após o Zero, outro Hellcat o perseguia. Ao mesmo tempo em que eu observava, um Zero mergulhava de cima e rondava numa curva de mergulho firme atrás do Grumman.

Vinham um atrás do outro, numa longa fila sinuosa. O segundo Zero, concentrado sobre o Hellcat perseguidor, parece que não se dava conta de um terceiro Hellcat que o seguia no mergulho. E um terceiro Zero, observando todos os precedentes, atirou-se para uma curva fechada e apanhou o Hellcat que rolava sem ser pressentido.

Era uma surpreendente, e para mim horripilante, coluna da morte, serpenteando ao longo, cada avião seguindo o outro de diante com determinação e atirando com suas armas para o alvo que estava à frente. Hellcat, Zero, Hellcat, Zero, Hellcat, Zero. Eram eles tão estúpidos, quer os pilotos americanos ou japoneses, que não vigiassem seu ponto fraco na retaguarda? O avião da frente, Grumman, deslizou violentamente no momento em que vomitou fumaça para trás e depois mergulhou em direção ao mar. Quase no mesmo instante o Zero perseguidor explodiu numa bola de fogo. O Hellcat que tinha enviado o sopro da morte ficou em pedaços em menos de dois segundos. As granadas do segundo Zero foram devastadoras e ele caiu, num parafuso alucinante. A asa foi rompida justamente no momento em que um ofuscante lampejo de luz assinalava a explosão do Zero. E assim que o terceiro Hellcat saltou da explosão, as granadas dos canhões do terceiro Zero dilaceraram sua cabina, transformando-a num monte de ruínas.

Os cinco aviões abatidos mergulharam para o mar. Vi as pancadas na água.

O último Zero, único sobrevivente da melê, fez um tonneau, girou e voou para longe. Circulava vagarosamente, ao norte de Iwo, tragando o ar e procurando acalmar-me.

O atordoamento deixara-me e eu voltei para o campo da luta. O combate terminara.



Ainda existiam Zeros e Hellcats no céu, mas separados, e os caças dos dois lados iam formando em seus próprios grupos. À frente e à direita via somente Zeros volteando em formação, e aproximei-me para juntar-me ao grupo. Subi por baixo da formação e. . . Hellcats ! Agora compreendia por que o cirurgião, há muito tempo, protestara tão vigorosamente contra meu retorno ao combate. Apenas com um olho, ficava quase sem perspectiva, não podendo identificar os aviões à distância em virtude da perda dos pequenos pormenores. Eu só percebia meu equívoco ao se tornarem claras as estrelas brancas contra o fundo azul das asas. Não perdi tempo em livrar-me do temor que me agarrara. Rolei para a esquerda e fiz uma volta numa curva firme, mergulhando velozmente e confiando que os Grummans não me tivessem visto. A sorte não me valeu. A formação de Hellcats rompeu-se e os aeroplanos giraram para perseguir-me. Que devia fazer ? Minhas possibilidades pareciam perdidas.

Não. Ainda havia uma saída, uma chance remota. Encontrava-me quase sobre Iwo Jima.

Se eu superasse em habilidade os outros aviões tarefa quase impossível a meu ver até que esgotassem seu combustível e se vissem forçados a regressar. Agora teria oportunidade de comprovar a velocidade dos novos caças americanos. Dentro de segundos eles se aproximaram. Eram tão rápidos ! Não havia mais necessidade de correr. Atirei-me para trás numa volta fechada. A manobra surpreendeu os pilotos inimigos assim que eu subi para eles de baixo, volteando numa espiral. Eu me admirei pois eles não se dispersaram.

O caça líder respondeu com uma espiral semelhante, igualando-me perfeitamente na manobra. Novamente espiralei, arrastando-o mais para perto desta vez. Os caças adversários negaram-se a ceder um milímetro. Algo novo para mim. Um Airacobra ou um P-40 se perderiam tentando competir comigo daquele modo, e nem mesmo o Wildcat poderia manter uma espiral tão longa como a do Zero. Mas os novos Hellcats eram os aviões inimigos de maior maneabilidade que jamais encontrara. Saí da espiral numa armadilha. Os quinze caças desfilavam fora de suas espirais numa coluna comprida. E em seguida encontrei-me circulando no centro de um gigantesco anel de quinze Grummans. De cada lado eu via as largas asas com suas estrelas brancas. Se alguma vez um piloto ficou cercado no ar, esse piloto fui eu. Tinha muito pouco tempo para refletir sobre meu infortúnio.

Quatro Grummans quebraram seu círculo e mergulharam para mim. Estavam muito ávidos. Rolei facilmente para o lado do caminho e os Hellcats deslizaram sem controle. Mas aquilo que eu pensei que era apenas um ligeiro tonneau lançou-me em cima de diversos outros caças. Um segundo quarteto moveu-se como um relâmpago do anel, direto para minha cauda. Corri. Acelerei o motor para máximo de potência de emergência e afastei-me suficientemente para sair de sua alça de mira naquele momento. Os quatro aviões perseguidores não me inquietaram; foi o primeiro grupo. Como eu estava bem! Eles haviam subido por trás de seu salto deslizante e achavam-se por cima de mim, mergulhando para outro passe de tiro. Pisei com meu pé direito a barra do leme, fazendo o Zero deslizar para a esquerda. Depois a alavanca de comando, firme para a esquerda, fez o caça rolar violentamente. Centelhas luminosas faiscavam debaixo de minha asa direita, seguidas pela queda vertical de um Hellcat. Saí do tonneau numa curva fechada. O segundo Grumman encontrava-se a cerca de 700 jardas atrás de mim, já com suas asas envolvidas pelas chamas amarelas do fogo de suas armas. Se não os tivesse reconhecido antes, agora os reconhecia.

Os pilotos inimigos eram tão novatos como os meus inexperientes companheiros, e isto podia ser um fator capaz de salvar minha vida. O segundo caça conservava a distância,

salpicando projéteis traçantes de trajetória luminosa por todo o céu, que caíam perto de meu próprio avião. Não esmoreça ! Eu gritava! Não esmoreça ! Vamos, gaste toda sua munição! Você será um a menos para me aborrecer. Voltei novamente e escapei, com o Hellcat aproximando-se velozmente. Quando ele estava a umas 300 jardas atrás, rolei logo para a esquerda. O Grumman passou por baixo de mim, atirando para o ar vazio.

Perdi minha calma. Por que correr diante de uns pilotos tão canhestros ? Sem pensar, girei para trás e montei sobre sua cauda. A cinqüenta jardas de distância, disparei um tiro de canhão. Malbaratado. Não consegui acertar em virtude de minha volta súbita, que me fez deslizar. E repentinamente, não fazendo mais que cuidar do que acontecia ao caça diante mim, outro Grumman situou-se sobre minha cauda, atirando constantemente. De novo o tonneau de esquerda, uma manobra que nunca me falhou. O Hellcat passou rugindo, seguido pelo terceiro e o quarto caças do quarteto. Outros quatro aviões estavam diretamente em cima de mim, prontos para mergulhar. Às vezes, você tem de atacar para defender-se. Entrei numa escalada vertical, diretamente por baixo dos quatro caças.

Os pilotos inclinaram suas asas de um lado para outro, tentando encontrar-me. Não tive tempo de dispersá-los. Três Hellcats partiram para mim da direita. Escapei por um triz de seus projéteis traçantes assim que saí com o mesmo tonneau de esquerda. Os caças voltaram para seu amplo círculo. Qualquer movimento que eu fizesse para escapar devia provocar a vinda de vários caças cortando-me de diversas direções. Circulei no meio, procurando uma saída. Não pensavam admitir que isso acontecesse. Um após outro os caças desgarravam-se do círculo e atiravam-se sobre mim, fazendo fogo assim que se aproximavam. Perdi a conta do número de vezes que os caças investiram e eu, ao mesmo tempo, rolava para afastar-me. O suor escorria pelo meu corpo ensopando minhas roupas internas. Minha testa estava coberta de bagas de suor, que começava a gotejar em minha face. Blasfemei quando o líquido salgado pingou em meu olho esquerdo. Não tinha oportunidade de limpá-lo com minha mão. O máximo que eu podia fazer era pestanejar para manter o sal de fora e enxergar. Eu cansava muito rapidamente. Não sabia como transpor o anel. Mas percebi muito claramente que os pilotos não eram de longe tão bons como seus aviões. Uma voz interior parecia sussurrar para mim. Repetia incessantemente as mesmas palavras : velocidade, manter a velocidade, esquece o motor, deixa-o pegar fogo, manter a velocidade, vai girando, gira Sempre. Meu braço estava ficando amortecido de tanto rolar para a esquerda a fim de evitar os projéteis luminosos dos Hellcats

Se alguma vez afrouxasse a velocidade, sacudindo um pouco para a esquerda, isto seria o meu fim. Mas por quanto tempo eu poderia conservar aquela necessária velocidade, rolando para fora?

Devo ficar rolando! Enquanto os Grummans quisessem conservar seu anel intacto, somente um caça por vez podia jogar-se contra mim. E eu não temia de escapar de qualquer avião assim que ele fizesse seu passe de tiro. Os projéteis passavam próximo, mas eles deviam ferir-me certamente se quisessem destruir-me. Não tinha importância se as balas passassem a cem jardas ou a cem polegadas de distância, contanto que eu pudesse fugir deles. Necessitava de tempo para safar-me dos caças que me perseguiram um após outro, desgarrando-se do amplo anel que mantinham em torno de mim. Rolei. Aceleração total.

Puxe o manche pela esquerda.

Aí vem outro !

Sempre firme. O mar e o horizonte parafusam loucamente.

Deslize!

Outro !

Aquele estava perto!  
 Projéteis luminosos. Brilhantes. Reluzentes.  
 Chamejantes.  
 Sempre por baixo da asa.  
 Puxe o manche !  
 Não deixe cair a velocidade!  
 Tonneau para a esquerda.  
 Tonneau !  
 Meu braço ! Mal posso senti-lo!

Se tivessem todos os pilotos dos Hellcats escolhido outra forma para seus passes de tiro ou concentrado cuidadosamente sobre o alvo, seguramente eu teria sido jogado do ar.

Mas os pilotos inimigos não apontaram sequer uma vez para a frente do espaço pelo qual eu me movia. Se somente um caça houvesse lançado seus projéteis luminosos no espaço vazio para o qual eu me dirigia, em direção à área por onde eu rolava sempre, eu teria caído em suas balas. Mas existe uma peculiaridade acerca dos aviadores. Sua psicologia é estranha, exceto a de alguns poucos que se sobressaem e se convertem em grandes ases. Noventa e nove por cento dos pilotos se apegam à fórmula que aprenderam na escola. Treinados para seguir determinado modelo, eles, haja o que houver, jamais pensarão em quebrar a fórmula ao se encontrarem em plena batalha, no momento em que a vida e a morte caminham juntas. A disputa prosseguiria, de um lado enquanto meu braço resistisse e o meu tonneau de evasão não fracassasse e, de outro, enquanto os Hellcats tivessem combustível. Eles ainda deviam voar de volta a seus porta-aviões. Olhei de relance o velocímetro. Aproximadamente 350 milhas por hora.

O máximo que o Zero podia fazer. Eu necessitava de mais resistência que meu braço.

O caça também tinha suas limitações. Temia por suas asas. Elas arqueavam sob a constante violência das manobras de evasão. Havia possibilidade de que o metal cedesse pela pressão contínua e que a asa pudesse dilacerar o Zero. Mas isto estava fora de minhas mãos.

Podia somente continuar a voar. Devia forçar o avião através de tonneaus de evasão ou morrer.

Tonneau  
 Puxe o manche.  
 Deslize.

Aí vem um outro.

Inclinar de asas f. "Tonneau" f .

Não podia ouvir nada. O som do motor do Zero, o rugido de trovão dos Hellcats, o pesado staccato de suas armas de calibre .50, tudo desaparecera. Meu olho esquerdo ferroava.

O suor escorria.  
 Eu não podia enxugá-lo.  
 Cuidado!

A alavanca de comando por cima. Pise a barra . . .

Ali vêm os luminosos traçantes. Erraram novamente.

O altímetro estava quase no zero. O oceano achava-se bem embaixo do meu avião. Sustente as asas, Sakai, você acabará batendo na onda com a ponta da asa. Onde começou a

batalha ? A treze mil pés. Mais de duas milhas e meia de deslizamento e rolamento para evitar os projéteis de trajetória luminosa, e cada vez mais baixo. Agora eu não podia descer mais. Mas os Hellcats não tinham condições de disparar como antes. Nem capacidade para mergulhar, pois não havia espaço para a puxada. Agora eles deviam experimentar qualquer outra coisa. Restava-me pouco tempo. Segurava a alavanca de comando com minha mão esquerda e batia a direita vigorosamente. Ferida. Toda ferida. Uma dor imprecisa, um entorpecimento insinuando-se. Aí vêm eles, rompendo seu círculo. Agora andavam com cuidado, temerosos do que eu pudesse fazer, de repente. Está fazendo um tonneau. Um passe de tonneau. Não é tão difícil sair do caminho. Deslizar para a esquerda.

Olhe.

Os projéteis de trajetória luminosa.

Fontes de geisers erguiam-se da água. Borrifo. Espuma.

Aí vem mais um.

Por quantas vezes têm eles vindo para mim desta maneira agora ? Perdi a conta.

Quando eles cederão ? Devem. estar com pouco combustível. Mas eu já não podia mais rolar tão eficazmente. Meus braços se entorpeciam. Perdia meu tato. Em vez de acercar-se com uma rápida e aguda ação de rolamento, o Zero arqueava-se por uma volta negligente, estendendo-se a cada manobra. Os Hellcats viram. Cada vez exerciam pressão mais viva com seus ataques, mais ousadamente. Seus passes vinham tão rápidos que eu mal tinha tempo para tomar fôlego. Minha capacidade esgotava-se. Devia pôr um ponto final a isso! Saí de outro tonneau de esquerda, pisei a barra do leme e brandi a alavanca de comando para a direita. O Zero arrancou-se na volta com a reação e eu acelerei o motor, por meio de um breque no manete de aceleração. Saí, abrindo caminho para baixo novamente e percorrendo-o, no mesmo plano da água. Os Hellcats rodopiaram em volta em confusão, por uns momentos. Em seguida foram atrás de mim outra vez. A metade dos aviões formava uma barricada no alto, enquanto os outros, num feixe de armas crepitantes, zumbiam atrás de mim. Vinham muito depressa. Em poucos segundos eles se encontravam em posição de tiro. Pus-me a trabalhar firmemente para a direita, pisando o Zero com força para que desse sacolejões agudos a cada manobra. À esquerda, fontes de espuma branca esguichavam pelo ar, provocadas pelos projéteis luminosos que continuavam a passar perto de meu avião. Eles se recusavam a me abandonar. Agora os caças do alto desciam para seguir-me. Os Grummans imediatamente de trás faziam suas detonações e os que mergulhavam tentaram antecipar-se a meus movimentos. Difícilmente conseguia mexer os braços e as pernas. Não havia saída. Se continuasse voando baixo, seria uma questão de um minuto ou dois antes que eu deslocasse a alavanca de comando mais devagar. Por que morrer, fugindo como um covarde ? Puxei a alavanca de comando para trás, com as mãos quase em meu estômago. O Zero guinchou de volta e para cima, e ali, somente a cem jardas diante de mim, encontrava-se um Hellcat, e seu alarme do piloto tentando achar meu avião. Os caças por trás dele estavam prontos a girar para mim.

Não cuidei de saber quantos eram. Queria este caça. O Hellcat arrancou violentamente para fugir. Agora ! Apertei o gatilho e os projéteis luminosos partiram. Meus braços estavam demasiado entorpecidos. O Zero cambaleava, não conseguia manter meus braços firmes.

O Hellcat rolou a pique, entrou numa subida e escapou. O loop ajudara. Os demais caças redemoinhavam em confusão. Subi e corri novamente. Os Grummans estavam bem atrás de mim. Os bobos faziam fogo de uma distância de 600 jardas. Gastem a munição,

gastem, gastem, eu gritava. Mas eles estavam tão rente! Os projéteis luminosos relampagueavam pela minha asa e eu rolava desesperadamente. Iwo apareceu bruscamente lá embaixo. Balanceei minhas asas, na esperança de que os artilheiros no solo pudessem ver as marcas vermelhas. Foi um erro. A manobra freava minha descida, e os Hellcats colocaram-se novamente em cima de mim. Onde se meteu a artilharia antiaérea ? Que se passaria lá embaixo, na ilha? Abram fogo, seus idiotas, abram fogo! Iwo irrompeu em chamadas. Lampejos brilhantes varriam de ponta a ponta a ilha. Todas as armas atiravam. As explosões sacudiam o Zero. Furiosos estouros de fumaça apareciam no ar entre os Hellcats. Eles voltaram a pique e mergulharam para fora do raio de ação de Iwo. Prossegui a toda a velocidade. Foi terrível. Continuava olhando para trás, temeroso de que viessem de novo, com receio de que em certo momento os projéteis traçantes me acertassem, que atingissem a cabina, arrancassem o metal e me rasgassem. Atravessei Iwo, batendo com o punho no acelerador, incitando o avião a voar mais depressa. Mais depressa, mais depressa! Ao sul de Iwo apareceu no horizonte. ali, uma nuvem ! Um cúmulo gigantesco alçava-se bem acima da água. Não me preocupava com as correntes de ar. Queria escapar dos caças. A toda velocidade mergulhei na massa encapelada.

Um punho potentíssimo parecia ter segurado o Zero, arrojando-o selvagememente pelo ar. Não via senão estrondos cor de chumbo dos relâmpagos e a seguir a escuridão.

O Zero mergulhou e ergueu-se. Eu não tinha direção. Estava de cabeça para baixo, depois estabilizei as asas e em seguida movi logo a cauda para cima. Nessa ocasião safei-me.

A tempestade dentro da nuvem atirou o caça para fora com uma violenta guinada. Estava às avessas. Recobrei o controle da direção a menos de 1.600 pés. Lá para o sul vi vestígios dos quinze Hellcats, voltando para os porta-aviões. Com dificuldade acreditei que tudo terminara e que eu me encontrava vivo ainda. Desejava loucamente deixar o ar.

