

EDIÇÃO COMEMORATIVA DOS
150 ANOS DE NASCIMENTO DE
ALBERTO SANTOS-DUMONT



É o Brasil falava de Santos-Dumont...



*É o Brasil falava
de Santos-Dumont...*



COMANDANTE DA AERONÁUTICA
Ten Brig do Ar Marcelo Kanitz Damasceno

DIREÇÃO GERAL
Ten Brig do Ar Ricardo Reis Tavares
Comandante do COMGEP

COORDENAÇÃO GERAL
Cel Int Fábio Ayres Cardoso
Diretor do CENDOC

CHEFE DA DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
Cap QOEA SVE Luiz Henrique Rodrigues Toledo

CHEFE DA DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO
Ten Cel Int R1 Marcus Rosselini Policarpo Silva

PROJETO DA ASSESSORIA DE DIFUSÃO CULTURAL
Ten Cel R1 Sahara Burity Fernandez Cyrino

CORPO EDITORIAL
Ten Cel R1 Sahara Burity Fernandez Cyrino
Professor Mestre Cap R1 Sérgio Luís Tavares

REVISÃO E ASSESSORAMENTO
Professora e Pedagoga Mestre Catarina Labouré
Madeira Barreto Ferreira
Professor Mestre Cap R1 Sérgio Luís Tavares
Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira
(Pós-Graduada em Recursos Gramaticais para Revisão Textual)

SELEÇÃO DE ACERVO
Ten QOCon AQV Luciana Jacomo da Silva
Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira

Catálogo na Fonte
Bibliotecário Responsável: Subdivisão de Biblioteconomia

B823e Brasil. Ministério da Defesa. Centro de Documentação da Aeronáutica.
E o Brasil falava de Santos-Dumont... – Rio de Janeiro: Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC, 2023.
120 p. : il.
Inclui Bibliografia.
ISBN: 978-85-53019-53-3
1. Santos-Dumont. 2. História da aviação. 3. Aeronáutica.
I. Brasil. II. Ministério da Defesa. III. CENDOC.
IV. Título.

CDD: 926.2913



E O BRASIL FALAVA DE
SANTOS-DUMONT...



E O MUNDO FALAVA DE
SANTOS-DUMONT...

COMUNICAÇÃO SOCIAL
Ten QOCon AQV Elaine Piovesan de Almeida Bezerra

TRANSCRIÇÃO DOS ARTIGOS ORIGINAIS
Ten QOCon AQV Elaine Piovesan de Almeida Bezerra
Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira
Sgt TAD Leandro da Silva Oliveira Amim
Alberto Gomes Filho (Historiador Aeronáutico)
Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos (Graduanda em Psicologia)

ASSESSORAMENTO TÉCNICO
SO BFT Alexander Henrique da Silva
Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira

CAPA: ARTE
1º Ten QOEA Lenilson Andrade De Oliveira
SO BFT Alexander Henrique da Silva

CAPA: FOTOGRAFIA
SO BEP R1 Edson da Silva Siqueira

CAPA: PERSONAGEM DE SANTOS DUMONT
S2 QSD Fernando Almeida da Silva

CONTRACAPA: ARTE
SO BFT Alexander Henrique da Silva
Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira

APOIO OPERACIONAL
S2 QSD Vítor Luiz da Silva Creder
S2 QSD Thiago Yuri Costa de Oliveira

AGRADECIMENTOS
Dr. Alberto Dodsworth Wanderley – Economista – Membro Honorário da Força Aérea Brasileira (Sobrinho-bisneto de Santos Dumont)
Maj Brig Ar José Roberto Scheer - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Cel Eng Antonio Sandro Paz – Diretor do Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro - PAME-RJ
Cel Int André Nishio - Universidade da Força Aérea - UNIFA
Sgt SDE Bianca Amália Viol - Gabinete do Comandante da Aeronáutica - GABAER

TIRAGEM
1000 exemplares

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO
Editora Benedictus
Rafael Frota
Gilcemar Hohemberger

IMPRESSÃO
Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro
- PAME-RJ

EDITOR / AUTOR CORPORATIVO
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DA AERONÁUTICA - CENDOC
www.cendoc.aer.mil.br

E-mail: cendoc@fab.mil.br

Telefone: (21) 2157-2718

Endereço: Avenida Marechal Fontenelle, 1000, Campo dos Afonsos
CEP: 21.741-002, Rio de Janeiro/RJ

Centro de Documentação da Aeronáutica

*É o Brasil falava
de Santos-Dumont...*

CENDOC
Rio de Janeiro
2023



Sumário

INTRODUÇÃO

Comandante da Aeronáutica	09
---------------------------------	----

ESCRITOS

Santos-Dumont (1901)	13
Mensagem do Centro de Ciências, Letras e Artes a Santos-Dumont (1901)	14
Discurso de Santos-Dumont na posse no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1903)	15
Carta de Santos-Dumont (1932)	15
Morreu Santos-Dumont, glória do Brasil (1932)	15
Santos-Dumont, pássaro do Brasil (1932)	16
Santos-Dumont (1932)	18
Glorificação de Santos-Dumont (1932)	19
Santos-Dumont (1932)	21
Os autores diante do espelho (1936)	23
O que eu farei o que se fará (1936)	24
O dia em que voou o primeiro avião (sem data)	27
A glória de Santos-Dumont (1952)	31
Ano Santos-Dumont (1956)	32
Dumont e o 14-bis (1966)	35
Santos-Dumont e a fazenda Cabangu (1970)	36
O centenário de Alberto Santos-Dumont (1972)	37
Santos-Dumont, o gênio torturado (1972)	38
Santos-Dumont, uma águia nos ares (1973)	40
Paris inaugura a expo Santos-Dumont junto aos supersônicos (1973)	44
Santos-Dumont (1973)	44
Madame Tissandier e a lembrança de Santos-Dumont (1973)	45
Sonho de menino deu asas ao homem (1973)	46
A glória de um século (1973)	49
Santos-Dumont, arauto do tempo novo (1973)	51
Santos-Dumont... e o homem voou (1973)	52
Almoço nas alturas (1973)	54
Santos-Dumont chega ao Rio (1973)	54
Alberto Santos-Dumont 1873 - 1973 (1973)	56
A glória de Santos-Dumont (1973)	57
Dolffus, amigo de Dumont, vive cercado de balões (1973)	59
Eu vi Santos-Dumont voar (1976)	62
Santos-Dumont e Louis Cartier, os inventores do relógio de pulso (1976)	63
Santos-Dumont, pioneiro da Aeronáutica (1978)	64

Santos-Dumont, amador de astronomia (1984)	68
Santos-Dumont, a conquista do espaço (1993)	69
Aviação une o mundo... e promove as maiores conquistas humanas (1993)	70
Série Santos-Dumont 1998. Centenário da Aeronáutica mundial (1998)	71
O brasileiro que escreveu seu nome na lua (2000)	72
O inventor de aviões (2000)	74
Cartões comemorativos (2001, 2002, 2003)	75
Destaque especial - Doador ao Museu da Aeronáutica o Coração de Santos-Dumont (1944)	76

ACERVO

77

NOTAS DO EDITOR

As transcrições estão em conformidade com os escritos de época. Sic erat scriptum (assim estava escrito).

Em todos os títulos dos artigos de jornais de época, o nome de Santos-Dumont aparece com hífen, a fim de manter-se uma padronização com o primeiro livro “E o mundo falava de Santos-Dumont...”.

“Santos Dumont, em um primeiro momento, adotou o sinal de igual ‘=’ na própria assinatura, como forma afetiva e simbólica de aproximar as origens francesa e brasileira da própria família, contudo as pessoas não entendiam o significado e, portanto, ele o trocou pelo sinal de hífen.” (PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa, 2022, p. 5)

Introdução

Querida Virginia
 Recebi hontem o seu triste telegramma,
 mas pelo Sr. Sabino já tinha recebido o seu re-
 cado dizendo que os medicos davam para o po-
 bre Guilherme só mais pouco tempo de vida.
 Agora o que é necessario é philosophia e ver
 bem as coisas: eu creio, estou mesmo certo, que
 só temos é que agradecer à Deus a immensa-
 mente boa e feliz vida que deu a elle neste
 mundo e pedir a Divindade que lá no othe
 continue a ser tratado da mesma maneira.
 Quanto à morte nós todos temos que por lá pas-
 sar e segundo voce me disse na ultima
 carta elle não soffria nada. Viveu creio por 80
 annos e como já disse feliz e sempre com sor-
 te nos negocios e com felicidade na fami-
 lia não se pode desejar mais. Coma um pão
 para voce e todos, Tavia, Margarida, Guilherme
 Arnaldo, Joze, Henrique e Alcides e tam-
 bem as duas sobrinhas.
 Aqui enfim chegou o Verão e que verão muito
 calor!
 Um grande abraço para voce
 e todos da familia
 Biarritz, 4.9.30. Alberto



Carta de Santos Dumont dirigida à irmã Virgínia Dumont Villares a respeito do estado de saúde do seu cunhado Guilherme Villares. Nessa bela carta, o aeronauta consola e aconselha, carinhosamente, sua irmã.

Fotografia de Santos Dumont produzida na França, no começo do século, para comemorar seus feitos aeronáuticos.

(Acervo documental do Gabinete do Comandante da Aeronáutica)

(Acervo iconográfico do Gabinete do Comandante da Aeronáutica)



1
9
0
6

SANTOS DUMONT
Conquista da taça Archideacon
PARIS, 24. — O Sr. Santos Dumont acaba de conseguir nova victoria, ganhando a taça Archideacon, destinada aos voadores.
 O aeronauta brasileiro fez hontem uma ascensão com o seu aeroplano, elevando-se á altura de tres metros e percorrendo uma extensão de sessenta metros.
 Após a descida, o povo fez a Santos Dumont entuslastica ovação, carregando-o em triumpho.

Jornal Correio da Manhã, de 25 de outubro de 1906

Acervo Biblioteca Nacional

Disponível em http://memoria.bn.br/pdf/089842/per089842_1906_01931.pdf

Comandante da Aeronáutica

O ano é 2023, mas, ao lançar os olhos para o passado, inevitavelmente, constatamos ser este um emblemático ano, afinal nele é celebrado o sesquicentenário do ilustre inventor brasileiro: Alberto Santos-Dumont.

Por essa razão, sinto-me honrado em prefaciar esta tão patriótica e valorosa obra: “E o Brasil falava de Santos-Dumont...”, lançada pelo Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC), que, além de reunir um valioso acervo acerca dos feitos desse visionário brasileiro, oportuniza a todos os leitores realizar uma legítima viagem no tempo.



Assim, meu caro leitor, desejo que, ao nela embarcar, desfrute dessa agradável leitura, fiel à ortografia da época, e aprecie, em detalhes, as realizações desse imortal, cuja singular perseverança e inédita visão de futuro tornaram-no eterno.

Ressalto que, por meio dos fiéis registros de suas promissoras ações, constantes das notícias de jornais, veiculadas por uma imprensa crível e, sobretudo, atenta às mudanças sociais daquele tempo, é possível ter a clara percepção da extraordinária contribuição trazida por ele à história da aviação.

Nota-se, pois, que, apesar de passado um século e meio, suas descobertas e realizações perduram e se refletem nos diversos avanços obtidos, nas áreas da ciência e da tecnologia aeronáutica.

Neste livro, portanto, vê-se que esse mineiro de Cabangu foi e para sempre será uma alma genuinamente brasileira, um homem visionário, um idealista obstinado e um devotado compatriota a quem, com orgulho nacional e merecidamente, titulamos de: “Pai da Aviação”, “Marechal do Ar” e “Patrono da Aeronáutica Brasileira”.

[...] em 23 de Outubro, perante a Comissão Científica do Aero Club e de grande multidão, fiz o celebre vôo de 250 metros, que confirmou inteiramente a possibilidade de um homem vôar.¹

Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz DAMASCENO
Comandante da Aeronáutica

1. Santos-Dumont, Alberto. **O que eu vi, o que nós veremos**. Brasília: obra reeditada pela Fundação Rondon, 1986. p. 59.

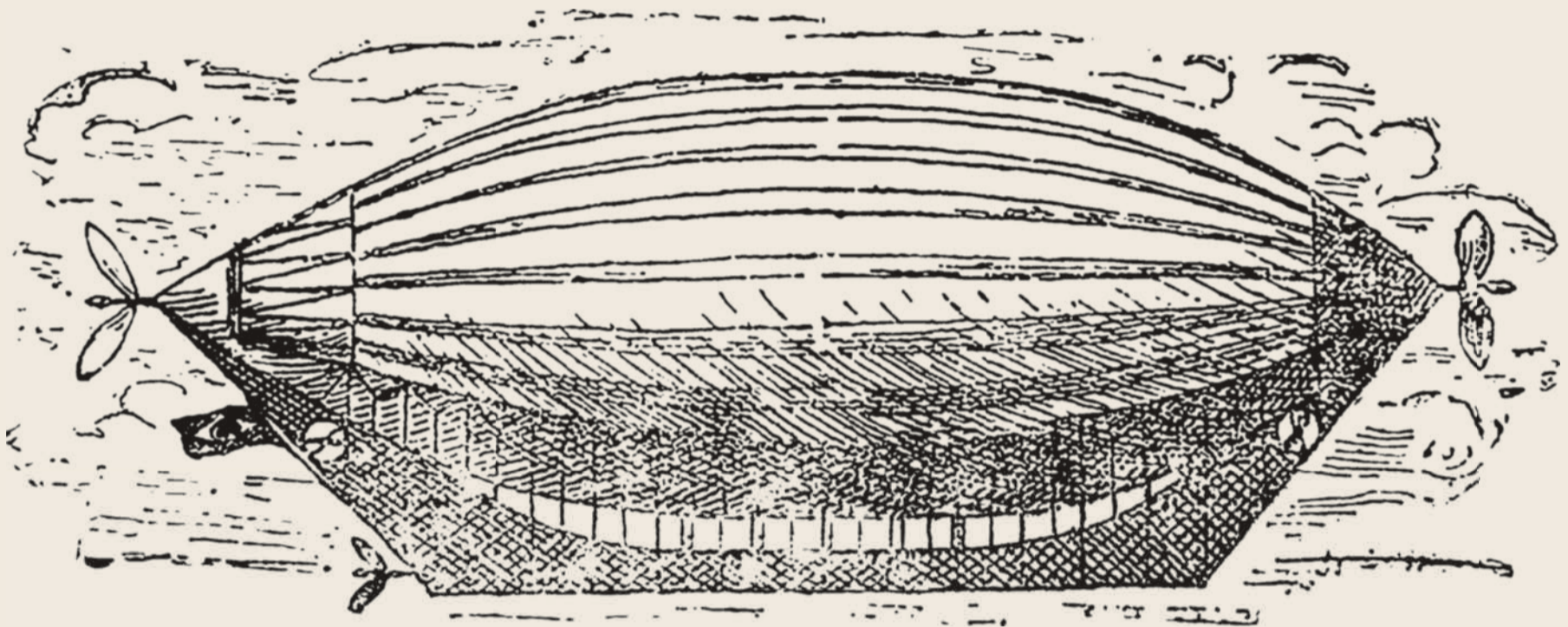


Escritos





Stereotypada e impressa nas machinas rotativas de Marinoni, na typographia da sociedade anonyma «Gazeta de Noticias»



SANTOS-DUMONT

A estas horas, no mundo inteiro e especialmente nos circulos scientificos, repercute o nome do Brasil, como o écho triumphante de uma victoria que o illustra e de uma gloria que o enaltece. Santos Dumont, o jovem brasileiro, tão grande pelo talento, como pela tenacidade no trabalho, acaba de alcançar para si e para a sua patria um desses triumphos para todo o sempre assignalados. O seu nome está desde já immorredouramente ligado à solução de um problema scientifico, por muitos tentada e por ninguém ainda conseguida. A gloria por elle alcançada irradia como um sol, sobre a sua grande patria.



Pariz, 14 - Hontem á noite e hoje, não houve outro assumpto a não ser o balão dirigivel e as experiencias feitas pelo Sr. Santos Dumont, o homem do dia, o *enfant chéri* do publico pariziense, que já começa a crear-lhe uma celebridade estrondosa.

Entre os profissionaes estão sendo discutidas a invenção do engenheiro brasileiro,

as modificações de que carece e o futuro brilhante a que é destinada.

O *New-York Herald*, edição de Pariz, escreve um artigo entusiastico sobre o Sr. Santos Dumont, confessando que não sabe se lhe será dado o premio de 100.000 francos, que foi instituido por Henry Deutsch, afim de animar os engenheiros mechanicos e os construtores a estudar o problema da navegação aérea.

O balão do inventor brasileiro fez mais do que estava indicado no programma do concurso.

O que devia fazer para preencher as condições impostas era o seguinte: partir de Saint-Cloud e dirigir-se á Torre Eiffel, dar uma volta ao redor da torre e voltar ao ponto de partida dentro de um prazo estabelecido.

O Sr. Santos Dumont observou e preencheu sobejamente [ilegível] exigencias do concurso.

O seu balão regulou os movimentos de subida e descida e de direcção com uma facilidade extraordinaria, percorreu 15 kilometros com a velocidade de 22 kilometros por hora e em vez de uma volta, fez muitas.

Quanto á solidez, o balão apresenta-se em condições maravilhosas, excepçionaes.

Quando na volta, momentos antes de chegar á estação de partida, produziu-se na machina do balão o pequeno desarranjo que hontem telegraphámos, o aerostato mudou de forma; apresentava-se como uma massa informe e parecia que graves avarias haviam atingido os machinismos; muitas pessoas julgaram que a invenção Dumont ia desaparecer num desastre phenomenal. Quando ao contrario foram cortadas as cordas da rêde que cobre os apparatus triangulares, foram vistos em perfeito estado os machinismos e os compartimentos, havendo apenas pequena avaria que não comprometia de maneira alguma a estabilidade do balão e que lhe permitiria descer tranquillamente, se se achasse a 2.000 metros de altura.

