



## **RESQUÍCIOS DO ESPIRITO CAVALHEIRESCO MEDIEVAL EM GUERRAS DO SÉCULO XX<sup>1</sup>**

**FÁBIO SALIS COSTA E SILVA**

**Resumo:** No século XX, os grandes avanços tecnológicos na indústria armamentista permitiram que as guerras atingissem um incrível grau de crueldade, de brutalidade e de eficiência na arte de matar, não somente adversários mobilizados, mas até mesmo populações civis indefesas. Apesar das boas intenções expressas na convenção de Genebra, nunca a guerra foi tão cruel e sanguinária como nesse século. Mesmo assim, nele se observaram, sobretudo entre aviadores de caça, manifestações pontuais de honra e respeito pelo adversário, numa espécie de revivescência do espírito dos antigos cavaleiros medievais. O presente artigo, fruto de pesquisa bibliográfica selecionada, elenca e comenta alguns desses episódios, ocorridos nas duas Guerras Mundiais e, mais recentemente, no conflito conhecido como Guerra das Falklands, ou das Ilhas Malvinas.

**Palavras-chave:** Cavalheirismo, fidalguia militar, nobreza, humanidade.

### **INTRODUÇÃO**

Os conflitos militares ocorridos no século XX ficaram marcados pelos avanços no campo científico e tecnológico. No entanto, no campo humano houve retrocessos. Nações que até então se consideravam desenvolvidas cometeram sérias violações aos tratados e convenções internacionais que regulam a guerra. Combates encarniçados e tratos desumanos foram amplamente registrados nos campos de batalha deste último século. A ferocidade dos conflitos excedeu o limite da razão e ideologias bizarras

---

<sup>1</sup> Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em História Militar, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em História Militar, sob orientação do Prof. Armando Alexandre dos Santos.

ultrapassaram os limites fixados pelos valores éticos e morais de nossa civilização. É inacreditável que um século após transcorrida a 1ª Grande Guerra ainda existam nações que utilizam armamentos contendo agentes químicos contra populações civis. Empalamentos ocorridos na Guerra da Bósnia, fuzilamentos em massa como sucedido na floresta de Katyn na Rússia, atrocidades realizadas durante a invasão nipônica da China, dentre outras atrocidades entre militares, demonstram o desequilíbrio entre a evolução tecnológica e o progresso imaterial da humanidade. A definição de tática transmutou seu sentido e passou a significar a busca da matança em escala industrial. Foram sendo desenvolvidas armas de destruição cada vez mais violentas. Tais armas não mensuram mais a capacidade e habilidade militar dos exércitos, mas a busca tecnológica por armamentos mais furtivos e covardes.

O advento da aviação no início do século XX acelerou esse desequilíbrio através do processo de mecanização da guerra, afastando o sentimento humano do combate. Isso foi facilmente observado durante os bombardeiros deflagrados em Dresden, Tóquio, Londres, Colônia, Hamburgo e Berlim.

Onde foi que nós erramos? Aonde foram parar a glória e a honra existentes no campo de batalha que durante séculos tornaram as inevitáveis guerras menos cruéis, menos terríveis?

O que ocorreu com as virtudes militares que balizaram os conflitos armados da Antiguidade e através de atos de grandeza e humanidade despertaram admiração e respeito entre os que exerciam o ofício de guerrear?

As respostas a essas perguntas só poderão ser encontradas se forem compreendidos os reais motivos das atitudes e dos gestos de nobreza do passado.

A degradação da fidalguia militar herdada da cavalaria medieval pelas forças militares mundiais ao longo dos séculos tem refletido em verdadeiras carnificinas nos campos de batalha modernos.

Certa vez um sábio disse que “a guerra com frequência ressalta o que há de pior e melhor nas pessoas”. Durante as guerras ocorridas no campo do conflito humano foram constantemente presenciados gestos e atitudes de grande nobreza e generosidade entre os inimigos. As próprias dificuldades e precariedade das condições humanas encontradas em combate estimularam a sensibilização dos adversários de ambos os lados. São os gestos de grandeza e humanidade que fazem com que a guerra se torne menos terrível e suportável. São essas atitudes de cavalheirismo, cortesia e respeito mútuo com o inimigo que demonstram os verdadeiros valores militares de um guerreiro.

É no calor da batalha, nas adversidades do combate, no desespero da dor e na incerteza da vida que no homem aflora todo o seu potencial, seja ele sublime ou perverso.

Em “Minha Mocidade”, um dos mais de quarenta livros que publicou em vida, Winston Leonard Spencer Churchill, historiador, jornalista, militar, escritor, artista e político britânico, discorreu sobre o entusiasmo, a beleza, o orgulho e a nobreza que envolviam um exercício equestre de preparação para o combate:

(...) há um encanto todo especial em tomar parte nas manobras de um brilhante esquadrão de cavalaria a trote, e esse encanto se transforma em deliciosa emoção quando os exercícios são executados a galope. O movimento dos cavalos, o tinir dos metais nos arreios, a ondulação das plumas, e excitação dos cavaleiros, a consciência em participar de uma máquina viva, a dignidade do uniforme, tudo isso contribui para a beleza de um exercício de cavalaria.<sup>2</sup>

Nesse livro, o jovem oficial Winston Churchill descreve o sentimento militar do seu regimento, o 4º Regimento de Hussardos, em 1895. Ele lamenta a perda daquele sentimento altivo que permeava a alma dos cavalarianos da época. Poucos anos depois, entretanto, o mesmo sentimento haveria de reaparecer, entre os primeiros aviadores de combate.

Com o advento da aviação no início do século XX, logo os engenhos aeronáuticos despertaram o interesse no meio militar. As máquinas foram lançadas ao céu com o objetivo de observarem os movimentos do adversário e apoiarem as forças terrestres em um papel coadjuvante e relativamente tímido. No entanto, a precisão e eficiência de seu emprego logo foram comprovadas, e em pouco tempo a guerra aérea se tornou o centro das atenções.

Na condução daquelas aeronaves encontravam-se jovens militares de notória conduta e elevado espírito militar que transportaram para os céus da Europa a fidalguia e cavalheirismo que eram recorrentes entre os oponentes nas guerras que precederam aos conflitos do século moderno. Essa mesma revivescência de valores esquecidos, que fazem lembrar a Cavalaria Medieval, pode ser notada em episódios esparsos e pontuais verificados na História Militar do século XX, como procura documentar o presente artigo, fruto de pesquisa bibliográfica direcionada, na literatura militar referente a esse século. Não pretende ele ser exaustivo, mas apenas exemplificativo da presença desse espírito.

---

<sup>2</sup> CHURCHILL, Winston. *Minha Mocidade*, 2ª ed. Rio de Janeiro: Harpercollins, 2011.