Queria pisar solo firme. Aterrissei na pista principal de Iwo. Por alguns minutos repousei na cabina, exaurido, e depois desci abatido do Zero. Todos os outros caças há muito haviam aterrissado. Grande quantidade de pilotos e mecânicos correu para o avião logo que ele parou, gritando e vivendo. Nakajima estava entre o pessoal. Atirou seus braços em volta de meu pescoço, exuberante de alegria. - Formidável, Sakai ! Formidável ! Quinze contra um ! você esteve maravilhoso! Podia apenas encostar-me no avião e resmungar, maldizendo meu olho cego. Estive a ponto de perder a vida.

Um oficial esmurrou-me as costas. Estávamos para enlouquecer aqui embaixo ele gritou. Todos na ilha o observavam! Os artilheiros não podiam esperar que você viesse sobre a ilha e trouxesse os caças para seu alcance. Tinham as mãos nos gatilhos, justamente aguardando que você pudesse vir para nossa direção. Como você fez isso ? perguntou ele com assombro. Um mecânico correu para mim, saudando-me. Senhor, seu avião. . . não tem. . . não sei como foi isso. . . não há nem um simples buraco de bala em seu avião ! Nem eu tampouco podia acreditar. Vistoriei o Zero de uma extremidade a outra. Perfeito. Nem uma bala tocara o caca !

Mais tarde, de volta ao alojamento, soube que o primeiro grupo de Zeros que havia voado acima das nuvens tinha travado uma batalha bastante mais fácil que a de nossa formação.

A grande formação de caças tinha saído do nublado diretamente por baixo dos Hellcats.

Os nossos aviões tiveram a vantagem de mergulhar, surpreendendo os pilotos americanos, antes mesmo que eles soubessem o que havia acontecido. O PAN-1/C Kinsuke

Muto, o piloto estrela do Regimento de Yokosuka, teve um dia de gala, abatendo quatro dos Grummans.

Os demais pilotos confirmaram suas vitórias. Muto incendiou dois Hellcats antes mesmo que eles fizessem qualquer movimento para escapar. Mas o preço daquele dia de combates foi alarmente. Perto de quarenta, ou melhor, quase a metade de nossos caças foram destruídos.

## CAPÍTULO X: IWO JIMA

O dia seguinte a selvagem batalha aérea, que nos deixou só com a metade de nossos efetivos, adoeci com uma grave diarreia, perfeitamente prevista, uma vez que toda a provisão de água de Iwo provinha da água de chuva coletada nos tanques, vasilhas e outros recipientes.

Meu estado de espírito não era melhor do que minha combalida resistência física. A perda de quarenta aviões e pilotos numa ação abalara-me. Igualmente perturbadora era a visão de nossos inexperientes pilotos caindo em chamas, um depois do outro, quando os Hellcats destruíam seus Zeros antiquados. Como tudo se assemelhava à batalha de Lae! Salvo que agora os aviões obsoletos eram os Zeros e, os pilotos canhestros, os japoneses. A guerra se transformara completamente. A diarreia minou minhas forças e manteve-me acamado por uma semana. Minha recuperação se fazia lentamente.

Um alvoroço espalhou-se pelo alojamento na tarde do dia 2 de julho. Os ordenanças corriam de um lado para o outro, atirando-se da cabana do rádio para o Posto de Comando. Saí e deparei com um homem que me disse estarem nossos receptores de rádio recebendo número crescente de mensagens transmitidas pelo inimigo. Embora a maioria de tais mensagens fosse em código e não pudesse ser decifrada, as transmissões procediam de unidades inimigas a distância não muito grande da ilha. Preparavam um ataque. Bastante claro, bem como o fato de que podia vir muito cedo.

Todos os pilotos foram chamados ao Posto de Comando para as ordens. A mim recusaram permissão para voar, o comandante notava que eu me achava ainda bastante fraco para manejar adequadamente meu caça. No dia seguinte todos os pilotos foram convocados para o campo às quatro da manhã. Diversos aviões de reconhecimento decolaram imediatamente para explorar o oceano. Não sucedeu nada durante a hora seguinte. Voltei ao alojamento para dormir um pouco mais. Às seis horas os clarins quebraram o silêncio da ilha, anunciando que um ataque se aproximava.

Os homens corriam pelos campos a fim de pegarem suas armas, os quarenta caças apressaram-se pela pista para alcançarem suas posições de interceptação. Caminhei para área defronte das barracas, a fim de observar a ação. Lá para o sul, pelo menos cinquenta aviões surgiram, vindo em direção a nós. Hellcats. Os quarenta zeros circulavam no céu para encontrarem os caças inimigos num ataque de frente. Eu tinha somente um ou dois minutos para ver o feroz duelo aéreo.

Um novo zunido chegou a meus ouvidos, . . . aviões mergulhando! Voltei-me e vi uma esquadrilha de Avengers, em quatro vôos separados, arremessando-se contra a pista principal. Seu ataque foi perfeitamente combinado ; nossos quarenta Zeros haviam sido arrastados à batalha pelos Hellcats, deixando a ilha bem aberta para os bombardeios. Ainda corria para o alojamento quando as explosões estrondaram, abalando o solo debaixo dos meus pés. Aquilo era demasiado para mim! Atirei-me ao solo enterrando o rosto na cinza vulcânica.

Tentei arrastar-me pelo caminho imundo para livrar-me dos estilhaços arremessados do ar. As explosões continuaram sem diminuição por alguns minutos. Toda vez que caía uma bomba, o solo debaixo de mim levantava. Havia poeira por toda parte. Depois o ruído terminou.

Rolei sobre minhas costas. Os Avengers dirigiam-se para o sul.

Fiquei de pé e olhei para as colunas de fumo e poeira que se elevavam sobre o campo. Outro ataque. Uma segunda esquadrilha de Avengers, cortando pelas encapeladas

nuvens de fumo, mergulhavam diretamente para as nossas pistas. Os bombardeiros pareciam estar dirigindo-se diretamente para mim. Voltei e corri tão ligeiro quanto podia, atirando-me para o solo atrás de um grande tanque de água da chuva na parte posterior do alojamento.

Quase no mesmo instante vi as bombas caírem dos Avengers. Olhava fixamente para elas como se estivesse hipnotizado. . . elas cresciam de tamanho, avolumando-se rapidamente à medida que desciam do ar. Comi um pouco mais de sujeira. uma rajada de ar quente golpeou o solo e lançou-me para cima. As tremendas explosões martelavam meus ouvidos. Abri meus olhos. Apenas fumo e areia fervilhavam do solo. Achava-me mais abalado e assustado que ferido. Não sofrera ferimentos, salvo as contusões por ter mergulhado para proteger-me da sujeira. Aos poucos meus ouvidos se recuperaram. Ouvi o desmoronamento do alojamento e afastei-me do caminho assim que o tanque de água caiu do lado com estrondo.

A batalha aérea ainda prosseguia. Observava os aeroplanos, ouvia os motores acelerados e o som rouco dos canhões dos Zeros, o latido staccato das metralhadoras dos Hellcats. Que fazia eu no solo ? Para o inferno com a diarreia! Corri do abrigo para o Posto de Comando. A visão de uma terceira onda de bombardeiros, roncando para o campo, deteve meus passos e voltei e escapei novamente para o abrigo. Desta vez seu objetivo era mísero; as bombas foram arremessadas para além da pista e cavaram crateras justamente para lá do seu fim. Agora cheguei ao Posto de Comando, uma cabana frágil, ainda não danificada pelas bombas.

Disse a um Nakajima de aspecto inflexível que queria voar. Todos os aviões em condições de operar estão fora do chão, Sakai respondeu ele com desventura. Além disso, creio ter o doutor afirmado que não convinha você voar. Não há nada de mais comigo, senhor, repliquei. E existe um caça em condições. Apontei para o Zero que se encontrava no fim da pista. Aquele estava com o motor ruim, ao ser revisado antes, o comandante voltou a falar. Mas pode ser que esteja bem agora.

Os mecânicos estiveram trabalhando nele por várias horas. Levantou a vista. Está certo, pode ir. Fiz uma saudação e corri para fora da cabana. – Sakai ! - Virei-me. Era Nakajima. - Tome cuidado com você, Sakai, - falou ele. - Já não estamos mais em Lae. . . tenha cuidado! Alguns homens estavam puxando o Zero da pista e procuravam dar-lhe um abrigo antes do próximo bombardeamento.

Gritei-lhes para que girassem de volta o caça, novamente. Ao sentar-me na cabina, um mecânico trepou pela asa. O motor está com defeito, senhor !, berrou ele para sobrepor-se ao barulho no momento que eu dava a partida. - Agora deve estar bem!

O motor pegou sem dificuldade. Não perdi tempo em esquentar o motor do caça, e o acelerei para a decolagem. As rodas mal se haviam levantado quando vi a quarta esquadrilha de Avengers descendo verticalmente para o ataque. Minha posição não possibilitava resistência aos bombardeiros, pois apenas partira do solo. Dirigi a proa para a água, roçando-a, para ganhar velocidade e puxando-o a vinte milhas para fora.

Os bombardeiros haviam completado sua ação e agora uma quinta onda de aviões arremetia através da fumaça e da poeira para despejar suas bombas. Não havia sequer um caça para oferecer-lhes oposição. Todos os Zeros no ar travavam combate com os Hellcats, exceto o meu. Retornei para Iwo a 13.000 pés, encaminhando-me para a desordenada batalha.

A batalha terminara. Agora que as bombas dos Avengers tinham sido consumidas, os Hellcats separaram-se dos Zeros e afastaram-se para escoltar os bombardeiros de volta



aos porta-aviões. Nada mais podia fazer. Regressei com os Zeros restantes para a pista de Iwo. De novo os Hellcats haviam fustigado penosamente nossas fileiras. De novo a metade dos caças que decolaram para interceptar os aviões americanos foi destroçada. Vinte dos quarenta. Em duas batalhas os caças americanos derrubaram sessenta dos oitenta caças Zero. Inacreditável. O PAN-1/C Muto e o guarda-marinha Matsuo Hagie foram as estrelas daquela outra manhã negra. Cada um destruíra três Hellcats e alguns outros pilotos reivindicavam terem abatido pelo menos um avião inimigo. Mas eram vitórias aleatórias. Nossos aviões nada tinham feito contra os Avengers. As duas pistas estavam em ruínas. Afigurava-se impossível aterrissar, mas de qualquer modo todos os pilotos serpenteavam em volta das crateras que enchiam ambas as pistas.

O inimigo devia vir novamente. E que podíamos fazer ?

Ainda que cada piloto no espaço abatesse diversos caças inimigos, éramos impotentes para deter os bombardeiros que agiam contra nossos campos e outras defesas. Durante toda a tarde e pela noite a dentro nosso estado-maior procurava uma saída para o dilema. Naquela tarde não houve descanso. As turmas de manutenção trabalharam até o amanhecer para limpar as pistas e cobrir as crateras. Os pilotos nada souberam do que ocorrera na conferência do estado-maior. Saímos da cama cedo, das poucas cabanas e barracas que sobraram de pé - antevendo outro ataque matutino. Os americanos não nos desiludiram. Novamente os Zeros levantaram-se para o ar. Os resultados foram até piores do que prevíamos. Nove Zeros voltaram a aterrizar em Iwo, sendo que a maioria fora derrubada.

Em três combates só nos restavam nove dos oitenta caças ! Perdêramos setenta e um e de novo nada fizemos para aparar o golpe dos bombardeiros. Ademais, sua mira melhorara. Iwo transformou-se num pandemônio, com a maior parte de suas instalações destruídas, o campo outra vez esburacado de crateras. Exatamente oito bombardeiros foram deixados no solo oito aviões torpedeiros que ficaram protegidos em seus abrigos. Quase todos os demais bombardeiros e caças submetidos a reparos ou ocultos em seus abrigos foram destroçados.

Ao aterrissarmos, caminhamos com dificuldade de volta ao Posto de Comando. Ninguém tinha energia ou presença de espírito para falar. Estendemo-nos pelo chão, fatigados e acabrunhados, observando os homens correrem freneticamente pelas pistas, a fim de encherem os buracos, lutando contra as chamas que crepitavam ferozmente nos edifícios em ruínas. Alguns minutos mais tarde o comandante Nakajima encaminhou-se vagarosamente do Posto de Comando e aproximou-se de nosso grupo. Levantamo-nos em continência. Nakajima acenou com a mão para que permanecêssemos sentados.

O comandante estava visivelmente perturbado e falou em tom vacilante. Disse-nos que os oficiais do estado maior haviam discutido durante toda a noite, que discordaram quanto à ação que deviam empreender no futuro contra os americanos.

Um grupo insistia que não tínhamos alternativa, e que continuar atirando interceptores contra os reides adversários seria inútil. Dentro de poucos dias nos encontraríamos sem um avião sequer. Por conseguinte, o que tínhamos a fazer era revidar o golpe com todas as forças que pudéssemos reunir, atacando o agrupamento de unidades americanas que um de nossos aviões de reconhecimento localizara a 450 milhas ao sudoeste da ilha.

O segundo grupo concordou, em princípio, com o plano de ataque. Mas argumentavam, o que é possível fazer somente com nove caças e oito bombardeiros

monomotores, contra a Força Tarefa do inimigo ? Os americanos podem lançar de todos os seus porta-aviões, de uma vez, várias centenas de interceptores !

A esquadra americana era a mesma que, a 20 de junho, aniquilara virtualmente todos os aviões transportados para as Marianas.

A discussão, disse Nakajima, foi finalmente concluída quando o comandante do Regimento Aéreo de Iwo, capitão de mar e guerra Kanzo Miura, resolveu aceitar o plano de ataque à esquadra americana. Miura estabeleceu que partiríamos ao meio-dia de 4 de julho

Dia da Independência do inimigo. Jamais realizamos um ataque tão calculado. Prevendo que podíamos aproveitar a oportunidade para uma incursão contra sua esquadra, os pilotos americanos excitados retornaram a Iwo na manhã do dia quatro e deixaram em chamas e ruínas fumegantes as obras da ilha.

Nem sequer podíamos decolar. As pistas ficaram outra vez imprestáveis. Sentamos em volta do Posto de Comando, exatamente como fizéramos antes, enquanto os oficiais do estado maior discutiam entre si. O capitão de mar e guerra Miura (descobrimos mais tarde) manteve-se firme em sua posição. Estamos nos sangrando à toa - disse ele ao seu estado maior. - Nosso fim está perfeitamente claro, se continuarmos lutado tão somente na defensiva. Que temos de fazer ? Esperar até que o último avião seja abatido do ar, enquanto a esquadra inimiga fica impune ? Não! Atacaremos e hoje mesmo ! Logo que as pistas estiverem consertadas, quero que todos os aviões estejam lá. Nakajima relatou-nos os pormenores da reunião. Compreendo, concluiu ele o que estamos mandando vocês fazerem. Em outras circunstâncias não faria a afirmação destas: Vocês voarão para uma morte quase certa. Mas, - nesse ponto hesitou - a decisão foi tomada e deve ser cumprida. Vocês irão.

Fitou nos olhos de cada um. "Espero que a sorte os acompanhe. O comandante tirou do bolso uma folha de papel e escreveu os nomes dos pilotos escolhidos para tripular os aviões para o vôo, pelo visto, só de ida. Os pilotos ficaram impassíveis. Cada homem levantou-se no momento em que seu nome era chamado e fazia a saudação. O meu foi o nono a ser anunciado. Devia dirigir a segunda formação em V dos nove Zeros.

Muto, indiscutivelmente o melhor piloto entre nós, comandaria o terceiro. Nakajima escolheu um tenente para liderar a esquadilha de caças. Nakajima veio para mim, com ar abatido. Colocou sua mão sobre meu ombro. Odeio-me por ter de enviá-los, hoje, meu bom amigo, ele murmurou. Mas - suspirou de modo fatigado - aqui não há mesmo nada para se fazer. Sakai. . .eu. . . seja feliz !

Não tive palavras para responder. Apresentei-lhe minha mão. Apertamos as mãos em silêncio. Depois Nakajima virou as costas e afastou-se. Dissolvemos nosso grupo quase emudecidos. Os pilotos eleitos para a missão foram acondicionar seus pertences. Fiquei olhando para os raros objetos pessoais que trouxera comigo para Iwo. Pensei nas pessoas que deveriam entregá-los às famílias dos mortos. Qual seria a conduta de minha mãe ao ter em suas mãos o pacote e lhe dissessem o que havia acontecido ? As horas escoavam muito depressa. Que ironia ! pensava.

Há dias atrás, simplesmente pensara que cada minuto se tornara vital, quando aqueles quinze Hellcats estavam sedentos de meu sangue! Muto acercou-se de minha barraca e indagou se eu tinha algumas idéias a respeito da missão. Olhei-o por alguns instantes. Muto, eu . . . eu não tenho. Idéias ? Não há nenhuma boa para o caso. Quando atingirmos os navios esta tarde, os caças inimigos cairão como vespas sobre nós. Tudo que posso dizer é recebemos ordens. Nós iremos. É tudo Em face do jovem piloto fiquei consternado. Pessoalmente eu já não era mais um grande patrimônio para meu país.

As dificuldades que enfrentei para escapar até de pilotos americanos inexperientes não me deixaram dúvidas de quanto minha meia cegueira havia feito claudicar minha capacidade de combate no ar. Mas Muto. . . era ao mesmo tempo Nishizawa, Ota, Sasai, todos reunidos num só. Um magnífico piloto. Ele não deveria voar conosco hoje. Desperdiçar sua vida numa missão desesperada representava estupidez rematada. Com um dos nossos mais novos pilotos à sua disposição, Muto seria capaz de destruir uma dúzia ou mesmo duas dúvidas de aeronaves inimigas. Ele era do tipo dos pilotos que pertenciam a todo o Japão, prontos para defender o país contra as B-29, que infalivelmente atacariam com força cada vez maior.

