

## MEMPHIS BELLE – A FORTALEZA VOADORA



O início da participação norte-americana na guerra na Europa deu-se através de suas unidades de bombardeiros estratégicos, cujos idealizadores defendiam que a destruição do parque industrial do inimigo por si só bastaria para vencer a guerra. O conceito se revelaria irrealizável, mas a sempre crescente campanha de destruição dos alvos na Alemanha foi sem dúvida um dos fatores da derrota nazista na 2ª Guerra Mundial. Contudo, estamos ainda no início da campanha e as perdas americanas são muito pesadas. O próprio conceito de bombardeio estratégico diurno de precisão começa a ser questionado. Mas, nesse ambiente de dúvidas, a tripulação de um desses bombardeiros (o “Memphis Belle”) está prestes a completar o seu turno de 25 missões e ter assim o direito de voltar para casa. Sendo os primeiros a conseguir esse feito, a USAAF (United States Army Air Force = Força Aérea do Exército dos Estados Unidos) decide usá-los numa campanha de propaganda a favor do bombardeio diurno. Mas, para isso, eles têm que completar a 25ª missão.

Esta é a estória por trás de “Memphis Belle - A Fortaleza Voadora”. Trata-se de uma aventura de guerra muito bem idealizada e realizada, contando com efeitos visuais impressionantes, embora às vezes exagerados. O filme é muito feliz na transposição para a tela do estado de espírito dos homens que então tripulavam os B-17 (destaque para a cena em que um tripulante novato pede conselhos aos veteranos e recebe como resposta “Dê um tiro no pé”). Além disso, não faltam belíssimas cenas com os B-17, reais, para deleite dos seus admiradores.

### FICHA TÉCNICA:

Título Original: “Memphis Belle”.

Elenco: Matthew Modine, Eric Stoltz, Billy Zane, Harry Connick Jr. e John Lithgow.

Diretor: Michael Caton-Jones.

Ano: 1990.

Classificação do SOMNIUM:



### **CURIOSIDADES:**

- Na verdade, o “Memphis Belle” não foi o primeiro avião da 8ª Força Aérea cuja tripulação completou as 25 missões de seu turno. O B-17F número de série 41-24577 “Hell's Angels” completou a sua 25ª missão a 13/05/43, seis dias antes do “Memphis Belle”. No entanto, o “Memphis Belle” foi o primeiro B-17 da 8ª Força Aérea a retornar aos Estados Unidos. A tripulação que então estava no “Memphis Belle” não era a sua original, mas eram homens prestes a concluir seu turno e foram reunidos no mesmo avião. O “Hell's Angels” continuou em serviço na Europa com outra tripulação e completou 48 missões antes de retornar aos Estados Unidos para o seu próprio “tour” até 20 de janeiro de 1944.

- O navegador do verdadeiro “Memphis Belle”, Charles Leighton, salvou seu avião e outros B-17 depois de identificar falsas balizas de rádio alemãs projetadas para atrair B-17 desavisados para o caminho do perigo.

- Sandra Bullock filmou uma parte que foi excluído na edição final.

- Durante o segundo pouso do esquadrão, um dos B-17 dispara um sinal vermelho. Em 1943, isso era feito para informar às tripulações de terra que aquele avião em particular tinha feridos a bordo.

- O tio do ator Matthew Modine, Wylder Modine, foi realmente um piloto do B-17 durante a 2ª Guerra Mundial. Matthew usou o uniforme de seu tio e uma jaqueta de bombardeiro no filme e depois doou para o *Wounded Warrior Project*.

- Joe Giambrone era o chefe de manutenção do “Memphis Belle”. Ele manteve o avião voando durante seis meses de combate, substituindo nove motores, ambas as asas, duas caudas, as duas montagens do trem de pouso principal e muito mais.

- O artilheiro de cauda do verdadeiro “Memphis Belle” era John Quinlan, que posteriormente foi para o Teatro do Pacífico voando em um B-29 e conseguiu três abates.

- Um dos aviões que representou o “Memphis Belle” no filme é na verdade um B-17G convertido, enquanto o avião verdadeiro é um modelo F. O avião é de propriedade de David Tallichet, que repintou o avião para parecer com o verdadeiro “Memphis Belle” (o esquema de pintura da Warner Bros não é preciso, evitando assim quaisquer preocupações legais sobre a duplicação do esquema anterior).