## 1. NA TERRÍVEL GUERRA DE 1914-1918, REAPARECE O ESPÍRITO DOS ANTIGOS CAVALEIROS

*“(...) tendem a firmar-se regras de cavalheirismo entre os combatentes do ar, um código de civilidade que em nada diminui a fúria em destruir-se e infringir-se a mais terrível das mortes. Matam-se, mas consideram-se. Em voo trocam-se balas, em terra, apertos de mão”.*<sup>3</sup>

René Chambe

Durante a Guerra Mundial de 1914-1918 observou-se grande mudança na doutrina militar. Os instrumentos de guerra passaram a infringir maiores baixas com capacidade de destruição inigualável. Os obuses atingiram maior alcance, de modo que o artilheiro não precisava mais visualizar o adversário. A metralhadora passou a abater simultaneamente numerosos adversários. Minas terrestres dilaceravam de forma covarde. Os soldados que em tempos pretéritos marchavam de peito aberto ostentando seus uniformes, agora mais parecem topeiras cobertas de lama. A guerra aos poucos deixou de ser a arte de guerrear e tornou-se a técnica de destruir. No entanto, nessa mesma Guerra tão cruel, haveriam de revivescer, de forma inusitada, as antigas boas normas de fidalguia militar herdadas da Cavalaria Medieval. Felizmente surgiu a aviação. O progresso da ciência finalmente trouxe uma espetacular ferramenta que reconduziu o homem aos primitivos tempos da nobreza militar.

O aeroplano, que fora concebido no início do século, passou a ser utilizado inicialmente como plataforma para observação e reconhecimento aéreo, atuando em proveito das tropas de superfície. Mais tarde esse invento foi sendo cada vez mais explorado, conquistando respeito e evoluindo para a admirada aviação de caça. Essa evolução trouxe a terceira dimensão ao conflito e deu início a uma nova era de lutas, a chamada guerra aérea.

Para integrar essa nova modalidade de combate foram necessários recursos humanos do mais alto valor. Homens de notáveis feitos, que haviam se destacado

---

<sup>3</sup> CHAMBE, René. *No Tempo das Carabinas*. São Paulo: Flamboyant, São Paulo, 1961, p.76.

militarmente nas armas de infantaria, artilharia e principalmente cavalaria, foram mobilizados para a nova arma. Foram soldados que comprovadamente possuíam qualidades morais reconhecidas. Existiam entre eles aviadores famosos que antes da guerra demonstravam coragem, determinação e habilidade ao lançarem-se em voos audaciosos, travessias e competições aéreas que desafiavam as leis da física.

Jovens oriundos dos Regimentos Hussardos, Dragões e Lanceiros eram os voluntários. Cavalheiros que sonhavam em colher no meio dos céus louros de glória. Esses homens levaram para os ares o que havia de mais nobre no campo de batalha, tornando-se verdadeiros cavaleiros do ar. O espírito cavalariano passou para a aviação de caça.

Naqueles tempos a imensidão do céu e o número reduzido de aeronaves fazia com que os aviadores raramente se encontrassem no ar. O vasto espaço ainda não possuía dono. No entanto, em algumas missões de reconhecimento e fotografia aeronaves inimigas se encontravam e estranhavam-se. Granadas de morteiro passaram a ser lançadas das aeronaves sobre as tropas na superfície e a necessidade de abatê-las se torna premente. As aeronaves inimigas agora passam a esporearem-se. Duelos à moda medieval são travados no céu em pleno século XX, no qual cavaleiros confrontam-se utilizando suas habilidades de pilotagem e pontaria para obterem a vitória. Inicialmente a tática consistia em colocarem-se lado a lado, voando no mesmo sentido e alvejando-se a tiros de carabina. O objetivo do combate era vencer o duelo, forçando o inimigo a render-se. Bastava um simples aceno de um dos pilotos que caracterizava soltar os controles de voo durante o combate, para que as hostilidades terminassem. Esse gesto caracterizava a desistência do confronto. Após isso, o inimigo deveria pousar e aguardar na posição de sentido ao lado de sua aeronave o vencedor aterrissar para conhecê-lo. Naquela época duelar e até mesmo ser vencido por um grande aviador era motivo de orgulho, uma façanha honrosa, mais que isso lisonjeira. Após o pouso, saudações militares entre os adversários eram trocadas. Não existia mais a necessidade de pegar em armas. O vencedor recortava a entelagem da aeronave inimiga que continha o emblema da esquadrilha e levava consigo como troféu. O derrotado era encaminhado para o hospital, se necessário, ou ao interrogatório onde era tratado com todo o respeito e consideração. Caso o confronto resultasse em vitimar o adversário, o mesmo seria enterrado dignamente com as honras militares às quais fazia jus. Seus objetos pessoais seriam enviados a sua família. Se sobrevivesse ao embate, após fazer-se prisioneiro de

guerra, o aviador poderia escrever cartas aos seus colegas e família. Essas cartas seriam lançadas sobre o campo de aviação onde era baseada a sua esquadrilha.

Naquela época as tradições eram tão vívidas e presentes no dia-a-dia dos aviadores que as condecorações por abate de aeronaves inimigas eram realizadas conforme o rito da cavalaria que consagrava o cavaleiro, tocando-lhe em cada ombro com a espada.

O relato de um duelo realizado por aviadores franceses e alemães não deixa dúvidas quanto ao espírito cavaleiresco militar que norteava os pilotos durante a 1ª Grande Guerra:

Gilbert e Puechredon<sup>4</sup>, que não tinham parado de gritar de alegria enquanto desciam, acompanharam a vítima até o solo. Deram várias voltas por cima do Rumpler<sup>5</sup> imóvel, e Gilbert, desligando o motor, diligenciou aterrissando o melhor possível junto dele, conseguindo-o. Mal os dois franceses saltaram em terra, o piloto alemão ergueu-se com dificuldade, e com o braço válido esboçou uma continência militar. Os dois vencedores emocionam-se. O sangue que encharca aquela blusa de couro, a atitude militar, a dignidade (...) Correm para junto do ferido. Já não é um adversário, mas um homem como qualquer outro, vencido, talvez em perigo de morte. Aproximam-se dele sorrindo, para tranquilizarem sobre as suas intenções. Gilbert aperta-lhe a mão com veemência, e depois, ajudado por Puechredon, esforça-se por lhe tirar o abrigo de couro ensanguentado, e também a túnica feld grau<sup>6</sup>, tendo do lado esquerdo a insígnia de prata e esmalte escarlate do piloto da aviação do Reich. O oficial alemão, pois trata-se de um oficial, faz um trejeito de gratidão e inclina-se. “Mein name ist Keller, leutenant!” Depois regressa à posição de sentido, com a rapidez dos soldados do Além-Reno. Apresenta dois ferimentos, um no pescoço e outro no ombro. Duas balas em sedenho. Teve sorte. Puechredon abre o seu estojo de pensos e faz-lhe o primeiro curativo. (...) (...) Tornei a ver o prisioneiro quando o interrogavam, depois de medicado. Escreveu uma carta que me ofereci para levar ao seu campo de aviação no meu próximo reconhecimento – naturalmente sem descer! Entregou-me um papel em alemão onde se exprime deste modo: “Agradeço cordialmente ao aviador francês Gilbert pelo seu amistoso acolhimento, depois de me haver perseguido de maneira admirável. Tenente Keller”.<sup>7</sup>

Os pilotos feitos prisioneiros na época, diferente dos restantes feitos prisioneiros no *front*, poderiam conservar suas condecorações e insígnias. Os aviadores faziam questão de permitir que seus adversários tivessem tal distinção e ostentassem suas vitórias e conquistas na qual fizeram por mérito.