E agora . . . que perda! Muto, naturalmente, não percebia nada dos meus pensamentos. Sorri de minhas observações. Está bem, Sakai. Eu sei. Se os deuses ajudarem. . . e deu de ombros. De qualquer modo morreremos juntos, como bons amigos. Aquele desapego a vida demonstrado por Muto me clareou os pensamentos completamente.

Uma hora depois todos os pilotos escolhidos para a missão de ataque puseram-se em forma para a continência à passagem do comandante. Atrás da barraca, amarrada num mastro alto, uma larga bandeira branca tremulava fortemente ao vento, tendo impressas as tradicionais palavras "Nanu Hachiman Daibosatu", que literalmente quer dizer:

"Nós acreditamos no misericordioso deus da guerra".

A bandeira era uma cópia do emblema usado pelos senhores da guerra japoneses no século dezesseis, quando uma infundável série de guerras civis locais agitou todo o Japão. Em Lae nossos aviadores jamais recorreram a tais recursos psicológicos de efeito moral. A meu ver a exibição teatral era um signo de debilidade, e nada mais. Isso denunciava atraso espiritual de parte de nossos oficiais, que buscavam impressionar-se com o fogo e o furor dos velhos tempos em que a guerra era decidida em grande medida pela perícia e coragem individuais. Mas os tempos se haviam passado! Não era oficial de estado-maior, não participava de nenhum plano de campanha e o céu era testemunha de que nem mesmo de estrategista amador podia intitular-me.

Certas coisas, entretanto, tornavam-se óbvias. Nossos oficiais recorriam ao que equivalia quase à moderna feitiçaria. Tocavam os tambores do patriotismo na esperança de convencer, não só a seus subordinados mas também a eles próprios, da possibilidade de recuperação das tremendas perdas que havíamos sofrido, através de exposições emocionais e pompas onde gritávamos contra os "amaldiçoados americanos". Como podiam esses homens tão teimosamente recusar-se a reconhecer a verdade?

Devia provocar um terremoto para fazê-los compreender que o nosso caça Zero - que fora há tempos o melhor do mundo - podia ser ultrapassado em capacidade de vôo, de mergulho, de ascensão e de tiro, pelo Hellcat assim como por muitos outros aviões que eu ainda não vira? Olhei para a bandeira. Estava ali já havia muitos dias, mas só hoje é que realmente a vi pela primeira vez. Nesse símbolo de força sobrenatural é que devíamos colocar nossa fé? Que fazer para que ela nos ajudasse a conquistar a vitória?

Ela deteria os projéteis de chamas das armas dos Hellcats?

Como piloto de caça, eu apreciava melhor que a maioria a prudência de confiar em minha própria força e em minha perícia para escapar da morte que, num combate, não se achava nunca a mais de uma fração de segundo no tempo. Devia apenas contar comigo mesmo e com meus alas e o auxílio que tivesse me viria sempre dos meus camaradas pilotos.

Se eu houvesse partido para a luta somente gritando frases históricas, jamais teria sobrevivido até hoje. Agora tudo isso se alterara drasticamente. Já não era mais levada em

conta minha perícia para a preservação da minha vida contra todo assalto. Nem um dos dezessete pilotos que prestavam continência diante do Posto de Comando nutria qualquer esperança de que ainda pudesse ver seus amigos vivos. Ou de que ele próprio tivesse possibilidade de sobreviver. Amava meu país carinhosamente e jamais hesitaria um minuto em sacrificar minha vida para defendê-lo. Mas há um profundo abismo entre defender o próprio país e exterminar irresponsavelmente a própria vida. Para mim, as velhas palavras mágicas dos guerreiros não tinha significação alguma. "Namu Ami Dabutsu!"

O antigo canto budista, "Eu creio em Buda" O monge murmurava por aqueles que, entre os meus familiares, exalavam seu último suspiro em seus leitos de morte; ou oferecia alívio e conforto para aqueles dentre eles que se achavam moribundos. Eu acreditava no Japão, mas não no pseudo deus misericordioso da guerra. Tinha vontade de morrer pelo meu país, mas não por causa de minha crença na tradição do Samurai, pois eu fora educado toda minha vida como um homem, como um guerreiro.

As milhas reflexões acalmaram minha cólera. No momento que o comandante Miura saiu da barraca para dirigir-se a nós, minha tensão relaxara. O comandante subiu para a plataforma de caixas de cerveja vazias. Ele fitou-nos devagar, um a um, com feição desventurada, mirando-nos como se fosse a última vez que veria nossos rostos.

"Vocês revidarão ao inimigo", começou. "De agora em diante, combates defensivos terminaram. Vocês são os aviadores escolhidos no Regimento Aéreo de Yokosuka, o mais famoso de todo o Japão. Confio em que suas ações de hoje serão dignas do nome e da gloriosa tradição deste regimento." Ele hesitou por alguns instantes. "Para perpetuar a honra, que é de todos nós, devem aceitar a missão que seus oficiais colocaram diante de vocês. Vocês não podem, repito, não podem ter esperança de sobrevivência. Na mente de cada um deve existir apenas uma palavra : ataque ! Vocês são ao todo dezessete homens, e hoje deverão enfrentar um agrupamento de forças defendido talvez por centenas de aviões de caças americanos. Por conseguinte, os ataques individuais devem ser abolidos.

Não podem atacar os objetivos apenas com um homem. Devem manter-se em grupo compacto. Devem fazer face pelo caminho aos interceptadores, e ,o comandante Miura destacou mais diretamente, - "Vocês devem mergulhar juntos contra os porta-aviões inimigos! Mergulhar - com seus torpedos, com suas vidas e com suas almas." Um grande ruído soou em meus ouvidos. Que é que ele dizia? Ouvira eu bem? "... um ataque comum será inútil. Mesmo que vocês tivessem êxito em ultrapassar os caças americanos, seriam abatidos na volta para a ilha. A morte de vocês não beneficiaria nosso país. Suas vidas seriam desperdiçadas. Não podemos permitir que isso aconteça." Sua voz reboava.

"Os pilotos de caça se recusarão a aceitar luta com os aviões inimigos antes de alcançar seus objetivos. Nenhum piloto de bombardeiro deixará seu torpedo cair no ar. Aconteça o que acontecer, vocês têm de conservar juntos seus aviões. Asa com asa. Nenhum obstáculo deve impedir que cumpram sua missão. Os mergulhos devem ser realizados em grupo a fim de que sejam eficazes. Tudo isso pode parecer impossível, mas confio que sejam capazes de fazê-lo. Vocês o farão.

Todo aquele que seja homem entre vocês mergulhará diretamente para o porta-aviões inimigo e o afundará. Ainda olhou por um minuto para nós. "São essas as ordens" - disse bruscamente. Eu achava-me aturdido. Fôramos mandados antes a missões em que as probabilidades de sobrevivência pareciam extremamente remotas. Mas sempre tínhamos a chance de lutar por nossas vidas! Essa era a primeira vez que um piloto japonês recebera então ordem para efetuar um ataque suicida.

Na Marinha japonesa existia uma convenção não escrita de que, uma vez que o piloto que estivesse com o avião avariado em alto mar, longe de sua base, poderia mergulhar contra o transporte ou navio de guerra inimigo, desde que não tivesse possibilidade de regressar. Não fomos os únicos pilotos que adotaram essa norma.

Os americanos, os alemães, os ingleses isso sempre aconteceu com todos os homens que voassem e lutassem. Mas nenhum comandante de aviação japonês até agora havia dito a seus homens : "Vá morrer" (O célebre Corpo Especial de Ataque Kamikaze foi organizado quatro meses depois nas Filipinas, pelo vice-almirante Takijiro Onishi.

Antes ele viajava com seus aviões "suicidas", como se eles já se tivessem encontrado em qualquer parte, inquiria os pilotos sob seu comando e obtinha uma prova convincente de que eles sacrificariam, se necessário, suas vidas para defender sua pátria. A operação Kamikaze, não obstante, representou um plano de campanha elaborado, que utilizava eventualmente aviões especialmente destinados a tais ações.

A princípio, entretanto, os aviões que iam mergulhar contra os barcos inimigos o faziam carregados de bombas e escoltados por caças Zeros cujos pilotos recebiam instrução rigorosa para retornarem à sua base. Dessa forma eles atuavam como caças de escolta e forneciam o testemunho visual dos resultados dos ataques. Em relação a Iwo Jima, o procedimento foi completamente diferente. Mesmo os Zeros, que não conduziam bombas na missão, se sacrificariam.

O comandante Miura, que transmitiu as ordens, morreu em ação, enquanto o almirante Onishi praticou o harakiri depois da capitulação do Japão). O discurso de Miura produziu um tremendo efeito sobre o conjunto dos pilotos. Qualquer que fosse a atitude dos homens ante o deliberado sacrifício de suas vidas, as palavras do comandante, sua maneira de falar e sua compreensão da importância do valor em combate elevaram o moral da maioria deles.

Eles viam chegar o momento da missão não mais com o comportamento puramente negativo de quem vai partir para não voltar mais. Agora tinham mudado. Agora que eles sabiam que jamais retornariam, tomaram um ar de determinação. Suas vidas já não seriam mais desperdiçadas. O sacrifício do seu pequeno grupo devia ser mais do que compensado pela perda de um ou mais imensos navios inimigos, causando provavelmente a morte de milhares de americanos. Agitava-me. Tinha uma fria e profunda sensação de revolta em minha cabeça. Nem fúria nem desespero. Meu coração e minhas emoções talvez se tivessem congelado. Recordava as velhas palavras :

“Um Samurai vive de tal modo que ele sempre se acha preparado para morrer”  
Entretanto, o código do Samurai nunca preceituou que um homem estivesse constantemente preparado para suicidar-se. Há um profundo abismo entre oferecer em holocausto a própria vida e participar da batalha com a disposição de assumir todos os riscos e azares da mesma. Neste último caso a morte é aceitável e não pode haver arrependimento. O homem vive com a cabeça erguida; portanto, pode morrer da mesma forma. Ele não se priva de sua honra nem da do seu país, tendo a satisfação de haver contribuído com o melhor de si mesmo para sua pátria. jamais houve dificuldade de vir a ser tão exaltado no fragor do combate como ao desafiar as mais sérias desvantagens, ao lutar quando necessário, ao atacar quando inferiorizado em número. Todas essas coisas constituíam a vida de um homem dedicado à guerra. Mas como proceder, em poucas horas, calma e objetivamente, antes de decidir-se a partir e morrer ? Fazia-se mister recordar, porém, que ainda estávamos na Marinha, onde ordens eram ordens. Um silêncio gelado seguiu-se à alocação do comandante Miura. Assim que apresentamos nossa saudação, o comandante abandonou a

área, e os pilotos dispersaram-se em pequenos grupos. Disse aos dois homens que foram designados como meus alas : "Vocês entenderam bem as ordens do comandante ?" Confirmaram com a cabeça. "Confio em que vocês estejam preparados para o que devemos fazer. As únicas instruções que tenho para vocês são as seguintes : estejam com meu avião até que cheguemos ao objetivo. Nunca se afastem da formação em V. Suceda o que suceder, fiquem firmes com meu avião." Ambos estavam muito sérios. Homens jovens !

De vinte anos de idade. Muto e seus alas reuniram-se a nós. Muto ria mostrando os dentes e gracejava. "Bem, já que todos nós vamos morrer dentro de poucas horas, devíamos olhar fixamente um para o outro. Quero ter certeza de recordar as caras feias de vocês todos mais tarde." Ele desanuviou o ambiente.

Rimos e sentamos no solo. Muto continuou rindo e brincando. Dentro de pouco, porém, o riso tornou-se forçado e as graças chochas. Alguns pilotos excluídos da missão vieram até nós. Traziam lembranças, tudo que puderam encontrar no seu magro estoque de objetos pessoais : cigarros, caramelos e garrafas de soda. Os presentes representavam, naturalmente, uma expressão de seu carinho conosco, diziam-nos de sua pena de termos sido nós, e não eles, os eleitos para os mergulhos fatais. A significação do gesto não foi menosprezada por nós. Os estoques de Iwo estavam quase totalmente esgotados, e tivemos a convicção de que aquelas escassas oferendas indicavam que todas as coisas existentes entre os outros pilotos se tinham esgotado. Seus olhos, abertos e tristes, diziam-nos mais que as palavras. Muto já não gracejava mais. Sentou-se silenciosamente. O próprio ar parecia estalar com a tensão que se erguera entre nós. Chegava o momento de partir para a última missão.

Os outros três pilotos saíram da barraca e todos caminhamos para os caças. Ao lado de meu aeroplano, olhei para meu pára-quadras. Em seguida, como um só homem, os nove pilotos jogaram seus pacotes com os pára-quadras nas cinzas vulcânicas da pista.

O Zero não queria pegar. Virava a chave de partida do motor para frente e para trás, para a direita e para a esquerda. Finalmente ele pegou, vibrando com dificuldade. O motor não estava bom. Durante dois dias o avião havia combatido e a tremenda exigência de força a que foi submetido no combate tinha provavelmente queimado o motor. Quando mudei de um magneto para outro, a hélice foi até quase o máximo, em lugar de ir moderando a marcha de leve. A não ser que eu usasse os dois magnetos, a hélice permaneceria parada. Em outra situação jamais teria tentado decolar com um avião naquelas condições. E agora ? Achava-me embaraçado. Olhei para os demais caças. Os mecânicos trabalhavam pelo menos em quatro dos outros oito caças. Não era o único a ter dificuldades.

Mas para que um avião funcionando em perfeita ordem ?

Lembre-se, Sakai, este é um vôo só de ida. Necessitas percorrer apenas 450 milhas e não 900. Não regressarás da missão. As condições do motor não se afiguram importantes. Esperei pelo aquecimento do caça. Os oito bombardeiros dirigiram-se celeremente para a pista, um depois do outro. O primeiro Zero tomou posição de partida. Eu me desloquei, rolando devagar, com meus alas atrás de mim. Nos dois lados da pista os mecânicos e outros pilotos estavam de pé, em posição de sentido, com os bonés fora da cabeça, agitando seus lenços assim que estrondamos pela pista e fomos para o ar. Formamos os V's e giramos em direção à longínqua esquadrinha inimiga. Sentia-me vazio de emoções, frio e desanimado. Voltei-me. Iwo assemelhava-se a uma mancha no horizonte, diminuindo cada vez mais à medida que avançávamos pelo ar, definhando até transformar-se num ponto de vasto oceano. Tinha a sensação de minha pequenez. Um homem, num insignificante avião

de caça, e o oceano estendendo-se pelo infinito. Olhei novamente para trás. Mal percebia Iwo. O horizonte estava manchado e vacilava diante de meus olhos. Senti-me tonto e virei. A face de minha mãe, tênue e brumosa, enchia o céu.

Uma visão ! Mas tão real ! Ela me sorria. Não sabia que eu devia morrer breve, que estava prestes a suicidar-me. A visão desvaneceu-se devagar e desapareceu. (as visões de minha mãe sempre apareceram em momentos cruciais de minha vida em combate)

Um terrível sentimento de solidão apoderou-se de mim.

Estava perdido no mar infindo. Embaixo de mim, por toda parte, havia somente água.

O céu por cima. O horizonte se apresentava nebuloso e irreal, borrado pela distância. Olhei para os caças adiante de mim, os bombardeiros à frente e embaixo.

Parecia que não nos movíamos. que estávamos pousados no meio do céu, balançando suavemente, levantando e baixando brandamente nas ondas invisíveis do ar. Isto era real ?Bati minha cabeça para arrancá-la do nevoeiro, virei e olhei para Iwo Jima. Vi apenas o oceano sem fim. O céu estava novamente limpo. O zunido do motor martelava fortemente em meus ouvidos.

Mas para que um avião funcionando em perfeita ordem ?

Lembre-se, Sakai, este é um vôo só de ida. Necessitas percorrer apenas 450 milhas e não 900. Não regressarás da missão. As condições do motor não se afiguram importantes. Esperei pelo aquecimento do caça. Os oito bombardeiros dirigiram-se celeremente para a pista, um depois do outro. O primeiro Zero tomou posição de partida. Eu me desloquei, rolando devagar, com meus alas atrás de mim. Nos dois lados da pista os mecânicos e outros pilotos estavam de pé, em posição de sentido, com os bonés fora da cabeça, agitando seus lenços assim que estrondamos pela pista e fomos para o ar. Formamos os V's e giramos em direção à longínqua esquadra inimiga. Sentia-me vazio de emoções, frio e desanimado. Voltei-me. Iwo assemelhava-se a uma mancha no horizonte, diminuindo cada vez mais à medida que avançávamos pelo ar, definhando até transformar-se num ponto de vasto oceano. Tinha a sensação de minha pequenez. Um homem, num insignificante avião de caça, e o oceano estendendo-se pelo infinito. Olhei novamente para trás. Mal percebia Iwo. O horizonte estava manchado e vacilava diante de meus olhos. Senti-me tonto e virei. A face de minha mãe, tênue e brumosa, enchia o céu.

Uma visão ! Mas tão real ! Ela me sorria. Não sabia que eu devia morrer breve, que estava prestes a suicidar-me. A visão desvaneceu-se devagar e desapareceu. (as visões de minha mãe sempre apareceram em momentos cruciais de minha vida em combate)

Um terrível sentimento de solidão apoderou-se de mim.

Estava perdido no mar infindo. Embaixo de mim, por toda parte, havia somente água.

O céu por cima. O horizonte se apresentava nebuloso e irreal, borrado pela distância. Olhei para os caças adiante de mim, os bombardeiros à frente e embaixo.

Parecia que não nos movíamos. que estávamos pousados no meio do céu, balançando suavemente, levantando e baixando brandamente nas ondas invisíveis do ar. Isto era real ?Bati minha cabeça para arrancá-la do nevoeiro, virei e olhei para Iwo Jima. Vi apenas o oceano sem fim. O céu estava novamente limpo. O zunido do motor martelava fortemente em meus ouvidos. Os Zeros conservavam uma formação. E o radar dos barcos de guerra devia certamente nos ter apanhado em sua varredura. Os oito bombardeiros dirigiram-se para baixo, com nossos caças logo atrás. A 16.000 pés atravessamos por uma tênue nuvem e estivemos engolfados por vários segundos num vôo cego, e depois a

transpusemos continuando a descer. A 13.000 pés alguma coisa brilhava repentinamente no céu. Lá, bem distante e a alguns milhares de pés acima de nós. A luz brilhante piscava. Só podia ser a luz do sol refletida nas asas de aviões.