- A conversão de um B-17G em F incluiu a remoção da torre do queixo, a antena sob o nariz foi movida para a frente, e as posições de artilharia e rádio fechadas foram substituídas pelas janelas abertas. No entanto, a torre superior ainda é do tipo “high-roof” de um B-17G e a janela de perspex do nariz é uma peça única sem nervuras nem armas montadas nela. Todos os B-17F tinham pelo menos uma montagem para uma metralhadora calibre .30 ou .50 na janela de perspex (muitos tinham mais de um, o “Memphis Belle” real tinha duas .30). Este aparelho foi usado no filme e nas aparições subsequentes feitas em shows aéreos nos Estados Unidos.

- O piloto do verdadeiro “Memphis Belle” foi Robert K Morgan. Depois de alcançar o posto de tenente-coronel, ele liderou a primeira formação de B-29 sobre Tóquio. O nome do seu B-29 era “Dauntless Dotty”. A missão foi o primeiro bombardeio de Tóquio por bombardeiros americanos desde o ataque de Doolittle em abril de 1942.

- Esquecido no pós-guerra, o verdadeiro “Memphis Belle” foi resgatado de um depósito em Altus, Oklahoma, em 1946, por um cidadão de Memphis que convenceu os pais da cidade a recuperar o bombardeiro antes que ele fosse sucateado. O “Memphis Belle” foi exibido em vários locais em Memphis de 1948 a 2003 e foi então transportado para a Base da Força Aérea Wright-Patterson em outubro de 2005 para restauração e exposição no Museu Nacional da Força Aérea dos Estados Unidos nos arredores de Dayton, Ohio.

- Originalmente, havia uma parte escrita no roteiro para o chefe da equipe de terra do “Memphis Belle” chamado “Les”. Ele teve várias cenas com o Capitão detalhando a condição do avião, etc. O ator permaneceu no filme e está listado nos créditos, mas manteve apenas uma linha: “Só tem uma roda abaixada”. Ele não é especificado como o chefe da equipe de terra em qualquer momento na edição final, o que significa que sua linha única o faz parecer um figurante privilegiado.

- O “Memphis Belle” foi batizado em homenagem a Margaret K. Polk, de Memphis, Tennessee. Embora ela e o Capitão Robert K. Morgan (o piloto real) tenham rompido o noivado depois de seu retorno aos EUA, eles permaneceram amigos por toda a vida. Polk morreu a 05/04/90 e seu obituário, no dia seguinte, foi intitulado “A Memphis Belle, Margaret Polk, morre”.

- Existem apenas cinco B-17 verdadeiros voando no filme. Dois vieram dos Estados Unidos, dois vieram da França e um já estava na Inglaterra. Um dos aviões franceses caiu durante as filmagens e, embora todos a bordo sobrevivessem, a aeronave teve perda total no incêndio após colisão. Apenas um dos aviões era um genuíno modelo F, como o verdadeiro “Memphis Belle”. Todos os outros eram modelos G. Dois aviões diferentes interpretaram o “Memphis Belle” durante as filmagens, um dos quais é na vida real chamado “Sally B”.

- O “Sally B”, um dos dois B-17 que representaram o “Memphis Belle” no filme, é a última aeronave do tipo B-17 no Reino Unido. Ela é baseada em Duxford, o principal museu de aviação da Europa, e faz parte do Voo Memorial da 2ª Guerra Mundial da USAAF fazendo dezenas de aparições em todo o Reino Unido e Norte da Europa. Ele é mantido e pilotado por voluntários e depende exclusivamente de doações.

- O poema que o Sargento Danny Daly (Eric Stoltz) lê é “Um aviador irlandês prevê sua morte”, pelo poeta irlandês William Butler Yeats (mas uma estrofe que se refere à Irlanda é deixada de fora).

- O filme seria originalmente chamado de “Southern Belle”, para evitar possíveis problemas legais com a verdadeira tripulação do “Memphis Belle”. No entanto, nenhum dos tripulantes originais fez objeções.

- “Memphis Belle” foi originalmente concebido por seu produtor, David Puttnam, como um filme sobre um bombardeiro britânico e sua tripulação, mas o filme foi transformado por seus patrocinadores financeiros americanos em uma história da “tripulação jovem de um célebre B-17 americano”. Puttnam lamentou o fato de que, por causa disso, uma história britânica não poderia ser contada da maneira que ele concebeu e, com toda a probabilidade, jamais seria contada.