A luta nos ares entusiasmava as tropas imobilizadas nas trincheiras, além de motivar as multidões que contemplavam a estranha luta ao verem o tratamento dos

<sup>4</sup> No início da guerra as aeronaves eram tripuladas por dois homens: piloto e atirador. Com o desenvolvimento dos armamentos, somado a necessidade de existirem aviões mais leves, rápidos e manobráveis, a função do atirador passou a ser desempenhada pelo piloto.

<sup>5</sup> Biplano Rumpler, aeronave de fabricação alemã utilizada na 1ª GM.

<sup>6</sup> Túnica de lã cor cinza esverdeada utilizada pelas forças armadas alemãs durante as guerras mundiais.

<sup>7</sup> CHAMBE, René. *No Tempo das Carabinas*. São Paulo: Flamboyant, São Paulo, 1961, p.72-75.

nobres aviadores para com o inimigo abatido. Suas atitudes serviam como exemplo na época.

No entanto tudo na guerra se torna obsoleto muito rapidamente. Com o tempo foram instaladas metralhadoras sobre as asas dos aviões, e posteriormente mecanismos de disparo sincronizado que possibilitavam que os projéteis passassem entre as hélices permitiram cada vez maior precisão nos combates. Já não se usavam mais as confiáveis carabinas de cavalaria. Os aeroplanos se tornaram menores, mais velozes e ágeis. Os combates nos céus agora não são tão individuais como anteriormente. Esquadrilhas se defrontam em grandes combates aéreos.

A guerra aérea iria tomar, no decorrer dos anos, uma feição tão áspera, uma forma tão sangrenta que sobrarão apenas lapsos de uma guerra limpa. Pelo menos ficará uma tradição: a equipagem inimiga abatida em combate aéreo será sempre inumada com honras militares.

A aviação nos primeiros anos da Grande Guerra conseguiu transformar um ato cruel de seca brutalidade num objetivo de alta virtude patriótica, premiado com medalhas e festejados com banquetes.

Na mesma linha de respeito e consideração pelo adversário também deve ser recordado um bem conhecido episódio ocorrido na mesma Guerra, a “trégua de Natal” celebrada até mesmo pelo cinema.

Em 28 de julho de 1914 iniciava a Primeira Guerra Mundial. Os líderes prometeram que aquele conflito terminaria antes do Natal daquele mesmo ano. No entanto a guerra durou mais de quatro anos, fatalizando dez milhões de homens.

Durante os primeiros meses da Grande Guerra, as tropas alemãs invadiram a França pela parte norte da fronteira com a Bélgica, mas foram contidas pelos franceses e britânicos na Batalha de Marne. Os alemães então se fixaram no Vale do Aisne, onde permaneceram em posição defensiva. A luta chega a um impasse. Nenhum dos lados estava disposto a ceder terreno e ambos inimigos construíram um sistema fortificado de trincheiras. A guerra havia se estagnado e entrado em uma segunda fase, a guerra de posições ou guerra de trincheiras. A precariedade da vida nas trincheiras era enorme. As doenças provocadas por condições desumanas, somadas ao tédio e medo da morte, degradava o moral dos soldados e diminuía a vontade de combater e destruir o inimigo. No setor de Ypres, na Bélgica, três trincheiras de combate estavam bem próximas.

Naquele setor do *front* ocidental conhecido como setor britânico, alemães, franceses e irlandeses vivenciaram uma experiência inusitada.

No dia 24 de dezembro de 1914, tropas alemãs decoravam com enfeites natalinos o entorno de suas trincheiras naquela região. Velas eram colocadas nas barricadas, juntamente com árvores de Natal. Os alemães entonavam como em coro a canção “Glückliche Nacht - Noite Feliz” quando de repente um padre que servia na frente irlandesa começa a tocar sua gaita de foles, acompanhando aquela canção natalina. Do *front* alemão, um tenor famoso que servia como soldado responde, cantando mais alto. Naquela noite fria de Natal os inimigos cantaram juntos, trocando cordialidades e votos natalinos mesmo a certa distância. Na manhã seguinte, um belo dia raiou e soldados alemães ainda entusiasmados, tomados pelo sentimento da noite anterior, saíram de suas trincheiras desarmados e se dirigiram para o centro, entre as trincheiras, território também conhecido como “terra de ninguém”. Ainda um pouco desconfiados, soldados britânicos e franceses fizeram o mesmo, desobedecendo ordens de seus superiores para que permanecessem em seus postos abrigados. No centro, entre as trincheiras, os soldados trocaram presentes. Garrafas de vinho, chocolates, cigarros, petiscos, conhaque, biscoitos, presunto, cartas, broches, botões de uniformes dentre outros objetos que foram ofertados pelos militares. Os soldados conversavam, cantavam, riam, bebiam, barbeavam-se uns aos outros, mostravam fotos dos seus familiares. Alemães trocavam bolos e salsichas por geleias e whisky com os irlandeses. Tudo terminou com uma bela Missa conjunta, seguida de uma divertida partida de futebol. No outro dia, uma punição a todos os respectivos superiores foi dada.

Esse espírito de humanidade e cordialidade repetiu-se em vários setores da frente ocidental naquele Natal. Em outros, a trégua durou não somente o dia de Natal, mas se prolongou por mais um ou dois dias. Em determinados setores, fogos de artilharia deram fim ao cessar fogo. Alguns oficiais tentaram dar um basta àquele movimento, porém não conseguiram, pois atirar em soldados desarmados não compactuava com os valores militares dos oficiais na época.

Naquela oportunidade os soldados perceberam que não eram diferentes do inimigo. Notaram que partilhavam da mesma angústia e sentimentos, frio e cansaço, saudade de casa e dos familiares. No ano seguinte, com a chegada dos gases tóxicos no *front*, morteiros, bombardeiros e metralhadoras, a guerra tornou-se ainda mais dura e cruel, não propiciando evento semelhante ao ocorrido naquele inesquecível Natal, que foi assim registrado nas memórias de um soldado inglês, de nome Bruce:

There was not an atom of hate that day. It was just like the interval between rounds in a friendly boxing match. Looking back on it all, I wouldn't have missed that unique Christmas Day for anything.

(Não havia um átomo de ódio naquele dia. Era como o intervalo entre rodadas em uma partida de boxe amigável. Olhando para trás em tudo, eu não teria perdido esse único dia de Natal por nada.)<sup>8</sup>

## 2. NA MAIOR DE TODAS AS GUERRAS, AINDA SE NOTAM RESQUÍCIOS DA VELHA CAVALARIA

*“Disparar contra um piloto em sua descida de paraquedas pareceria um ato de barbárie inadmissível. Para mim seria um assassinato, meu marechal. Eu trataria de resistir de todos os modos (à ordem de cumpri-la)”.*<sup>9</sup>

Adolf Galland

Um lapso de vinte anos separou a Primeira da Segunda Guerra Mundial. Nesse período, a evolução da doutrina e do armamento tornaram os conflitos ainda mais dinâmicos e violentos. A guerra de 1939-1945 foi a mais abrangente da história, com mais de 100 milhões de militares mobilizados. Em estado de "guerra total", os principais envolvidos dedicaram toda a sua capacidade econômica, industrial e científica a serviço dos esforços de guerra, deixando de lado a distinção entre recursos civis e militares. Marcado por um número significativo de ataques indiscriminados contra civis, incluindo o Holocausto<sup>10</sup>, graves violações das convenções internacionais de guerra, foi a única vez em que armas nucleares<sup>11</sup> foram utilizadas em combate, sendo o conflito mais letal da história da humanidade, estimando-se que tenha resultado na morte de 50 a mais de 70 milhões de pessoas. Ainda nos dias de hoje, setenta anos após

<sup>8</sup> WEINTRAUB, Stanley. *Silent Night: The Remarkable Christmas Truce of 1914*, 4th.ed. New York: Pocket Books, 2002, p. 165.