A anciedade do povo pariziense hoje é grande; todos querem saber se será feita justiça ao grande inventor brasileiro.

GAZETA DE NOTICIAS

Rio de Janeiro

Segunda-feira, 15 de julho de 1901

Transcrito por Ana Paula Soares de Siqueira

Ilustração do Balão Pax (1901) projetado por Augusto Severo de Albuquerque Maranhão.

SDA0942 - p. 78



MENSAGEM DO CENTRO DE CIÊNCIAS, LETRAS E ARTES A SANTOS-DUMONT, EM 31 DE OUTUBRO DE 1901

Intrépido e Perseverante Compatriota: por virmos tarde, como um eco com que esta terra responde às aclamações do Mundo, não nos tenhais por indiferentes. Andavamos dispersos, cada qual a contar seu entusiasmo. Foi a simpatia por vós que nos uniu, foi a admiração por vós que nos congregou, ja para que, casadas as nossas vozes, fosse mais altiva a nossa saudação, já porque o estímulo de vossa vitória nos levou a buscar nas Ciências, nas Letras e nas Artes meios de seguirmos vosso passo triunfador pacífico.

Conheceis, quase como filho, a terra onde vos saudamos. Foi aqui, enlevado nos crepúsculos, que começaste a contemplar o vosso caminho - o espaço; o “Pouso do bandeirante” desbravador das florestas, devia ser o diversório do homem alado que transite nos ares.

Foi d’aquí que partistes levando n’alma, como gremem, essa idéia que se fez realidade, essa utopia que desabrochou em glória. Iniciastes as conquistas do Século e a vossa deixa distanciadas quantas a precederem. Não abristes estradas novas a gume de machado, (Nunca olhastes com remorsos, um tronco fendido e morto); não rompestes rumos desconhecidos talhando com a proa da nau as águas do Mar soberbo, sentindo no rosto a húmida e salgada injúria da procela; jamais ficaram no vosso itinerário sereno, vítimas e ruínas. A vossa vitória é igual a de Deus porque é a Ascensão.

Que devassais? O Absoluto. Que rompeis? - As Auroras. Que sangue encarde o campo que atravessais? - O rubor da Manhã e a púrpura do Ocaso. Que deixais, por esteira, na vossa derrota? - Os astros.

A vossa Pátria que até ontem era olhada como das mais ínfimas da Terra, núcleo de bárbaros, região inhóspita de ignorância e selvageria, taba inculca encravadas dos verdes mares americanos, exigirá, de ora avante, que a contemplem como se contempla o Sol,

porque um dos seus pedaços lá vai pelas alturas. É aquele que o vosso gênio destacou do todo e no qual seguís insulado como um Robinson etéreo.

Pelos espaços largos e virgens onde as constelações gravitam não ides solitário, ousado navegador aéreo! Segue-vos a Pátria com o olhar enternecido (e essa ternura explica e justifica o seu silêncio...)

E a atenção do Universo é como a luminosa cauda que acompanha o cometa que galhardamente cavalgais.

Ao Brasil oferecestes, como um império conquistado, tôda a região infinita que fica entre Deus e o Homem... E que nos importa que as demais potências cravem depois do excídio, os seus pavilhões nos muros das cidades, que os chantem nas fronteiras dos reinos, que os finquem nos sertões, entre mortualhas e escombros, que desfraldem nos visos das cordilheiras, que os desenrolem nos mares largos, se o nosso é o único que flutua no espaço, dando nos a vastidão por feudo, entregando nos o que era do astro e da nuvem, da clareza e da sombra, do pássaro e da aspiração (essa andorinha d’alma), - o Oceano de silêncio intransmontável, de torvelinhos piores que os dos pérfidos mares, porque os “maelstrons” das alturas são os vendavais e os euros. Lá, porém, se ha sirtes, chamam-se elas Canopus, Aldebaran ou Altair; se ha areal, chama-se a Via-láctea; se ha nevoeiros, chamam-se nebulosas; se ha arquipélagos, chamam-se Cassiopéia, Procion ou Cruzeiro; se ha um Polo, é Deus.

A vossa nave é aquela que o Poeta sonhou:

- Nef magique et suprême! Elle a rien, que'en marchante, Changé le cri terrestre en pur et joyeux chant, Rajeuni les races flétries, Établi l'ordre vrai, montré le chemin sûr. Dieu Juste! et fait entrer dans l'homme tant d'azur, Qu'elle a supprimé les Patries!

È justo, pois, que nós, que vivemos nesta cidade de Campinas, onde passastes parte da vossa infância, à sombra de cujas árvores brincastes, cujas fontes tantas vezes vos dessedentaram cujo sol foi, talvez, o iluminador do vosso espírito no tempo (que vos deve ser saudoso) em que frequentaveis as aulas do “Culto à Ciência”, e, nas horas de lazer procuraveis curiosamente descobrir nas máquinas agrícolas o segredo do movimento, é justo, repetimos, que convosco nos congratulemos pela conquista magnífica que realizastes, dividindo com a Pátria a vossa imorredoura glória, ou antes, - dando lha tôda (como aos pobres de Paris doastes generosamente o prêmio que, com tão clamoroso despeito vos fôra contestado) e garantindo ao Mundo o bem supremo - a Paz, que o vosso invento, como um iris, anuncia.

E ainda por mais nos mereceis porque fostes o reivindicador da glória da navegação aérea que, por precedência na descoberta, nos cabe. Se o “Voador” pereceu antes de alar-se às nuvens, do mesmo ninho arrojou-se triunfalmente aos ares a águia conquistadora do Infinito e da Paz. Salve!

Leôncio de Carvalho (Presidente)
José de Campos Novais (Vice.)
José Cesar Bueno Bierrembach (1º Sec.)
Dr. Ângelo Simões (2º Secretário)
Coelho Netto. Orador e Relator.
Edmundo Krug (Tesoureiro)
Edgar Gerin
João Assis Lopes Martins
Raul Queiroz Telles
Carlos Ed, Amálio da Silva
Amâncio da Cunha Motta
Ignácio de Queiroz Lacerda
Eloy Pompeu de Camargo
Herculano Pompeu de Camargo
Francisco Ant. Pompeu de Camargo
Manoel de Assis Vieira Bueno
Benedito Otavio de Oliveira
José Brachetto
Alexandre Krug
Paulo Muniz



Cândido Ferreira Camargo
Dr. Souza Britto
Henri Potel
Henrique Vogel
Abelardo Pompeo de Amaral
Ernesto Sixt
Eugênio Bulcão
José Pedro Sant’Ana Gomes
Joaquim Álvaro
Otaviano Pompeo do Amaral

REVISTA DO CENTRO DE CIÊNCIAS LETRAS
E ARTES

Ano LII; nº 58 p. 85

31 de outubro de 1901

Transcrito por Ana Paula Soares de Siqueira

SDA0840 - p. 79

CARTA DE SANTOS-DUMONT

Meus patrícios.

Solicitado pelos meus conterraneos mineiros moradores neste Estado, para subcrever uma mensagem que reivindica a ordem constitucional do paiz, não me é dado, por motivo de molestia, sahir do refugio á que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escriptas afirmar-lhes, não só o meu inteiro applauso, como tambem o apello de quem, tendo sempre visado a gloria da sua Patria dentro do progresso harmonico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral á todos os seus patricios, como um crente sin-

zero em que os problemas da ordem politica e economica que ora se debatem, sómente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa Patria á superior finalidade dos seus altos destinos.

Viva o Brasil Unido!

SANTOS=DUMONT

CARTA MANUSCRITA DE SANTOS-DUMONT

São Paulo, 14 de julho de 1932

Transcrito por Ana Paula Soares de Siqueira

SDA0438 - p. 81



DISCURSO DE SANTOS-DUMONT NA POSSE NO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

Agradeço a V.Ex. as palavras benevolas que dirijo-me, e agradeço ao Instituto Historico e Geografico Brasileiro a grande honra que confere-me inscrevendo o meu nome entre os de tantos Brasileiros illustres que no passado e no presente têm colaborado e colaboram nesta antiga e veneranda instituição que tão relevantes serviços tem prestado á nossa Patria.

Santos-Dumont

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO
BRASILEIRO

23 de setembro de 1903

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira
Vasconcelos

SD30407 - p. 80

MORREU SANTOS-DUMONT GLORIA DO BRASIL

A morte de Alberto Santos Dumont, occorrida em São Paulo, na cidade de Santos, commoveu todo o paiz, que no illustre patricio estima uma das suas maiores glórias. Resolvendo o problema da dirigibilidade no espaço, o genial inventor brasileiro assignalou uma conquista universal, caracterisando, por assim dizer, a civilização moderna, á qual abriu prodigiosos horizontes e determinou um ritmo novo de actividade. Toda a formidavel industria organizada em torno da aviação, seja ao aspecto commercial seja militar, decorre da conquista de Santos Dumont, terminada e demonstrada em França. Dotado de uma visibilidade extrema, o glorioso inventor jamais pensara, quando entusiasticamente se dedicava ao problema da dirigibilidade, que o seu invento, de par com os inapreciaveis beneficios que traria ao commercio e á expansão do espirito de fraternidade entre os povos, tambem suscitaria a organização de uma formidavel arma de guerra. Vencendo obices de toda especie, entre elles avultando a incredulidade geral dos contemporaneos no exito da sua ambiciosa iniciativa, elle apenas antevira, na singeleza da sua alma delicada, o aspecto amavel da empresa. Assim, quando se iniciaram, com o aperfeiçoamento da machina de vôo, as adaptações do avião á guerra, sen-

tiu-se como que atraído nas suas intenções. E talvez esse pesar de consciencia o tenha afastado, pouco a pouco, do trabalho desenvolvido, posteriormente, em todo o mundo, para a maior perfeição da aeronautica.

A gloria nunca o afastou da sua patria, que extremecia. Procurava, sempre, o nosso paiz, e, nesse paiz, o canto da terra em que vira a primeira luz e onde sonhara, na infancia e na adolescencia, a gloria que havia de alcançar e que o alçaria ao plano em que se encontram os maiores homens do seu tempo, em todo o mundo. Ultimamente, sentindo-se quebrantado de physico, arrostou penosa travessia maritima, em que poderia ter encontrado a morte, para se transportar á patria e ahi aguardar o seu fim. O destino concedeu-lhe o desejo. Poude, antes de exhalar o ultimo alento, sentir plenamente as graças da sua terra e o amor da sua gente. Seu fim deve ter sido espiritualmente tranquillo: adormeceu, após uma viagem gloriosa, sob o céu familiar da patria, no amor reconhecido do Brasil.

A NOITE ILUSTRADA

Número 121, 27 de julho de 1932

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0803 - p. 82



SANTOS-DUMONT PÁSSARO DO BRASIL

ESPECIAL PARA “ASAS”

*Pássaro do Brasil! De asas largas e estranhas,
Quando voaste, rasgando o céu de lado a lado,
Carregavas contigo a um destino ignorado
A alma de um povo afeito às supremas façanhas*

*Eras a voz da Terra, o grito desvairado
Vindo do fundo das mais íntimas entranhas,
Para levar ao céu infinito e estrellado
O sonho de ascensão de todas as montanhas*

*Mas teu nome com que nosso destino exaltas,
Teve na grande paz que o firmamento encerra
A corôa mais alta entre as nuvens mais altas.*

*Dorme o teu somno bom, meu pássaro sereno:
Foste puro demais para viver na terra,
Foste grande demais para um céu tão pequeno!*

OLEGARIO MARIANO
(Da Academia Brasileira de Letras)

SANTOS DUMONT

No dia 11 de maio do ano seguinte, o Santos Dumont n. 2 fez a sua primeira ascensão; surpreendido pela chuva que lhe molhou o envólucro, o balão dobrou-se em duas partes.

Surgiu então o n. 3, com 500 metros cúbicos, 20 de comprimento e 7.50 de diâmetro.

No dia 13 de Novembro de 1899, às 3,30 horas da tarde, o balão partia do parque de aerostação de Vaugirard e, pela primeira vez contornava a torre Eiffel.

Até então as experiências de Santos Dumont não haviam ainda emocionado a opinião pública.

O senhor Henry Deutsch de La Meurthe, um dos membros mais ativos do Aero Club,

instituiu um prêmio de cem mil francos ao primeiro aeronauta que partindo do parque de aerostação do Aero Club em Longchamp a bordo de qualquer engenho aéreo, contornasse a torre Eiffel e regressasse ao ponto de partida sem tocar terra, no espaço de trinta minutos no máximo.

Apenas restabelecido de um acidente de balão em Nice, Santos Dumont correu a Paris e iniciou imediatamente a construção do n. 4. Cubando 420 metros este novo balão estava pronto no dia 1 de agosto de 1900; a nacelle havia sido substituída por um simples selim de bicicleta, colocado sobre a quilha de bambu e dois pedais facilitavam a partida do motor.

As experiências com o n. 4 foram quase diárias sendo que a mais bela foi feita em 19 de Setembro na presença dos membros do Congresso de Aeronáutica.

O Santos Dumont n. 5 surgiu no começo de 1901 e foi neste modelo que apareceu enfim a viga armada, assegurando a rigidez do navio aéreo. Uma pequena nacelle independente do motor foi disposta quase na parte dianteira da viga que media 18 metros de comprimento.

O balão tinha 34 metros de comprimento e cubava 550 metros. No dia 12 de julho de 1901 o n. 5 aparece pela primeira vez e dez vezes seguidas o aeronauta executa a volta do campo de corridas, evolue em todos os sentidos com facilidade, vae até Puteaux e se dirige sobre Trocadero onde um acidente de leme o força a aterrar; concertada a avaria, êle se eleva de novo, contorna a torre Eiffel, volta a Longchamp e regressa em seguida ao parque de aerostação.

No dia seguinte, 13 de julho, Santos Dumont tenta definitivamente de satisfazer as condições do grande Prêmio diante da Comissão oficial. Ele se eleva rapidamente, parte em direção a torre, a contorna e quando regressava, um acidente de motor o obrigava a desviar-se e a

aterrar sobre as árvores do parque de Edmond Rothschild; o trajeto havia sido feito em 40 minutos.

O Santos Dumont n. 5 é rapidamente concertado e no dia 8 de agosto, o intrepido aeronauta repete a prova; ele se aproxima da torre, descreve no espaço uma bela curva e volve em direção a Saint-Cloud.

A emoção do público é grande, todos se preparam para recebê-lo, quando subitamente, parando o motor, o balão desamparado abate-se sobre o teto do hotel Trocadero.

Todos acorrem crentes de que Santos Dumont perecera no acidente e o encontram debruçado na beira do telhado, comandando calmamente a manobra de salvamento dos restos de seu balão.

Vinte e dois dias depois da catástrofe, o Santos-Dumont n. 6 executava uma série de vôos instrutivos, evoluía sobre Longchamp, aterrava várias vezes no restaurant da Cascata, sofria algumas avarias rapidamente concentradas e enfim, no dia 19 de outubro de 1901 vencia em trinta minutos e quarenta segundos, o percurso regulamentar do prêmio Deutsch de la Meurthe!

Havendo o tempo prescrito sido ultrapassado de 40 segundos, o comitê do Aero Club, depois de acaloradas discussões, resolveu atribuir a Santos Dumont o prêmio Deutsch e o entusiasmo do público recompensou o jovem aeronauta, de suas arrojadas experiências, que deixarão um traço indelével na história da navegação aérea.

Santos Dumont, generosamente distribuiu os cem mil francos do prêmio, entre os seus colaboradores e os pobres de Paris e partiu para Monte Carlo onde continuou seus vôos.

No dia 18 de julho de 1906, Santos Dumont se inscrevia no Aero Club França, afim de disputar duas provas de aviação: a



Copa Ernest Archdeacon para o primeiro vôo controlado de 25 metros e o premio de 1.500 francos para o primeiro vôo de 100 metros, provas estas que ainda não haviam sido tentadas.

O aparelho ideado pelo intrepido sportman era um aeroplano constituído por seis celulas Hargrave, dispostas em grupos de tres, de cada lado do eixo do aparelho e inclinadas em relação a este eixo, de modo a representar, vistas de frente, um V muito aberto.

Na parte dianteira da viga armada e formando o corpo do aeroplano, existia uma celula movel servindo de leme de profundidade.

A helice, colocada á retaguarda, era acionada por um motor Antoinette de 24 cavalos, em breve substituído por um outro de 50 cavalos.

Os ensaios começaram no mês de Agosto, nos gramados de Bagatelle e prosseguiram durante todo o mês de Setembro.

O aeroplano, montado sobre tres rodas de bicicleta deu alguns saltos de 7 e 8 metros que autorisavam prever um proximo triunfo.

Enfim, no dia 23 de outubro de 1906, deante da Comissão do Aero Club, Santos Dumont a bordo de seu XIV bis, efetuou um vôo oficialmente controlado de mais de 50 metros ganhando assim definitivamente, a Copa Archdeacon.

Muitos se contentariam com esse resultado, mas Santos Dumont o considerou apenas como um ponto de partida e continuou o treinamento, ganhando brilhantemente no dia 12 de novembro de 1906 o premio de 1.500 francos, cobrindo a distancia de 220 metros em vinte e um segundos e um quinto na altitude media de 6 metros.

Faltava conquistar o grande Premio de aviação de cinquenta mil francos, instituído pelos senhores Deutsch e Archdeacon, para o primeiro aviador que em vôo percorresse um quilometro em circuito fechado.

Santos Dumont preparou-se para esta grande prova, transferindo durante algum tempo o seu centro de operações para Saint-Cyr, d’onde regressara pouco depois a Bagatelle com um monoplano, o Demoiselle, inscrevendo-se então no Grande Premio.