Vi o primeiro caça. Um Hellcat, com seu corpo largo e suas asas inconfundíveis, passando pelas nuvens. Outro. Mais. Quantos ? Miro-os. Atravessando as nuvens, um após outro, davam a impressão de um coluna interminável dos perigosos caças. Fiz um disparo de minhas armas para colocar de sobreaviso os demais pilotos. A esquadrilha líder e a de Muto inclinaram suas asas, em resposta. O radar americano havia assinalado perfeitamente nossa posição. A coluna de caças desceu das nuvens a menos de uma milha à frente de nós e apenas a meia milha acima. Contei os aviões inimigos assim que eles vararam o fofo nublado. No dezessete perdi a conta. Eles nos viram. O décimo sétimo caça, o último que eu tivera tempo de enumerar, rolou abruptamente para a esquerda e mergulhou.

Logo os demais caças rodearam e baixaram roncando para nós. As palavras de Miura ressoavam ainda " Recusem. aceitar a batalha. . . conservem. juntos seus aviões "

Belas palavras. Mas como ? Olhei para os caças que desciam. Os Hellcats estavam em toda parte, muitos deles puxando de seus mergulhos para atacar de baixo nossos aviões, inclusive alguns deles continuavam a surgir impetuosamente das nuvens para apanhar-nos de cima. Uma segunda coluna de mais de vinte caças precipitou-se sobre os três caças de Muto. Ainda outra coluna, com mais de trinta aviões, ao que parece, saindo de seus mergulhos, subindo rapidamente, dando tiros em direção aos bombardeiros de debaixo. Prendi a respiração no momento em que os Hellcats atacaram os bombardeiros.

Em duas explosões ofuscantes, o primeiro e o segundo bombardeiros desapareceram, indo pelos ares em minúsculas peças de destroços devido a terem seus torpedos estourado com ribombos que sacudiram meu avião.

Agora os Hellcats estavam no raio de fogo do trio de Muto. Os Zeros desviaram-se para cima e entraram num loop desastrado, evitando os Hellcats. Não quiseram retornar fazendo fogo, como podiam. Eu esmurrei com meu punho inutilmente sobre a vidraça. Muto tinha um alvo seguro. Ele podia ter rolado para a direita e atirado em dois caças, mas não quis experimentar. Outra coluna de Hellcats corria contra nossa formação.

Puxei para trás a alavanca de comando, indo para cima e dando volta num loop fechado, com meus dois alas pegados a mim. A coluna era demasiado comprida. Saímos do loop para encontrar vários caças mergulhando, suas asas coruscando com o fogo das metralhadoras. Rolei. Firme. Mais caças. Outro loop.

A segunda vez.

Tonneau para a esquerda!

Interrompa-o. Aqui estão eles; quantos são ?

Leve-o para cima e em volta.

" Recusem aceitar combate "

Você pode aceitar ordens até aqui. Eu não tinha de seguir as minhas. Nem agora.

Nem com o céu repleto de Hellcats devia eximir-me a não ser por enquanto e que seria todo o tempo. Interrompi uma volta numa curva fechada para um Hellcat que mergulhava. Voava diretamente para minhas granadas. O caça sacudiu-se violentamente pelo ar e depois caiu no oceano, arrastando uma extravagante plumagem de fumaça. Não tinha tempo de vê-lo. Pisei a barra do leme e puxei a alavanca de comando duramente para cima. No momento exato. Um Hellcat passou deslizando loucamente pelo Zero. E lá vinham eles ainda, um após outro.



Não tinha tempo nem sequer para alijar o tanque da barriga. Depois que o Ultimo da coluna passara em direção ao oceano, começaram as puxadas para voltar novamente. Tirei o pino e o tanque estava esgotado. Virei-me. Meus alas continuavam comigo. Bom! Seguiram minhas instruções ao pé da letra, concentrados completamente em meu avião, acompanhando-me em cada volta. O suor me ensopara. Tentei enxugá-lo de minha face. Não havia tempo. Os dezesseis da coluna que haviam saltado para nossos aviões saíram de seus mergulhos, deslizando em volta em longas curvas de subida, retornando para nós.

Outra vez uma infinidade de mergulhos, deslizamentos e rolamentos. A alavanca de comando para cima, para trás, para diante, para a direita, para a esquerda. Pisão na barra do leme. Deslizar na volta. Brilhos, projéteis fulgurando. Erravam, continuavam errando. Os aviadores americanos tinham péssima pontaria.

Lancei um olhar para os bombardeiros. Que massacre !

Vagarosamente, entorpecidamente, com seus torpedos, eles rolavam pelo ar sem o amparo e a proteção dos caças Zeros que lutavam freneticamente para desviar-se dos Hellcats. Uma bola de fogo desaparecia numa explosão incandescente. Outro torpedo estourara. Em menos de um minuto sete bombardeiros foram destruídos. Nem sequer a fuselagem ou toda a asa de um deles sobrou. Sete bombardeiros foram liquidados com um numero correspondente de explosões. Os Zeros faziam o que era possível.

Vi dois de nossos caças envoltos em chamas, caindo e rolando furiosamente.

Os pilotos nem tentaram sair. Ficaram com seus caças, queimados até a morte.

Não consegui ver um único caça em apuros. Com exceção do que eu abatera, havia precisamente a mesma quantidade de Grumman no ar. Não tínhamos a bem dizer nenhuma possibilidade de evitar o combate por meio de manobras para superar uma horda de caças que, pelo visto, podiam igualar-nos em cada curva. Os Hellcats eram tão ágeis como nossos aviões, muito mais ligeiros, e capazes de nos sobrepujar na subida e nos mergulhos. Somente a inexperiência de seus pilotos nos salvou.

Fossem eles melhores e todos os Zeros teriam sido abatidos em menos de um minuto. A única formação japonesa que podia ser vista pelo espaço era a minha.

Os Hellcats, que haviam varrido os demais, agora reuniam-se em sua formação original de dezesseis caças, que nos perseguiam. O azul das asas e as estrelas brancas fulguravam. As asas resplandeciam com o fogo das armas. Acima de nós. Abaixo de nós. Para a direita e para a esquerda. Hellcats por todos os lados. Lembrei-me de Lae, quando doze de nós tentávamos abater um simples bombardeiro. Rompíamos nossas formações em nossa ânsia de atingir o inimigo. Neste momento os Hellcats estavam procedendo da mesma maneira. Sua organização decompôs-se. Deslizavam alucinadamente, numa tentativa desesperada de evitar o fogo dos seus próprios companheiros, e saindo do caminho dos outros pilotos sedentos de sangue. Observei um caça vindo em nossa direção, com as armas incandescentes, quando foi forçado a rolar para fora no momento em que outro Grumman cortava de um lado, sem dar-se conta do que ocorria no espaço em volta dele.

Sua avidez salvou nossas vidas. Voamos no meio de uma tremenda formação de Hellcats.

Os caças inimigos gastaram mais tempo para evitar as colisões entre si do que alvejando-nos. Mas eu não encontrava meio de livrar-me da luta. Estávamos a quatrocentas milhas de Iwo Jima e a cinquenta milhas se tanto dos porta-aviões americanos que ainda não tínhamos visto nem sido capazes de achar. Mas mesmo que o conseguíssemos, como

romper por entre mais de sessenta Hellcats, cada um dos quais era bem mais rápido do que Zeros ?

A sorte concedeu-nos uma escassa possibilidade. O curso do combate aéreo conduziu-nos para um cúmulo que pairava sobre a água. Um Hellcat passou como um relâmpago, deixando uma brecha na fileira dos caças que circulavam. Rolei para cima e empurrei a alavanca de comando para diante, mergulhando com toda força para proteger-me na invisibilidade da nuvem. Olhei para trás de relance. Meus dois alas me acompanhavam. Durante alguns minutos o mundo desapareceu. Nada mais via que o deblaterar das asas dentro da nuvem, sacudindo violentamente o Zero. Parecia ser o fim. Saí, tendo o caça sob controle novamente. Virei para ver os Zeros, muito abaixo de meu avião, parafusando loucamente assim que se moveram com liberdade. Em poucos segundos saíram dos parafusos e subiram para juntar-se a mim. O céu ficara despejado dos Hellcats. Tínhamos escapado deles. A nossa sobrevivência significava uma tremenda ironia.

Tivemos que superar dificuldades quase invencíveis, apenas para fugirmos da morte. Formamos um V e voltamos para o sul novamente. Ficáramos aliviados, mas o futuro imediato não justificava qualquer alegria. As nuvens se adensavam à medida que nos aproximávamos da frota inimiga. Elas tornavam-se cada vez cerradas, reduzindo-se a uns 700 pés o espaço aéreo entre o fundo das nuvens e a superfície do oceano.

Lençóis de chuva ofuscante caíam tão pesadamente que as vezes o Zero tombava perigosamente sobre uma asa, açoitado pela água que se despejava como uma avalanche. Devíamos prosseguir. As nuvens baixavam cada vez mais para o oceano. Fomos descendo gradual e longamente, conservando altitude justamente abaixo da base da borrasca. Encontrávamos-nos então a apenas sessenta pés acima da superfície, fustigando as ondas de crista espumosa.

Por incrível que pareça, o temporal aumentava sua fúria.

O vento bramava mais alto que o rugido do motor. O Zero voava açoitado e abalado pela terrível força da chuva que batia contra as asas e a fuselagem. Por largos momentos as torrentes me cegaram, cobrindo o pára-brisa com um impenetrável dilúvio.

Não podíamos descer mais. Agora estávamos cegos. Via somente o aguaceiro em torno de mim, obrigando-nos a tomar a direção da superfície do oceano. A água do mar não se diferenciava da chuva. Mais um pé para baixo e, pelo que eu sabia, nos despedaçaríamos no mar. Trinta minutos se escoaram. O temporal rugia como sempre. Não víamos nada além da chuva e, por breves instantes, a superfície do oceano vergastada pela borrasca.

De acordo com meu mapa, supus que estivesse diretamente sobre o conjunto das forças inimigas. Nem um traço da enorme esquadra nós conseguimos captar. O céu tornava-se cada vez mais escuro. Passava das sete da noite. Inquietei-me. Mesmo que tivéssemos êxito na luta contra a chuva, a inevitável aproximação da escuridão ocultaria a frota de nossa vista. Nesse período do mês não havia luar. Devia tomar uma decisão rapidamente. Se continuássemos para diante, tentando indefinidamente na obscuridade, sem rumo pela vastidão do oceano, nosso combustível se esgotaria e iríamos nos espatifar sem nenhuma esperança de sobrevivência. Seria a morte sem sentido, sem propósito.

Relanceei os olhos para trás e os dois caças voavam grudados à minha cauda. Que fazer com aqueles dois homens ? Seguiam-me sem uma pergunta, prontos para aceitar qualquer decisão que eu tomasse. Se eu fosse para cima e depois mergulhasse a toda velocidade para a água, eles não ficariam mais do que uma fração de segundo atrás do meu caça ao despedaçar-se. Seu destino estava em minhas mãos e a idéia transtornou-me.

Para onde ir ? Mergulhar no oceano, deixar que o pessoal lá em Iwo pensa-se que ou tínhamos alcançado os barcos inimigos ou tínhamos sido abatidos duramente ?

Seria esse o caminho da honra ? Não ! Verifiquei o mapa e balancei-me para uma volta ampla, com os dois outros Zeros colados a mim. Não tinha muita certeza de minha localização naquele momento. Lutáramos furiosamente, fugindo pelas nuvens e depois vagamos como cegos através do temporal. Podia achar-me sobre qualquer parte do oceano uma curva de 180 graus poderia enviar-me diretamente para o sul, em lugar de retroceder para Iwo Jima. Mas devo voltar, devo experimentar ! Voltava a ouvir as inflexíveis palavras do comandante Miura. "Vocês devem mergulhar juntos contra os porta-aviões inimigos !" Estive a ponto de voltar em busca dos navios.

Eu continuava sendo um oficial da Marinha Imperial, cujas ordens eram absolutas. Quem quer que tivesse a ousadia de discutir tais ordens, justas ou injustas, só podia assim proceder por desconhecimento. Mas mesmo que tivéssemos atingido o alvo, como poderíamos enfrentar o mesmo comandante do regimento que nos havia mandado cumprir a missão ? Foi uma tremenda luta. Estava fora de mim, indeciso e angustiado.

Anos depois, pude avaliar que aquele foi o caminho mais sensato a tomar. Mas ainda hoje não posso descrever as emoções que tive de enfrentar para sobrepor-me aos anos de estrita e brutal disciplina, a vida inteira de submissão às ordens. Nos terríveis momentos passados na cabina do Zero, eu lutava incessantemente para romper a cadeia de disciplina e da tradição. Ainda que nós três encontrássemos os navios inimigos, transpússemos os caças, e que nossos mergulhos fossem perfeitos, que poderíamos nós realizar com nossos três pequenos e leves aviões, sem bombas, conduzindo somente granadas e munição de metralhadoras que explodiriam logo e sem maiores conseqüências ? Aqueles dois jovens pilotos que me acompanhavam, confiando suas vidas em minhas mãos, demonstraram uma notável perícia em seguir-me tão fielmente por meio de violentas manobras de evasão a fim de fugir dos Hellcats. Voaram de modo resoluto para o abismo que estrondava sem que isso significasse uma façanha em si mesma. Eles mereciam um melhor destino do que o de afundar com os destroços de seus aviões no oceano. . .Pertenciam ao Japão, e deviam ter a oportunidade de voar e combater novamente. Dessa forma minha decisão foi tomada. Mas um longo e perigoso vôo tinha de ser percorrido por nós, mais pleno de perigos do que julgava. Havia o problema da orientação.

Nossos motores não estavam em boa forma. O avião do PAN 2/C Hajime Shiga, sobretudo, encontrava-se numa situação perigosa. O tempo violento e cheio de trovões arrancara a capota do motor, removendo-a do seu avião e deixando o motor perigosamente exposto.

Fiz sinal para que ele viesse para o meu lado e indiquei com a mão que seu motor estava defeituoso e podia parar a qualquer momento. Que devia dizer-lhe ? Acenei por trás para que ele ficasse perto de mim. O avião do PAN-2/C Yji Shirai estava em melhores condições, e depois que o avião de Shiga tomou sua nova posição, ele passou por cima para o outro lado. Alguns minutos depois verifiquei minha rota pelo pôr do sol, revelando-se brilhantemente agora através das nuvens dispersas. Passáramos o aguaceiro.

A cada minuto que escoava o ar tornava-se sempre mais claro e mais tranqüilo. Os minutos se arrastavam vagarosamente. Novamente encontrava-me na posição temida por todos os aviadores : Sobre o oceano, com a escuridão aumentando, sem nenhum meio para verificar com exatidão minha localização exceto a bússola de bordo, com o combustível baixando, e com o destino que podia ser encoberto pela obscuridade como proteção das incursões dos bombardeiros inimigos. Estava maravilhado pelo motor do caça, que

continuava a bater com assombrosa regularidade. Um magneto se queimara. Era notável que o motor permanecesse funcionando. Não tomei precaução para conservar o combustível, como fizera antes, há dois anos, ao claudicar vivamente de Guadalcanal a Rabaul.

Não compreendia como o motor sobrecarregado podia funcionar sob tais condições.

Agora comecei a preocupar-me um pouco com ele. Fui ver : era suficiente. Se o avião perdesse sua força naquele momento, me privaria do instante que, a cada minuto que passava, eu mais temia. O retorno a Iwo Jima significaria a minha desonra. Isto eu avaliava muito bem. A perspectiva de defrontar-me com o comandante Miura aterrorizava-me.

Duas horas depois eu regressava para Iwo, com o oceano envolto em trevas. Nada via debaixo de mim. Apenas as estrelas tremeluziam no céu. Mais outra hora decorreria, aproximadamente. O momento fatal estava chegando. Se eu tivesse colocado o caça uma rota certa, Iwo devia estar agora bem embaixo de mim. Do contrário eu sentiria o gelado abraço do oceano quando o Zero se chocasse sem combustível. Alguns minutos mais se passaram. Mirava fixamente o horizonte na esperança de ver algum borrão, um vulto negro que refletisse seus contornos contra as estrelas. Parece que sim. Algo de grande, negro, irregular, erguendo-se abruptamente de uma vez. Iwo ! Estávamos de volta ! Desci, seguido por Shiga e Shirai que haviam demonstrado toda sua perícia seguindo-me a cada manobra. A escuridão ocultava Iwo, num verdadeiro blackout, quando evolucionamos sobre ela. Quatro luzes fracas apareciam da escuridão. Assemelhavam-se, para mim, a maravilhosos e deslumbrantes faróis. Luzes de lanternas, dispostas pela pista principal. Eram agitadas de vez em quando como sinal para a aterrissagem. O pessoal da ilha reconhecera o ruído de nossos motores. Um sentimento de alívio invadiu-me e quase me perdi ao cessar bruscamente a tensão em que estivera envolvido durante aproximadamente três horas de vôo. Quatro luzes amortecidas indicavam o caminho da pista.

Habitualmente eram usadas vinte, mas as outras haviam sido destruídas pelas bombas. Quatro luzes ou quarenta, que importava! Depois do que ocorrera, até no escuro eu pousaria. Aterrissei enfim, rolando pela pista. O mesmo fizeram os caças de meus alas que vinham comigo. As luzes se apagaram. Uma porção de pilotos e mecânicos correu para nossos aviões. Fixei o olhar sobre eles, assim que se aproximavam. Tinha enorme dificuldade de defrontar-me com minha gente. Desci para o chão e encaminhei-me para o Posto de Comando. Ninguém tentou deter-me. Andei pelo meio do pessoal, sem olhar para a esquerda nem para a direita. Todos compreendiam meus sentimentos e eles paravam do lado quando eu passava pelo campo, com meus dois alas seguindo-me. No meio da escuridão, tropecei num corpo. Voltei repentinamente. Nenhum som, nenhum movimento. "Quem é?", gritei. Ninguém respondeu. Acheguei-me ao homem agachado no chão. Apenas podia perceber o uniforme de piloto. Curvei-me para olhar em seu rosto.