<sup>9</sup> Resposta do ás alemão Adolf Galland ao comandante da Luftwaffe Hermann Göring, relatado no livro GALLAND, Adolf. *O Primeiro e o Último*, 1ª ed. São Paulo: C&R Editorial, 2011, p. 204.

<sup>10</sup> Assassinato em massa de cerca de seis milhões de judeus durante a Segunda Guerra Mundial. Foi o maior genocídio do século XX, através de um programa sistemático de extermínio étnico patrocinado pelo Estado nazista, liderado por Adolf Hitler e pelo Partido Nazista, que ocorreu em todo o Terceiro Reich e nos territórios ocupados pelos alemães durante a guerra, a partir de campos de extermínio, utilizando ferramentas de assassinato em massa, tais como câmaras de gás.

<sup>11</sup> São armas que utilizam a força destrutiva de reações nucleares que liberam grandes quantidades de energia a partir de quantidades relativamente pequenas de matéria. Assim, mesmo um pequeno dispositivo nuclear não muito maior do que bombas tradicionais pode devastar uma cidade inteira através da gigantesca explosão e por incêndios e radiação subsequentes. As armas nucleares são consideradas armas de destruição em massa e seu uso e controle têm sido um dos principais focos da política de relações internacionais desde a sua criação.

findo esse enorme conflito, ainda são encontradas bombas inertes que foram despejadas durante os bombardeios de saturação ocorridos na Europa.

Durante o segundo grande conflito mundial do século XX, muitos foram os exemplos de nobreza e fidalguia pontualmente praticados entre militares que ainda conservavam respeito pelas velhas normas da honra e do espírito de cavalaria.

### **Franz Stiegler, “o amigo alemão”**

Uma das estratégias de combate empregada pelos líderes militares de nações ditas civilizadas durante a Segunda Guerra Mundial era o bombardeio estratégico utilizando bombas incendiárias, cujo objetivo consistia em incendiar grandes cidades visando destruir o moral do inimigo. Alvos civis passaram a compor o escopo das ações aéreas. No entanto nessa mesma guerra ainda foi possível observar fachos de dignidade humana como a do ás Franz Stiegler, piloto de caça BF 109 alemão, que durante um voo de reconhecimento sobre território francês ocupado pelos alemães encontrou um bombardeiro de longo alcance B-17 que havia se perdido de seu esquadrão e encontrava-se seriamente avariado pela artilharia antiaérea alemã e ação dos caças inimigos. Oito de seus dez tripulantes estavam feridos e a aeronave voava em condições críticas. Sem instrumentos de navegação, o bombardeiro desorientado voava cada vez mais para dentro do território alemão, na tentativa de regressar para a Inglaterra. Quando o piloto alemão interceptou o quadrimotor ficou espantado com o que viu. A aeronave não possuía mais o nariz e partes da cauda. Restos mortais do artilheiro do dorso estavam espalhados no lado externo da fuselagem. Grandes buracos de projéteis eram encontrados em toda a estrutura da aeronave. Dois motores já havia apagado. Após observar a situação calamitosa da aeronave e o desespero dos pilotos que também se encontravam feridos e tentavam desesperadamente manter a aeronave voando, Franz Stiegler posicionou sua aeronave à frente e guiou o bombardeiro até o Mar do Norte, na direção da Inglaterra. Após verificar que o bombardeiro encontrava-se novamente orientado e em segurança, o piloto alemão fez uma saudação e regressou ao continente para a sua base de operação.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Esse episódio é narrado em MAKOS, Adam; ALEXANDRE, Larry. *O Amigo Alemão*, 1ª ed. São Paulo: Geração, 2012.

Ao praticar esse feito, o piloto Franz Stiegler aplicou as normas de conduta recebidas de seu primeiro comandante de esquadrilha quando lutara no norte da África. São palavras textuais desse comandante, aos componentes da sua esquadrilha:

*“Nós temos um código de conduta. Se algum dia eu vir ou ouvir que você atirou em um homem em um pára-quedas, eu mesmo vou atirar em você. Você segue as regras da guerra para você, e não para o inimigo. Você luta por regras para manter a sua humanidade. Sua bússola moral é mais poderosa que a sua necessidade de glória”*<sup>13</sup>

## **A raposa do deserto**

Em 1944, o mais renomado oficial alemão, o General Marechal-de-Campo<sup>14</sup> Erwin Rommel, conhecido como “a raposa do deserto”, poupou a vida de dois comandos ingleses<sup>15</sup> capturados na costa da França. Os militares faziam um levantamento sobre um campo minado, quando foram rendidos por uma patrulha alemã. Rommel havia anteriormente escapado de dois planos de assalto contra ele executados por comandos ingleses, que no entanto não obtiveram sucesso. Após a captura, o general não entregou os prisioneiros para a Gestapo nem para a SS<sup>16</sup>, conforme era o protocolo, pois sabia qual seria o destino final daqueles militares. Convidou ambos os ingleses para tomarem chá com sanduíches e, após uma conversa informal entre colegas de ofício, transferiu os dois prisioneiros para uma prisão de oficiais mantida pela *Wehrmacht*<sup>17</sup>. Erwin Rommel era um soldado profissional do mais alto calibre, admirado pelos seus subordinados, pares, superiores e inimigos.

## **Homens ao mar**

Em 1942, um submarino alemão U-boat localizou e afundou no Atlântico Sul um navio de transporte britânico. Após sua aproximação dos destroços, o submarino percebeu junto aos naufragados que, além de marinheiros britânicos e poloneses, havia também prisioneiros de guerra italianos, mulheres e crianças dentre os sobreviventes. O

<sup>13</sup> MAKOS, Adam; ALEXANDRE, Larry. Op. cit., p. 134.

<sup>14</sup> *Generalfeldmarschall* ou *Feldmarschall* – em português, General-Marechal-de-Campo ou Marechal-de-Campo. Foi uma patente militar de vários estados germânicos, do Sacro Império Romano-Germânico e do Império Austríaco.

<sup>15</sup> *British Commandos* – grupo de elite do exército inglês formado durante a Segunda Guerra Mundial para executar ações atrás das linhas inimigas.

<sup>16</sup> Gestapo era a polícia secreta do governo nazista. Era designada como *SS – Schutztaffel* – a tropa de proteção do Reich.

<sup>17</sup> Exército Alemão.

mar estava repleto de tubarões. Imediatamente o comandante do submarino contatou o comando de submarinos e solicitou autorização para resgatar os náufragos, além de requisitar ajuda de mais U-boats que estavam na área para prestar-lhe auxílio. Foi autorizado. O sigilo de rádio foi quebrado e o U-boat entrou em contato com outros navios aliados para que também ajudassem no resgate. A operação de resgate foi interrompida abruptamente quando o U-boat foi alvejado por tiros disparados por uma aeronave norte-americana que achou que os submarinos estavam ali para resgatar seus próprios homens. Mesmo assim, mais de 1.100 vidas foram salvas pelo senso de honra do imediato do submarino e seu comandante.