Infelizmente porém, ele quebrou o monoplano em uma das experiencias, e, seduzido por uma ideia nova dedicou-se ao hidroplano perdendo assim a oportunidade de triunfar na grande prova Detsch-Archdeacon.

Santos Dumont foi no seculo, o paladino maximo da navegação aerea e precursor indiscutível da vitoria do homem no dominio do elemento em que, o primeiro a ascender, foi um outro brasileiro – o padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.

A tenacidade que dispendeu para consecução de seu ideal, a lucida inteli-

gencia com que apreendeu a solução do problema, a coragem com que, sem desanimo suportou todos os revezes e a audacia de seus feitos, colocam indiscutivelmente o grande brasileiro entre os maiores vultos da humanidade.

BENTO RIBEIRO

ASAS - ÓRGÃO OFICIOSO DA AVIAÇÃO DE TERRA E MAR.

ANO I - Número 15, 1º de agosto de 1932

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0805 - p. 83





SANTOS-DUMONT

NOSSO prezado confrade o “Journal de l’Aeronautique”, publicou sob o título acima, um belo e carinhoso artigo. Lendo-o, a nossa alma de patriota exultou, ao ver que a grande imprensa tecnica do paiz amigo, presta á memoria do Pae da Aviação, as mais significativas homenagens.

Conforta-nos essa justiça postuma a Santos Dumont, pois ele amava essa França gloriosa, onde passou os mais angustiosos e os mais triunfais dias de sua vida, como se francez fosse, e, dos melhores.

A locomoção aerea tem trinta anos. Trinta anos que mais que trinta séculos modificaram o mundo e que anunciam tempos novos.

A idade do ar começou. Os que deram asas aos homens podem desaparecer: eles rasgaram o ultimo véu e realizaram o grande sonho eterno que embalou, desde sempre, a imaginação dos poetas e dos construtores de quiméras.

Porque, sobre este globo hoje sem mistérios, sem distancias e sem dimensões, nada mais existe para ver nem para vencer; as flamas podem apagar-se. Um apostolo acaba de morrer, que foi grande entre os visionarios.

Santos-Dumont fechou suas asas, ha alguns dias em Santos, em seu solo natal, “sob o belo céu brasileiro onde os passaros vôam tão alto e sobem tão facilmente com suas grandes asas abertas”.

Ele poderia ter morrido em sua segunda patria.

A França guardaria respeitosa e ternamente os despojos deste heroi cujo coração lhe pertencia como a sua terra de origem.

Por que, ele a amou com todas as suas forças e lhe deu, apaixonadamente, o melhor de si mesmo, de sua energia e de sua indomável coragem, igualmente orgulhoso da gloria que proporcionou á nosso paiz como do brilho que projetou sobre o seu Brasil natal.

Certamente ele tinha no sangue, pela dupla hereditariedade das raças franceza e portugueza, mães dos corredores de oceanos, a sede pelas grandes aventuras.

Sua vida foi um ato de fé ardente no mais belo de todos os prelios: a batalha pela conquista do ar, de que ele foi o **primeiro** navegador.

Muito jovem, leu Julio Verne com exaltação, e sua imaginação irriquieta o fazia já sonhar com os triunfos futuros.

Vivamente interessado pela mecanica e pelo automovel, acompanhou com interesse as experiencias aereas de balão livre em França. Duas vezes deixou o Brasil para entrar em contacto com os aeronautas da época, seduzido pela ideia, que lhe parecia facil, de adaptar um motor á nacele afim dirigil-a a vontade.

Duas vezes renunciou, desencorajado pelo ceticismo.

Encontrou enfim um construtor que o ajudou a executar seus projetos. Desde esse dia, tornou-se o animador fervoroso de todas as pesquisas: nem os ensaios infrutiferos, nem as quédas inquietantes nas arvores ou nos tetos enfraqueceram seu entusiasmo.

No dia 19 de outubro de 1901, partindo das colinas de Saint-Cloud, ele contornou a Torre Eiffel e regressou triunfante e festejado ao ponto de partida: o dirigivel havia nascido.

Ele ganhou em seguida o premio Deutsch de la Meurthe cuja importancia, ouvindo os ditames de seu grande coração, fez presente aos pobres e ao pessoal que o auxiliara.

Ajudado desta vez pelo seu governo, construiu varios balões, multiplicou as ascensões, aperfeiçoou suas maquinas e Henri Rochefort ponde um dia, em profetico artigo, admirar-se da indiferença das autoridades militares em presença das graves consequencias de uma tal descoberta.

Em 1904, Santos-Dumont escreveu um livro, em que seu genio prevê o futuro que ele não acreditava tão proximo.

“Talvez, em meio seculo, o homem terá conquistado o ar, mas ha um ponto sobre o qual a minha convicção está feita: é que no dia em que se produzirá a invenção vitoriosa, ela não será constituida por asas batentes, nem por nada de analogo. Eu creio no movimento rotativo.”

Ele terminou as experiencias de dirigivel, e, com a mesma paixão, construiu maquinas voadoras: nenhum fracasso o perturbava.

No dia 23 de outubro de 1906 decolou de Bagatelle em seu incrível Canard e executou o celebre vôo de 220 metros em 21 segundos, precursor genial da aviação como o havia sido dos dirigiveis...

Depois, creou as famosas “Demoiselles”.



Vinte e seis anos decorreram.

Os aviões tornaram-se projetis e vencem esses 220 metros em pouco mais de um segundo...

Acima de uma terra demasiadamente percorrida, de mares cem vezes vencidos e de um céu hoje muito familiar, os novos conquistadores estão já fartos de sua potencia, preocupados com novos segredos e avidos de se liberarem dos ultimos empecilhos.

Mas, para penetrar mais profundamente no misterio, os homens deverão desta vez, fugir de nosso planeta.

E’ a ultima quiméra.



A França não deixará partir este apostolo, sem uma profunda emoção e sem uma homenagem de alto reconhecimento. Deante do nome deste estrangeiro, que foi grande Francez, pois que aumentou, por seu heroismo e seu genio, nosso patrimonio de glorias, os jovens aviadores devem meditar e recordal-o.

Ele morreu, os olhos fechados sobre seu grande sonho realizado, sob o céu de luz de sua patria latina, “onde basta levantar os olhos para tornar-se amoroso dos grandes espaços livres”; ele morreu, tendo nas mãos de aviador a medalha de reconhecimento que lhe havia entregue triunfalmente a nação brasileira, e sobre a qual, estava gravado em sua lingua natal, o verso do grande Camões, poeta dos conquistadores:

“Por céus nunca dantes navegados”.

ASAS - NÚMERO 18

16 de setembro de 1932

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

Nota do editor: verso original *Por mares nunca d’antes navegados*, in “Os Lusíadas”, de Luís de Camões.

SDA0806 - p. 84



GLORIFICAÇÃO DE SANTOS-DUMONT

EPISODIOS DA VIDA DO “PAE DA AVIAÇÃO”



No momento em que são prestadas excepcionaes homenagens a Alberto Santos Dumont, o “Pae da Aviação”, cuja gloria de inventor genial encarece o conceito da propria nação, apresentamos nesta reportagem memorativa aspectos diversos da sua vida accidentada. Esses episodios marcam, em synthese, as vitudes poderosas do glorioso brasileiro - a serenidade, a intrepidez, a perseverança - virtudes que ampararam no campo experimental o esplendor de uma intelligencia cujo alcance abrangia longe o futuro da humanidade. O artigo que inserimos, da lavra de Santos Dumont, estampado em “Je sais tout”, no anno de 1905, desvenda exactamente a claridade e a percepção prophetica do genio, cuja audacia de illuminado previa - para além do pouco que então revelara - os prodígios que no momento são de pratica vulgar dos povos na paz e na guerra. Os episodios e ás idéas que aqui se assignalam valem pelo melhor testemunho da grandeza de espirito de Santos Dumont.

“Que dirieis vós de mim, se eu affirmasse que é possível attingir o Polo Norte em balão dirigível? Se eu predissesse que, em futuro proximo, os cruzadores aereos ameaçarão a segurança das frotas, darão caça aos submarinos e aniquilarão os corpos dos exercitos nos campos de batalha?

Se eu vos dissesse que pretendo dar, neste verão, um impulso novo á navegação aerea? Que espero mesmo, antes do fim de minhas experiencias, poder cruzar a Europa, de um lado ao outro, dentro de uma semana, em um hiate aereo, que não necessitará pousar durante a noite por que será uma verdadeira casa volante?

Vós me dirieis que é facil concretisar esse objectivo em distante porvir. Mas, como evocar o passado é tambem uma fórmula de entrever o futuro, quero assignalar que o que até agora se fez é inteiramente banal. E’ tudo, como bem o sabeis, naturalissimo, sem nada

de extraordinario. Mas não convem nos esquecermos de que tudo isto que em 1902 é uma simples banalidade era totalmente impossivel em 1898.

Um balão não se podia manter no ar durante mais de vinte e quatro horas. Entretanto, o “record” do mundo, estabelecido em “match” sensacional, recentemente realizado, já conseguiu alcançar um pouco menos de trinta e seis horas.

Os balões tem contra si dois grandes inimigos: a condensação e a dilatação. Supponhamos que vos encontraes em equilibrio a 500 metros de altura. De repente, uma pequena nuvem encobre o sol. O gaz do balão se resfria e se condensa, e, se não atiraes fóra bastante lastro para compensar a foça ascensional perdida em virtude daquella condensação, começareis a descer para a terra. Se vos desfazeis de mais lastro, o balão ficará mais leve e subireis mais alto.



COMO PODEREIS MANTER UM BALÃO NO AR DURANTE UMA SEMANA

Imaginemos que assim haveis procedido. Tudo correrá bem durante algum tempo. Mas eis que a pequena nuvem deixa de encobrir o sol. O gaz fica outra vez quente e se dilata, reconquistando sua força ascensional. O balão, sem o peso do lastro alijado, subirá cada vez mais alto. E a dilatação aumentará á medida que diminúa a pressão atmosférica, sendo, então, indispensavel o funcionamento da valvula de escapamento, sem o que o balão explodirá!

Assim, se haveis compromettido o vosso equilibrio e perdido bastante gaz, o balão é de governo difficilimo, podendo chegar a extremos imprevisiveis. Vós tendes, portanto, que descer, para recondensar novamente o vosso gaz pelo augmento da pressão atmosférica. Mas ainda é preciso sacrificar o lastro e as dificuldades recomeçam.

A habilidade do aeronauta que pilotar balões esfericos consistirá precisamente em manter-se em altura de vôo que proporcione a maxima economia possivel de gaz e de lastro. Mas por mais exactos que sejam os seus calculos e conhecimentos, hora virá em que as condensações repetidas o obrigarão a desfazer-se

da ultima gramma do seu lastro, ao passo que as dilatações consequentes o farão perder tal parcella de gaz que o seu balão descerá á terra, não mais em fórmula espherica, mas á semelhança de uma pêra, flacido e inconsistente na sua parte inferior.

Depois das primeiras ascensões, em balão, os aeronautas têm procurado combater a condensação por meio do calor. O primeiro balão de Montgolfier não era cheio senão de ar quente, que produz ascensão mais rapida que o ar frio da atmospherica. Uma elevação sufficiente da temperatura do gaz equivale a uma economia de lastro.

Pilatre de Rozier, que, acompanhado pelo Marquez d'Arlandes, fez a primeira ascensão livre em balão, terminou por perder a vida em vôo através da Mancha, victima de uma combinação destinada a reforçar, pelo ar quente, o gaz de hydrogenio. Foram, em seguida, propostos diversos outros methodos. O ultimo e o mais logico consistia em conciliar a mistura do gaz com o calor. Nada seria mais natural e mais bello do que esse processo, em theoria. As unicas razões que impediram a sua utilização derivaram, porém, dos resultados negativos das experiencias praticas realizadas.

UMA DESCOBERTA SIMPLES E ENGENHOSA

Essa questão da elevação da temperatura do gaz me empolga demasiadamente

para que eu a abandone, sobretudo agora que possuímos um combustivel aperfeiçoado: o petroleo. Meus fabricantes de caldeiras e condensadores me asseguram que, com um kilogrammo de petroleo, poderei transformar em vapor vinte kilogrammos de agua. Ora, se eu encontrar um meio pratico de recolher a agua desde que ella cessa de permanecer no estado de vapor, o problema que vem sendo longamente estudado estará, então, resolvido.

Imaginae que o balão descende. Em vez de desfazer-se de vinte kilogrammos de lastro, não terei mais que queimar um kilogrammo de petroleo.

Meus vinte kilogrammos de agua se transformarão em vapor, mais leve que o ar, e o seu calor dilatará o gaz a ponto de produzir trinta kilogrammos de nova força ascensional. Não é, realmente, simples e commodo?

Por que não se poderá conduzir directamente o vapor da caldeira a um condensador “modern-style”, em aluminio, que será suspenso no interior do balão? Ninguem ainda o fez. Mas não é a originalidade o signal que distingue todas as innovações? E' isso o que eu faço. Chamae o aparelho como entenderdes e quizerdes: condensador ou radiador, porque a simples denominação não tem importancia alguma nos resultados que espero obter.

O aparelho se compõe de meio kilometro de tubos de aluminio bastante delgados, dispostos verticalmente em fórmula conica, suspenso no interior do balão. Agora, - perdoae a um inventor que insiste um pouco sobre os detalhes de sua invenção, - imaginae o balão no ar, em marcha para a terra. Abro uma valvula e o vapor produzido por uma pequena caldeira começa a subir ao condensador, abrindo caminho através do meio kilometro de tubos. E' impossivel que o vapor se misture com o gaz, mas em compensação elle se reaquece, permittindo-o dilatar-se novamente e dar ao balão maior força, que o eleva ainda mais alto. Com effeito, o vapor [ilegível].

A NOITE ILUSTRADA

21 de dezembro de 1932

Transcrito por Alberto Gomes Filho

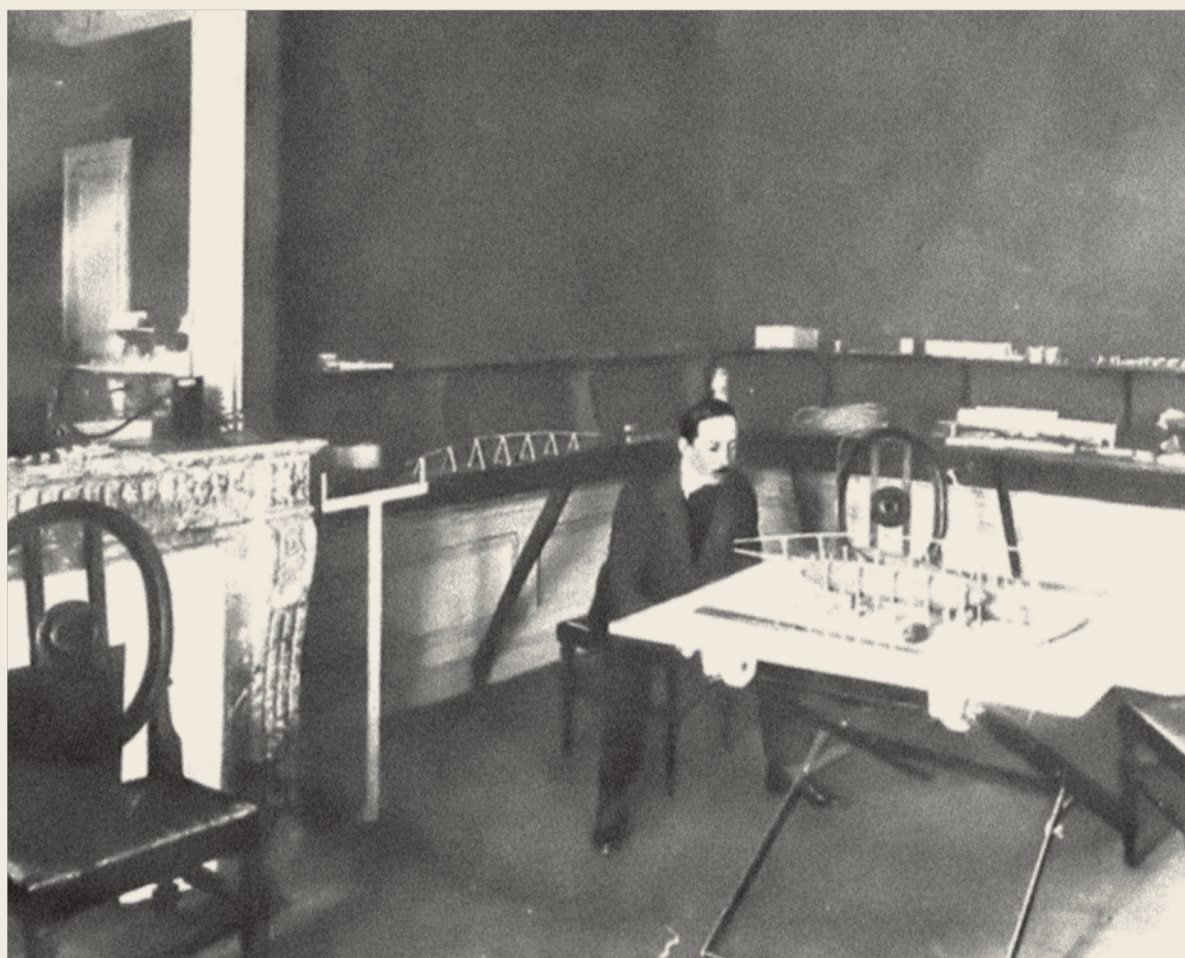
SDA0048 - p. 85





SANTOS-DUMONT

**CORRESPONDENCIA DA SUCCURSAL DE “O CRUZEIRO”,
POR ZENAIDE ANDRÉA.**



SANTOS DUMONT – o super-homem que fez um traço de ligação entre o espaço e a materia humana dando azas ao individuo restricto ao solo e presenteando-o com o infinito – não póde caber dentro de um adjectivo comum. As palavras são pequenas demais para abranger toda a sua gloria. Nenhuma expressaria com fidelidade e immensidão do genio que marcou a sua trajectoria por este mundo.

