

Edmund Labarre, piloto cego, foge ao inimigo e aterra avião

"Estou ferido nos olhos. Não vejo nada!", esclarece Edmond Labarre, de 22 anos, piloto das Forças Armadas Francesas, quando o seu camarada de armas lhe pergunta o estado, a seguir a um ataque certeiro de um avião alemão. Mesmo assim, sem ver, pilotará o aeroplano para fora do campo inimigo.



EDMOND LABARRE O piloto francês, aos 20 anos de idade, posa em traje civil, no dia 6 de junho de 1913, já ele é um militar, para uma foto que fará as páginas centrais de uma revista de aviação ou um postal autografado, como se usava à data. Foto cedida pela associação Rivages-des-Arts

Naquele momento pensou em despenhar o avião. Estava cego, não conseguiria manobrá-lo com destino a casa, não conseguiria aterrar. Pensou... no mecânico-apontador do avião, que terá pouco mais de vinte anos, como ele próprio, e merecia um esforço pela vida. Edmond Labarre agarrou-se aos comandos da frágil aeronave usada na I Guerra Mundial e, mesmo sem ver, pilotou embalado pelos berros do companheiro, que lhe ia indicando o caminho de volta, aterrando a salvo dentro das linhas francesas.

Edmond Labarre tem 22 anos, é sargento aviador da Força Aérea francesa e está na base de Rosnay, no centro de França, quando, no final de julho de 1915, o enviam para Norte com a missão de efetuar um bombardeamento contra os alemães. A Grande Guerra, como se designou à época, iniciada em 28 de julho de 1914, dia em que o império austro-húngaro declarou guerra à Sérvia, encontrava-se num ponto de viragem, com a mudança de táticas e estratégicas dos países envolvidos. Já se percebera que o conflito estava para durar (e duraria até 11 de novembro de 1918).

“A França tinha decidido passar à ofensiva em 1915, única forma de aliviar a pressão sobre a Rússia. [O general Joseph] Joffre apostava tudo numa estratégia de ofensivas sucessivas centradas na zona entre Reims e Arras, através das quais esperava sangrar o poderio alemão, contando com o apoio do BEF [Força Expedicionária Britânica] nesse esforço. [O general Erich] von Falkenhayn, em contrapartida, estava inclinado para passar a defensiva no Ocidente, depois do falhanço do ataque em Ypres, virando o esforço principal da Alemanha para Leste”, resume o professor catedrático de História na Academia Militar António José Telo.

“O ano de 1915 é marcado pela mobilização da retaguarda para a guerra, cortando com as práticas anteriores. As indústrias e os transportes são mobilizados, passando a obedecer aos planos e instruções do Estado Maior, muitas vezes com dois turnos de 12 horas diárias, ou três de oito horas. Começam igualmente a notar-se (principalmente do lado dos Poderes Centrais) as carências de alimentação, com a criação de sistemas de racionamento e legislação que obriga os agricultores a cultivar os produtos mais necessários e a vendê-los a preços tabelados”, acrescenta o historiador na sua “Cronologia Internacional Comentada de 1915”.

O sargento Labarre e o seu camarada, cujo nome não ficou para a História, após o cumprimento da missão, preparavam-se para dar meia volta e regressar à base, quando ouviram o som de uma metralhadora. Era de um caça alemão, um “aviatik” — como se designavam os aviões da força aérea da Alemanha — que parecia querer ganhar tempo. “Efetivamente, momentos depois, uma outra metralhadora entra em ação. Um segundo “boche” chegava pela retaguarda. Desta vez, a batalha é desi-

gual”, conta “La Guerre Aérienne illustrée” quase dois anos depois do sucedido, a 23 de novembro de 1916.

O piloto francês não tem outra hipótese senão a de enfrentar o inimigo. “Como duas grandes aves de rapina, os ‘aviatiks’ volteavam em torno dele, enviando-lhe continuas rajadas de fogo. O mecânico respondia, ora em ‘caça’, com a metralhadora, ora em retirada, com a carabina”, lê-se também num artigo de “A Capital” de há 100 anos, que reproduz uma tradução parcial da história contada pela revista francesa dedicada à aviação, em especial à militar, publicada entre 1916 e 1939.

A dada altura, um dos aviões alemães desaparece, e os franceses respiram de alívio. Mas foi por pouco tempo: o “aviatik” mergulhara para reaparecer diante do “avion-cannon” — um Voisin que já vinha equipado com metralhadora. O apontador francês começa a disparar a sexta fita de balas, e é neste momento que se dá a bordo “uma explosão pavorosa”. O canhão da metralhadora explodira, o piloto foi atingido na face direita e nas pálpebras, ficando fora do seu lugar. “A morte apareceu, então, próxima, tentadora, aos dois bravos combatentes do ar.”

Até pouco tempo antes, os aviões não estavam equipados com armas. Os tripulantes atacavam e defendiam-se com as suas próprias espingardas e pistolas. O aviador francês acompanhava essa evolução, já era piloto antes da guerra eclodir. Nascido a 1 de janeiro de 1893, em Épinal, perto da fronteira com a Suíça, aos 18 anos Camille Edmond Labarre já era um entusiasta da aviação. A febre de imitar os pássaros começara pouco antes do início do século XX, com os irmãos norte-americanos Wright e o brasileiro Santos Dumont, que ainda hoje disputam os créditos do primeiro voo de um avião, em França, onde a vontade de voar se espalha em grande escala.