### **Cavaleiros samurais**

Em 1945, durante um ataque de bombardeiros norte-americanos sobre Tóquio, um avião bombardeiro B-29 Superfortress<sup>18</sup> foi engajado em combate por três aviões de caça Mitsubishi A6M Zero<sup>19</sup> japoneses, que o abateram. Um dos tripulantes conseguiu saltar com o paraquedas, comandando a abertura do mesmo a 3.500 pés de altitude. Sabendo que os japoneses naquela altura do conflito não faziam mais prisioneiros, o aviador americano, que notara ter sido percebido pelos aviadores japoneses durante a descida, acreditou que seria facilmente metralhado em pleno ar. No entanto, dois dos Zeros foram embora, regressando às suas bases, enquanto o terceiro avião, pilotado por um tenente do Serviço Aéreo do Exército Imperial japonês, permaneceu orbitando o americano e evitando que alguém o alvejasse. Cinquenta anos mais tarde os dois ex-combatentes se encontraram. O tenente Kaiho, piloto que acompanhou a queda do aviador norte-americano, revelaria que o seu comandante de esquadrilha encorajava os aviadores a observar o código real do *Bushido*<sup>20</sup>, que recomendava benevolência em relação ao inimigo. É notável a semelhança entre o código de conduta Samurai e os valores praticados pelos cavaleiros das Ordens de Cavalaria durante a Idade Média

---

<sup>18</sup> Bombardeiro de longo alcance largamente utilizado na Segunda Guerra Mundial. Foi a maior aeronave construída durante a guerra. Possuía grandes inovações como cabine pressurizada, sistema central de controle de fogo e metralhadoras controladas por controle remoto. Foi muito utilizada durante a Guerra da Coreia.

<sup>19</sup> Foi a aeronave de caça de fabricação japonesa de maior efeito durante a guerra. Ganhou reputação de invencível no início da participação japonesa no conflito, com a sua manobrabilidade, alcance e razão de subida inigualáveis por qualquer caça ocidental, tanto de terra quanto embarcado.

<sup>20</sup> É o código de conduta e modo de vida para os *Samurais* (a classe guerreira do Japão feudal ou *bushi*), vagamente semelhante ao conceito de cavalheirismo que define os parâmetros para os Samurais viverem e morrerem com honra.

européia. Os bombardeios a Tóquio vitimaram mais de 100 mil civis. A cidade foi completamente destruída.

### **“Queimem Paris!”**

Em 1944, após o desembarque anfíbio dos aliados na França (Operação Overlord<sup>21</sup>) as divisões aliadas se aproximam de Paris. Hitler dá ordens diretas para o General Dietrich von Choltitz, comandante das tropas de ocupação de Paris, incendiar a capital francesa, destruindo os cartões postais do país, conforme plano que incluía também a destruição dos sistemas de abastecimento de gás, eletricidade e distribuição de água. Incluía, ainda, a destruição das instalações industriais da cidade e de 45 pontes sobre o rio Sena na capital. O General Dietrich, que era um amante das artes e tinha consciência do que Paris representava para o mundo, ordenou ao seu subcomandante que não desencadeasse a destruição sem ordens diretas dele. Disse ainda que eles estavam sendo observados pelo mundo todo, e não somente por um punhado de generais. Seu superior imediato, General Jodl, Chefe do Alto-Comando da *Wehrmacht*, reforçou a ordem de Hitler, dizendo: *“Aconteça o que acontecer, o Führer espera que o senhor consiga a maior destruição possível na área sob seu comando”*. Durante a retirada das forças alemãs de Paris, von Choltitz não obedeceu a nenhuma ordem de Berlim. Em 30 anos como oficial da *Wehrmacht*, nunca havia se insubordinado. Quando Hitler soube que a capital francesa estava sendo retomada pelos aliados, perguntou ao general Jodl: *“Paris está em chamas?”* Jodl informou que não estava. Hitler, possesso, ordenou imediatamente um ataque massivo de bombas V<sup>22</sup> à capital francesa. Queria que a cidade fosse transformada em um monte de ruínas. Felizmente o Feldmarechal Model, responsável pelo Alto Comando do Centro, no qual estava inserido o território francês, não se encontrava em seu gabinete e seu imediato, General Speidel<sup>23</sup> interpretou a ordem como sendo absurda e resolveu não lhe dar atenção. Estima-se que

---

<sup>21</sup> Operação Overlord foi o codinome utilizado para a Batalha da Normandia, uma operação aliada que iniciou a invasão bem sucedida da Europa Ocidental ocupada pelos alemães durante a 2ª GM. A operação teve início em 6 de junho de 1944, com os desembarques da Normandia (Operação Netuno, vulgarmente conhecida como Dia-D). Essa foi a maior operação militar já concebida, envolvendo 3,5 milhões de soldados.

<sup>22</sup> Era uma bomba voadora que carregava uma grande carga de explosivos. Possuía um alcance aproximado de 230 quilômetros.

<sup>23</sup> Hans Speidel foi Chefe do Estado Maior do Marechal de Campo Erwin Rommel. O General Hans Speidel foi preso pela Gestapo por suposta associação à tentativa de assassinato de Adolf Hitler em 20 de julho de 1944, na Operação Valquíria.

as decisões dos Generais von Choltitz e Speidel de ignorar as ordens diretas do *Führer* tenham salvado pelo menos 200 mil vidas.

### Nobres condores

Adolf Galland foi um renomado ás alemão que em apenas cinco anos galgou praticamente todos os postos da aviação militar germânica, de tenente piloto de esquadrão a general comandante da arma de caça da *Luftwaffe*<sup>24</sup>. Com apenas 30 anos de idade, foi o mais jovem oficial general das forças militares alemãs. Com mais de 100 vitórias em combates aéreos, descreve em suas memórias o sentimento dos pilotos alemães durante o decorrer do confronto:

(...) a luta, por dura que fosse, não se distanciou nunca das leis táticas do cavaleirismo. Alheios a todo o sentimentalismo e sabendo que naquela batalha não havia mais alternativas que a vida ou a morte, atentávamos estritamente às regras de um duelo leal, das quais a primeira é perdoar a vida de um inimigo indefeso. Disparar contra um piloto em sua descida de paraquedas parecia um ato de barbárie inadmissível.<sup>25</sup>

Naquela guerra, como em outras, a experiência tinha mostrado que devido à grande capacidade industrial dos Aliados, estes poderiam substituir rapidamente as aeronaves abatidas, porém não os pilotos. A substituição destes seria tão mais difícil quanto mais se prolongasse o conflito.

Galland certa vez foi questionado por Hermann Göring<sup>26</sup> sobre o que pensava se algum dia recebesse uma ordem para disparar contra pilotos que saltam de paraquedas, e respondeu: *“Para mim seria um assassinato, meu marechal. Trataria de resistir de todos os modos em cumprir uma ordem dessas.”* Göring pôs as mãos em seus ombros e disse: *“É exatamente essa a resposta que eu esperava de você, Galland”*<sup>27</sup>. E acrescentou que durante a 1ª Guerra Mundial tinham surgido tais ideias, mas os pilotos as tinham repellido com a mesma energia.

---

<sup>24</sup> Força Aérea Alemã.