Por isso, aqui não fica a phrase de nossa admiração. Preferimos o relato de sua biographia, dictada pela saudade da exma. viuva, Virginia Dumont Villares, irmã do grande brasileiro, e do dr. Jorge Dumont Villares, que, além de sobrinho d'elle foi, e principalmente, o seu dedicado e admirativo companheiro durante quasi toda a existencia.

Assim ao sabor original e unico dessas recordações de familia, junta-se, ainda, o merito de uma verdade integral, pura e sempre curiosa, como tudo que concerne ao “Pae da Aviação”.

NA CASA DA AVENIDA PAULISTA N. 105

Ali, a familia Dumont Villares fixou moradia ha 33 annos já.

Mansão solarenga, de largas linhas coloniaes, fechada ao assalto das theorias modernistas, na reclusão de sua sobriedade – apresenta, mesmo, esse ar de tradição. que se torna o apañagio inconfundivel de uma linhagem.

Foi, pois, com a mais viva curiosidade pelo ambiente e pelas figuras que animam, que franqueamos o espaçoso humbral da entrada, recebidos com fidalguia pelo dr. Jorge D. Villares, que, logo a seguir, nos apresentou á viuva Virginia Villares sua mãe.

Essa senhora, que sugere um vitral de igreja gothica pela suavidade dos traços physionomicos, teve um sorriso acolhedor para nós e para o assumpto que levavamos – Santos Dumont...

A MEMORIA QUE O MUNDO INTEIRO REVERENCIA, E' MAIS BEM-QUERIDA EM FAMILIA

Então, por que indagassemos de sua saudade pelo grande morto, ella declarou, emocionadamente:

- “Se elle era tão bom, tão amigo, tão solidario comnosco... Se a sua existencia toda não passou de uma longa e bonita acção de bondade...”

Nesse ponto, o dr. Jorge tambem externa a sua lembrança affectiva e ajustada ao real:

- “Effectivamente. Nunca lhe conhecemos um gesto menos equilibrado. Esteve sempre á altura do proprio pensamento: sereno, firme, puro e sincero. De uma afabilidade a toda prova. Prompto sempre a attender o soffrimento ou a inquietação alheia, com a alma aberta ás subtilezas de cada ser. Fazia o bem, como um dever quotidiano, de todas as horas, mas em silencio, sem alardes ou expansões propicias, cobrindo até de anonymato qualquer beneficio...”

Gostava de quasi toda a gente. Fazia amigos por onde quer que fosse, no itinerario variavel de seu destino. Entretanto, se, por acaso, alguém o feria ou desagradava, nem um só murmúrio de queixa afluava aos seus lábios – evitava, sim, de pronunciar o nome dessa pessoa, obrigando-se a esquecê-la... E era esse o indicio certo pelo qual os seus intimos sabiam da magua. Nunca imprecava contra ninguém. O genio humano lhe merecia toda a indulgencia...

Aliás, a sua extremada modestia não o deixou, jamais, em plano aparte, malgrado o vultuoso programma de suas realizações. Sempre procurou o bem-estar dos outros, collocando-se embora em nivel de absoluta igualdade, discreta e fraternal.



Eu, que estive durante tanto tempo ao seu lado, nos mais diferentes locais e circunstâncias, nunca lhe percebi a menor alteração de carácter, sequer um amuo, um desabafo de impaciência, ou mesmo, um desejo de prazeres fáceis. Era um temperamento estável e extraordinariamente bom. Um santo e um gênio, mesmo...”

Receiosa, talvez de macular a singularidade de uma memória assim tão pura, a sra. Villares interveio:

- Meu filho, cautela... Bem sabes que elle não admittia o elogio incondicional...

- E por que não, agora, que o elogio assume uma forma exacta de definição? – contestámos nós – ainda mesmo que dissessem ambos que elle havia sido o maior homem do mundo ou do século em que nasceu...

- Não! O maior homem do mundo foi Christo. E do século, Pasteur, a quem Alberto tanto prezava a conquista científica...

- Comtudo, é o proprio mundo que positiva a genialidade de Santos Dumont – retrucamos.

- Ah! genialidade, sim... Mas, tivessem que existir primazias, onde ficaria, nesse sentido, Marconi? E Edison? – e ao dizer isso, a nobre senhora parecia pedir desculpas pela grandiosidade do vulto familiar, que ali evocavamos, capaz de rivalizar com os maiores da Historia, sobrepujando-os até.

Rumando a palestra para outro lado o dr. Jorge lembrou:

- Recorda-se, mamãe? Estava assignado por Marconi o primeiro telegramma de felicitações que tio Alberto recebeu, depois que circumnavegou a Torre Eiffel, em 1901, com o aparelho n.º 6.

- Lembro-me. E como não? Sei de cór toda a vida delle...

- Conte-nos, então, uma passagem íntima, qualquer coisa de sua infancia. Elle foi uma criança alegre?

- Mais esperta que alegre. O seu traço característico era uma vivacidade formidável. Assimilava tudo com incrível rapidez, embora sem grandes desperdícios de attenção. Desde 7 ou 8 annos, que a sua vocação para a meca-

nica principiou a se patentear, em emergências curiosas, cuja solução primava sempre pelo inesperado e pela oportunidade.

De uma feita, tendo conseguido um banco de serviços domésticos, installou ali uma aparelhagem completa de papelão, com serras e rodas em miniatura, accionadas por um pequeno moinho de vento. Pode-se garantir que foi esse o seu primeiro invento...

Nessa época, residiamos todos em Ribeirão Preto, onde o nosso pae possuía plantações de café e fazendas. Quando as machinas, não só de costura, como de moagem enguiçavam, Alberto se apressava em desmontá-las, sanando-lhes os defeitos, remontando-as com pasmosa perfeição.

A CORAGEM INNATA AO INVENTOR

Continuando a narrar varios episodios da meninice de Santos, sua irmã disse da audacia e da significativa coragem que o distinguiam entre as crianças de sua idade, relatando um facto marcante:

- “Certa vez, estávamos em grupo passeando em um “trolley” de tracção animal, escoltadas por 2 ou 4 pequeninos cavalleiros – Alberto e mais alguns primos. Tudo corria admiravelmente. Acontece, porém, que em um declive do caminho, um dos nossos priminhos, que brincava como se fosse de circo em cima de sua montaria, espantou os nossos animaes, desembestando-os ladeira abaixo, em evidente perigo para nós todos. Houve gritaria e sustos... Por isso, Alberto, que tinha somente uns 6 annos, collocou-se resolutamente, ao meio da estrada, atravessando-se á corrida, de modo a paralisar a marcha furiosa de nosso carro, que se deteve bruscamente, tendo o varal da parelha chegado a derrear o seu cavallo, emquanto elle assumia a direcção das redeas...”

Dahi por diante, Alberto sempre dispoz de um colossal controle sobre seu systema nervoso, usando de uma calma superior em todas as situações.

Disponha da coragem innata aos inventores. Quando subia ao ar, em suas mais arro-

jadas experiencias, não havia motivo capaz de altera-lo.

Aliás, o espaço era o seu grande elemento. Só se julgava feliz quando deixava o solo”.

SANTOS DUMONT QUERIA VOLATILIZAR A MATERIA...

Então, o dr. Jorge concluiu:

- “Elle queria volatilizar a materia.

Dar azas ao homem, a cada homem, isoladamente. Essa era a sua aspiração maxima. Por ella trabalhou com grande tenacidade até ao final de seu viver. E as provas ahi estão, em tentativas cheias de fé – a machina “marciana”, que dá 6.000 rotações por minuto, e tem a força de 1/5 a 1/2 cavallo, utilisavel comumente na pratica de ‘alpinismo, na Suissa, com ‘sky’; e as “azas de Icaro”, feitas com pennas de passaros...

Quanto á primeira, elle construa, por fim, um de maior typo, com um motor da força de 5 cavallos, para ver se erguia, assim, o homem do chão. Em relação á segunda, elle descobriu que os passaros possuem valvulas naturaes nas azas que se distendem ao alçar o vôo e se contraem ao pousar, sustentando-as, pois, no espaço. Com esses dados, pretendeu fazer as azas artificiaes, feitas com pennas de cysne, que são as mais leves da especie. A ellas se prende um complicado systema de fios, que poderão sustentar a criatura humana ao plano das aves...”

D. Virginia sorri e acrescenta:

- “Por isso, elle era tão leve... Não queria engordar nem um pouquinho. Dava graças á sorte que o dotara de tão leve physico, afim de que pudesse caber em qualquer balão, subir até onde é permittida a invasão dos corpos menos pezados...”

O CRUZEIRO

Páginas 17 a 22

São Paulo, 24 de dezembro de 1932

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA1385 - p. 86-87



OS AUTORES DEANTE DO ESPELHO

NOSSO NUMERO DE AVIAÇÃO



Apresentamos, com este numero, a participação da nossa revista e a solidariedade da sua direcção com os festejos commemorativos da **Semana da Asa**, pela segunda vez celebrada em nosso paiz por iniciativa do Touring Club, e este anno officializada pelo Governo da Republica com a decretação do **Dia do Aviador** (23 de Outubro).

Essas solennidades, intercorrendo entre as datas historicas de 19 de Outubro e 23 de Outubro, deram ensejo a que se fizesse a “reivindicação aeronautica” relativa á solução do problema da dirigibilidade dos balões e ao primeiro vôo em aparelho mais pesado que o ar.

Claudio Ganns, nosso director, advogado da Air France, secretario do Aero Club do Brasil

e da Secção Brasileira do Comité Juridique International de l’Aviation, familiarizado em um trato de dez annos com os assumptos aeronauticos, escreve a nossa primeira pagina de texto, justificando a iniciativa que nos associa ás celebrações da **Semana da Asa**.

“Espelho” tem ainda a satisfação de contar, neste numero, entre outras collaborações preciosas, a do illustre Dr. T. Furtado Reis, Director do Departamento de Aeronautica Civil, que nos deu autorização para reproduzir trechos da sua interessante these apresentada ao 1º Congresso de Aeronautica, em 1934, reivindicando a gloria brasileira na criação da navegação aerea.

Aqui tambem aparece um trabalho do Tenente-Coronel Lysias A. Rodrigues, o com-

petente aviador que se destaca na linha de penetração do interior, com o correio-aereo militar em direcção ao Norte, pelo rumo do Tocantins. A essa vocação, que o distingue, junta elle a de ser um commentador intelligente de assumptos aeronauticos, em trabalhos successivos, sendo que um, sobre Bartholomeu de Gusmão, foi premiado no anno passado pelo Touring Club do Brasil.

Alvaro Araujo, capitão de corveta, aviador naval, tambem nos dá a sua valiosa collaboração, com um interessante estudo sobre “politica aerea” (formação das reservas).

A mais sensacional e expressiva collaboração que offerecemos aos leitores é, entretanto, a do proprio Santos Dumont, que aqui honramos, publicando-lhe dois interessantes estudos, quasi ineditos para os Brasileiros. O primeiro é um curioso artigo, apparecido em Fevereiro de 1905 nas paginas da revista parisiense **Je Sais Tout**, e cuja divulgação consideramos util. O segundo é a versão para a lingua materna do seu livro **Dans l’Air**, editado em Paris, em lingua franceza, e em Londres, em língua ingleza, em 1904. A historia dos trabalhos do inventor até a solução do problema da dirigibilidade dos balões, ahi está completa, em fórmula agradável e pinturesca. A conscienciosa traducção é devida ao Sr. A. de Miranda Bastos, distincto publicista que mereceu em 1935 o 1º premio do Touring Club com a sua bella these: **O Pae da Aviação**.

Registremos tambem o trabalho artistico da nossa capa, devido a Georges Veil e Georges Furstenberger (Atelier G), que foram vivamente louvados pelos magnificos cartazes da **Semana da Aza** profusamente espalhados pelo Touring Club e a valiosa cooperação que tivemos, para editar este numero, das empresas commerciaes de navegação aerea.

Com esforço que puzemos no preparo deste numero commemorativo, pensamos ter correspondido á espectativa dos nossos leitores, aos quaes fizemos na edição de Setembro a promessa desta homenagem aos creadores da navegação aerea e á aviação brasileira.

ESPELHO - NÚMERO ESPECIAL DA AVIAÇÃO

ANNO II - outubro de 1936 - Número 19

Transcrito por Alberto Gomes Filho

Ilustração do famoso e irreverente caricaturista Georges Goursat (pseudônimo SEM) - amigo de Santos Dumont

SDA0508 - p. 88



O QUE EU FAREI O QUE SE FARÁ

COMO PENSAVA O PAI DA AVIAÇÃO EM 1905

Que dirigeis de mim si eu pretendesse que é possível atingir o Polo Norte em balão dirigível? Si eu predisse que, em proximo futuro, Cruzadores aereos ameaçarão as esquadras, farão guerra aos submarinos e porão corpos de exercito em debandada?

Que dirieis si eu vos dsse que conto dar, no verão deste ano, um impulso novo á navegação aerea? Que espero mesmo, antes de terminadas minhas experiencias poder cruzar acima da Europa, durante uma semana inteira, em um Yacht aereo que não terá necessidade de pousar em terra á noite porque será ele proprio uma casa volante?

Dir-me-eis que é facil vaticinar para o futuro. Mas evocar o passado é tambem uma maneira de encarar o futuro.

Tudo que fiz até hoje tornou-se cousa banal já o conhecem, já o viram – e parece muito natural, como enquadrado nos fatos ordinarios. Mas não esqueçamos que a banalidade de 1902 era impossivel em 1898.

Como é que nenhum balão nunca pode manter-se muito mais de 24 horas nos ares, pois o record mundial estabelecido em recente e sensacional concurso foi de pouco menos de 36 horas?

A razão é esta: o balão tem dois grandes inimigos, que são a condensação e a dilatação. Suponde que vos achaeis em equilibrio a 500 metros de altura. De repente, uma pequena nuvem cobre o sol. O gaz do balão resfria, condensa-se, e logo, si não deitaeis fóra lastro para compensar a força ascencional perdida por efeito dessa condensação, começareis a baixar para o solo. Si lançastes lastro em demasia, o balão ao contrario fica demasiado leve, e subireis excessivamente.

COMO CHEGAREI A MANTER UM BALÃO NO AR DURANTE UMA SEMANA

Imagine que deitastes fóra o lastro justamente necessario. Mas eis que a pequena nuvem cessou de tapar o sol. O gaz aquece e, dilatando-se, ganha de novo a sua força ascencional; todavia, dispondo-se de tanto menos peso quanto o lastro deitado fóra, o balão subirá ainda mais alto nos ares e a dilatação aumentará á medida que a pressão atmosferica fôr diminuindo, até que certa quantidade de gaz se escape por uma valvula, disposta em todos os balões. Si não fóra assim, o balão explodiria.

Desse modo destruistes o vosso equilibrio e perdeste muito gaz, pois o balão é um impulsivo que vae sempre aos extremos. Desceis de novo, portanto, para recondensar outra vez o vosso gaz ao efeito de aumento da pressão atmosferica. Mas então é preciso ainda sacrificar lastro – e de subito o balão se lança para muito alto, e a dificuldade recomeça.

A dificuldade para um aeronauta que pilota um balão esferico consiste justamente em manter-se á altura desejada, economizando o mais possível o seu gaz e o seu lastro. Mas, qualquer que se seja a exatidão posta nesse trabalho, ha de chegar o momento em que repetidas condensações terão obrigado a lançar fóra a ultima grama de lastro, ao passo que as dilatações repetidas terão causado uma tal perda de gaz que o balão descerá em terra, não mais esferico, porem em fórmula de pãra, flacido e vazio na sua parte inferior.

Desde as primeiras ascensões em balão, os aeronautas procuram combater a condensação por meio do calor. O primeiro balão de Montgolfier estava apenas cheio de ar quente, que é mais leve que o ar frio da atmosfera e soube-se sempre que uma elevação suficiente da temperatura do gaz equivalia a uma economia igual de lastro.

Pilatrede Rozier que, acompanhado do Marquez de Arlandes, foi o primeiro a fazer uma scenção livre em balão, acabou por perder a vida ao querer atravessar a Mancha, vitima de uma combinação que devia reforçar pelo ar aquecido o gaz hydrogeneo.

Dahi por deante, propuzeram-se diversos metodos: o ultimo e o mais logico consistia muito simplesmente em permitir ao vapor de misturar-se com o gaz. Assim, o vapor condensando-se em gotas na superficie interna do envoltorio do balão, pode ser recuperado sem perda em um reservatorio adaptado na abertura que existe ao fundo dos balões esfericos.

Nada seria mais natural nem melhor que esse processo – em teoria – e as unicas que eu tenho para não adotal-o na pratica resultam das experiencias que tenho feito em ponto pequeno. Não digo que essas experiencias são concludentes, mas, tanto quanto pude verificá-lo, tal systema me obrigaria a transportar excessiva quantidade de agua. A superficie do balão é tão consideravel que a massa de vapor, em vez de condensar-se e recahir em gotas como na teoria, parece apenas desaparecer, evaporar-se através da seda envernizada, que o proprio gaz não pode atravessar. Foi pelo menos o que me aconteceu.



UMA DESCOBERTA MUITO SIMPLES E MUITO ENGENHOSA, MAS E' PRECISO... FAZEZL-A.

E no entanto essa questão da elevação da temperatura do gaz me tenta a tal ponto que não me resolvo a abandonal-a, sobretudo agora que aposuimos um combustivel tão aperfeiçoado: o petroleo. Os meus fabricantes de caldeira e condensadores prometem-me que, com um litro de petroleo, estarei em condições de fazer vaporizar vinte litros de agua. Ora, si posso achar um meio pratico de recolher essa agua desde que ele cesse de encontrar-se em estado de vapor, o problema, tanto tempo estudado, estará resolvido.