- O bombardeador do verdadeiro “Memphis Belle” era Vince Evans, um roteirista de Hollywood que escrevia para Humphrey Bogart, além de amigo de Ronald Reagan, Jimmy Stewart e June Allyson. Ele completou o segundo turno de serviço a bordo do B-29 de Morgan no Pacífico.

- Um dos pilotos que levaram um dos B-17 para o filme era na verdade um piloto de P-47 que voou na Europa no final da 2ª Guerra Mundial: Capitão Don Clark.

- Quando Derringer faz pouco das cartas do Coronel Harriman, aparecem filmagens reais de câmeras de combate da USAAF e da Luftwaffe. Elas mostram B-17 e B-24 em combate, geralmente sofrendo danos sérios ou sendo derrubados.
- A produtora Catherine Wyler é filha de William Wyler, que dirigiu o documentário de guerra "The Memphis Belle: Uma História de uma Fortaleza Voadora" (1944), que serviu de base para esse filme.
- Este foi o filme de estreia no cinema de Harry Connick Jr.
- A aparência da aeronave não é exatamente como o verdadeiro "Memphis Belle". A arte do nariz, o estilo dos marcadores de bomba indicando missões concluídas, marcações de identificação de grupo (DF-A) e número de cauda (124485, número de série USAAF 41-24485) são precisos. A fonte do nome do avião é diferente da original, que usa letras maiúsculas amarelas simples. O avião do filme tem uma pintura OD verde/céu razoavelmente limpa (padrão USAAF em 1943), enquanto o verdadeiro "Memphis Belle" tinha um acabamento mais manchado na época devido à tinta fresca sendo aplicada sobre orifícios de bala e estilhaços remendados (isto é às vezes confundido com um padrão de camuflagem).
- Para os velhos plastimodelistas: este é o mesmo "Memphis Belle" que a Revell no Brasil produziu, nas escalas 1/72 e 1/32.

## **FUROS:**

- A 25ª missão do verdadeiro "Memphis Belle" foi contra Kiel (e não Bremen) e não teve incidentes sérios (todos os aviões do 324º Esquadrão do 91º Grupo de Bombardeiros retornaram e a tripulação do Memphis Belle voltou ileso). Além disso, foi no dia 19/05/43 e não no dia 17, como citado no filme.
- Durante os procedimentos antes da decolagem, o sargento Danny "Danny Boy" Daly, o operador de rádio, conduz um teste de rádio dizendo "Charlie, Victor, Uncle, Tango". Ele está usando o moderno alfabeto fonético da OTAN. Durante a Segunda Guerra Mundial, ele teria usado um alfabeto fonético diferente e dito "Charlie, Victor, Uncle, Tare".
- O filme é ambientado em maio de 1943. No entanto, em uma tomada da posição do bombardeador, há um livro de dados datado de 12 de outubro de 1944 no topo do visor de bombas.
- Enquanto Derringer está lendo as cartas de famílias enlutadas que Harriman deu a ele, vemos imagens de B-17 sendo atacados. Muitos deles têm a marcação de nacionalidade da USAAF com barras, mas estes não estavam ainda sendo usados no momento em que o filme é ambientado.
- A insígnia do Exército exibida no coreto, com uma espada flamejante de libertação num escudo azul, não existia em 1943, o período registrado no filme. A insígnia mostrada foi aprovada para o SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces, Quartel-General Supremo das Forças Expedicionárias Aliadas) foi adotada a 13/12/44; na ocasião, a cor de fundo era preta – o azul só foi adotado a 02/08/45.
- Os quepes do Coronel Craig Harriman e do Tenente-Coronel Bruce Derringer parecem ter sido criados para este filme. O estilo da coroa é semelhante ao quepe do Exército Britânico e ela é menor do que o padrão US Army na 2ª Guerra Mundial.
- Aparecem P-51D Mustangs em maio de 1943, vários meses antes de serem introduzidos no teatro europeu.