<sup>25</sup> GALLAND, op. cit., p. 204.

<sup>26</sup> Veterano da Primeira Guerra Mundial, em que participou como piloto de aeronaves, atingindo o estatuto de Ás da aviação, recebeu a cobiçada condecoração *Pour le Mérite*. Foi o último comandante da unidade Jagdgeschwader 1, anteriormente comandada por Manfred von Richthofen, "o Barão Vermelho". Durante a Segunda Guerra Mundial foi comandante-chefe da *Luftwaffe*.

<sup>27</sup> GALLAND, op. cit., p. 205.

## Como um jogo de críquete

O cavalheirismo militar teve outro exemplo nítido em um episódio ocorrido no verão de 1941 sobre Calais, durante a Batalha da Inglaterra<sup>28</sup>, quando um piloto da RAF foi abatido por um Messerschmitt Bf 109<sup>29</sup> da Luftwaff. O piloto britânico era o Ten. Cel. Badel, célebre piloto que possuía uma pitoresca particularidade. Tinha pernas mecânicas. Havia perdido ambas as pernas em um acidente aéreo antes da guerra. Durante o duelo com a aeronave alemã em Calais, teve sua aeronave seriamente danificada e precisou saltar de paraquedas. Durante o salto uma das pernas mecânicas ficou presa na cabine do Spitfire<sup>30</sup>. Mesmo assim o inglês saltou e chegou a salvo no solo com somente uma das pernas. Feito prisioneiro pelos alemães, foi conduzido a um hospital, onde foi atendido. A perna mecânica que ficara presa na aeronave foi recuperada, reformada e lhe foi entregue. Como se tratava de um célebre aviador, Galland, major na época, juntamente com outros ases da Força Aérea, foi convidado a conhecer Badel. Galland, seguindo os protocolos da caça, tomou chá com o ás inglês. Conforme relata Galland, *“existia de forma geral a mais absoluta proibição de interrogar os prisioneiros. Essa tarefa era reservada aos especialistas”*.<sup>31</sup> Além disso havia-se dado ordens expressas para evitar qualquer impressão de que quisessem arrancar algo do hóspede sobre qualquer assunto. Durante um passeio pelas instalações do aeródromo de Galland, o inglês comentou sobre o mau funcionamento de uma de suas pernas mecânicas e solicitou a possibilidade de enviar à Inglaterra uma carta para sua esposa e filhos dando notícias e pedindo que lhe enviassem suas pernas mecânicas de reserva, um uniforme novo, cachimbo e tabaco. Galland levou a solicitação a Göring, que consentiu imediatamente, respondendo: *“Foi esse o espírito que imperava em nós, os pilotos de caça da 1ª Guerra Mundial. Nós também, estando nas frentes, tínhamos com o adversário abatido todas as atenções que exige o cavalheirismo”*.<sup>32</sup>

---

<sup>28</sup> Também conhecida como a Batalha Britânica, foi travada em 1940 entre as forças aéreas da Alemanha e a força aérea britânica. Seu objetivo, por parte dos alemães, era preceder a invasão das Ilhas Britânicas. Para os ingleses, era uma questão de sobrevivência assegurar que tal invasão não acontecesse.

<sup>29</sup> Foi o principal caça multifunções alemão durante a Segunda Guerra Mundial. Foi também o caça mais fabricado da história, com um total de 34.984 aeronaves produzidas. Considerado o avião preferido dos ases alemães durante o conflito e o mais temido pelos aliados.

<sup>30</sup> Avião de caça britânico amplamente utilizado na Segunda Guerra Mundial. Foi o único caça aliado que operou durante todo o conflito. Para muitos historiadores, essa aeronave foi a grande arma inglesa durante a Batalha da Inglaterra.

<sup>31</sup> GALLAND, op. cit., p. 207.

<sup>32</sup> GALLAND, op. cit., p. 208.

O *Reichsmarschall*<sup>33</sup> ordenou que fosse feito contato com a RAF pela frequência internacional de resgate marítimo, para acordar um corredor aéreo livre, com garantias de salvo-conduto para que um piloto britânico pudesse aterrisar próximo à costa e descarregasse tudo quanto o Ten.Cel. Bader necessitasse.

Os britânicos não corresponderam com a mesma nobreza, mas aproveitaram a brecha no sistema de defesa alemão e enviaram bombardeiros que realizaram um ataque violento aos campos de pouso da *Luftwaffe*, impiedosamente. Oportunamente comunicaram na mesma frequência que além das bombas também tinham sido lançadas as pernas mecânicas do piloto inglês feito prisioneiro. Tal piloto, não suportando mais a vida dentro de um hospital (e não em um campo de prisioneiros, onde deveria estar se não fosse a gentileza e camaradagem dos aviadores inimigos), aproveitou para fugir, utilizando os mesmos lençóis presenteados por Galland. O episódio foi extremamente desagradável e originou uma investigação, na qual foram incluídas também as visitas do ilustre prisioneiro ao campo de pouso da esquadrilha de Galland, que não haviam sido solicitadas nem previamente autorizadas pelos seus superiores.

Bader foi recapturado pouco tempo depois e submetido a um regime mais rigoroso em um campo de prisioneiros. Anos após a guerra, em 1950, entrevistado por um correspondente alemão a respeito daqueles fatos desonrosos ocorridos durante a guerra, o ás britânico demonstrou descortesia para com o seu adversário, quando respondeu: “... *eu não sou daqueles que considera a guerra como um jogo de críquete, no qual os competidores primeiro lutam e logo se dão as mãos...*”.

### 3. NOS CÉUS DAS FALKLANDS, UM EPISÓDIO SINGULAR

Em 1982, durante o conflito pela disputa das Ilhas Falklands, um arquipélago localizado no sul do Oceano Atlântico, na plataforma continental da Patagônia, durante o combate entre duas aeronaves de caça da Royal Navy<sup>34</sup>, modelo Sea Harrier<sup>35</sup>, e um

---

<sup>33</sup> Foi a mais alta patente das Forças Armadas do Sacro Império Romano-Germânico e da Alemanha Nazista. Durante a Segunda Guerra Mundial a patente foi usada pelo segundo homem na hierarquia da nação, Hermann Göring. Ele a recebeu para que ficasse bem estabelecida a sua posição sobre todos os demais oficiais alemães da *Wehrmacht*.

<sup>34</sup> Marinha Real britânica.