Prestae atenção: imaginae que o balão desce. Em vez de alivial-o, lançando fóra vinte kilos de lastro, eu me limitarei a queimar um litro de petroleo. Meus vinte kilogramas de agua se transformarão em vapor, mais leve que o proprio ar e o seu calor dilatará o gaz ao ponto de produzir trinta Kilogramos de nova força ascensional! Não é simples e comodo?

Por que não transportarei diretamente o vapor da caldeira em um condensador moder-style de aluminio, que seria suspenso no interior do balão? E' cousa que nunca se fez – mas nisto mesmo está o signo distintivo de todas as invenções! E' o que eu fiz, pois. Chame-lhe a isso o que quizer: condensador ou radiador; a designação não tem nenhuma importancia para o resultado.

O aparelho compõe-se de tubos de aluminio muito tenues, dispostos verticalmente em forma de cone vazio, ficando esse conjunto suspenso no vertice interno do balão.

Agora – perdoae a um inventor insistir um pouco nos pormenores da sua invenção – imaginae o balão no ar, em via de descer. Eu dou volta a uma torneira e o vapor produzido por uma pequena caldeira começa a subir no condensador, fazendo caminho através de meio kilometro de tubos.

E' impossivel que o vapor se misture com o gaz, mas em compensação ele o aquece, permite-lhe dilatar-se de novo e dá ao balão nova força que o precipita mais alto. Com efeito, o vapor cessa de ser vapor antes de

ter atravessado em toda a sua extensão esse meio kilometro de tubo e recae, pois, imediatamente, em gotas, e corre pela outra extremidade dos tubos.

Vêde agora o que se passa. O jorgo das torneiras aseguro-me uma interrupção á vontade, eu conservo os meus vinte kilogramas de agua em um movimento circular continuo: agua, vapor, agua, vapor, agua, e assim por deante. Os vinte kilogramas (ou mais) de agua constituem sempre uma parte do peso primitivo do balão: no entanto, toda vez que faço circular essa agua, com o gasto de um kilograma de combustivel de petroleo, eu ganho momentaneamente trinta kilogramas de força ascensional. E graças ao jogo das minhas torneiras, estou em condições de gradoar essa força á minha vontade.

Ainda uma vez ganho trinta por um, isto é, trinta kilogramas de força ascensional por um kilograma de petroleo-lastro. Parece-me, pois, evidente que si, até hoje um aeronauta poude conservar-se 24 horas nos ares em balão esferico com uma quantidade determinada de lastro de areia, eu poderei, da minha parte, manter-me trinta dias no ar com a mesma quantidade de lastro de petroleo.

O QUE SERA' A AERONAVE DO SEculo XX E COMO SE VIVERA' A BORDO

Está sendo cozido o envoltorio do meu Yacht aereo, si assim lhe posso chamar. A cabine já se acha construida, e trabalha-se na caldeira e no condensador; o motor está encomendado, os propulsores estão prontos. E em pouco o meu yacht aereo partirá para o seu primeiro cruzeiro. Pela sua fórmula exterior, ele se assemelhará mais a idéa que nós fazemos da aeronave do seculo XX do que tudo que se construiu até agora.

Abaixo de um balão ovoide, porem um pouco menos alongado que o meu Numero 9, ver-se-á suspensa á guisa de nacelle uma especie de casinha com uma janella-balcão corredia de cada lado, em metade da sua extensão.

Essa janella-balcão marca o logar da peça fechada, podendo ser aquecida quando for necessario.

Como a casa volante é destinada a ficar dias inteiros nos ares, um abrigo contra

o frio, mesmo a alturas moderadas, pode ter sua importancia. As paredes da peça fechada deverão pois ser absolutamente estanques e construidas de maneira a reter o calor. Serão estabelecidas como a casa sobre um arcabouço de madeira de pinho, de aluminio e de cordas de piano, tudo recoberto de varias espessuras de seda de balão envernizada. Dois leitos de campanha ahi serão instalados. Mas direis: que farão os passageiros enquanto dormir o capitão? Toda a idéa do yacht aereo está na resposta a esta pergunta.

Meus hospedes ficarão á vontade quando chegar a minha vez de dormir: o Yacht aereo não é feito para marchar com grande rapidez. Tambem não é necessario que o balão tenha uma forma cylindrica. Eu o fiz mesmo construir em forma de ôvo; e isso poupa e torna inteiramente superfluas as manipulações penosas e delicadas e a acurada atenção necessarias para conservar ao balão a sua forma cylindrica, por meios de ventiladores e descargas. Assim o yacht aereo poderia, durante horas inteiras, assemelhar-se perfeitamente a um balão esferico; bastaria para isso parar o motor e deixar todo o sistema ir-se docemente, á vontade, através da noite – ou de tarde ou pela manhã levado por vento favoravel. O papel dos meus hospedes ficará limitado a abrir ou fechar uma torneira, segundo eles percebam o balão descer ou subir; e para isso basta apenas um pouco de bom senso.

Muitas vezes nós nos deixaremos levar assim por correntes favoraveis, flutuando á uma altura não muito elevada acima da terra, mas absolutamente livres de todos os aborrecimentos do guide-rope. Para nós, não haverá saltos subitos nas frias solidões alem das nuvens, nem quedas através de nevoeiros, lumidos – como acontece aos aeronautas de balões esfericos. Não nos esforçaremos por bater o record de velocidade, nem teremos a receiar as variações da pressão atmosfericas, como sucede nos dirigiveis. O bom manejo das torneiras permitir-nos-á mantermos á altura desejada; e vogaremos nos ares vendo a Europa desenrolar-se aos nossos pés como uma carta geographica ...

Jantaremos. Veremos surgirem as constelações. Ficaremos suspensos entre as estrelas e a terra. Despertaremos na gloria da manhã.

E os dias sucederão aos dias. Transporemos as fronteiras. Eis-nos pla-

E o Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

nando acima da Rússia – seria lastima descer tão depressa – damos a volta e tornamos pela Hungria e a Austria. Eis Vienna! Fazei marchar os propulsores e mudemos de direção: quem sabe si não encontraremos uma corrente que nos impelirá até Belgrado?

Mas já a manhã chegou – voguemos com a brisa até Constantinopla! Temos tempo, e acharemos sempre o meio de voltar a Paris...

POR QUE NÃO ATINGIRIAMOS O POLO EM DIRIGIVEL?

A vantagem manifesta no balão dirigível ovoide de pequena pressão interior e munido do meu aparelho de aquecimento a vapor é poder ficar 30 dias no ar, onde o balão esférico ordinario poder apenas manter-se um dia.

Si André tivesse disposto desta vantagem, teria partido com esperanças muito mais serias de poder atravessar o Polo em uma corrente aerea e ser deconduzido á civilização do hemisferio oposto.

Assim, não vejo por que um yacht aereo construido para esse fim não atingiria o Polo e não voltaria são e salvo. Um navio a vapor preparado para uma expedição arctica transportaria para o Norte, o mais longe possível; e lá, no tombadilho do vapor, poder-se-ia encher o e lançar o nos ares para atravessar as poucas centenas de kilometros que o separassem ainda do meu objecto.

Quanto a mim, seduziu-me sempre a idéa de atingir o Polo em balão dirigível. Quando se pensa que só restam algumas centenas de kilometros a vencer, é lastimavel e pouco pratico pensar que uma machina aerea capaz de fornecer uma corrida determinado em determinado espaço de tempo, e enfrentar um vento que sobre á razão de 21 kilometros por hora venha a fracassar em uma pequena distancia.

A experiencia adquirida em numerosos cruzeiros em um yacht aereo de recreio nos ensinaria como se deveria construir, equipar e manejar um balão mais forte a mais poderoso com que se podesse tentar a exploração polar.

Depois de haver encontrado, ou por acaso, ou procurando-a verticalmente, a corrente aerea que levaria o balão para o Norte, deter-se-ia o motor para não gastar combus-

tivel. Direi mesmo que não se deveria servir dos propulsores senão em dois casos em que eles fossem de grande utilidade, isto é, para impelir a aeronave direto para o Norte, durante os periodos de calmaria, ou então para modificar a sua róta, desde que ele si visse levado por uma corrente atmosferica mais ou menos favoravel.

No caso em que o yacht aereo polar se visse forçado a aterrizar, a manobra seria muito simples: o comandante teria apenas que dar uma volta á torneira e deixar que o frio intenso condensasse o gaz. Para subir, haveria só que reaquecer o gaz.

Quando forem conhecidas as ações ainda ignoradas da guerra russo-japoneza, ficar-se-á muito provavelmente sabendo que o barco submarino representou papel decisivo na destruição da primeira esquadra russa.

E' espantoso como nós habituamos depressa ás invenções mais revolucionarias. Até o momento em que o seu exito salta aos nossos olhos, nós as condemnamos; depois, aceitamos-as com displicencia, como cousa muito natural.

Para mim não ha duvida: a aeronave de seculo XX será forçosamente não só o unico inimigo, mas tambem o vencedor sensacional do barco submarino deste mesmo seculo e isso por uma razão muito curiosa, dependente de certas leis de optica, que os inventores de um e de outro jamais tomaram em consideração.

E' fato bem verificado que os que planam em balão acima da superficie da agua percebem corpos que se movem sob as vagas, até uma grande profundidade e com precisão maravilhosa.

Considerae só esse fato surprehendente e imaginae o caso de uma esquadra ameaçada por submarinos. Sem o socorro de um cruzador aereo, ele ficará tão impotente como os soberbos navios de guerra russos na bahia de Porto Arthur. Mas sob a proteção de um cruzador, vêde quantas possibilidades favoraveis e como os papeis se mudam. O cruzador, aereo atravessa ostensivamente os ares em longas linhas paralelas. Sob a superficie da agua, o submarino está em marcha: á sua velocidade é insignificante comparada á do seu adversario dos ares. O submarino nem mesmo pode ter certeza de que o yacht

aereo o ameaça, sem que suba á superficie e se exponha a grandes riscos; e não poderia em seguida aproveitar-se que tivesse colhido senão mergulhando profundamente, mas assim mesmo anulando a sua utilidade.

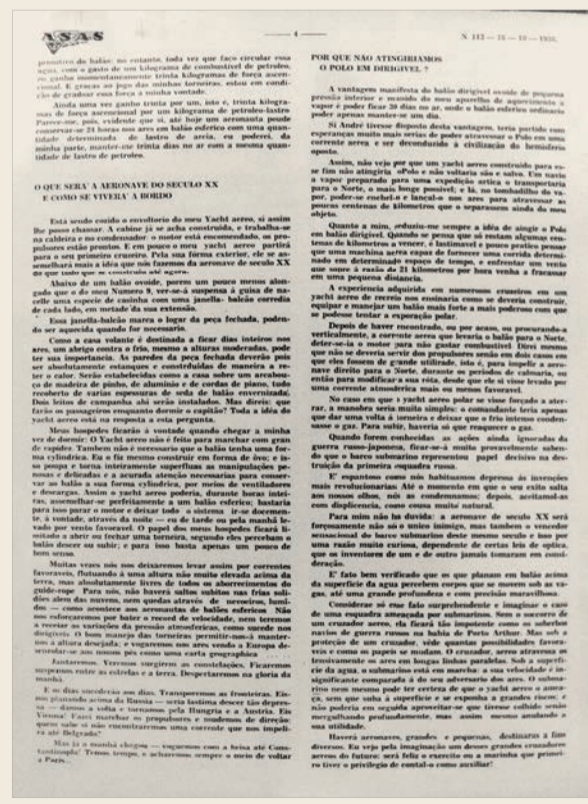
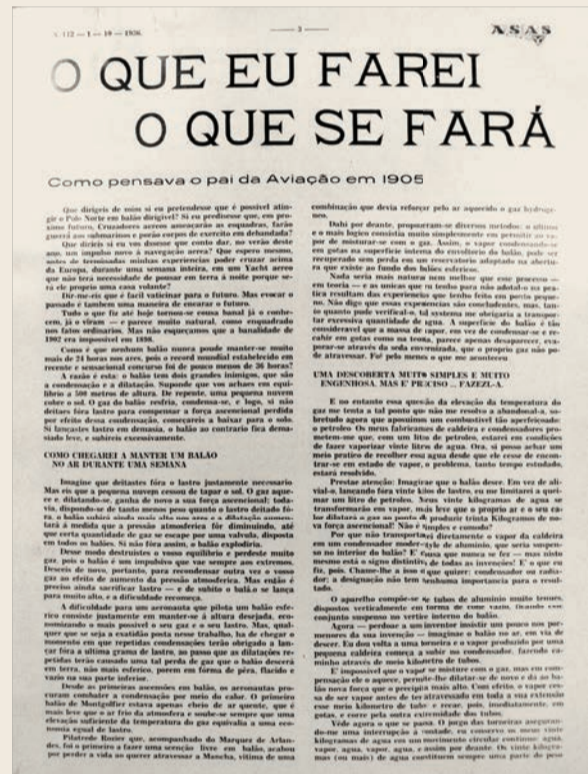
Haverá aeronaves, grandes e pequenas, destinadas a fins diversos. Eu vejo pela imaginação um desses grandes cruzadores aereos do futuro: será feliz o exercito ou a marinha que primeiro tiver o privilegio de contal-o como auxiliar!

ASAS - Número 112

1º de outubro de 1936

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0809 - p. 89





O DIA EM QUE VOOU O PRIMEIRO AVIÃO

SANTOS-DUMONT UMA ÁGUIA NOS ARES

**POR JOHN M. OVERSTREET
(OFICIAL DA RESERVA DA FORÇA AÉREA DOS EUA)**

Paris, 12 de novembro de 1906; no campo da Bagatelle, Santos Dumont percorre 220 m pelo ar no seu 14 Bis, que subiu por seus próprios recursos.



Quando Santos Dumont conquistou o Prêmio Deutsch, a notícia do sensacional acontecimento circulou por todo o mundo e numerosas mensagens de congratulações lhe chegaram às mãos, em Paris. O governo brasileiro, com justificado orgulho, concedeu-lhe um prêmio de 100 contos de réis – o mesmo valor do Prêmio Deutsch – e uma medalha de ouro, em que se lia: “Sendo presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, o Dr. Manuel Ferraz de Campos Sales mandou gravar e cunhar esta medalha em homenagem a Alberto Santos Dumont. 19 de outubro de 1901.”



FOI UMA ALUNA DE SANTOS DUMONT – AÍDA D’ACOSTA, DA ALTA SOCIEDADE PARISIENSE – A PRIMEIRA MULHER A SUBIR SOZINHA NUM DIRIGÍVEL.

O dinheiro foi reinvestido por Santos Dumont nos negócios que tinha no Brasil, a fim de cobrir os saques que fizera em razão

do custo excessivo da construção do dirigível N.º 6. Entre as congratulações por ele recebidas havia uma do famoso inventor norte-americano Thomas Alva Edison: “A Santos Dumont, o pioneiro do ar, homenagem de Edison.” Havia ainda as de Guglielmo Marconi, inventor da telegrafia sem fio, e do famoso Professor Langley, dos Estados Unidos. A revista *La Nature* escreveu, na edição de 9 de novembro de 1901, algumas linhas que representavam o consenso da opinião popular: “O triunfo de 19 de outubro de 1901 ficará memorável na história da aeronáutica.”

Outra expressiva manifestação de aplausos a Santos Dumont foi a outorga do primeiro título de sócio-honorário do recém-fundado Aeroclube do Reino Unido ao inventor brasileiro, durante um banquete, no Hotel Métropole, com a presença das figuras mais destacadas da elite científica britânica. Joaquim Nabuco, que então representava o governo brasileiro junto à Corte de St. James, disse nessa ocasião: “Os brasileiros que têm a honra de testemunhar esta reunião sempre se lembrarão dela, com satisfação nacional e com justo orgulho nacional. Qualquer que seja o futuro da navegação aérea, eles estão certos de que o nome de Santos Dumont sobreviverá na história, seja como o precursor da era da solução científica deste problema, seja como o primeiro que navegou numa máquina voadora contra e através dos ventos.”

Depois da sensacional façanha, Paris estava praticamente aos pés de Santos Dumont. Ele foi glorificado com as mesmas expansões tributadas a Charles Lindbergh quando este, 26

anos depois, realizou seu vôo solitário através do Atlântico no *Spirit of St. Louis*, cobrindo a distância de Nova Iorque a Paris, sem escalas. Vendiam-se por toda parte como **souvenirs** cartões-postais, ornamentos, medalhões com a efígie de Santos Dumont e miniaturas do seu N.º 6. Seu hangar, suas oficinas, sua casa, seus livros, suas invenções foram objeto de insaciável curiosidade de repórteres e fotógrafos, que queriam saber tudo sobre seus hábitos, gostos, preferências e ideais. A imprensa inteira falava sobre sua vida. Depressa Santos Dumont se cansou disso, bem como dos jantares e festas em sua homenagem. E foi com uma sensação de alívio que aceitou o convite feito pelo Príncipe Alberto I para visitar Mônaco. O soberano do minúsculo principado queria ver o N.º 6 em vôo e, por isso, fez construir um hangar especialmente para Santos Dumont, em La Condamine, diante do mar, na baía de Mônaco.