“Estás muito ferido, meu velho?”, pergunta o mecânico. A resposta é aflitiva: “estou ferido nos olhos. Não vejo nada!” E a contra resposta desanimada: então, é desta, estamos f... ‘De profundis’! Mas não iriam para as profundezas. Depois do momento de hesitação, Labarre grita ao apontador que não páre de atirar. “Dispara, dispara sempre, animal, em vez de cantar a oração dos mortos! Não ouves que um desses malditos alemães ainda metralha?”

Uma película cinzenta transtorna-lhe a visão, Labarre hesita, sente a vida estragada, um cego poderá fazer muitas coisas na vida, dificilmente pilotará um avião. Mas há ali outra vida que, como contará mais tarde, o fez lembrar-se de que não era homem para desistências. Meses antes, ultrapassara também um valente susto. Em dezembro de 1914, vinha de uma missão de observação a uma cidade ocupada pelos alemães quando o vento começou a soprar tão forte que o avião parecia imóvel no ar. O inimigo, aproveitando o alvo quase fixo, começou a lançar granadas.

“Explodiam perto deles, com um barulho horrível”, lê-se na revista francesa de 1916. “Pálidos, com os dentes cerrados, sentiam-se perdidos”, Labarre fazia o avião ziguezaguear para evitar o tiroteio, de vez em quando “mergulhava” 100 ou 200 metros à procura de uma corrente menos violenta. E o combustível que estava à conta para o regresso começava a escassear...

O piloto diz ao tenente-observador que não conseguirão ir mais longe, estão a 1300 metros de altitude, quanto mais se aproximam da terra pior. “Uma granada de 105 explodiu. Dois estilhaços rompem a asa direita do aeroplano a menos de um metro do piloto. Um outro estilhaço passa entre as pernas do tenente”.

Descem a 1200 metros. Têm apenas dez litros de gasolina. Toda a artilharia inimiga tomou o aeroplano como alvo e faz-lhe fogo, sem cessar. “O piloto teve um gesto desesperado. Mergulhou o aeroplano a pique e numa descida vertiginosa passou as trincheiras alemãs e foi aterrar, bruscamente, perto da segunda linha francesa, a 800 metros apenas dos alemães.” Os dois homens puseram-se a salvo. Na noite seguinte, hão de desmontar o avião e levá-lo para 'casa'. “O piloto Labarre preferia morrer a deixar o seu aparelho nas mãos do inimigo”, remata “La Guerre Aérienne”.

Antes de rebentar a guerra, o filho de Jean-Baptiste Camille Labarre, vendedor de comida em feiras, e de Marie Amélie Rosaje, fora piloto de ensaios na fábrica de Hanriot-Ponnier, e já nessa altura mostrara a sua coragem. Nessa sua função, quando experimentava um novo avião, partiu as pernas. Cinco meses depois, ainda de muletas, recomeçou os voos. E tornar-se-á conhecido pela perícia e acrobacias, tanto que os jornais acompanham a sua entrada e voos regulares na escola de aviação militar, onde passará “brilhantemente” as provas para obtenção do brevê militar, em 25 de julho de 1912. Na aviação civil, até fora instrutor, tiveram entre os alunos o pioneiro da aviação suíço Theodor Borrer.

Três anos depois de obter o brevê militar n.º 947, nos céus do norte de França, Labarre, ferido com gravidade, não consegue ver o inimigo nem tão pouco que a metralhadora se desfizera. O mecânico informa-o: “Patrão, só me resta a coronha”. A resposta sai aos berros: “Então, dispara com a espingarda ou com o meu revólver, mas faz barulho. Assim eles não saberão que temos um 'handicap'. Vai-me guiando ao mesmo tempo. E conheces o caminho, não conheces? O mais curto. Não te enganes.”

É então que o seu camarada, ao mesmo tempo que descarrega a carabina contra os aviões alemães, começa a gritar-lhe: “À esquerda! À direita! Pica, vira! Atenção, estamos a menos de dez metros do solo. Estamos quase no chão. É aqui que é preciso ter olho e eu estou a tê-lo por

ti. Não te preocupes, a vida é bela!” Voavam em direção às linhas francesas, estavam quase, os alemães ainda tentaram um novo esforço, mas perceberam que já não os alcançariam e deram meia volta. “A descida terminou trágica para o piloto, ao qual o bom humor do companheiro não podia fazer esquecer o drama que previa. Uma nuvem opaca sobre os olhos para o resto dos dias!”

Camille Edmond Labarre não consta da lista dos “ases” do ar, os heróis da I Guerra Mundial, provavelmente porque não terá podido voar mais, dadas as sequelas dos ferimentos, apesar de os médicos terem conseguido salvar-lhe a vista. É difícil de saber, pelo menos através dos jornais e muitos outros documentos online, como foi de facto o resto da sua carreira como militar e piloto. Depois da guerra terminar, resolveu dedicar-se à política, mesmo assim há uma nebulosa sobre a sua existência.

Sabe-se que em 1927, tal como o mais tarde Presidente de França François Mitterrand, foi um dos militantes da Croix de Feu, uma associação de combatentes da Grande Guerra, nacionalistas, liderada pelo coronel François de La Rocque e que será proibida em 1936, dando origem ao maior partido de direita francês, o Partido Social Francês. Labarre será um dos fundadores do PSF e seu representante máximo na zona Meurthe-et-Moselle, na região de Lorraine, até 1938.

Camille Edmond Labarre morreu há cinquenta anos, a 31 de julho de 1967, a quase a mil quilómetros de distância da sua terra natal, muito perto da fronteira com Espanha, em Saint-Pé- d’Ardet, na região da Occitânia, como consta no registo civil francês.