<sup>35</sup> É um caça de ataque ao solo e reconhecimento, com capacidade para pouso e decolagem vertical. O Harrier foi uma das primeiras aeronaves a ter esse sistema, que na época era uma nova tecnologia em desenvolvimento. O Harrier era normalmente usado como um avião de ataque ao solo, embora a sua

caça argentino Mirage V Dagger<sup>36</sup>, o piloto argentino foi enviado erroneamente pelo sistema de radar para uma emboscada. A estação de radar móvel argentina havia detectado apenas uma aeronave britânica. O caçador argentino encontrava-se em desvantagem não só numérica como tática, devido ao fato de o Harrier ser muitíssimo mais manobrável a baixas altitudes, além de estar armado com o moderno míssil AIM 9 L Sidewinder.<sup>37</sup>

Durante a aproximação, o piloto argentino, já engajado em combate, tentou derrubar um dos Harriers britânico. No entanto, foi encaudado pela segunda aeronave inglesa, que disparou um míssil *sidewinder* contra o argentino. O piloto castelhano tentou diversas manobras evasivas para despistar o míssil, porém sem sucesso. Observando o desespero do adversário, um dos pilotos ingleses conseguiu contatar o argentino pelo rádio, instruindo-o sobre como despistar o míssil. Seguindo as instruções do caçador inglês, o argentino conseguiu livrar-se do míssil. Logo após, o piloto britânico, tendo a aeronave argentina na mira, ordenou que o piloto argentino se ejetasse, informando que o seu interesse era unicamente a destruição da aeronave. Infelizmente, o piloto argentino achou que conseguiria escapar novamente e acabou sendo abatido pelas aeronaves britânicas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Infelizmente, os belos episódios elencados neste artigo foram pontuais e nem de longe deram a tônica aos conflitos armados do século XX. No transcorrer das guerras desse século, vários fatores contribuíram para que as manifestações de nobreza e fidalguia militares de outrora fossem desaparecendo. A evolução tecnológica dos armamentos cada vez mais foi substituindo o valor individual dos combatentes. A coragem, a audácia e a astúcia militares cada vez mais foram perdendo o seu brilho nos campos de batalha daquele século. Engenhos mortíferos passaram a ser lançados de grandes altitudes e distâncias imensas. A couraça dos blindados passou a esconder covardemente os soldados em seu interior. Cientistas e engenheiros passaram a compor

---

manobrabilidade também lhe permitisse se envolver efetivamente em combates contra outras aeronaves a distâncias curtas.

<sup>36</sup> É um dos mais bem sucedidos caças supersônicos já construídos. Desenvolvido pela Dassault Aviation da França na década de 1950, foi o primeiro avião de combate europeu capaz de voar a uma velocidade de Mach 2 (duas vezes a velocidade do som).

<sup>37</sup> É um míssil ar-ar de fabricação norte-americana orientado por radiação infravermelha de curto alcance, utilizado por vários caças. Uma vez disparado, o segue o calor do alvo até abatê-lo.

as novas frações dos exércitos modernos. Os novos inventos bélicos contemplam o covarde e desmerecem o herói.

Sem dúvida, a formação dada nas boas Academias Militares ainda procura inculcar nas novas gerações de oficiais muitos valores do passado, mas todas as circunstâncias dos conflitos modernos parecem conspirar para que esses valores sejam cada vez mais relegados ao olvido.

Durante a pesquisa feita acerca das duas Guerras Mundiais, foi observado que quanto mais prolongado for um conflito, maiores serão as necessidades de reabastecimento das tropas, e mais acelerada também será a preparação dos combatentes, para que desempenhem os seus ofícios. Menos tempo terão esses homens para absorverem as nobres tradições e insígnias costumes cultivados na caserna.

A formação moral do indivíduo incide diretamente no seu comportamento em batalha. O esclarecimento instrutivo favorece o entendimento do dever, revelando que não são os soldados que produzem as guerras. Eles apenas combatem nelas. São eles os instrumentos que realizam as necessidades fundamentais de sua nação, de maneira impessoal e profissional. Incrivelmente é registrado um maior número de ações de benevolência partindo dos oficiais do que dos praças. Atribuímos isso simplesmente ao maior grau de instrução e aperfeiçoamento dos oficiais, não se tornando esse aspecto de forma alguma uma regra.

Foi notório que na aviação os gestos de cavalheirismo foram mais facilmente encontrados. Os aviadores têm uma boa relação de camaradagem no mundo inteiro, pois naturalmente respeitam-se e admiram-se uns aos outros. Só o fato de conseguirem tornar-se aviadores já demonstra distinção para eles. Observam o mundo de um ângulo privilegiado em relação aos demais guerreiros e combatem na maioria das vezes sem verem de perto a face da dor e do pranto, sem experimentarem a sensação próxima dos aspectos mais prosaicos e desagradáveis das guerras.

As proeminentes tradições militares foram de forma mais intensa cultuadas e disseminadas pelos comandantes durante os conflitos do início do século. As demonstrações de bravura e cavalheirismo dos combates da era precedente ainda eram bastante latentes e ainda causavam grande admiração na época.

A mecanização da guerra distanciou o fator humano do campo de batalha fazendo com que a tecnologia ocupasse um lugar de destaque na guerra moderna. Esse entendimento leva a acreditar que a nação dotada de melhores instrumentos

tecnológicos preservará suas forças militares e alcançará seus objetivos, dispendendo o menor sacrifício. No entanto esse distanciamento da nobreza e da fidalguia militar promovem o aumento da brutalidade e da selvageria nos conflitos, como foram observados nas guerras mais recentes. O quase desaparecimento dos valores militares medievais demonstra um retrocesso histórico-militar da decência e do respeito pelo adversário. Com isso, concluímos que com o perpassar dos anos o campo de batalha deixou de ser um lugar de honra, apesar de ainda restarem ainda magníficos resquícios do nobre espírito cavalheiresco medieval.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHAMBE, René. **No Tempo das Carabinas**. São Paulo: Flamboyant, São Paulo, 1961.

SWEETING, C. G., **O Piloto de Hitler**, 1ª ed. São Paulo: Jardim dos Livros, 2011.

GALLAND, Adolf. **O Primeiro e o Último**, 1ª ed. São Paulo: C&R Editorial, 2011.

LEWIN, Ronald. **Churchill – O Lorde da Guerra**. Rio de Janeiro: Blixiex, 1978.

CHURCHILL Winston, **Minha Mocidade**, 2ª ed. Rio de Janeiro: Harpercollins, 2011.

MAKOS, Adam; ALEXANDRE, Larry. **O Amigo Alemão**, 1ª ed. São Paulo: Geração, 2012.

FRANKS, Norman. **A Batalha da Inglaterra**. São Paulo: Livro Tecnico S/A, 1981.

WANKE, Luiz Ernesto. **Malvinas**, 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Lewi, 2014.

WEINTRAUB, Stanley. **Silent Night: The Remarkable Christmas Truce of 1914**, 4th. New York: Pocket Books, 2002, p. 165.

**ILUSTRAÇÕES**

*Os primórdios da aviação de caça “no tempo das carabinas”*



*Piloto e atirador nos primeiros anos da Grande Guerra. Com o desenvolver do conflito, o avanço tecnológico fará com que o piloto assuma a função de atirador.*



*Sopwith Camel - avião britânico utilizado na Primeira Guerra. Era um avião monoposto utilizado pela caça. Nessa versão mais avançada o aeroplano já estava equipado com duas metralhadoras de tiro sincronizado.*