Santos Dumont chegou em Monte Carlo a 2 de janeiro de 1902 e, durante sua permanência, realizou vários vôos, com grande satisfação para os monegascos. Esses vôos foram o grande acontecimento social daquele inverno. E começou outra série de festas a Santos Dumont. De todos os lados, choviam convites e mais convites. Ele, porém, não desejava outra coisa a não ser voltar às suas oficinas, para continuar seu trabalho. Só pôde voltar no fim de fevereiro e, sem perda de tempo, começou a desenhar os planos do N.º 7, que depois se tornaria conhecido como o dirigível para corridas. Em maio de 1902, interrompeu de novo os seus esforços, a fim de mostrar o N.º 6 em Londres, a convite do Aeroclube do



Reino Unido. Enquanto ainda se achava na França, recebeu proposta dos organizadores da Feira Mundial de St. Louis, nos Estados Unidos, para que os aconselhasse com a sua experiência. Queriam eles realizar uma corrida aérea, que seria a grande atração dessa feira, programada para o ano de 1904. Santos Dumont, que nunca havia visitado os Estados Unidos, embarcou num navio da Inglaterra para Nova Iorque, seguindo daí de trem para St. Louis.

A imprensa norte-americana lhe deu uma excelente cobertura e logo recomeçou a fatigante série de homenagens, recepções e banquetes. Em pouco, Santos Dumont verificou que os organizadores da Feira Mundial de St. Louis queriam apenas explorar o lado espetacular da navegação aérea como motivo de propaganda, nada entendendo do assunto.

Mesmo assim, ajudou-os a estabelecer os planos da corrida aérea, mas se recusou a inscrever-se nela, quando não lhe foram oferecidas garantias pecuniárias para trazer da França seu dirigível e sua equipe de mecânicos. Nos Estados Unidos, novamente se encontrou com o Professor Langley e teve, também, uma interessante palestra com Thomas Edison, no laboratório de pesquisas do inventor do fonógrafo e da lâmpada elétrica incandescente. Na ocasião, os dois discutiram a possibilidade da aplicação de força elétrica à navegação aérea, mas ambos concordaram em que se tratava de coisa pouco prática.

Ao voltar dos Estados Unidos, uma desagradável surpresa estava reservada a Santos Dumont. A primeira coisa que ele fez, ao se reinstalar na Rue Washington, foi tomar o seu carro elétrico e seguir para St. Cloud. Mas encontrou o **aeródromo** do Aeroclube vedado por uma cerca. Várias edificações novas tinham sido ali construídas. Balões esféricos estavam ancorados por toda parte, cheios de gás, parecendo imensos cogumelos. Vários outros estavam em diversos estágios de construção em galpões e oficinas. Seria muito difícil fazer uma ascensão em dirigível no meio de tal conglomerado e mais difícil, ainda, seria descer nesse local. Assim raciocinando, Santos Dumont decidiu mudar-se imediatamente, custasse o que custasse! Compraria um local próprio, onde pudesse trabalhar em paz, sem a ameaça de ser pertur-

bado por outros ou de se tornar, ele mesmo, um elemento de perturbação.

Em nova explosão de atividade, começou a vasculhar os arredores de Pais, à procura de um lugar adequado para nele instalar sua base de operações. Acabou por encontrar uma boa área em Neuilly, onde construiu o que chamou de **Primeira Estação de Aeronaves do Mundo**. Projetou e fez construir sete hangares de várias dimensões, formando uma espécie de praça, o maior deles com 55 metros de extensão, 15 metros de altura e 10 metros de largura. Enquanto continuava os trabalhos de construção do **N.º 7** nas oficinas de St. Cloud, Santos Dumont já se ocupava dos planos do dirigível **N.º 9**. Saltou o n.º 8, porque, como já foi (dito), tinha singular aversão por esse número, por motivos jamais explicados. Por causa disso, jamais efetuou uma ascensão do dia 8 de qualquer mês.

O **N.º 7** era um longo e fino dirigível, assim desenhado para cortar o ar com maior rapidez, uma vez que se destinava a corridas aéreas. Continha 1.257 metros cúbicos de gás quando totalmente cheio. Com 40 metros de extensão, seu diâmetro máximo era de 7 metros. A quilha obedecia ao mesmo desenho da quilha do **N.º 6**, mas servia de sustentáculo a um motor de 60 cavalos-força Clément resfriado a água, o qual movimentava duas hélices, uma à proa e outra à popa. Como o **N.º 6**, o **N.º 7** também tinha um balonete interno, assim como uma poderosa bomba de ar, mas se distinguiu do primeiro por algumas particularidades técnicas que lhe davam maior estabilidade. Santos Dumont calculou que, com esse dirigível, conseguiria desenvolver a velocidade de 80 quilômetros por hora!

Contudo, o **N.º 7** não chegou a participar de qualquer corrida. Fez vários vôos de experiência, mas foi conservado no hangar à espera de uma decisão da comissão da Feira Mundial de St. Louis. Se esta houvesse feito o depósito em dinheiro que lhe fora exigido, Santos Dumont teria ido participar de sua inauguração, em 1904. Mas como isso não foi feito, Santos Dumont não quis ir por conta própria, arcando com grandes despesas. E passou a trabalhar no **N.º 9**, também conhecido pelo nome de *Balladeuse*.

Sua configuração se afastava da de seus dirigíveis anteriores.

É que Santos Dumont pretendia então demonstrar a possibilidade do uso de pequenos dirigíveis no transporte comercial de pessoas ou de cargas leves. **Balladeuse** – palavra do **argot** parisiense – poderia ter o seu nome traduzido por a **Passeadora**. Quase todos os dias, quando fazia bom tempo, os parisienses poderiam ver Santos Dumont passeando sobre os telhados de Paris e mesmo descendo, eventualmente, no centro da capital francesa.

O **N.º 9** era tão fácil de manobrar que Santos Dumont não hesitou em contribuir para um novo e significativo episódio da história da aeronáutica: em poucas semanas, instruiu uma moça para que ela realizasse um vôo – a primeira ascensão de uma mulher – em **solo**, nesse dirigível. Nenhuma mulher, até então, fizera tal proeza. A aluna de Santos Dumont foi Mlle. Aída d’Acosta, que viera de Nova Iorque para Paris e, tendo ouvido falar das conquistas de Santos Dumont, exprimira o desejo de conhecê-lo. Integrada na alta sociedade parisiense, não lhe foi difícil relacionar-se com o inventor brasileiro. Logo, tornou-se ela assídua frequentadora do campo de aerostação de Neuilly.

QUANDO pediu a Santos Dumont que se tornasse seu professor de aeronáutica ele ficou muito intrigado. É que Aída d’Acosta fazia questão de que tudo fosse feito no maior segredo, pois temia as reações de sua família.

A 29 de junho de 1903, a bela moça fez o seu **solo** no **N.º 9**, conduzindo-o de Neuilly ao campo da Bagatelle. Os jornais, dos quais dificilmente se poderia ocultar um acontecimento dessa natureza, deram notícias do vôo mas, sob a pressão de sua família, logo deixaram de tratar do caso. A mãe de Aída d’Acosta obteve de Santos Dumont a solene promessa de que nunca mencionaria o nome da “tresloucada” em qualquer de suas entrevistas ou livros sobre aeronáutica. Se alguma coisa se sabe hoje a tal respeito, não é por iniciativa de Santos Dumont. Em julho de 1933, um artigo de Helen S. Waterhouse, na revista **The Sportsman Pilot**, intitulado **A Primeira Aero-Chauffeuse**, revelou todo o episódio, graças a uma minuciosa pesquisa.

A **Balladeuse** foi a menor das aeronaves de Santos Dumont e, provavelmente, aquela em que ele fez o maior número de horas de vôo, talvez por ser mais fácil de manobrar e de utili-



zação mais econômica do que as outras. Tinha apenas 11 metros de extensão e, na sua parte mais larga, apenas 3 e 1/2 metros, o que lhe dava a capacidade de 220 metros cúbicos de hidrogênio. O motor Clément, de três cavalos, resfriado a ar, dava à hélice a velocidade necessária para alcançar de 20 a 30 quilômetros por hora. O grande leme tornava as manobras mais fáceis.

A atenção do pequeno círculo dos interessados em aeronáutica da capital francesa se voltou, em abril de 1903, para um visitante norte-americano, Octave Chanute, que chegou a Paris e fez importante comunicação numa reunião do Aeroclub. Em 1894, publicara esse norte-americano um interessante estudo sobre aerodinâmica e planadores, intitulado **Progress in Flying Machine**, baseado nos princípios do pioneiro alemão Otto von Lilienthal. No Aeroclub de Paris, Chanute descreveu seus êxitos com planadores e exprimiu firme confiança na possibilidade de vôos no mais pesado que o ar, ou seja, em planadores movidos por motores.

Presente, como era natural, à palestra de Chanute, Santos Dumont teve a imaginação incendiada. Foi então que a idéia do mais pesado que o ar começou a se sobrepôr à dos balões dirigíveis. Outra coisa contribuiu também para isso. Pouco depois da palestra de Chanute, o Aeroclub de Paris instituiu um prêmio de 1.500 francos para quem voasse 100 metros no mais pesado-que-o-ar. E o Sr. Ernest Archdeacon, próspero advogado e então presidente do Aeroclub, foi mais longe: ofereceu de seu próprio bolso 3.000 francos a quem voasse 25 metros. Isso deu novo impulso aos planos de Santos Dumont, embora ele não o confidenciasse a ninguém. Preferiu trabalhar no maior segredo.

O período de 1903 a 1906 foi de continuadas experiências, para Santos Dumont. Os registros técnicos e notas pessoais referentes a esses anos infelizmente se perderam. Contudo, foi nesse período que ele trabalhou nas aeronaves experimentais N.ºs 10, 11, 12, 13 e 14. Algumas voaram. Outras, não. Santos Dumont não era muito comunicativo com os subordinados, nem discutia com o seu pessoal técnico os planos que tinha em mente. Isso, aliás, é uma característica natural dos gênios. Mas o segredo de que se cercava evidencia que os planos sobre o mais pesado que o ar estavam consumindo grande parte de sua capacidade. Depois do dirigível N.º 10, chamado **Ônibus**, por se destinar

a conduzir 10 passageiros, mas que não passou dos vôos de teste, veio o primeiro projeto do mais pesado que o ar, com o N.º 11. Este foi desenhado, primeiramente, como um planador e, depois, redesenhado como um monoplane, com um motor e hélice dupla. O planador passou por breves testes, rebocado nas águas do Sena por uma lancha veloz. Estava equipado com flutuadores por demais pesados e nunca foi capaz de voar como monoplane.

ENTRE 1905 e 1906, Santos Dumont desenhou o seu N.º 12, com rotores duplos, tal como nos helicópteros que mais tarde viriam a ser construídos. Mas, como não encontrasse motor adequado nessa época, o N.º 12 nunca voou. Se os seus registros não tivessem desaparecido, o helicóptero provavelmente não teria tardado tanto a ser inventado. O N.º 13 foi planejado como um balão semi-rígido que poderia permanecer muito mais tempo no ar do que os balões convencionais. Isso seria alcançado mediante a substituição do hidrogênio perdido por ar quente. Não se sabe se o N.º 13 voou ou não. Com o N.º 14, os planos de Santos Dumont deixaram de ser secretos. Era dirigível, que voou em Trouville, perto do canal da Mancha, por várias vezes. Pequeno, continha apenas 185 metros cúbicos de hidrogênio e era impulsionado por um motor Clément de 3 e 1/2 cavalos. Sua utilização seria a de servir de apoio a um veículo, assim testando a aerodinâmica do famoso **14 Bis**. Para esse fim, o motor e a quilha foram removidos, sendo o **14 Bis** colocado embaixo. Com o motor deste roncando, o dirigível voou ao redor da Bagatelle pelo tempo suficiente à completa realização desses testes.

Para a construção do N.º 14 Bis, Santos Dumont contratara os serviços de Gabriel Voisin, que possuía uma grande oficina e que já fizera algumas experiências com planadores. A configuração da aeronave era estranhíssima, para os padrões de hoje, mas Santos Dumont estava começando do princípio e não tinha a quem seguir. Seu pequeno avião era um biplano, com a envergadura das asas medindo 10 metros e 8 centímetros, o que lhe dava uma área de aproximadamente 41 metros quadrados. A extensão de toda a aeronave media 13 metros e tinha uma estrutura de pinho, revestido de fazenda. Era controlado, à frente, por uma espécie de **papagaio** quadrado. E seu motor, um Levavasseur/Antoinette, a gasolina, produzia 50 cavalos-força. Depois de uma

série de experiências, Santos Dumont comunicou ao Aeroclub bem como pessoalmente aos Srs. Archdeacon, instituidor do prêmio, e Surcouf, secretário da Comissão Científica, que estava preparado para tentar voar 25 metros, no dia 23 de outubro de 1906.

Só às 4 horas da tarde desse dia o N.º 14 Bis ficou preparado para a largada, no campo da Bagatelle. Chapin pôs o motor em movimento e, quando a este se juntaram os gritos da multidão, o barulho se tornou ensurdecedor. O avião ganhou velocidade no solo e Santos Dumont inclinou-se para trás, manipulando o seu controle. Quando tinha deslizado sobre a terça parte do campo, o N.º 14 Bis se elevou a uma altura de dois metros, no mínimo. Mas pouco depois, faltando-lhe espaço, Santos Dumont cortou o motor e o avião desceu, danificando as rodas ao tocar no solo. Nessa data, 23 de outubro de 1906, Santos Dumont não apenas ganhou o Prêmio Archdeacon por ter voado mais de 25 metros, mas ainda se tornou o **primeiro homem no mundo a decolar diretamente do solo numa máquina mais pesada do que o ar num vôo oficialmente controlado**.

Paris vibrou de entusiasmo. O nome de Santos Dumont estava em todas as bocas e nas manchetes da imprensa, com as mais lisonjeiras expressões. Recomeçaram as homenagens e banquetes. Quando a notícia chegou ao Brasil foi um delírio. Mas Santos Dumont ainda não estava satisfeito. Queria desesperadamente ganhar o Prêmio do Aeroclub, oferecido a quem conseguisse voar 100 metros. Ele possuía o veículo e sabia que poderia realizar tal façanha. Na era dos supersônicos, isso pode parecer ridículo ou mesquinho. Mas foi dando esses primeiros passos inseguros e perigosos que a aviação pôde abrir caminho para vir a ser o que é hoje. Só uma coisa preocupava Santos Dumont: queria, antes, aperfeiçoar o sistema de controle do aparelho. E, depois de muito estudo, desenvolveu uma forma de **aileron**, constituída por dois planos octogonais, montados nas asas e que, elevando-se ou abaixando-se, fariam com que pudesse controlar a subida ou a descida.

A 11 de novembro de 1906 ele notificou de novo a Comissão Científica do Aeroclub de Paris de que iria tentar voar 100 metros no dia seguinte. Milhares de espectadores se concentraram no campo da Bagatelle, no dia 12, para assistir ao feito. Mas houve também uma



surpresa. Iria ter um inesperado concorrente. O francês Louis Blériot – que mais tarde faria a primeira travessia da Mancha em avião – aparecera com um grande biplano para também competir. Sempre cavalheiresco, Santos Dumont deu uma demonstração de sua cortesia, oferecendo a Blériot a primazia. Iniciando a prova, o pobre Blériot infelizmente não conseguiu sequer levantar vôo. Acidentou-se no fim da pista, mas conseguiu sair dentre os destroços de seu aparelho para testemunhar a nova vitória de Santos Dumont.

O motor do **14 Bis** começou a roncar e o avião não tardou a deslizar velozmente sobre o solo. A multidão abriu caminho para a passagem do carro de corrida do Sr. Archdeacon que acompanhava o progresso do avião. Depois de ter percorrido cerca de 300 metros, Santos Dumont acionou o controle e o **14 Bis** começou a se elevar lentamente, até a altura de cerca de 5 metros. Os espectadores tinham invadido o lugar em que devia pousar e, por isso, usou os **ailerons**, para poder alcançar uma área livre. Então, cortou o motor e aterrissou. O vôo durara exatamente 21 segundos e 1/3. Nesse espaço de tempo, percorrera, pelo ar, a distância de 220 metros. O entusiasmo da multidão não teve limites. Santos Dumont foi carregado em triunfo até o local em que se encontrava a Comissão Científica! O tumulto foi ainda maior do que por ocasião do vôo de outubro.

O **Illustrated London News**, de 24 de novembro de 1906, escreveu: “**O nome de Santos Dumont está nos lábios de todos... Ele é a verdadeira figura, a verdadeira encarnação de energia. Pequeno e magro, é do estofado de que são feitos os exploradores e conquistadores. Não foi pequeno o teste de nervos a que ele se submeteu, subindo aos ares impalpáveis numa máquina de sua própria invenção...**” Mais uma vez se sucederam os banquetes, as festas, as homenagens. Mas, para Santos Dumont, isso era o que havia de mais aborrecido. Ele tinha outras coisas em mente. Antes de tudo outras aeronaves a desenhar. Mas queria, primeiro, tirar umas férias e ter um pouco de descanso. Foi o que fez. De 1906 a 1909, Santos Dumont se ocupou em desenhar outros tipos de aparelhos experimentais que, como os anteriores, foram também numerados. O **N.º 15** se afastou da estranha forma do **N.º 14 Bis**, aproximando-se mais das linhas dos aeroplanos que apareceriam mais tarde. Era um biplano qde maneira laminada,

com um motor Antoinette de 100 cavalos-força. Durante as provas, acidentou-se, sem ter subido ao ar, transformando-se num monte de destroços. Com o **N.º 16**, voltou aos dirigíveis, numa combinação de balão-avião semi-rígido, com 100 metros cúbicos de hidrogênio e um motor Antoinette de 50 cavalos-força. Teve o mesmo fim do **N.º 15**, acidentando-se ainda no solo. O **N.º 17** ficou apenas nos desenhos. Era uma versão melhorada do **N.º 15**.