"Muto!" O aviador estava desalentado, com a cabeça repousando nos braços. Muto, você está ferido ? O infeliz levantou sua cabeça e fitou-me. "Não" - disse fracamente - "não estou." Ergueu-se e fixou com um olhar de admiração Shiga e Shirai, que aguardavam atrás de mim. "Você....você trouxe de volta, também, seus companheiros de ala!" - ele disse ofegante. Baixou os olhos, chorando. "Sakai, Sakai, tenha nojo de mim, meu amigo.

Tenha nojo de mim." As lágrimas escorriam pelas suas faces. Vi-me obrigado a voltar - gritou angustiado - Sozinho! No chão diante de Muto foram postas as dádivas dos outros pilotos em sinal de boas-vindas quando seu solitário avião apareceu sobre o oceano e

aterrissou na ilha. As modestas oferendas - tudo que aqueles homens tinham no mundo - testemunhavam seus esforços para consolidar o deprimido piloto. Segurei seus ombros.

Sei o que você sente, Muto. Mas agora nada se pode fazer. É demasiado tarde.

Tudo terminou. Tudo passou." Eu o sacudi ligeiramente. "Muto". E apontando-lhe o Posto de Comando, disse : "Nós entraremos juntos." Bateu afirmativamente com a cabeça.

Não podíamos nos olhar. Nesse momento, algo começou a apoderar-se de mim. Repentinamente, uma cólera surda invadiu-me contra tudo que se passara naquele dia terrível. Meu pensamento recaía sobre Muto, um ás acabado e brilhante, disposto a lutar a qualquer momento e em qualquer parte. . . minha idéia não se afastava dele, a chorar como um réprobo, aflito, temeroso de que se tivesse revelado um covarde, quando na verdade ele recebera ordens para cumprir uma missão de louco. Jurava que, acontecesse o que acontecesse, se algum oficial superior tentasse desabafar sua raiva sobre o jovem piloto e lhe batesse, eu perderia a calma e me lançaria contra quem o fizesse até reduzi-lo a um trapo. Não podia supor o que eu seria capaz de fazer com ira. Num dado momento temia o encontro com o nosso superior, e noutra eu fervia em furor. O comandante Miura estava sentado impassivelmente em sua mesa. Ouvia, sem perder uma palavra, o que lhe dizíamos sobre o ocorrido, do exame de Hellcats, dos caças incendiados sem que se lhes desse uma chance, dos bombardeiros que explodiram, um após outro, sete dentro de um minuto. Miura levantou seus olhos e olhou profundamente dentro dos meus.

"Obrigado, Sakai", disse tranqüilamente.

Agora era a vez de Muto. Muito do que ele falou, naturalmente, confirmava minhas próprias palavras. Novamente o comandante não disse mais que as duas palavras : "Obrigado, Muto." Saudamos e nos retiramos. O capitão de mar e guerra Miura continuava sentado sem mover um músculo de seu corpo, a face sombria, tendo os olhos angustiados. Afligia-me por aquele homem que tinha ordenado a seus comandados que cumprissem uma missão destinada a fracassar antes de seu início, mas que o tinha feito porque sentia não haver outra escolha, porque lhe parecia que assim serviria melhor ao Japão.

Apenas neste momento, entretanto, o comandante Miura se revelava como um homem pesaroso pelos homens, os seus homens, que jamais retornariam. Shiga e Shirai deixaram a barraca conosco. Um homem correu atrás de nós. O comandante Nakajima. Agarrou meus ombros. Sua face era de alívio. Sakai !, ele exclamou. - Perdera a esperança de vê-lo novamente. Mas. . ., declarei. - Você não precisa justificar-se, ele interrompeu-me antes que pudesse falar mais. Você não sabe que o conheço muito bem, meu amigo ?

Todos nesta ilha sabem o que aconteceu hoje, e que a única coisa que você devia fazer era voltar. Não se atormente tanto ! Ainda teremos nossa oportunidade, ainda devolveremos o golpe. Que bom que você esteja aqui de novo Saburo ! Ótimo !

As palavras de Nakajima derreteram o gelo de meu coração. Sim, ele compreendia. Não me encontrava mais abandonado com meus sentimentos. Mas nem mesmo a manifestação que acabara de ouvir podia afastar de mim, inteiramente, a cólera que me revolia.

Os outros pilotos correram para nós, oferecendo-nos cigarros, caramelos, as iguarias que tinham. Outros se adiantaram para o alojamento e saíram apressadamente com algum alimento quente para comermos. Um depois do outro, vinham os pilotos com os enlatados que eles haviam vasculhado pelas diferentes instalações da ilha. Apenas podíamos agradecer e recusar. Jamais teria conseguido engolir um pedaço de qualquer

coisa. Uma hora mais tarde um ordenança arremeteu pelo local com o peito arfante em virtude do esforço pela longa corrida desde a cabana do rádio.

Uma mensagem de Iwo do Sul acaba de chegar !, ele gritou. Um dos bombardeiros acaba de aterrissar ali !

A tripulação toda salvou-se. Hoje, no espaço, mais outro homem compartilhara dos mesmos sentimentos ! Livrando-se de seu torpedo e fugindo, o piloto tivera plena consciência de que nem em mil anos poderia romper a muralha de fogo erguida pelos Hellcats.

As novas abrandaram minha tensão. Muito bom saber que outro piloto e sua tripulação, além de Muto e de mim próprio, tinha partido a "inquebrantável cadeia" de tradições e ordens.

## CAPÍTULO XI: RETORNO DO INFERNO

O agrupamento de forças americanas concedeu-nos pouco tempo para meditar sobre nossos infortúnios. Um dia depois de nossa malfadada missão, o inimigo saudou-nos com uma estrondosa salva de dezesseis navios de guerra, que cruzavam ao largo da ilha.

Oito cruzadores e oito destróieres, salientando-se do corpo principal da esquadra, avançaram vagarosamente para a ilha. Após algumas salvas de sondagem com granadas que explodiram com tremendo abalo sobre a ilha, os vasos de guerra passaram a disparar com alcance de alça zero. Durante dois dias vivemos como ratos, procurando cavar nossos próprios buracos na areia e na cinza do cáustico vulcânico de Iwo Jima. Por quarenta e oito horas os navios cruzavam lentamente de trás para a frente, com seus bordos pálidos pelos clarões do fogo, expelindo massas de aço silvante que faziam a ilha estremecer de um extremo a outro. Jamais me sentira tão desamparado e fraco como naqueles dois dias.

Nada podíamos fazer, não havia forma alguma de revidar. O pessoal gritava, praguejava e berrava, levantava seus punhos e jurava vingança. Muitíssimos deles rolaram pelo chão, com o sangue engolfando suas ameaças e borbulhando através de grandes cortes em suas gargantas. Até a última estrutura de Iwo Jima ficou virtualmente em ruínas. Nem um só edifício se manteve de pé. Nem uma barraca escapou. Nem mesmo a mais insignificante choça. Tudo voou pelos ares.

Os quatro aviões que haviam retornado da última surtida foram transformados em peças incandescentes de alumínio e sucata. Várias centenas de elementos das tropas do Exército e da Marinha morreram e muitos ficaram feridos. Fomos deixados praticamente sem estoques de reserva. A munição escasseava. Iwo estava aturdida e desamparada. Os ouvidos de todos os homens zuniam fortemente em virtude das detonações incessantes de milhares de granadas que estrondaram sobre a pequena ilha. Para defender a ilha vital sobrou menos do que um batalhão de tropas do Exército.

O pessoal caminhava como se estivéssemos em estado de choque, estupidificados pelo terrível bombardeio sofrido. Andavam como patetas e falavam incoerentemente.

Iwo Jima ficou arrasada.

O pequeno grupo de aviadores navais sobrevivente também estava aturdido pelas tremendas explosões. Éramos pouquíssimos, mas determinados a defender a ilha contra a invasão que todos acreditavam estar iminente, talvez para dentro de horas, para dentro de dias no máximo. Constituímos uma minúscula "Companhia de Marinha de Iwo", de pilotos sem aviões. O comovente grupinho jurou lutar até o fim. Recebemos armas e munições e aceitamos a idéia de que nossa causa estava perdida. Como duvidar de que nossa destruição estivesse iminente? Se os americanos haviam tomado Saipan, conforme parecia provável naquele momento, se eles possuíam absoluta supremacia aérea, se seus navios passaram por nossa Esquadra e cruzavam insolentemente acima e abaixo, ao largo de Iwo Jima, por que não poderiam assaltar nossas defesas? O rádio de Iwo clamava freneticamente por reforços de Yokosuka. Pedíamos mais caças, implorávamos por algo que pudesse voar.

Yokosuka nada podia fazer. Os trinta caças Zero com os quais tínhamos voado para Iwo eram tudo de que nós poderíamos dispor. E nada mais. Reinava a confusão no alto comando, em Tóquio. Gritos de júbilo e de satisfação despertaram-nos certa manhã logo depois do habitual bombardeio devastador. Apesar de a Marinha não ter aviões para nos enviar, não ficamos entretanto abandonados. Alguns navios transporte surgiram no horizonte, em direção à ilha. Corremos para o litoral, gritando e rindo de nossa sorte

inesperada, apenas para ver os geisers de água e chamas dos barcos que afundavam diante de nós.

Os submarinos americanos se haviam antecipado no bloqueio a Iwo e os meteram a pique.

Essa perda foi catastrófica. Ficava claro para todos nós que somente poderíamos oferecer uma vaga resistência e que dentro de uma hora ou duas os americanos desembarcados ocupariam a ilha.

Quem de nós, dos que fomos enviados aos montes de cinza vulcânica, com suas borbulhantes fontes sulfurosas, podia prever a atual reviravolta dos acontecimentos ?

Ou quem ousaria profetizar que os americanos não utilizariam suas preciosas oportunidades de tomar a ilha, sem que tivéssemos quase nenhuma possibilidade de resistência ? Tínhamos a noção de que só nos restavam poucos dias de vida.

Os americanos não desembarcaram. Durante todo o dia os vigias colocados de um lado a outro da ilha exploravam o mar de cima do Monte Suribachi à procura da esquadra invasora. De vez em quando uma sentinela mais nervosa imaginava ter visto algo na superfície do oceano e dava o sinal de alarme. Sinos, clarins, batidas nos tambores, enfim, tudo que pudesse fazer barulho, era empregado para romper o silêncio da ilha e provocar um terrífico clamor. Arremessávamo-nos para os abrigos, com aspecto feroz, prontos para a luta, segurando as armas, embora nada tivesse sucedido.

Ignorávamos, naturalmente, que os americanos já haviam retornado para as Filipinas.

Não voltariam a Iwo Jima senão dentro de uns oito meses.

Foi o período em que o tenente-general Tadamachi Kuiribayashi veio para a ilha, trazendo consigo 17.500 soldados assim como perto de 6.000 homens da Marinha.

Ele erigiu na ilha numa poderosa fortaleza, reforçada com abrigos de cimento armado para metralhadoras, escavou potentes defesas e túneis. Espalhou tantos homens quantos a ilha pudesse conter.

(Muitos líderes militares do Japão afirmaram mais tarde que a guerra teria terminado mais cedo se os americanos tivessem atacado Iwo Jima em julho de 1944, ao invés de aguardar tanto tempo para isso. Segundo esses mesmos líderes a invasão das Filipinas representou uma enorme e custosa operação, que deu aos americanos grandes sucessos, mas uma campanha de resultado insignificante, pois não contribuiu para apressar a derrota japonesa, à vista.

(A longamente esperada invasão chegou finalmente a 19 de fevereiro de 1945, sob a forma de uma estupenda demonstração de poderio militar. De conformidade com a Marinha dos Estados Unidos, a força invasora contava com um total de 495 navios, incluindo dezessete porta-aviões. Uma informação oficial do governo americano relatou posteriormente que o assombroso número de 1.170 caças e bombardeiros foi jogado contra Iwo Jima. (Um total de 75.144 combatentes participaram da tentativa de tomar a ilha, na mais horripilante batalha de toda a guerra. Desses, foram mortos 5.324 homens, e 16.000 feridos.

A ilha não foi totalmente ocupada senão a 16 de março, quando os últimos defensores japoneses morreram.)

Após alguns falsos alarmes de invasão, uma mensagem vinda de Yokosuka estremeceu-nos. O comando de Yokosuka informava-nos que todos os oficiais navais de estado-maior e os pilotos deviam retornar ao Japão pelos aviões correio que já estavam a



caminho para pegar-nos. A inesperada trégua deixou os aviadores alvoroçados. Estávamos preparados para lutar até a morte, no solo e agora a vida era-nos oferecida novamente!

Abandonamos nossas armas e corremos para a pista principal para juntarmos-nos com os mecânicos e o resto do pessoal que enchia as centenas de crateras existentes no local. Jamais contávamos com um milagre dessa natureza, do contrário não teríamos feito nada para reparar a pista depois do desastre de julho. Eu estava entre os aviadores que se haviam transformado em “culies” e nos dedicávamos à tarefa com determinação febril.

Nem todos os homens gostavam, é claro. Havia os que deviam permanecer na retaguarda. As turmas de manutenção, por exemplo, assim como a guarnição do Exército.

Nenhum deles dizia uma palavra contra a decisão, mas seus rostos indicavam visivelmente sua inveja e, o que era natural, freqüentemente seu ressentimento.

Lá para o fim da tarde o primeiro avião correio aterrissou.

Eram bombardeiros veteranos e já gastos, que voavam bem baixo, um pouco acima d'água, furtivamente, um a um, para evitar a detecção pelo radar dos navios americanos que podiam estar rondando a zona. O procedimento de Yokosuka não era casual.

Foi na verdade uma sorte para nós que nenhum dos caças americanos aparecesse durante a aterragem e a partida dos aviões correio. Sete bombardeiros bimotores chegaram para transportar de volta o pessoal selecionado que se destinava ao Japão. Mesmo nessa oportunidade o rígido sistema de casta militar se fazia sentir. Nem sequer nossa situação de desespero podia romper séculos de tradição.

Cada elemento a ser evacuado embarcou de acordo com a ordem de sua graduação, sem levar em conta qualquer outro fator. Meu grupo de onze oficiais não comissionados e alistados ficou para o fim. Havia tantos oficiais de alta patente que nos antecederam, que não sobrou lugar para nós. Ficamos com os olhos fundos quando o último avião bordejou pelo ar e tomou o rumo do Japão. No dia seguinte um simples avião voltou para nos apanhar.

Suspirei incrédulo diante do arruinado aparelho que cambaleava pela pista. Além de obsoleto, ele necessitava urgentemente de consertos. Parecia impossível que fosse voar. O avião servira simplesmente para chegar até Iwo. Com os onze homens a bordo, ele balançava e mudava de direção perigosamente pela pista. Sem poder ganhar velocidade de vôo, o piloto rolava-o para trás, pelo solo, com um motor cuspidando e arrotando fortes nuvens de fumaça. Durante duas horas os nossos mecânicos trabalharam em silêncio para reparar o motor avariado.

As duas horas foram como duas semanas para nós. Olhávamos preocupados para o céu, temerosos de que os Hellcats despontassem no azul para derramar balas traçantes sobre o velho e fatigado avião. Um simples caça podia decretar nossa permanência na ilha. Os mecânicos terminaram finalmente e o motor voltou a bater tão suavemente como suas peças permitiam.

O nosso pessoal da manutenção olhava-nos de modo tão desconsolado ao subirmos para bordo que eu me virei e lhes falei : "Voltaremos ! E daqui a pouco tempo, com nossos caças !"

Levantaram as mãos em despedida, com receio de alimentar qualquer esperança.

Nenhum deles poderia supor que Iwo seria ignorada pelo inimigo aproximadamente por oito meses ainda. Estávamos há apenas dez minutos no ar quando a aeronave estremeceu violentamente. Uma intensa vibração bateu repetidamente nossos

dentos. Olhei através da janela para o motor direito, que vibrava e sacudia tremendamente em seu suporte.

Como aquele monte de ferro velho nos conduziria até o Japão, numa distância de 650 milhas ? O co-piloto, um jovem de cerca de vinte anos de idade, saiu da cabina.

Senhor subtenente Sakai, poderia vir até aqui na cabine para ajudar-nos ? Ele estava pálido e tremia quase tanto quanto o avião.

Eu já sabia a resposta antes que ele terminasse de falar.

Mande voltar - retruquei. - Com esse motor nunca chegaremos ao Japão.

Tem de retornar para sofrer algum reparo. A tripulação obedeceu imediatamente.

Em Iwo procedemos a uma prolongada e mortificante inspeção no motor enfermo.

Parecia como se as velas estivessem sujas. Introduzimos novas velas de ignição e decolamos novamente.

O bombardeiro cruzou firmemente para o Japão. Uma hora e meia mais tarde enfrentávamos um terrível temporal com chuva. A água batia violentamente no trôpego aparelho, que tinha tantos buracos como uma peneira. O co-piloto retornou novamente e perguntou-me se eu podia ir para a cabine. O piloto não podia ser mais velho. Uns vinte e dois, no máximo. Senhor, seria melhor ir por cima da nuvem ou voar por baixo dela ?

- Siga por baixo, ordenei. A tempestade continuava sem cessar, envolvendo-nos às vezes em completa invisibilidade. Era um temporal tão terrível como o que eu tivera que suportar alguns dias antes, por ocasião da busca do agrupamento de forças americanas ao largo de Saipan. O bombardeiro deslizava fortemente, sacudia para cima e para baixo nas mortíferas correntes de ar. Voávamos cada vez mais baixo até que o piloto roçava diretamente sobre a água espumante. Bagas de suor escorriam de seu rosto. Ficou em pânico !

Voltou em desespero sua face pálida para mim e murmurou com um lamento :

Senhor, onde estamos agora ? Jamais ouvira de um piloto pergunta mais tola.

Fiquei mudo por alguns segundos, cheio de assombro.