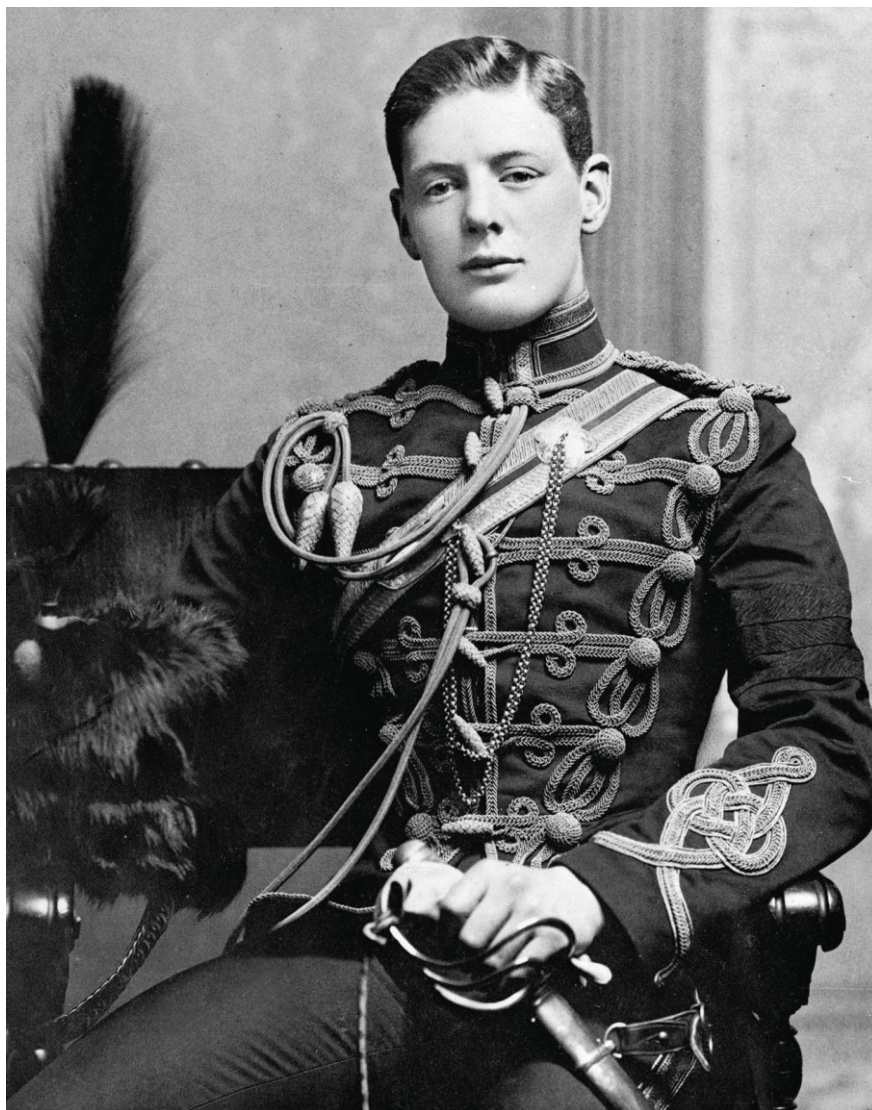
*Soldados Britânicos, Franceses e Alemães confraternizando juntos na frente belga durante o Natal de 1914.*





*Militares ingleses e alemães jogando futebol em um momento de descontração durante a trégua de Natal na Grande Guerra.*





*Winston Leonard Spencer Churchill foi oficial de cavalaria do Exército Britânico. Assistiu à ação militar na Índia britânica, combateu no Sudão, África do Sul na Segunda Guerra dos Bôeres (onde fora feito prisioneiro) e na 1ª Guerra Mundial (famosa batalha de Gallipoli). Participou da famosa carga de Omdurman quando no 21º Regimento de Lanceiros.*



*Erwin Eugen Rommel foi um general marechal-de-campo do exército alemão durante a Segunda Guerra Mundial. Apelidado de "A Raposa do Deserto" pelos seus feitos na África. Brilhante soldado e estrategista militar.*



*Bombardeiro norte-americano B-17 sendo escoltado por um caça Me. 109 alemão. O piloto alemão orientou a navegação do bombardeiro até que a aeronave estivesse em segurança no espaço aéreo sob domínio dos aliados.*



*Adolf Galland à direita e Hermann Göring à esquerda. Ambos ases de guerra, que valorizavam a nobreza e o cavalheirismo em combate.*



*Galland à esquerda e Bader ao centro, durante visitação ao campo de aviação alemão.*



*Submarino alemão atacando navio cargueiro inglês. A Alemanha colocou em serviço 1160 submarinos durante a Segunda Guerra Mundial. Mais de 700 foram perdidos.*



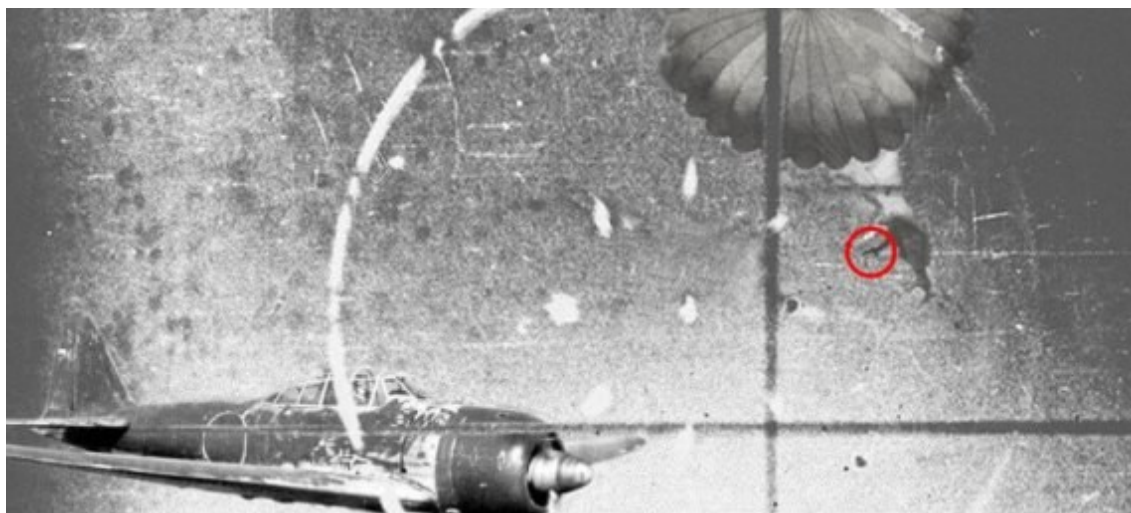
*Aproximadamente 2400 navios mercantes aliados foram afundados pelos U-Boats alemães durante a Segunda Guerra Mundial.*



*Bombardeiros B-29 lançando bombas sobre Tóquio.*



*Mitsubishi A6M Zero foi o principal caça da marinha japonesa durante toda a Segunda Guerra Mundial. Esses aviões eram fabricados em madeira e não possuíam proteção alguma contra disparos. Por isso pegavam fogo com muita facilidade.*



*A foto mostra um Zero japonês passando próximo a um pára-quedista.*



*O Exército Alemão (Wehrmacht) desfila nos Champs Elysées em Paris, após tomar a cidade em maio de 1940.*



*O Arco do Triunfo, assim como os outros cartões postais da cidade, não foram destruídos após a retirada alemã.*



*Na figura, um Sea Harrier inglês encaudando um Mirage III Dagger argentino. São aeronaves projetadas para finalidades bem distintas. O Harrier é uma aeronave de ataque ao solo que desenvolve grande manobrabilidade a baixa altura. Já o Mirage é um caça de interceptação projetado para combate aéreo em altitude.*



*O Harrier tem a característica de poder decolar e pousar verticalmente, não sendo necessária a utilização de longas pistas de pouso.*



*O Mirage é uma aeronave de alta performance que pode voar a velocidades duas vezes acima da velocidade do som.*