Depois disso, Santos Dumont começou a interessar-se nas possibilidades do hidroplano e construiu o **N.º 18**, avião flutuante sem asas, com um motor Antoinette de 100 cavalos-força. Foi testado na água e nunca foi provido de asas, provavelmente devido ao excesso de peso. O **N.º 19**, também conhecido como **Demoiselle**, seria o seu maior triunfo. Mas, infelizmente, o seu desenvolvimento foi marcado por dificuldades. Dado o seu desenho, parece que Santos Dumont elaborara um conceito inteiramente novo de vôo no mais pesado do que o ar. O que ele concebera no seu gabinete de trabalho da Rue Washington era essencialmente o que viria a se tornar a configuração típica dos aeroplanos que seriam construídos muitos anos depois. Mesmo nos dias de hoje o seu padrão básico ainda é utilizado. O **Demoiselle** era um pequeno e gracioso monoplano, cuja fuselagem consistia em uma armação de bambu que sustentava à frente o motor e as asas e, atrás, na cauda, o conjunto de elevadores e o leme. O aviador sentava-se no meio das três rodas de decolagem e aterrissagem.

Na manhã do teste inicial do **N.º 19** Santos Dumont fez várias tentativas para se elevar do solo, mas o aparelho não decolou. É que o motor era excessivamente pesado e a hélice, ineficiente. Ele retirou o motor Antoinette e instalou outro mais leve, um Duthheil-Chalmers, resfriado a ar e montado um pouco acima da posição do piloto, entre as duas asas. Esse motor movimentava uma hélice semelhante à do **14 Bis**. Tal modelo modificado do **N.º 19** voou com sucesso, pela primeira vez, em novembro de 1907. O **N.º 20**, porém, é que coroaria os seus êxitos. Era uma modificação do novo **Demoiselle**, com uma fuselagem de bambu reforçada e montada triangularmente e com uma nova hélice, mais eficiente, toda de maneira. A 6 de abril de 1909, Santos Dumont pilotou o **N.º 20** cobrindo a distância de 2.999 metros e, a 8 de abril, a de 1.500 metros, a uma altitude aproximada de 30 metros.

A 13 de setembro de 1909, Santos Dumont levantou vôo em St. Cyr e alcançou Buc, a 8 quilômetros de distância, em 12 minutos, fazendo parte do vôo a 60 metros de altura. No dia seguinte, ele fez o percurso de volta. E então anunciou generosamente ao mundo aeronáutico que os planos do **Demoiselle** e suas variações eram propriedade comum. O homem que detinha todas as licenças para voar – em balões, dirigíveis, biplanos e monoplanos – encerrou sua carreira aeronáutica no início de 1910. A partir de então não mais voaria. Numa espécie de testamento, escreveu que, para obter os resultados a que chegara, tivera não somente que inventar mas ainda experimentar. E nessas experiências, durante dez anos, sofrera os mais terríveis choques. Seus nervos, esgotados, não poderiam suportar novas provações. E por fim: “Revelei a meus amigos que ia encerrar minha carreira aeronáutica – e tive a aprovação de todos eles.”

MAS isso não extinguiu o seu interesse pelas conquistas do espaço. Por muito tempo ainda ofereceu importantes contribuições ao mundo da aviação. Recebeu dezenas de condecorações e exerceu postos importantes na aviação mundial. Foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras, quase à sua inteira revelia. Viajou muito e espalhou por toda parte os seus conhecimentos. Era um homem bondoso, gentil e venerado. Quando morreu, a 23 de julho, num hotel de Guarujá, perto de Santos, não apenas o Brasil perdeu um de seus maiores filhos, mas ainda a aviação mundial perdeu o maior de seus pioneiros. O resultado dos trabalhos e contribuições de Alberto Santos Dumont para a aeronáutica pode ser resumido nestas justas palavras que o Coronel Templer proferiu no banquete dado em sua homenagem, em Londres, a 25 de novembro de 1901: “Quando os nomes de muitos dos que hoje ocupam as mais preeminentes posições no mundo tiverem sido por longo tempo relegados ao esquecimento, um nome sobreviverá, lembrado para sempre, e esse será o do Sr. Santos Dumont.” Essa é a história do jovem brasileiro que um dia sonhou voar como uma águia nos céus... e que tornou isso possível ao homem.

REVISTA MANCHETE - p. 142

Transcrito por Alberto Gomes Filho e Anna Leticia de Siqueira Vasconcelos

SDA0825 - p. 90



A GLÓRIA DE SANTOS-DUMONT

Paris, a Cidade-Luz, está comemorando de maneira excepcional, de 21 do mês findante até 4 de julho próximo, o cinquentenário dos primeiros vôos feitos por Santos-Dumont. Participa de todos os atos uma comissão de representantes do Brasil, pátria do famoso pioneiro da aviação. O mundo civilizado acompanha atentamente as merecidas homenagens prestadas ao primeiro homem que realizou o secular anelo humano de voar.

Existe em Petrópolis, cuidadosamente conservada pela Prefeitura e franqueada ao público, uma casa que foi residência de Santos-Dumont, de 1918 a 1932. E' «A Encantada», como a denominou o célebre aeronauta, que a projetou e construiu. Fomos visitá-la – e de tudo que vimos e ouvimos ficou-nos a impressão de que Santos-Dumont gostava de bastar-se a si mesmo. Seu chapéu, por êle próprio fabricado e que guardava, dobrado, no bolso do casaco, quando não o usava, era bem prova disso.

Tendo decidido morar em Petrópolis, Santos-Dumont comprou uma casa naquela aprazível cidade, mas não quis residir nela. Preferiu construir um prédio a seu jeito, no fundo do quintal, que dava para outra rua. Êsse quintal não se prestava, absolutamente, para construção – mas o aeronauta queria viver nas alturas, bastando-lhe os pontos de apoio indispensáveis na terra. E o prédio sôbre a encosta, esguio, ereto, terminando a cobertura, de zinco, num ângulo agudo fechado, sôbre o qual drapeja, altaneira, num mastro, a Bandeira do Brasil. Para se içar a bandeira precisa-se atingir o tópo do telhado, aonde se vai ter galgando-se uma ponte pênsil fixada ao solo nos fundos da casa.

Visto da rua, onde há um busto do inventor, o prédio se destaca, lá do alto, entre a vegetação. Nas janelas, gerânios balouçantes ao perpassar da brisa dão à casa uma nota de alegria e de paz.

Gostaríamos de escrever muito sôbre essa curiosa vivenda, com seu banheiro «sui generis»; suas íngremes escadas de madeira com degraus recortados, reduzindo o piso à metade, alternadamente à esquerda e à direita, para facilitar a subida e a descida; seus armários embutidos – tudo denotando a originalidade, um pouco excêntrica, do insigne brasileiro que ali viveu. Mas é limitado e o espaço de que dispomos.

Vale a pena, realmente, uma visita à casa de Santos-Dumont para ler seus autógrafos em exibição, folhear os álbuns de recortes de jornais, acompanhar, através as fotografias da época, as experiências do genial inventor, e contemplar a Bandeira do Brasil, tôda esgarçada, que êle, grande patriota, sempre levava em suas arrojadas ascensões, na capital francesa.

À saída do visitante pode passar pela escola primária «Santos-Dumont», que funciona na casa que o inventor adquiriu mas onde não quis residir, preferindo destiná-la ao nobre fim a que serve ainda hoje.

Tem-se procurado, alhures, empanar a glória de Alberto Santos-Dumont, atribuindo-se a primazia do vôo em aparelho mais pesado que o ar a dois norte-americanos, os irmãos Wright. Nada mais destituído de fundamento.

Transformando, paulatinamente, seu dirigível nº 14 em aeroplano, Santos-Dumont como que ligou as duas fases da aeronáutica, a do mais leve e a do mais pesado que o ar, passando o aparelho a denominar-se, então, 14-bis. E foi com o 14-bis que conquistou, em concurso público, sem concorrente, a Taça Archdeacon, destinada a quem exhibisse um aparelho que se elevasse do chão, por seus próprios recursos, e voasse num percurso mínimo de cem metros. Isso foi em 1906. Antes, em 1901, circundara a Torre Eiffel, ganhando o prêmio «Deutsch de La Meurthe»; era a dirigibilidade, por êle descoberta.

Só depois dessas façanhas os irmãos Wright ensaiaram seus vôos, e mesmo assim

utilizando uma torre, ou pilar, de onde seu aparelho era lançado ao espaço por meio da queda de um pêso...

Rose Brown, escritora norte-americana que residia em Petrópolis, onde veio a falecer em abril do corrente ano, era natural do mesmo lugar onde nasceram os irmãos Wilbur e Orville Wright, ou seja Middletonw, Ohio. São, pois, insuspeitas estas suas palavras: «O aparelho dos irmãos Wright era lançado ao vôo por meio de uma catapulta e não como o de Santos Dumont, que por suas próprias fôrças levantava-se do solo». O marido da escritora «yankee», Robert Carlton Brown, homem culto e também autor de vários livros, mora ainda na «Cidade das Hortencias» e poderá prestar, igualmente, depoimento a respeito. Não há dúvida, realmente, de que cabe ao inventor brasileiro a primazia do vôo do mais pesado que o ar e a dirigibilidade dos balões.

Com a fama de Santos-Dumont ocorre, como se vê, algo semelhante ao que se deu com a estátua de Ícaro, em bronze, que a França erguera em Paris, homenageando o grande brasileiro. Os alemães arrebataram-na e a fundiram, durante a ocupação – mas outra será colocada em seu lugar, no dia 4 próximo, oferecida à França pelo Brasil.

A glória do genial patrício, refletida naquele monumento, resistirá, incólume, a tôdas as distorções tendenciosas dos primeiros capítulos da história da aeronáutica, porque se baseia em fatos comprovados por documentos e pelo noticiário dos jornais da época. São provas irretorquíveis e que precisam voltar à baila para restaurar a verdade sempre que esta for falseada.

O IMPARCIAL

Itaperuna (RJ), 29 de junho de 1952

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0841 - p. 91



ANO SANTOS-DUMONT

Ao ensejo do evento histórico do cinquentenário do primeiro vôo do mais pesado que o ar, efetuado no Prado de Bagatelle a 23 de outubro de 1906, o Brasil recolhe e projeta os aplausos que lhe são devidos sublinhando, de modo significativo, as próprias palavras de Santos-Dumont quando da inauguração de seu monumento em Saint-Cloud:

“Este monumento mandado erigir, em Saint-Cloud, pelo Aero Clube de França, me é duas vezes grato: é a consagração de meus esforços, e a homenagem que se prestou a um brasileiro reflete-se sobre a pátria toda”.

Na realidade, o que se comemorará universalmente é o cinquentenário do nascimento do avião, este poderoso instrumento destinado à aproximação de povos, governos e nações, concebido, construído e pilotado, pela primeira vez, por Santos-Dumont no pórtico da era revolucionária da técnica moderna.

BRIGADEIRO HENRIQUE FLEIUSS -
MINISTRO DA AERONÁUTICA

O PRIMEIRO BALÃO TINHA UM NOME...

Paris... 1891. Santos-Dumont procura um mestre espanhol, que lhe abre novos horizontes no campo da Química, da Física, da Astronomia, da Mecânica Aplicada. E logo surge, diante do seu espírito, com a fascinação de um romance de aventuras, o motor de explosão e o primeiro automóvel que ele vai comprar na fábrica, em Valentigney. Sim, que em Paris, naquele tempo, ainda não se vendiam automóveis... E com o seu carro o jovem Alberto

Santos-Dumont revoluciona a Cidade Luz. Sua grande aventura, porém, terá de ser no céu. E, depois de uma série de tentativas, ele consegue subir pela primeira vez num balão, com André Micheron, seu proprietário e construtor. É uma experiência definitiva. Sobem a 3.000 metros de altura e aprende, «naquela aula inaugural de infinito», coisas maravilhosas. Faz ainda algumas dezenas de ascensões em balões alheios. Observa, estuda, faz planos. O meio atmosférico, os problemas do lastro, dos ventos, da partida, da aterrissagem, da força ascensional, tudo o apaixonava. Por fim, resolve construir ele mesmo o seu próprio balão. Já há idéias pessoais na sua execução, inovações. O balão tem 113 metros cúbicos, pesa 14 quilos. Era menor que os balões comuns. Poucos acreditavam naquele aeróstato que poderia ser dobrado e «transportado numa valise». Mas naquele ano Santos-Dumont enche de assombro pela primeira vez os parisienses. Subindo no Jardim da Aclimação, alcança o espaço, vitorioso. Um dia, anos mais tarde, escrevendo a história de suas experiências, Santos-Dumont a poria como legenda, sob a fotografia desse pequeno aeróstato, estas palavras memoráveis: «O meu primeiro balão, o menor, o mais lindo, o único teve um nome: - Brasil.»

ÊLE ESCREVA O NOME DE SUA TERRA NOS CÉUS DE PARIS...

Aquilo era tudo uma loucura. Um motor de explosão adaptado a um balão com gás inflamável era suicídio! Mas para Santos-Dumont era apenas uma etapa que devia ser percorrida. Com o seu Santos-Dumont nº 1,

no ano de 1898, consegue dominar o princípio da dirigibilidade. Mas um pequeno defeito faz o balão esvasiar-se parcialmente e ser arrastado pelo vento. Garotos que brincavam num campo, atendem ao seu apêlo, seguram a ponta de uma corda e o balão desceu como imenso papagaio oscilante.

Com o seu Santos-Dumont nº 5, quando contornava a Torre Eiffel, novo acidente quase lhe custa a vida. O balão é arrastado, bate contra um edifício, explode e os socorros vão encontrar Santos-Dumont preso a suas cordas, a 20 metros sobre o solo.

Mas cada novo obstáculo o incitava a novas experiências! No mesmo dia, inicia a construção do Santos-Dumont nº 6 que ficaria pronto em 20 dias e com o qual concorreria ao prêmio «Deutsch» de 125 mil francos, instituído para o aeronauta que conseguisse a velocidade de um quilômetro por minuto, num percurso de 30 quilômetros! Saindo de Saint Cloud e contornando a Torre Eiffel, o balão deveria voltar ao local da partida em 30'. - No dia 19 de Abril de 1901, dia da prova, toda Paris vibrava! Santos Dumont ganhou o espaço!

Flagrantes fotográficos fixaram o instante culminante em que a silhueta alongada do balão aparece dominando a Torre Eiffel! Uma onda de entusiasmo agitou a multidão! Minutos depois, Santos-Dumont voltava ao ponto de partida. Era o triunfo!

Magnânimo, Santos-Dumont distribuiu todo o prêmio. Deu 50 mil francos aos seus operários e mecânicos e 75 mil entregou ao Chefe de Polícia de Paris para liberar todas as ferramentas de trabalho que se encontrassem em penhor... O Brasil, de longe, acompanhava o feito extraordinário de seu filho! Ele escrevera, com a vitória, o nome de sua terra nos céus de Paris...



O GÊNIO DE SANTOS-DUMONT TEVE UM DESTINO MAIS BELO: BUSCOU AS ESTRADAS DO CÉU”

A COMPANHIA CARNASCIALI INDÚSTRIA E COMÉRCIO dedica-se, há um quarto de século, ao serviço da Aviação no Brasil. Nesse mistér, presta assistência a quantos se utilizam do material do seu comércio, constituindo ligação entre a Indústria e os operadores de motores, aviões e equipamentos correlatos. Ao ensejo do Ano de SANTOS-DUMONT, rende homenagem ao grande criador da Aviação, a que se associam suas representadas.



A FABULOSA POPULARIDADE DE SANTOS-DUMONT

NENHUM homem nunca foi mais visceralmente popular em Paris do que Santos-Dumont. Sua popularidade se estendia e se aprofundava por todos os setores da vida da vasta metrópole. E Santos-Dumont sentia-se bem naquela atmosfera de calor e de carinho exaltado que se mantinha ao redor de sua pessoa, como se fôra uma auréola perene de clamor triunfante. E era mesmo.

A repercussão dos feitos de Santos-Dumont chegou a ser simplesmente incrível em Paris. Em julho de 1903, por exemplo, na mesma semana em que Vanderbilt se queimou gravemente, ao tentar voar em balão acionado por um motor a petróleo, o inventor brasileiro sofreu um acidente. Passeava ele sobre a metrópole francesa, com o seu dirigível «Nº 9», quando, de súbito, exatamente ao sobrevoar o Sena o contratempo ocorreu. Houve um «retrocesso de labareda» no seu motor – o único em seus cinco anos de dirigibilismo, até então, e que nunca mais se lhe repetiu. Declarou-se incendio no motor. Santos-Dumont apagou o fogo como seu chapéu de panamá. Depois de abafar as chamas, recolocou o chapéu à cabeça, assim como se encontrava: - todo amarrotado, com a copa em ponta e as abas caídas. Alguém bateu

uma chapa fotográfica, no momento em que Santos-Dumont desceu da sua aeronave, sem maiores novidades, com aquela forma de chapéu. Dias após, os chapeleiros de Paris lançaram a nova moda de chapéu para homens: – o «chapéu Santos-Dumont» – a forma afobadamente adquirida por aquêle chapéu que apagara o incendio do motor. O amarfanamento foi estilizado; e a forma geral passou a ser expressão de elegância máxima dos figurões sociais, grandes e pequenos, novos e velhos, do momento.

Também os colarinhos tiveram uma forma «a Santos-Dumont»; fizeram-se dobrados e altos; o inventor queria-os bem altos, como que para forçar o alongamento do seu próprio pescoço e para compensar, com semelhante artifício, a pequena altura com que a Natureza o dotara.

Pela mesma razão, o inventor punha grande empenho em usar camisas de listas verticais e as camisas de linho e os ternos de casimira de listas verticais entraram em voga, numa época em que só as côres lisas vinham sendo, antes dêle, usadas pelas pessoas de maior gôsto no vestir.

Outra novidade por Santos-Dumont introduzida na vida social foi a do cabelo dividido ao meio, no alto da cabeça. Antes dêle, a risca ao meio do crânio só era apresentada por mulheres. Depois dêle, por muito tempo, essa foi a maneira de pentear dos homens elegantes de tôdas as partes do mundo. E ainda hoje não desapareceu de todo.