- Por volta de 1h 35 min, ao sobrevoar um campo, um carro branco moderno pode ser visto correndo na estrada no canto superior esquerdo.
- Quando os B-17 preparam-se para decolar em sua missão, um close-up na pista revela seus pilotos usando fones de ouvido modernos.
- A arte do nariz e a insígnia de um bombardeiro da 2ª Guerra Mundial teriam sido pintadas no avião em 1943. Quando Dennis está conversando com seu avião, durante a sequência noturna, pode-se perceber claramente que a arte do nariz está esticada sobre os rebites no avião, revelando que ele na verdade é um grande decalque de vinil, em lugar de ser pintado.
- Devido à escassez de aeronaves, os B-17 preparados para o filme tinham dois conjuntos de marcações, uma no lado direito e outra no esquerdo. Durante a cena de decolagem, várias tomadas revelam que os bombardeiros têm dois nomes e “Nose Art” diferentes.
- Durante a cena em que Danny pega a garrafa de bebida e Rascal se esgueira atrás dele para agarrá-la, por uma fração de segundo, você pode ver Danny sorrir. Eric Stoltz provavelmente viu Sean Astin entrar no reflexo da garrafa e, sem dúvida, pareceu engraçado para ele.
- Quando o B-17 cai perto do começo do filme, cada hélice na asa esquerda solta uma pá e as duas pás restantes são mostradas apontando para baixo e se dobram. Quando o avião é mostrado deslizando e parando, as hélices têm todas as três pás, mas cada uma delas está parcialmente quebrada e dobrada para trás. Este é o dano que seria esperado na primeira tomada, especialmente com os motores externos.
- Quando Dennis está iniciando os motores do “Memphis Belle”, ele liga o mesmo interruptor duas vezes para iniciar diferentes motores (o botão da direita).
- Depois que o “Memphis Belle” lança suas bombas e Dennis puxa o manche para sair, as portas do compartimento de bombas estão fechadas. Então você vê Val fechar as portas da baía de bombas.
- Quando o “Memphis Belle” decola, as cenas internas mostram “Virge” parado atrás dos assentos do piloto/copiloto. Em tomadas externas, ninguém está de pé ali.
- Jack percebe que Eugene havia colocado um cartaz nas costas dele e tira-o. Na próxima tomada, ele ainda está com o cartaz nas costas.
- Quando o B-17 faz a aterrissagem forçada e para, o nome e “Nose Art” (a pintura no nariz do avião) ficam bem visíveis. Quando o plano muda pouco antes do avião explodir, o nariz não tem marcações.
- Quando Val lança as bombas, a visão interna mostra claramente quatro bombas caindo. A tomada então muda para uma visão externa do grupo de bombardeiros, mostrando oito bombas saindo do compartimento de bombas.
- Após a sopa de tomate explodir sobre os pilotos, vemos uma mancha vermelha na máscara do Capitão na inserção de espuma bege, mas, nas cenas posteriores não se vê nenhuma mancha lá.
- Várias vezes durante a missão, dois tripulantes (piloto e copiloto, bombardeiro e navegador, os dois atiradores centrais) conversam entre si com vozes levemente elevadas sem usar o interfone. Isso teria sido impossível na realidade. O B-17 era um avião sem isolamento acústico. Para ser ouvido, um tripulante teria que colocar a boca ao lado do ouvido do outro tripulante e gritar bem alto, a fim de ser ouvido sobre o ruído dos motores.

- No voo de volta, Val administra compressões torácicas fechadas com as mãos. Este tipo de ressuscitação cardiopulmonar não foi adotado até a década de 1960 e não teria sido usado em 1943.

- A “Disciplina de Interfone” (as comunicações usadas entre os membros da tripulação em cada bombardeiro) não foi aplicada no filme. Cada membro da tripulação tinha que vigiar o céu em busca de caças inimigos e relatar para seus colegas. Conversa fiada sobre garotas, piadas e qualquer outra que não fosse relacionada com a missão era proibida por razões de segurança.

- O filme se passa em maio, mas um agricultor pode ser visto fazendo a colheita, normalmente feita no final do verão. Trigo de inverno seria colhido na primavera.

- O navegador Phil Lowenthal erroneamente avisa que o “Memphis Belle” está no “ponto de reunião” em sua chegada perto do alvo. Na verdade, é realmente o “ponto inicial”. O “ponto de reunião”, como o nome sugere, é para onde o grupo voa depois que as bombas são lançadas para retomar a formação antes de voltar para casa.