- Saia da cadeira, eu vou substituí-lo ! gritei. Imediatamente ele arrastou-se para fora do assento e abandonou os controles. A navegação estimada foi dessa forma. Por mais noventa minutos voei sem visibilidade, fazendo o lerdão avião atravessar os ventos e a chuva, até que as conhecidas penínsulas do sul da Baía de Tóquio saltaram à vista. Gritos de júbilo sacudiram o bombardeiro assim que a tripulação e os passageiros se animaram. Aterrizamos na Base de Bombardeiros de Kisarazu, do outro lado da Baía de Yokosuka. Olhei ao redor do grande campo, o Japão ! Novamente em casa ! Em minha própria terra.

Quantas vezes eu me convencera de que nunca mais veria meu país ! Que diferença de Iwo Jima, a tão poucas horas de vôo daqui ! Para mim e para os dez homens que tinham voltado do inferno vulcânico de Iwo, a água pura e doce do Japão Parecia a coisa mais apetecível da terra. Não tinha nada do horrível e áspero gosto da água de chuva coletada em Iwo. Corremos pelo campo para uma torneira externa na torre de controle. Viramos a torneira e o líquido frio jorrou com força. Bebi o quanto podia, deleitando-me imensamente com a sensação e o gosto da água à medida que descia pela minha garganta e invadia meu corpo. Mas Iwo Jima ainda se encontrava bem próxima de mim.

Muto e eu pensávamos nas mesmas coisas, pois de repente paramos de beber.

Ambos recordávamos nossos amigos mortos poucos dias, em virtude dos ferimentos ocasionados pelas granadas derramadas sobre a ilha. Eles vomitavam a poeira vulcânica e gritavam em sua agonia : Água ! Água ! Pediam por aquilo que ninguém lhes podia dar.

\* \* \*

Um mês depois de meu retorno a Yokosuka, fui promovido ao posto de guardamarinha. Passaram-se onze anos até que eu alcançasse a condição de um oficial regular. Foi o maior acontecimento de todos os tempos na Marinha. Alguns dos homens que morreram no ataque de mini submarinos contra Pearl Harbour receberam duplas promoções e passaram para o grau de oficiais, dez anos após seu alistamento. Tais recompensas, entretanto, foram mais em honra à tradição, pois as promoções se fizeram postumamente. Tornei-me o primeiro japonês vivo a obter a patente de oficial regular no período de onze anos.

Muto e eu fomos recambiados para o Regimento Aéreo de Yokosuka. Não devíamos voltar para Iwo Jima. Tão aguda foi a escassez de pilotos e aviões que o alto comando se viu forçado a deixar a ilha sem proteção aérea durante os muitos meses que se seguiram.

Havia claro indício que agora a invasão se destinava às Filipinas, e um afluxo grande de aviões era destinado a amparar nossas forças nestas ilhas.

Vimos o comandante Nakajima quando ele partia para seu novo posto em Cebu.

Minha nova designação, ante a sova sofrida em Iwo Jima, apresentava-se como uma permuta benéfica. Além das minhas obrigações com o treinamento de novos pilotos, devia atuar como piloto de prova. O alto comando havia determinado a produção em massa de novos aviões de caça para substituir o Zero. Mesmo o mais obstinado oficial de estado-maior já não era capaz de negar que o antes poderoso Zero havia perdido ferrão, que os novos caças inimigos o ultrapassavam de longe no ar.

Nas Marianas e em outras ações aeronavais, o Grumman F6F Hellcat estabeleceria claramente sua superioridade em quase todos os desempenhos. Do Pacífico Sul vinham-nos notícias inquietadoras dos novos modelos do Lockheed P-38 Lightning, que apresentavam grandes progressos sobre os primeiros P-38, que entraram em combate pelos fins de 1942. Os Lightning, com os novos motores, tinham obtido enorme vantagem em todas as direções.

Certa vez o grande caça avariado num duelo sobre o Japão foi forçado a descer.

E combates simulados com o caça deram aos nossos pilotos uma grande oportunidade.

Em outras circunstâncias, a grande velocidade do Lightning, sua sensacional capacidade de elevar-se a grande altitude, e especialmente sua habilidade para mergulhar e subir bastante mais rapidamente que o Zero, constituíram para os nossos aviadores problemas insuperáveis. Em consequência, os pilotos do P-38, ao voarem a grandes altitudes, escolhiam o momento e o lugar em que queriam lutar.

Os resultados eram desastrosos para os nossos.

O Corsair, um poderoso caça da Marinha americana, com asas tipo gaivota, não era menos modesto. Ele operava geralmente das bases terrestres. Sem ser tão manobrável como o Hellcat, tinha não obstante muito mais velocidade que o Zero e possuía uma tremenda velocidade mergulho. Os pilotos do nosso Exército, vindos da Birmânia, falaram da existência de outro novo avião, o P-51 Mustang

O P-51 Mustang excedia o Zero quanto ao raio de ação com tanque suplementares.

Os Mustangs estrearam em combate como aviões de escolta dos bombardeiros de quatro motores Liberator, em novembro de 1943. Os novos modelos tiveram um

desempenho assombroso. Os Hayabusa (Oscar), tripulados pelos pilotos do Exército, eram sistematicamente superados em vôo e em combate pelo maneiroso avião americano.

Pior ainda era o que acontecia em relação à grande Superfortaleza, o primeiro avião a assaltar Kyushu de suas bases na China. Era perfeitamente claro que não estávamos em condições de enfrentá-lo. Os leves caças do Exército que o interceptaram foram deploravelmente ineficazes, diante de sua velocidade, de suas armas pesadas e blindagens.

Se o B-17 constituiu um opositor formidável, o B-29 tornou-se insuperável.

No momento em que as Marianas se encontravam em poder dos americanos, que as convertiam em grandes bases, todo o país aguardava intensos ataques das B-29.

As concepções defensivas adotadas pelo alto comando foram tardias e igualmente inadequadas. A maioria de nossos caças, os Zeros, se destinavam à tática da ofensiva, mas eram praticamente imprestáveis contra os B-29. A maioria dos nossos pilotos de bombardeiros ainda voava no “Betty” Mitsubishi G-4M, já bastante velho e vagaroso, além do mais, com o grave defeito de explodir violentamente em chamas sob o fogo do inimigo. A perda de Saipan deu-nos a coragem necessária para livrar-nos daquelas velharias.

O alto comando reclamou novos caças, que superassem as deficiências do Zero.

Em setembro comecei a testar dois novos aviões de caça.

O Shiden, chamado pelo inimigo de George, e que fora designado como interceptador para combater o Hellcat. Se bem que sem o mesmo raio de ação do Zero, e também mais pesado, no entanto tinha grande velocidade e quatro canhões de 20 mm. Ele proporcionava aos pilotos uma blindagem de segurança e excelente estrutura. Eu o achei de extraordinária maneabilidade em relação ao seu enorme peso. Adquiria essa flexibilidade em parte graças ao sistema de flaps automáticos. Infelizmente, as características de vôo do Shiden eram traiçoeiras e exigiam um piloto experiente. Aqueles que tivessem pouco tempo no manejo dos aviões de caça jamais levariam o Shiden ao combate.

Os vôos de familiarização acabavam por matá-los. O Raiden codominado de Jack pelos americanos, destinava-se especialmente para combater os bombardeiros pesados como o B-29. Para este fim suas condições eram excelentes. Muitos de nossos pilotos o comparavam ao grande caça alemão, o Focke Wulf FW-190.

Os quatro canhões de 20 mm conferiam ao Raiden um magnífico poder de ataque contra um bombardeiro. E voando a mais de 400 milhas por hora, uma extraordinária velocidade para aquele tempo, superou o Zero nesse particular. Mesmo com seus canhões e a pesada blindagem de aço de sua blindagem, o Raiden fazia melhor ascensão que o Zero.

Embora estivesse bem preparado para o ataque aos bombardeiros, como o Shiden, o Raiden exigia também uma elevada perícia de seus pilotos. Exagerando-se na velocidade e no armamento, resultou que o avião tinha dificuldade para as acrobacias. Em comparação com o Zero, nesse terreno, o Raiden voava como um caminhão. Sofremos perdas estarrecedoras durante os treinamentos.

Tempos depois, quando os Hellcats e Mustangs dirigiram-se para o Japão propriamente dito, os pilotos que tripulavam os Raidens, enfrentando os caças inimigos, descobriram demasiadamente tarde que o aeroplano era inadequado para manobrar. Além disso, a produção dos novos modelos era dolorosamente lenta. Apesar das ordens do alto comando, o Zero continuava a ser nosso principal sustentáculo.

## CAPÍTULO XII: O ATAQUE KAMIKAZE

No dia 27 de Outubro de 1944, dez dias depois que as primeiras tropas americanas assaltaram as costas das Filipinas, o Quartel General Imperial distribuiu este histórico comunicado : A Unidade Shikishima do Corpo de Ataque Especial Kamikaze, às 10h45 da manhã de 25 de outubro de 1944, obteve êxito num ataque de surpresa contra o agrupamento das forças inimigas, abrangendo quatro porta-aviões, a trinta milhas náuticas ao nordeste de Suluan, nas Ilhas Filipinas. Dois aviões de Ataque Especial mergulharam juntos num porta-aviões inimigo, causando grandes incêndios e explosões, tendo provavelmente afundado o navio. Um terceiro avião mergulhou contra outro porta-aviões, provocando tremendos incêndios. Um quarto avião precipitou-se sobre um cruzador, dando origem a uma formidável explosão, que posteriormente determinou o afundamento do barco.

Tal o começo sensacional dos Kamikazes. A primeira missão suicida foi dirigida pelo tenente S.G. Yukio Seki, que voou à frente de cinco Zeros, cada um conduzindo 550 libras de bombas. Seki era um piloto de bombardeiro com menos de 300 horas de vôo e os outros quatro não registravam mais tempo. Dos cinco, ademais, apenas um avião errou seu alvo no mergulho da morte. Quatro caças Zero serviram como escolta para os cinco aviões condutores de bombas.

Soube mais tarde que o dirigente do grupo de escolta era meu amigo Hiroyoshi Nishizawa, que já naquela ocasião era subtenente. Nishizawa evitara habilmente a interceptação de mais de vinte Hellcats de patrulhamento, fazendo com que seus nove aviões atravessassem violentas tempestades para alcançarem a esquadra inimiga. Depois dos mergulhos mortais dos cinco Kamikaze, Nishizawa retornou de sua missão para a base de Mabalacat, em Cebu, e relatou o extraordinário feito. Por toda a Marinha, os pilotos comentavam o ataque sem paralelo. Em contraste com nossas desastrosas perdas em Iwo Jima, a ação obtivera brilhantes resultados.

Como piloto de caça nunca fui inclinado a aprovar as missões suicidas, mas não se podia negar o tremendo impacto do golpe sobre a esquadra americana, ao largo das Filipinas. Sabia igualmente que esse tipo de ação se apresentava como o único meio de revidar os golpes dos vasos de guerra americanos. Desse dia em diante, entrou para a linguagem corrente a palavra Kamikaze, naturalmente com uma significação nova.

Todos sabíamos que quando os aviões Kamikaze partiam isto representava o sacrifício de nossa gente. Muitos deles nem chegavam sequer a alcançar seus objetivos, pois eram destroçados antes pelos interceptadores inimigos e pela formidável barragem de fogo antiaéreo dos navios. Entretanto, sempre havia os que conseguiam ultrapassá-los e lançar-se verticalmente, como verdadeiros espíritos vingadores que caíam do céu, sobre os barcos, às vezes com as asas arrancadas e outras envoltos em chamas. Saíam rugindo de seus caminhos e mergulhavam para seus alvos, um após outro, às vezes aos pares e muitas aos seis, aos dez e dezesseis aviões. Os Kamikazes constituíram uma nova e tremenda força.

Sua eficácia ficou evidente pelo número de barcos de guerra e navios de transporte que agora ardiam em chamas, cujas bombas explodiam e cujos homens davam gritos lancinantes. Antes, contudo, eram invioláveis aos nossos ataques, resguardados por um potente fogo mortífero. Os Kamikazes arrasavam os porta-aviões de popa a proa, com muito mais eficiência de que nossas armas seriam capazes de fazê-lo.

Dividiam ao meio os cruzadores e destróieres, cobrando-lhes um terrível tributo.

Parecia ao inimigo que os nossos homens praticavam o suicídio, que eles se sacrificavam em vão. Isto talvez jamais será compreendido pelos americanos ou pela gente do mundo ocidental. Mas na verdade os Kamikazes não pensavam assim, não consideravam que suas vidas estivessem se desperdiçando inutilmente. Ao contrário, os pilotos apresentavam-se voluntariamente e em massa para as missões das quais sabiam que não retornariam. Não, aquilo não era suicídio.

Aqueles homens, jovens e velhos, não morriam em vão. Cada avião que se despedaçava sobre um navio de guerra inimigo era um golpe desfechado em nome da nossa pátria. Cada bomba conduzida por um Kamikaze sobre os tanques de combustível de um porta-aviões gigante liquidava numerosos inimigos, evitando que vários aviões bombardeassem e metralhassem nosso solo. Aqueles homens tinham fé. Acreditavam no Japão, lutando por ele e entregando em holocausto a própria vida.

Consideravam que valia a pena: uma vida em troca, talvez, de centenas ou mesmo de milhares de outras. Nosso país já não possuía mais condições de apoiar-se em táticas convencionais. Já não tínhamos poderio para tanto. E todos os que entregavam sua vida na realidade não morriam, apenas transferiam a existência para os que permaneciam. Nesse caso, entretanto, a ação manifestava-se pequena e tardia, novamente. Nem mesmo a estupenda colheita lograda pelos Kamikazes podia deter o terrível poder reunido pelos americanos. Estes eram muito mais fortes, numerosos e adiantados. Possuíam muito mais navios, aviões, armas e homens. Provavelmente os homens que voavam nas suas últimas missões compreendessem isso. Dificilmente se pode acreditar que os Kamikazes não soubessem da posição sem saída do Japão na guerra. Eles dirigiam seus aviões carregados de bombas e morriam por seu país. Havia, porém, indícios de maiores desgraças para nosso povo.

A 1.º de novembro de 1944, uma grande B-29 voou a grande altura sobre Tóquio, vindo de sua nova base em Saipan. O momento temido para a população da capital estava à vista, pois percebia-se que o formidável bombardeiro, fazendo as vezes de avião de reconhecimento, preparava o terreno para que outros o palmilhassem em futuro próximo. A Superfortaleza cruzou lentamente sobre a capital tendo os caças do Exército e da Marinha tentado freneticamente interceptar o incursor. Não conseguiram aproximar-se para disparar um simples tiro.

No dia 5 de novembro e de novo no dia 7, uma B-29 solitária visitou o Japão, saindo de Saipan. Pela segunda e terceira vezes, os caças escalaram o céu e lutaram em vão para atingir a elevada altura em que voava a B-29. O alto Comando ficou raivoso e praguejou colericamente contra os pilotos, por sua inépcia e imperícia no ar. "Um avião! - eles bradavam - um simples avião e nada podemos fazer!" Não podiam efetivamente compreender as dificuldades para interceptar a Superfortaleza àquela altura.

Acontecia simplesmente o seguinte : .nossos caças não tinham a capacidade de subir requerida para alcançar mais de 30.000 pés nos poucos minutos que decorriam entre o tempo do alarme recebido e aquele em que o bombardeiro se afastava. Embora tivessem atingido a altitude de mais de seis milhas, os pilotos duvidavam de sua habilidade para golpear o B-29, cuja velocidade era estonteante. Mas o longamente esperado ataque chegou em dezembro.

Tóquio, Osaka, Nagoya, Yokohama e outras grandes cidades de nosso país suportaram o tremendo assalto de ondas de bombardeiros. Objetivavam especialmente usinas de aviões e devastaram fábricas e mais fábricas. Demasiado freqüentemente, o fluxo de novos caças esgotava-se. E cada vez mais dificilmente podiam ser encontradas as partes

sobressalentes. A história dos terríveis reides incendiários lançados contra as maiores cidades japonesas foi minuciosamente documentada, e está bem conhecida em todo o mundo. As Superfortalezas vinham de noite. A maioria dos pilotos japoneses sentava-se desconsoladamente no solo e maldizia a falta de aviões noturnos, e o fato de não estarem treinados para os combates à noite. Salvo raros aviões de caça, que não faziam mais que causar algum incômodo aos incursionistas noturnos, os inimigos apenas sentiam inquietação pela artilharia antiaérea. Por toda parte, sofriamos perdas. Em todos os lados éramos forçados a recuar, a retirar.

Nossas unidades aéreas estavam sendo destroçadas, nossos aviões caíam aos montes, nossos pilotos morriam às dúzias e não por um ou mesmo por dois e três. Pelo meado de janeiro, desvaneceram-se nossas possibilidades de defender as Filipinas. Nossos aviões de combate nas ilhas foram literalmente liquidados, ou abatidos na luta pelos caças americanos ou consumidos nos ataques dos Kamikazes, que continuaram até que não houve mais aviões.

Agora a preocupação concentrava-se na defesa do território pátrio propriamente e não mais nas ilhas. Bem sabíamos que as B-29 ainda não eram a Última palavra, não obstante possuírem um tremendo potencial de fogo e de destruição de cidades inteiras. Mais aviões, outros tipos surgiriam. A 20 de janeiro, a Marinha Imperial constituiu um novo regimento aéreo, o derradeiro da guerra, em Matsuyama, na Ilha Shikoku.

Ao ser transferido para a nova base aérea, encontrei o agora capitão de fragata Nakajima, que fora designado para subcomandante da base.

Ele havia abandonado as Filipinas com cinqüenta pilotos de caça, a fim de auxiliar o estado-maior do novo grupo. Este não era um regimento de aviação comum. Contava com os melhores homens do Japão.

Nosso comandante era o capitão-de-mar-e-guerra Minoru Genda, considerado um dos mais brilhantes estrategistas navais que o Japão jamais possuía. Pessoalmente, só conhecia a Nakajima. Apresentei-me quando houve a oportunidade. Entrei em seu gabinete para falar dos homens com os quais tínhamos lutado anteriormente. Foi ele que me aturdiu com a notícia da morte de Nishizawa. Ele desapareceu - disse Nakajima - no dia 26 de outubro, em circunstâncias lamentáveis, um dia após o primeiro ataque Kamikaze contra os barcos de guerra americanos. Nishizawa apresentou-se voluntário para a missão Kamikaze no segundo dia após ter regressado da escolta de caça dos primeiros cinco aviões que mergulharam na esquadra inimiga. Afirmou-me estar convencido de que não tardaria a morrer. Foi estranho, meditou Nakajima, mas Nishizawa insistia em que tinha um pressentimento. Sentia que só viveria por poucos dias. Não permiti que ele fizesse parte do Kamikaze. Um piloto do seu quilate era de muito mais valia para o país na direção de um avião de caça do que mergulhando sobre um porta-aviões. Não obstante ele pedia que se lhe concedesse a permissão. Nakajima descreveu como o avião de Nishizawa foi provido de uma bomba de 550 libras e tripulado pelo PAN 1/ C Tomisaku Katsumata.

Nishizawa, ao menos, teve o prazer de saber que seu caça cumpriu inteiramente a missão que ele queria realizar. Katsumata precipitou-se diretamente sobre o convés de um porta-aviões americano ao largo de Sugao, causando a explosão dos tanques de combustível dos aviões que esperavam para decolar, transformando o navio numa furiosa fornalha. Nesse mesmo dia Nishizawa partiu num velho e desarmado avião transporte DC-3, juntamente com outros pilotos, para

Clark Field, onde iriam apanhar alguns aviões Zero, de caça que haviam chegado.

O DC-3 decolou cedinho, na manhã de 6 de outubro, de Mabalacat.

Nunca mais se soube dele.

Somente uma coisa pode ter acontecido, refletiu Nakajima. Seu avião deve ter sido interceptado por Hellcats que operavam naquela zona. Desarmado e voando num transporte obsoleto, não podia ter chance. Muito provavelmente ele caiu em algum lugar de Cebu. Ainda é com dificuldade, Saburo, que posso aceitar que um piloto daquela envergadura tenha morrido" daquela forma, indefeso, sem possibilidade de lutar... Não tinha palavras a dizer. Também Nishizawa morrerá.

O "Diabo", o flagelo dos aviões inimigos em Lae, Rabaul, e Filipinas tomara o mesmo caminho de Sasai, de Ota e de todos os outros. Findara-se.

Nishizawa lutou ainda mais duramente nas Filipinas, se assim se pode dizer, falou Nakajima. Ele já não se aborrecerá mais em contar suas vitórias aéreas.

Nishizawa era assim. Nakajima julgava que ele tivesse derrubado mais de 100 aviões inimigos em combates no ar. Não havia nenhuma dúvida, quer para Nakajima, ou para mim, ou para quem quer que tivesse lutado com ele, que Nishizawa foi o maior de todos os ases do Japão, de capacidade e perícia sem igual. E morrerá voando num avião de transporte desarmado! Na manhã seguinte nosso treinamento de combate tornou-se intenso. Os pilotos gritaram ruidosamente quando observaram as dúzias de novos e brilhantes caças aterrissando em nosso campo.

Era o Shiden, o aeroplano que não há muito tempo eu submetera a provas. O pessoal ficou louco de alegria ao decolar com os caças. Velocidade! Quatro canhões! Blindagem ! Capacidade de ascensão ! Mergulho rápido! Maneabilidade !

Aquilo era o máximo que se podia exigir de um avião de combate. Já não se achava ali o velho Zero, há muito superado pelo Hellcat. Os pilotos estavam ansiosos para voar. Queriam conhecer tudo o que o novo avião seria capaz de realizar. Seu moral pairava a grandes alturas e gritavam:

Que venham os Hellcats ! Voltavam a ter sede de luta.

A maioria dos aviadores do novo regimento era veterana de muitas batalhas.

Em suas fileiras haviam ases. Formávamos a elite de todas as unidades de caça da Marinha Imperial, razão pela qual nos tinha sido dado o suprimento de novos caças.

Não obstante aqueles homens serem impelidos a se apresentar voluntários nas unidades Kamikaze, eles constituíam a mais potente arma aérea que o Japão havia produzido, e o comandante Nakajima recusou todas as petições de transferência para as operações Kamikaze em nosso esquadrão.

Em março de 1945, pela primeira e última vez em sua história, a Marinha japonesa afastou-se de sua norma de não abrir precedentes para anunciar em citação especial a dois pilotos navais de caça. Só a crítica situação militar podia ter influído sobre o Estado Maior Imperial para que tomasse tal atitude. As citações distinguiam ao PAN I /C Shoichi Sugita e a mim, pertencentes ao Regimento Aéreo Matsuyama e tinham em vista estimular o debilitado moral de vários pilotos. Sugita, com seus vinte e quatro anos de idade, era um magnífico aviador. Grande parte de suas ações passou-se em Truk e nas Filipinas, acusando um total de 120 vitórias aéreas até 20 de janeiro, quando regressou ao Japão. Entretanto, a marca parecia excessiva em face das que ele obtivera ultimamente. Eu, pessoalmente, acreditava que ele abatera um total de oitenta aviões. Sugita confessou-me que muitas de suas vitórias eram discutíveis e não haviam sido confirmadas, visto como as circunstâncias das batalhas tornavam impossível precisá-las. A maioria dos combates se dera quando Sugita combatia na defensiva, enfrentando adversários numericamente superiores e em momentos em que lhe era impossível verificar se os aviões inimigos eram efetivamente



destruídos, incendiados no ar, desintegrados ou simplesmente abandonados por seus pilotos. O fato de não conduzirmos armas com câmaras fotográficas representava um obstáculo para que o piloto provasse que seu alvo fora destruído.

Quando a guerra está sendo levada a cabo vitoriosamente, são tomadas todas as medidas para registrar com exatidão os combates aéreos, como ocorreu durante nossos fáceis êxitos em Moresby Alley. Mas ao piorar a situação e ao se entrar numa série de ações defensivas contra um inimigo superior, a precisão invariavelmente sofria. Entretanto, ninguém podia negar o talento de Sugita no ar. Após observá-lo em combate, fiquei tão impressionado que me julguei capaz de compará-lo, como ás, a Nishizawa.

Sugita demonstrou sua assombrosa perícia a 19 de março, quando o Regimento Matsuyama interceptou os caças de um porta-aviões inimigo durante um ataque de grande escala contra a grande base naval de Kure. Antes desse assalto aéreo, o Japão havia sofrido diversas incursões desse tipo sem que tivesse oferecido virtualmente oposição. Hoje as coisas eram diferentes, embora os pilotos americanos pensassem de modo diferente.

Em Matsuyama, os rádio operadores ouviram as conversas dos pilotos inimigos logo que eles apareceram do sul. Poder-se-ia pensar que se encontravam a milhares de milhas de uma ação iminente, já que discutiam abertamente suas formações e altitudes de ataque. Tudo sendo confirmado a medida que chagavam ao alcance do radar.

Todos os aviões disponíveis de Matsuyama, quarenta ao todo decolaram imediatamente. Os Shidens, prestes a receber seu batismo de fogo, cruzavam em amplos círculos precisamente acima da altitude mantida pelas formações inimigas. Sessenta pilotos, inclusive eu, permanecemos no solo em virtude da escassez de aviões. Da torre de controle, eu gozava de uma excelente visão e apontava para os aviões meu binóculo. A batalha começou no momento em que os Hellcats atingiram certo limite. Duas esquadrilhas de Shidens baixaram zumbindo de sua posição vantajosa de 1.500 pés acima dos Grummans. Sugita desceu como um raio.

Saindo do mergulho, ele rolou contra um Hellcat e disparou.

Os quatro canhões demonstraram sua eficácia de modo dramático. As chamas explodiam do motor do caça à medida que ele corria loucamente pelo ar, sem controle. Sugita rolou para fora e saiu diretamente atrás do segundo Hellcat, enviando suas granadas para a fuselagem e a cabina do mesmo. O Grumman derrapou terrivelmente e embicou para o oceano. Um terceiro caça avançou para o Shiden. Sugita não lhe deu chance. Seu caça elevou-se, mantendo-se sobre uma asa e em seguida fez uma volta num belíssimo mergulho. O Hellcat separou-se em dois no ar ao ser atingido.

O caça de Sugita brilhou à distância, dirigindo-se para o centro do combate. Foi uma batalha espetacular. O pessoal no solo saudava e gritava assim que um Hellcat após outro vinha abaixo. Desta vez era diferente, desta vez os Hellcats lutavam pela sobrevivência.

O surgimento dos Shidens, que eram mais rápidos que os Hellcats, que possuíam maior potência de fogo e mais velocidade de subida, e estavam tripulados por alguns dos melhores pilotos do Japão, tomaram evidentemente os aviadores inimigos completamente de surpresa. Uma hora mais tarde, um Sugita jubilante regressou ao campo louvando as primícias de seu novo avião. Abatera quatro caças, o que foi confirmado por outros pilotos, e provavelmente mais três. Sugita não podia parar de falar sobre o Shiden.

Somente a falta de munição, dizia ele, impediu-me de derrubar mais aviões. O regimento de Matsuyama constituiu a única ponta de esperança daquele dia. Em nenhuma outra parte do Japão nossos pilotos obtiveram grandes vitórias. Na verdade, os Hellcats

havam esmagado toda oposição e nossos êxitos representaram as únicas perdas sofridas pelos americanos. Mais tarde recebemos notícias de um relato americano da batalha aérea em que revelavam enorme surpresa pelo formidável desempenho do caça Shiden. Os pilotos americanos estavam assombrados pela capacidade do novo caça de resistir aos tremendos impactos do intenso fogo das armas dos Hellcats. Um mês depois, entretanto, um terrível desastre abalou nosso regimento. O maior piloto ainda vivo do Japão, Soichi Sugita, foi morto.

O Regimento de Matsuyama havia sido transferido para Kanoya, ao sul de Kyushu, a fim de enfrentar os aviões americanos que apoiavam a invasão de Okinawa.

No dia 17 de abril, sem serem percebidas, formações maciças de caças inimigos roncaram sobre nosso campo. Apenas tínhamos tido tempo de vê-los de relance a 12.000 pés, quando eles estrondaram em baixo. Fôramos apanhados de mau jeito. Pelo visto, os aviões inimigos, Corsairs e Hellcats, tinham vindo de porta-aviões nas águas de Okinawa.

Não possuíamos radar em Hanoya, e os caças já estavam mergulhando quando soou o alarme. A bandeira com a inscrição "Saia e lute", flutuava ao vento no Posto de Comando da base. Vários pilotos correram para seus aviões, mas o comandante Genda gritou para que nos afastássemos e nos dirigíssemos aos abrigos. Era muito tarde para tentar decolar, via-se claramente. Suas ordens não foram ouvidas por Sugita, Shoji Matsumara e um outro piloto. Os três haviam visto os caças inimigos antes que soasse o alarme e tinham corrido para seus aviões.

Mesmo com os Corsairs e Hellcats zumbindo sobre o campo, Sugita e seu ala, tendo Matsumara diretamente atrás de si, rolaram para a posição de decolagem. Dois aviões inimigos roncavam da direita e da retaguarda. O ala de Sugita foi o primeiro. Apenas as rodas do Shiden levantaram do solo quando um Corsair fez um longo disparo sobre o caça.

O Shiden rodou sob o violento impacto das balas de seis metralhadoras pesadas, dando cambalhotas com as asas pelo ar, e chocando-se no solo com enorme explosão. Momentos depois outro caça mergulhou. Projéteis luminosos atravessavam o ar. Via horrorizado como as balas levantavam a terra assim que passavam pela pista e se enterravam no caça de Sugita, que rolava. Ele jamais teria possibilidade de realizar qualquer ação evasiva com seu avião ainda sobre o solo. De repente as balas luminosas encontraram os tanques de combustível do Shiden e o caça explodiu numa bola de fogo ruidosa. Chamas e fumaça encapelavam-se por trás do avião ainda em movimento. Nada se mexia na cabina. Não podia acreditar nos meus olhos. O maior piloto do Japão, mais de catorze vezes invicto, estava morto diante de mim. A destruição do avião de Sugita salvou a vida de Matsumara. As espessas nuvens de fumo que se erguiam do caça incendiando envolveram o avião de Matsumara, protegendo-o dos caças inimigos. (Atualmente Shoji Matsumara é piloto de um caça a jato F-86 Sabre, da nova Força Aérea do Japão. Terminou a guerra com a destruição de seis Hellcats e Corsairs, nos dias de combate final.) Dias terríveis, aqueles. Os grandes ases do Japão, cujo número diminuía ante as armas dos americanos, caíam um após outro. Dois meses depois da morte de Sugita, Kinsuke Muto, com quem eu lutara em Iwo Jima, desapareceu.

Muto registrara pelo menos umas trinta e cinco vitórias no ar. Como prova de sua superior habilidade e de suas ações destemidas em combate, lá estavam as quatro B-29 creditadas a seu favor. Muto voara magnificamente na primavera de 1945, ao vir para Yokosuka.

A 26 de fevereiro ele realizou um feito sensacional, ao atacar com um Zero obsoleto doze aviões Corsairs que bombardeavam Tóquio. Muto decolou da base de caça

de Atsugi e não perdeu tempo em emergir na formação inimiga. Os surpreendidos pilotos dispersaram-se ante o ataque inesperado do Zero solitário e dois Corsairs tombaram para a terra, envoltos em chamas, antes que os aviadores americanos se pudessem voltar contra o avião de Muto. Num selvagem e incrível duelo, desde Atsugi até Yokosuka, Muto confundiu os pilotos inimigos com acrobacias espetaculares. Apesar de seus frenéticos esforços, os Corsairs não conseguiram manter Muto sob suas vistas o tempo suficiente para derrubá-lo. Atacado continuamente, quase golpeado durante o violento combate, Muto entretanto conseguiu manter afastados de si os Corsairs e ainda derrubou mais dois deles. Finalmente, sem munição, ele mergulhou para longe da luta.

Quatro meses mais tarde ele morreu. Ao ser transferido para Okinawa em junho, ele continuava voando no velho Zero. Foi visto pela última vez atacando um bombardeiro Liberator perto de Yaku Shima. Conforme relataram nossos pilotos que assistiram à batalha, Muto aproximou-se ao alcance do visor e despejou uma torrente de fogo nos quatro motores do bombardeiro. Jamais viu o Mustang que mergulhava a toda velocidade contra ele e disparava a longa distância, arrancando a asa direita de seu avião.

Com dificuldade nos recobrávamos do abalo da perda de Muto, quando a morte de outro de nossos grandes ases chocou a todos os pilotos. O tenente S/G Naoshi Kanno, do Regimento Aéreo de Kanoya, terminou seus dias perto de Yaku Shima num caça inteiramente tomado pelas chamas. Kanno tornou-se famoso pelo seu feito sem precedentes contra as B-17 no Pacífico Sul, e nada menos que doze Fortalezas estavam entre suas cinquenta e duas vitórias confirmadas. Foi o primeiro piloto a consumir o tonneau e o mergulho frontal no ataque às Fortalezas, o mesmo passe de tiro ultimamente descoberto pela Luftwaffe e que se constituiu no mais eficaz contra a poderosa B-17.

Juntavam-se agora, à lista de Sasai, Ota, Nishizawa e outros, mais alguns dos maiores : Kanno, Muto e Sugita. Eu era então o único às sobrevivente de todos aqueles pilotos e não tinha permissão de voar em missões de combate, enquanto permanecesse em Matsuyama. Minhas petições nesse sentido foram repetidamente negadas pelo comandante Genda, que acabou ordenando minha volta a Yokosuka. Em abril, agastado pelas ordens de permanecer fora do ar, retornei à minha antiga base.

### CAPÍTULO XIII: A CAPITULAÇÃO

O retorno a Yokosuka consistia de uma viagem cansativa e sonolenta de quarenta horas de trem. Paramos talvez mais de duas dúzias de vezes fora das cidades que exatamente naquele momento recebiam duríssimo castigo dos bombardeiros e caças inimigos.

Ficamos estarecidos ante as ruínas e destroços carbonizados que encontrávamos à nossa passagem pelas diferentes cidades do percurso. Enormes áreas, ao longo de cada estação, estavam enegrecidas e ressecadas pelo terrível fogo das bombas lançadas pelas B,29. As cidades se transformaram num deserto de cinzas. O vento levantava a fina fuligem e a poeira, enchendo o ar de substância sufocante. Toda vez que deixávamos uma cidade respirávamos aliviados, mas íamos encontrar quase a mesma cena espantosa na próxima estação. Nosso país estava sendo reduzido a ruínas e tornava-se claro para mim, como piloto, que pouco poderíamos fazer para evitar que a destruição apavorante aumentasse. Para nossa surpresa, a grande cidade naval de Yokosuka se conservava intacta.

Por estranho que pareça, os americanos a pouparam enquanto queimavam e arrasavam mais de 140 outras cidades das províncias, muitas de menor valor estratégico que este bastião naval. O fato talvez se devesse a que Yokosuka não abrigava nenhum dos imensos encouraçados ou porta-aviões, o que contribuía para sua imunidade das bombas inimigas. Vi apenas pequenos barcos a motor cruzando pelo grande porto, manobrando loucamente e submetendo-se a treinamento especial. As tripulações preparavam-se para o dia em que nosso solo fosse invadido. Constituíam a réplica dos aviões Kamikaze. Cada barco de motor ultra-rápido achava-se abarrotado com elevadas cargas de explosivos e sua tripulação deveria atirar-se contra os transportes inimigos para também serem destruídos juntamente com eles. Novamente, havia um tributo a pagar. Mas quantos homens dos transportes ou vasos de guerra americanos deveriam morrer quando dois ou três japoneses despedaçassem seus botes contra os costados dos navios inimigos ? A Marinha forneceu-me uma casa meio isolada, de três pequenos quartos, próxima do aeródromo de Oppama, ao norte de Yokosuka. Nossa vida não era fácil. Os imensos armazéns encontravam-se virtualmente vazios, despojados de suas mercadorias pelo Exército. As refeições aos oficiais e alistados já não eram mais diferentes; tinham o mesmo aspecto pobre e mau gosto.