- A mira de bombardeio Norden é retratada no filme como uma simples mira de bombardeio vetorial, com o solo passando pela visão devido ao movimento para frente do avião, e o bombardeador acionando o interruptor de liberação das bombas quando o alvo é visto através da mira. Na realidade, a mira de bombas de Norden era uma mira de tacômetro, que rastreava continuamente e lançava automaticamente as bombas quando o ponto de lançamento da bomba pré-ajustado era alcançado. O trabalho do bombardeador era fazer os ajustes necessários para manter as miras estacionárias no alvo. Qualquer movimento para frente da mira em relação ao alvo indicaria um erro na estimativa da velocidade no solo, o que causaria um erro no ponto de liberação da bomba. O bombardeador do avião líder encontraria o alvo em seu visor muito antes do ponto de liberação, fixando o alvo no aparelho, inserindo todos os dados relevantes conhecidos nas bombas e ventos cruzados e então o visor levaria o avião ao ponto de liberação e soltaria as bombas automaticamente. Os bombardeadores de outros aviões acertariam seus alvos quando vissem o bombardeiro principal soltar suas bombas. Em condições de combate, no entanto, ventos cruzados não reconhecidos, danos de batalha ao sistema de piloto automático e turbulência de explosões podiam afetar a precisão. Como resultado, alguns alvos foram atingidos perfeitamente, enquanto outros foram perdidos literalmente por um quilômetro.

- Em “Memphis Belle”, a força de bombardeiros é obrigada a voltar ao ponto inicial quando o alvo primário é obscurecido por fumaça e nebulosidade. Na realidade, isso não teria acontecido, pois é extremamente difícil uma formação de mais de 300 aviões fazer um giro de 180 graus. Além disso, tal manobra alertaria todas as baterias antiaéreas quanto ao alvo real e manteria a força sob ataque de caças por mais tempo do que o necessário. Na verdade, as tripulações de bombardeiros eram informadas sobre um alvo primário, um secundário, um terciário e metas de oportunidade. Se o alvo principal não pudesse ser atingido, visava-se então o secundário e assim sucessivamente. Se nenhum alvo pudesse ser atingido, o comandante da força daria ordem para perseguir alvos de oportunidade. Caso contrário, a missão seria abortada e as tripulações descarregariam suas bombas no Mar do Norte ou no Canal da Mancha. A missão contaria para a conclusão da turnê, já que as tripulações estariam em combate e estavam sobre o território inimigo.

- As jaquetas de voo A-2, que os atores usam no filme, ostentam incorretamente a insígnia do 324º Esquadrão de Bombardeio no lado direito do peito. Na realidade, as insígnias do esquadrão eram usadas no peito esquerdo das jaquetas, sobre o coração. Apenas as insígnias do grupo eram usadas no peito direito e apenas nos raros casos em que as insígnias do esquadrão e do grupo eram usadas na mesma jaqueta. Se apenas uma insígnia de grupo for usada em uma jaqueta, é sempre usado no lado esquerdo, como um patch de esquadrão.

- Quando o “Memphis Belle” decola, pode-se observar que ele passa pela interseção das pistas NO/SE duas vezes.
- Quando Danny está conversando com o novato operador de rádio do “Mother and Country”, Danny é um veterano experiente com insígnias de sargento, enquanto o novato tem insígnias de sargento-mestre. Isso é extremamente improvável, dada a idade e o tempo de serviço do novato, já que ele não poderia ter um posto mais alto que um tripulante de bombardeiro veterano.
- Durante a cena de partida e decolagem, está implícito que o copiloto do Memphis Belle é capaz de ligar os motores diretamente ligando as bombas de combustível. Na realidade, o copiloto teria que ligar as bombas de combustível e depois virar o interruptor de partida para o motor apropriado, esperar por um curto período de tempo e depois virar a chave para a posição apropriada.
- Quando o “Memphis Belle” está pousando no final da missão e eles abaixam o trem de pouso, vemos a roda direita abaixada e travada no lugar. Quando vemos os tripulantes abaixando o outro trem de pouso à mão, vemos que é a roda da esquerda que está abaixada e travada.
- Quando o “Memphis Belle” está pousando no final do filme, sua torre de bola está claramente intacta e posicionada corretamente para o pouso. Mais cedo, ela havia sido completamente destruída.
- Quando o “Memphis Belle” chega ao fim do filme, seu motor número 3 está enfumaçando. Na cena seguinte, os motores 2 e 3 estão enfumaçando.