Vivíamos no nível de subsistência mais ínfimo. Todos os Postos e Centros de Compra e Abastecimento há muito haviam suspenso suas atividades por falta de estoques.

A maioria das lojas na cidade propriamente dita haviam fechado havia meses. Não obstante ter escapado do bombardeio que destroçara as outras cidades, Yokosuka estava triste e quase sem vida. As raras pessoas que perambulavam pelas ruas estavam famintas e indigentes. E as B-29 vinham cada vez em maior número, despejando bombas e mais bombas. Os reides que julgávamos ser o máximo em destruição menos de vinte e quatro horas depois eram eclipsados por outras incursões que excediam a qualquer descrição.

Em uma palavra, milhões de bombas caíam do céu, provocando incendios como jamais se vira anteriormente. O Japão inteiro ficou abalado com o reide da noite de 10 de março sobre Tóquio.

Mais de dezenove milhas quadradas da cidade, na manhã seguinte, estavam literalmente arrasadas. Tudo se convertera num fantástico e decomposto deserto. Soube-se que mais de 130.000 pessoas pereceram na noite de chamas. A princípio o Exército fora

encarregado de interceptar os grandes bombardeiros. Nessa missão, nem sequer conseguiu um sucesso efêmero. Após uma série de custosas e fúteis tentativas de deter o fluxo das Superfortalezas, o Exército retocava os golpes sofridos e em seguida abandonava a tarefa de interceptação. Deixaram o céu nas mãos das B-29 e todos os aviões do Exército foram retirados do serviço ativo. Os mecânicos pululavam sobre os caças e bombardeiros, trabalhando para trazê-los em plena forma e preparando-os para o dia em que eles calculavam que os americanos invadiriam o Japão.

A responsabilidade pela defesa do país fora deixada, agora, inteiramente nas mãos da Marinha. Todos os dias nossos caças saíam para atacar as B-29 e o êxito conseguido era incrivelmente reduzido. Fazíamos o melhor que nos era possível, mas sempre de modo insuficiente para as Superfortalezas. Os caças Raiden partiam de Atsugi, próximo de

Yokosuka, a fim de interceptar as B-29 e diariamente mantinham com elas lutas renhidas. Por um período curto, os Raidens, com seus quatro canhões e velocidade de relâmpago, levantaram nossas esperanças de tirar dos céus algumas B-29, pois eles quebraram o mito da invencibilidade desses aviões. Em resposta, o inimigo enviou enxames de Mustangs sobre o Japão em reides diurnos. Os velozes caças arremessavam-se para os nossos aviões e os massacravam. Se o Raiden demonstrava superioridade contra a B-29, já não acontecia o mesmo ante a maior velocidade e a melhor maneabilidade do Mustang.

Quase diariamente nossos novos caças caíam incendiados do céu, com suas asas arrancadas e seus pilotos mortos. Sobrepondo-se à terrível carnificina, emergiu a figura de um brilhante piloto, com magnífica capacidade de vôo. O tenente J/G Teimei Akamatsu, tão diferente dos demais pilotos como a noite do dia. Foi o único piloto naval japonês que desafiara todos os textos do regulamento. Típico herói de ficção, fanfarrão, atlético, barulhento e sempre feliz.

Akamatsu ingressou na Marinha uns dez anos antes de mim, mas não conseguiu obter a rápida promoção que seus companheiros ambicionavam.

Na verdade, ele fora afastado das fileiras por diversas vezes e ameaçado de sofrer desonra. Era incorrigível, mas no ar manifestava-se como um gênio.

E a Marinha não estava inclinada a perder um homem de suas qualidades. Akamatsu aturdiu seus oficiais superiores por sua conduta.

Em vez de esperar as instruções transmitidas aos pilotos e aguardar sua ordem de vôo como os demais, ele mantinha seu sistema de aviso metido num bordel, freqüentemente vinha em desabalada carreira num velho carro para a base aérea, guiando como um demônio, com uma só mão, e com a outra segurando uma garrafa, da qual bebia. As sirenas gritavam enquanto ele se arremessava do carro para seu caça, já aquecido pelos mecânicos. Partia no momento em que a capota da carlinga se fechava. Era tão louco no ar como em terra, sendo o único piloto que se empenhava em combates tanto com os Mustangs como com os Hellcats e saía vitorioso. Akamatsu abateu nada menos de dez daqueles esplendidos aviões no período em que pilotava o Raiden, feito que a maioria dos demais pilotos considerava impossível. Mas Akamatsu teve a felicidade de que os outros pilotos comprovassem pelo menos oito dessas vitórias. Até então ninguém sabia quantos aviões inimigos Akamatsu destruía em combate. Lutara sem pausa por mais de seis anos, começando pela China, onde liquidou diversos caças inimigos. Depois participou da luta em quase todas as zonas do Pacífico, freqüentemente com seu avião crivado de balas, rindo e gritando loucamente. O próprio Akamatsu não sabia o número total de suas vitórias. Quando bêbado, esmurrava com a mão fechada sobre a mesa e berrava que tinha posto fora do ar pelo menos 360 aviões aliados. Quando sóbrio, jamais alardeava. Outros pilotos que

havam lutado com ele e que sobreviveram, julgavam correta a cifra de cinquenta aviões abatidos por Akamatsu.

Eu o vi freqüentemente aterrissar em Oppama quando não conseguia alcançar Atsugi em virtude da falta de combustível, provocada pelas terríveis refregas aéreas. Era animador para todos vê-lo descer do caça e examinar com os dedos os buracos de balas na proa do avião, sempre rindo. Tinha de gritar-me e levantar sua mão com alguns dedos destacados para demonstrar o número de aviões que ele havia abatido naquele dia. Mais de uma vez Akamatsu decolava com cinco ou oito caças e era o único a voltar vivo do combate.

Os Mustangs constituíam sua presa favorita, mas ele conservava um justo respeito diante do caça americano. Condenava os oficiais que enviavam pilotos inexperientes no Raiden. Deviam apenas voar nos aeroplanos e deixá-lo lutar sozinho. Akamatsu não pereceu na guerra. Atualmente, dirige um pequeno restaurante em Kochi, sua cidade natal, na Ilha de Shikoku. A base aérea de Oppama servia principalmente como um campo de provas em que os pilotos faziam o controle de vôo dos novos caças. Eu não tivera oportunidade de voar durante longo tempo, já que o comandante da base julgava que minha velha experiência era indispensável para testar os novos aviões. Entretanto, eu percebia que com o tempo entraria em novos combates. Todo homem que pudesse voar e todo avião que pudesse se manter no ar, certamente seriam lançados contra a frota invasora. Em junho recebi ordens de dirigir-me a Nagoya para verificar um novo avião de caça, o Reppu. Constava que a nova aeronave era a maior de todas que tinham sido postas a voar. Ansiava por colocar minhas mãos sobre o avião a fim de comprovar se os rumores tinham algum fundamento. Um caça desse tipo devia ser abençoado por nós. Todos os rumores se confirmaram.

O Reppu era um avião excepcional, o mais veloz que eu tinha voado. Minha respiração parou com sua tremenda velocidade e seu raio de subida era estonteante. De motor potente, com hélice de quatro lâminas e novos compressores, o Reppu deixava para trás, no ar, todos os demais, quer americanos ou japoneses. Podia fazer círculos na subida, em volta tanto dos Hellcats como dos Mustang, e os motores indicavam-me que ele ainda voaria melhor a mais de 40.000 pés.

Por infelicidade, as fábricas Mitsubishi, que deviam produzir o Reppu, foram reduzidas a um montão de escombros antes de que eles pudessem ser lançados. Apenas sete aviões foram construídos. O único modelo sobrevivente, pilotado pelo inimigo depois da guerra, surpreendeu os pilotos americanos pelas suas qualidades. No dia 6 de agosto, as notícias de uma imensa e terrível explosão em Hiroshima, mais tarde confirmada como sendo a bomba atômica, causou estupefação em Oppama. A idéia de que um simples avião pudesse ocasionar tão espantoso dano fazia atordoar e absorvia todas as atenções. A seguir sobreveio o golpe da invasão soviética da Manchúria e a posterior declaração de guerra pelos soviéticos. Tudo isso representava muito de particular e de real nas suas conseqüências e devastações a mais longo prazo. A segunda bomba atômica sobre Nagasaki foi lançada quase imediatamente. Meu espírito estava confuso pelas incríveis destruições causadas pelos americanos.

Tudo ultrapassava os limites da credulidade. Não podia ser verdade, ainda que tivesse ocorrido. Às três da tarde, do dia 13 de agosto, os oficiais da base de Oppama foram convocados às pressas para uma reunião secreta no gabinete do comandante, que se achava visivelmente abalado e pálido. Mal conseguia manter-se de pé e apoiava-se na carteira. Falava debilmente e com voz trôpega. -"Devo falar-vos de assunto da mais alta relevância -

começou - e deve ser guardado absoluto segredo. Confio no caráter dos oficiais da Marinha Imperial para que as informações sejam conservadas em sigilo. "O Japão - aqui sua voz sufocou - decidiu aceitar as condições do inimigo. Concordaremos com a Declaração de Potsdam." Fixou em nós os olhos vazios. " A ordem de capitulação pode ser anunciada a qualquer momento. Quero que todos os oficiais cooperem comigo sem reservas. A ordem na base deve ser mantida. Possivelmente haverá cabeças quentes que recusarão aceitar a rendição. Não permitiremos que alguém viole as condições aceitas pelo nosso país. Lembrem-se - e não esqueçam - que as ordens de Sua Majestade estão acima de tudo." Uma bomba podia ter explodido em nosso meio e ninguém teria se movido do lugar. Afundamo-nos no chão, sem acreditar. Compreendíamos que o fim chegaria, mas não prevíamos aquilo.

O pessoal saiu vagarosamente da sala, aturdido, muitos olhando estupidamente para diante ou para o soalho. Alguns oficiais gritaram e outros praguejaram.

De meu lado, fui incapaz de pensar ou de falar. Andei como um tonto, cruzando o campo sem olhar para os lados.

Por alguma razão, queria estar perto de meu avião, e encostei-me levemente contra o Zero.

Um íntimo amigo meu, o guarda-marinha Jiro Kawachi, dirigiu-se para mim.

Por alguns instantes estivemos um diante do outro, mudos, incapazes de dizer uma palavra. É o fim. Fomos derrotados. O Japão está prestes a se render.

- Sakai. Ergui os olhos. Saburo. . . agora estamos chegando ao fim, disse Kawachi. Resta-nos pouco tempo. Façamos mais um vôo juntos, o último vôo.

Chutou despreocupadamente o chão. - Não deveríamos abandonar a luta dessa forma - protestou ele - temos de derramar sangue uma vez mais.

Assenti com a cabeça. Ele estava certo. Dissemos às turmas de manutenção para retirarem das pistas nossos dois

Zeros e os prepararem para o combate. Sabíamos que as Superfortalezas viriam bombardear pela noite. A previsão do tempo era boa e havia tantos bombardeiros sobre nossas cabeças todas as tardes que as B-29 podiam ser interceptadas, em qualquer parte. Durante muito tempo voaram sobre Oppama sem resistência, usando o campo como ponto de referência. Não deviam aguardar caças. Kawachi e eu conservamos em segredo nossos planos, nem mesmo revelando-os aos demais pilotos. Depois de termos inspecionado os nossos caças, caminhamos para a torre e nos sentamos à espera. Passaram-se algumas horas sem que trocássemos uma palavra. A lembrança dos longos anos da China diante de nós, estávamos perdidos em nossos pensamentos.

A tarde se ia e nós permanecíamos sentados, quase invisíveis na escuridão. Pouco antes da meia-noite a torre de rádio gritou. " Alerta ! Alerta! Uma formação de B-29 está se aproximando da área Yokosuka -Tóquio." Pulamos e corremos pelo campo para nossos aviões. A base conservava-se na obscuridade, sem nenhuma luz. Havia, entretanto, bastante claridade das estrelas para indicar nosso caminho. Guando atingimos os Zeros, verificamos que não éramos os únicos pilotos dispostos a cumprir a Última missão. Pelo menos oito caças achavam-se alinhados na extremidade da pista, cheios de combustível e armados. Temia que com um olho só não fosse capaz de enxergar perfeitamente no ar, de noite, e pedi a Kawachi que me guiasse na decolagem. Partimos logo, sem mais preâmbulos. Sabíamos que a qualquer momento o comandante podia ser informado de nossos planos e ordenar que os aviões permanecessem no solo. Num instante estávamos no limite da pista, subi para perto do caça de Kawachi e tomei posição a seu lado. Os outros oito caças foram

conosco para o ar, formando duas esquadrilhas atrás de nossos aviões. Ascendemos firmemente e circulamos a 10.000 pés sobre a baía de Tóquio.

O caça de Kawachi inclinou-se bruscamente e afastou-se para o leste. Acompanhei-o, tendo as duas esquadrilhas logo atrás. Durante alguns instantes não conseguia ver os outros aviões no ar. Então o canhão de Kawachi começou a disparar e eu distingi o grande bombardeiro voando para o norte. Via-o agora claramente. Avancei para o costado do avião de Karachi e abri fogo. Tínhamos então quatro canhões cada um e precisávamos de todas as armas contra o formidável aeroplano. Jamais vira um tão grande. Assim que fiz a volta, depois de completar meu passe de tiro, vi os outros oito caças assaltando a Superfortaleza. Assemelhavam-se a minúsculos mosquitos girando em torno de um tremendo touro.

Como esperávamos abater um avião de tal envergadura? Voltei novamente, subindo e enviando meu tiro pela parte inferior da B-29. A resposta era terrível. Projéteis luminosos enchiam o ar vindos das diversas torres da B-29 e senti várias vezes o Zero estremecer ao terem os metralhadores inimigos encontrado seu alvo. Não ligávamos para as armas do bombardeiro e continuamos a pressioná-lo. A Superfortaleza voltou e dirigiu-se para o sul. Pelo visto tínhamos danificado o enorme aparelho e agora ele estava de regresso à sua base. Uni-me a Kawachi e acelerei o motor ao máximo. Os outros oito caças já se perdiam ao longe e tínhamos dúvidas de poder conservar contato com o bombardeiro que tinha notável velocidade e era, de fato, mais veloz que os Zeros que eu pilotara em Lae. Kawachi porém não tinha intenção de perder o grande avião na obscuridade. Cortou por dentro a ampla curva do B-29 e conduziu-me para baixo num ataque de mergulho pouco profundo. O alvo desta vez estava claro e tanto Kawachi como eu apertamos os gatilhos, observando as balas luminosas e as granadas raspando pela vidraça da proa do bombardeiro. Nós o atingimos! Bruscamente caiu a velocidade da Superfortaleza e o piloto lançou-a para baixo num longo mergulho. Chegamos para bem perto, fazendo contínuos e curtos disparos e despejando granadas no estropiado avião. O enorme bombardeiro descia rapidamente.

Não se observava nem fogo nem fumaça. Os danos não eram visíveis mas o avião continuava a perder altitude cada vez mais, descendo para o oceano. Prosseguíamos atrás dele. A Ilha O Shima ergueu-se de repente da obscuridade. Encontravamo-nos a cinquenta milhas de Yokosuka.

Saímos de nossos mergulhos e subimos até 1.500 pés. Um vulcão sobre a ilha alçava-se a 1.000 pés acima da água e não queríamos nos arriscar a uma colisão na noite escura.

Eu podia distinguir debilmente o bombardeiro à medida que descia. Ao cair, levantou um borriço de espuma branca no oceano, algumas milhas ao largo da costa norte de O Shima. Em menos de um minuto a B-29 desapareceu debaixo d'água.

Por trás do aeródromo, verificamos que nada menos três cidades haviam sido castigadas durante a noite. Os incêndios lavravam ferozes, irreprimíveis, varridos pelo vento.

A guerra duraria mais de doze horas. Minha cabeça abateu-se consternada. O comandante ficou visivelmente enraivecido por causa de nosso vôo, mas ele poupou-nos de sua cólera. Pensei que não tivesse necessidade de censurá-lo - disse ele - mas não podemos admitir que se repita o ocorrido esta noite. Deste momento em diante, todos os aviões devem ficar pousados. Contou-me que houve violentas cenas de revolta em Atsugi, que quase uma rebelião sucedera na base. Lá estavam os caças Raiden, e estacionavam pilotos



como Akamatsu, que não podiam aceitar a idéia de rendição e que tentaram levar seus aviões para os ares. Haviam perdido a cabeça e desafiaram os oficiais, jurando que não capitulariam e que lutariam até o último alento. Reforços foram dirigidos para lá. E ainda alguns dias depois da rendição a ordem não havia sido de todo restaurada. A destruição do bombardeiro inimigo foi conservada em segredo por muitos anos, e nenhum registro foi feito de nossa luta naquela noite. Ainda mais, naturalmente, nenhum piloto acusou a seu favor a derrubada da B-29. Esta é a minha primeira revelação daquele combate.

Não exultamos pelo feito. Salvo a capitulação de nossa pátria, de nosso povo, de nossos lares, diante do inimigo, nada mais tinha significação para nós. Dormi espasmodicamente sobre uma mesa do rancho até a madrugada. A base aérea se transformara num pandemônio. Muitos pilotos estavam completamente bêbados, gritavam e praguejavam furiosamente.

Outros homens pareciam aturdidos como se tivessem sofrido um choque ao despontar o histórico dia 15 de agosto de 1945. A guerra terminara. Tudo acabara. Em todos os gabinetes dos oficiais de alta patentes, pastas e documentos foram queimados. Os homens andavam como se estivessem atordoados, ora sentando no soalho, ora no chão, na terra.

Ao meio-dia em ponto, ouvimos o Imperador em pessoa ler a ordem de rendição para nossas forças armadas, onde quer que elas se encontrassem. Os 2.000 homens de Oppama permaneceram em rígida posição de sentido no campo. A maioria de nós jamais ouvira a voz do Imperador. Muitos gritavam desesperadamente.

O Japão deixara de existir como nação soberana.

**FIM**