A projeção de Santos-Dumont se tornou tão envolvente e tão sugestionadora, que com êle e com o que êle fazia se preocupavam as faculdades de matemática de inúmeras universidades do nosso planeta – os metalurgistas dos centros industriais mais adiantados – os alfaiates, os camiseiros, e até os institutos de beleza de todos os recantos civilizados da Terra. Êle, Santos-Dumont, sabia disso. E gostava de viver assim. Constituiu-se em centro do mundo. Tinha consciência de que o era. E tinha consciência também de que o merecia ser.

Envôlto por essa fulgurante aura de triunfo, sem sofrer sombra de qualquer espécie, o jovem brasileiro manifestava suas insistências: repetia constantemente que pesava 50 quilos «com os meus sapatos»; e quando lhe

perguntavam algo a respeito da sua fazenda de Ribeirão Prêto costumava completar o esclarecimento com esta frase irônica e paradoxal, mas perfeitamente exata, e de sua autoria bem humorada: – «Sabe você? O café prêto, quando é verde, é vermelho».

Duas características que nunca se modificaram durante o curso todo da existência de Santos-Dumont foram: - o asseio corporal, quase que elevado à categoria de obcecação, que não lhe permitia usar senão camisas alvíssimas, mesmo nos trabalhos manuais de oficina – e a correção absoluta em assuntos de pagamento de contas.

RAUL DE POLILLO, EM «SANTOS-DUMONT GÊNIO»



PERFIL DE SANTOS-DUMONT

Já seu simples aspecto físico despertava simpatia. Homem de pequena estatura, cujo pêso, graças a voluntário regime, nunca excedeu 54 quilos, sempre se conservou em excelentes condições físicas. Fisionomia atraente, cabeça calva e grande, testa larga sobre os olhos castanhos e um tanto salientes, que as sobrancelhas delgadas acentuavam. Sob o nariz forte e rombudo, um pequeno bigode aparado curto. Bôca bem rasgada, queixo voluntarioso, marcado por um fundo sulco. Dentes grandes e alvos, tez clara e corada, olhar penetrante, às vêzes ligeiramente malicioso.

Trajava com elegância e apuro. Dava preferência aos tecidos escuros e pesados, de listras verticais, cujo corte ajustado acentuava a esbeltez do seu porte. Adotou, desde cedo, as calças arregaçadas em bainha e um tanto curtas. Não há contemporâneo seu que não se recorde daquele chapéu panamá desabado e daqueles colarinhos altos, dobrados e bem engomados que universalmente guardaram o seu nome: «colarinhos Santos-Dumont». Sempre usou cinto de couro, com o qual parecia controlar a «linha» que se impusera. Chamavam também atenção as botinas, que usava, invàriavelmente de sola bastante espessa: dizia que suas longas caminhadas o exigiam... Diàriamente, praticava a marcha a pé. Às vêzes, quando só, serviam-lhe



esses passeios para refletir, parecendo que o exercício muscular lhe favorecia o raciocínio. Noutras ocasiões, levava consigo um companheiro para palestrar. Sua conversa, entretanto, era característica. Geralmente taciturno, falava pouco, em frases sintéticas, muitas vezes incompletas. Perdia a paciência, quando o interlocutor não aprendia logo, rapidamente, o que ele queria dizer.

Inteligência viva e penetrante, dotado de notável facilidade de apreensão, advinda de profundo e paciente estudo dos problemas, chegava rapidamente a conclusões precisas e decisões imediatas. Lia principalmente assuntos científicos. Sua familiaridade com os quatro idiomas que dominava com perfeição – o francês, o inglês, o castelhano e, naturalmente, o português – era para ele um grande auxiliar.

Tudo quanto fazia era com intensidade: vivia esportivamente, gozando cada instante de suas realizações. Não será isso a verdadeira felicidade? Trabalhava sempre, com firme concentração, empenhando todas as suas faculdades no que estava fazendo. Afirmando que todo sucesso é filho do esforço contínuo, realizava, em tempo surpreendentemente curto, as mais árduas tarefas que se impunha. Este permanente estado de tensão iria ser, sem dúvida, a causa de lamentável desgaste de suas energias, conduzindo sua existência a um fim prematuro, quando a humanidade muito ainda poderia esperar do seu gênio».

HENRIQUE DUMONT VILLARES
EM «QUEM DEU ASAS AO HOMEM».



... E A 23 DE OUTUBRO DE 1906 FOI O PRÓPRIO MUNDO QUE FICOU EM SUSPENSO!

A multidão chegara ao campo de Bagatelle. Gente simples. Homens de cartolas. Bengalas de marfim. Todos acreditavam na fragilidade do “14-Bis” e na força do gênio de Santos-Dumont. Rugiu, célere, o motor. As respirações se prenderam e o “14-Bis” se soltou no espaço. A 2 ms. do solo, com quase 60 ms. de vôo, o biplano inclinou-se. Santos-Dumont cortou a ignição e ao pousar o “14-Bis”, rebentou uma explosão... de aplausos.

Santos-Dumont pisara em terra, mas o mundo continuava em suspenso... Eram 16 horas e 45 minutos do dia 23 de outubro de 1906. A primeira vez que o homem venciu o espaço, dirigindo o mais pesado que o ar. Nunca o feito de um herói subira tanto, subindo apenas 2 metros!

Mas o gênio se define pela tenacidade. Os aplausos de Bagatelle, como o gás triunfante dos seus dirigíveis, não o encheram de vaidade. Defendia uma causa e não o seu nome. E se voltou novamente sobre o «14-Bis». Ia aperfeiçoá-lo. Antes já havia dito: «assim que eu acrescentar um pequeno leme às duas asas, o aparelho estará perfeito». Colocou, nas asas, os 2 «aileron» e saiu a público para uma outra demonstração. Dia 12 de novembro. Em torno de Santos-Dumont, a Comissão Científica do Aeroclube de França, o mundo da ciência e da imprensa, a multidão... O aparelho, acionando seus recursos mecânicos, decolou, sobrevoou as árvores e pousou, após um vôo de 220 ms, em 21 segundos, 2/5. Era a consagração defi-

nitiva de seu gênio. A imprensa carregou em triunfos, o nome do grande inventor. Em meia hora, seu «n. 6» dera a volta à Torre Eiffel. Poucas horas mais e a glória de seu «14-Bis» daria a volta ao mundo!

1956 - ANO SANTOS-DUMONT

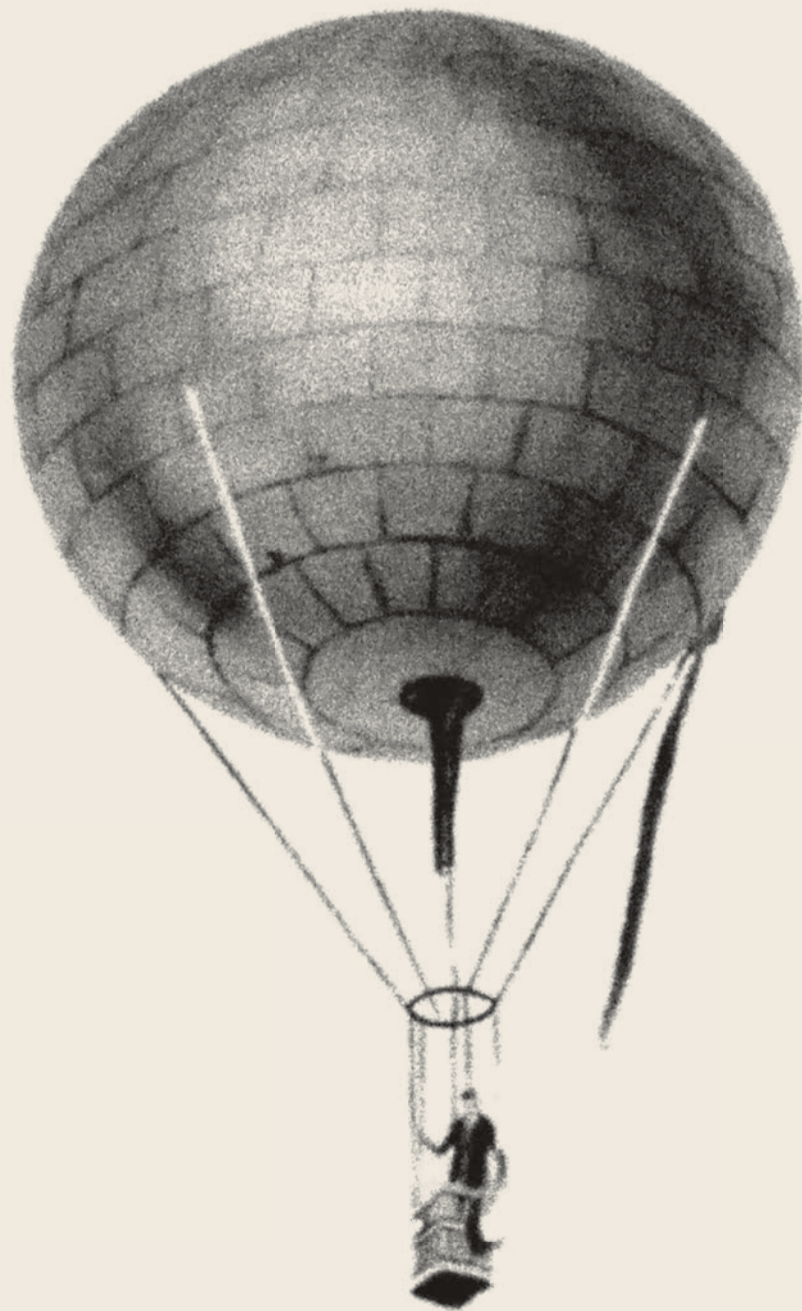
GLÓRIA AO «PAI DA AVIAÇÃO»
NO CINQUENTENÁRIO DO PRIMEIRO VÔO DO MAIS PESADO QUE O AR

SUPLEMENTO ESPECIAL DE “O MUNDO ILUSTRADO” - CINQUENTENÁRIO DO 1º VÔO EM AVIÃO 1906-1956

27 de agosto de 1956

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA0811 - p. 92-93





DUMONT E O 14-BIS

Em 13-09-1906, na segunda tentativa, Santos Dumont com seu BIPLANO 14 BIS, no Campo de Bagatelle, Paris, CONSEGUIA POR SEUS PRÓPRIOS MEIOS PERCORRER NO SOLO, CÊRCA DE 200 METROS, ELEVANDO-SE DE 80 A 96 CM. ACIMA DO SOLO, POR 100 METROS, COM UMA VELOCIDADE HORÁRIA DE 30 A 35 QUILOMETROS (vôo público, mas não oficial). O reconhecimento oficial diante do mundo seria feito no dia 23 de outubro do mesmo ano perante um grande público e, sob o controle de autoridades francesas, Santos Dumont conquista a taça **Archdeacon**. Finalmente, em 12 de novembro do mesmo ano, ainda com o 14 Bis, êle ganha o prêmio Aero clube e estabelece o primeiro recorde de aviação.

Em 1907, constrói o célebre monoplano **Demoiselle**, que evolui para se tornar mais leve e mais veloz, para ser afinal o primeiro avião de turismo do mundo. O aparelho tinha apenas 10 metros quadrados, sendo 8 vezes menor do que o 14-Bis. A armação era constituída de uma treliça de bambu com juntas metálicas. A hélice, colocada à frente, tinha um pouco mais de 1 metro de diâmetro, ficando o leme à pôpa. O aparelho tinha 8 metros de comprimento e 5,60 de envergadura, apoiando-se sobre 3 rodas, duas à frente e uma atrás. O motor era de 2 cilindros opostos e proporcionava um peso mínimo para a força que desenvolvia. Sua potência era de 35 H.P e o seu peso 40 quilos.

Outra grande virtude de S. Dumont foi deixar que todos os seus inventos e aperfeiçoamentos por êle introduzidos nos diversos campos da ciência e da técnica revertssem ao domínio público, ou seja, nunca tirou nenhuma patente dos seus inventos, dizendo que assim o fazia para o bem-estar da humanidade.

ÉPOCA HERÓICA

Em continuação, o mundo assistiu estarecido aos vôos de Bleriot, Delagrange, Voisin e outros. No ano seguinte, em março de 1908, Henri Farman conquistou o prêmio

DEUTSCH-ARCHDEACON, fazendo o primeiro vôo em circuito fechado de um quilômetro. Em 1909, foi realizada no Grand Palais, em Paris, a 1ª Exposição de Aeronáutica; logo em seguida, em Reims, a Grande Semana da Aviação, precursora da Semana da Asa, que, alguns anos mais tarde, seria também feita no Brasil, havendo diversas provas aéreas; Bleriot atingiu a velocidade de 75 quilômetros por hora; Curtiss alçava vôo, depois de uma corrida de 80 metros, para a decolagem. No ano de 1910, o “Pai da Aviação” resolveu encerrar a sua gloriosa carreira de aviador.

Para o conhecimento das gerações vindouras, o Aero clube de França fêz erigir em Bagatelle, local dos primeiros vôos do conquistador dos ares, um marco de granito com a inscrição:

AQUI
EM 12 DE NOVEMBRO
DE 1906
SOB O CONTRÔLE DO
AEROCLUBE DE FRANÇA
SANTOS DUMONT
ESTABELECEU OS PRIMEIROS
RECORDES DE AVIAÇÃO
DO MUNDO
DURAÇÃO 21 S 1/5
DISTÂNCIA 220 M

Louis Barthou, primeiro-ministro de França, compareceu à inauguração do marco.

Além de Santos Dumont e do Padre Lourenço de Gusmão, diversos brasileiros contribuíram com seu esforço e inteligência para a causa aeronáutica, inclusive com o sacrifício da própria vida. Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, pilotando o dirigível **Pax**, que se incendiou na sua primeira ascensão, veio a falecer com o seu mecânico Sachet, em 12 de maio de 1902; em outubro do mesmo ano, outro acidente tirava a vida do inventor Oto Brasky e de seu companheiro Paulo

Morin. Outros nomes que contribuíram para a ciência aeronáutica: Barão de Teffé e Dr. Ribas Cadaval. Em janeiro de 1909, o Aero clube de França, expediu os primeiros brevês de piloto-aviador para Alberto Santos Dumont, Léon Delagrange, Roberto Esnault Pelterie, Louis Blériot, Henri Farman, Orville Wright, Wilbur Wright e o Cap. Ferdinand Ferber.

O período compreendido entre os primeiros êxitos de Santos Dumont (ano de 1898) e o início da Primeira Guerra Mundial (1914) foi conhecido como a “época heróica da aviação”, ou seja, a era das conquistas, dos grandes perigos, das façanhas extraordinárias e da vitória da aviação. Após os triunfos do aviador brasileiro, um grande número de industriais, como Henry Deutsch, Ernest Archdeacon e as Sociedades Astra, Clément Bayard e Zodiac; e engenheiros como Henri Julliot e Henri Kepfêre financiaram e pesquisaram na construção de dirigíveis e aviões. As nações que mais se destacaram foram Alemanha, França, Inglaterra e Itália.

DIRIGÍVEL ZEPPELIN

Na Alemanha, merece um destaque especial o engenheiro Conde Ferdinand von Zeppelin, que desde 1900 realizava pesquisas com dirigíveis, tendo construído perto de 120 unidades, tanto para fins militares como para civis, sendo os mais conhecidos o **Graff von Zeppelin** e o **Hindenburg**, que alcançaram o máximo de conforto e eficiência técnica entre os aparelhos mais leves do que o ar. Curioso notar que a estrutura rígida dos balões dirigíveis, empregada com êxito na fabricação do **Graff von Zeppelin**, já tinha sido concebida por Augusto Severo, no seu frágil **Pax**, em que êle veio a falecer no ano de 1902.

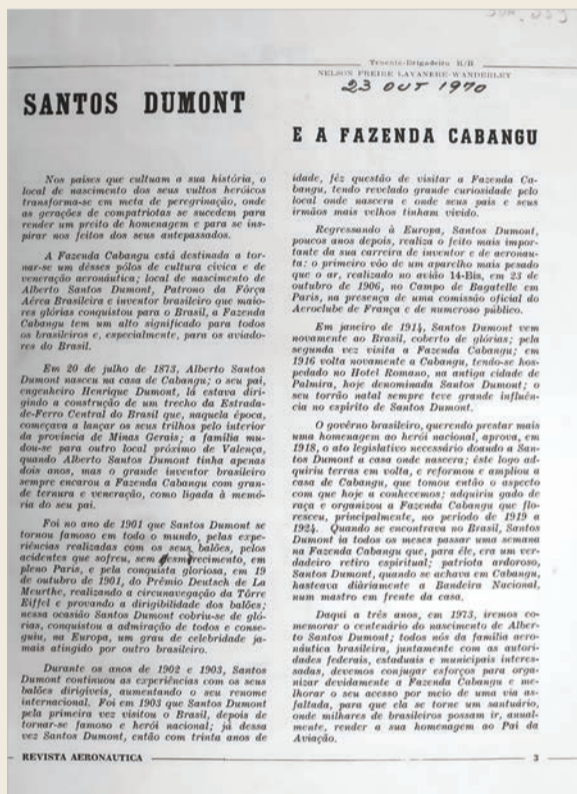
ENCICLOPÉDIA FATOS & FOTOS - AVIAÇÃO NO BRASIL - I - O HOMEM CONQUISTA OS ARES - N° 48/22 de outubro de 1966

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA1400 - p. 94



SANTOS-DUMONT E A FAZENDA CABANGU



próximo de Valença, quando Alberto Santos Dumont tinha apenas dois anos, mas o grande inventor brasileiro sempre encarou a Fazenda Cabangu com grande ternura e veneração, como ligada à memória do seu pai.

Foi no ano de 1901 que Santos Dumont se tornou famoso em todo o mundo, pelas experiências realizadas com os seus balões, pelos acidentes que sofreu, sem desmerecimento, em pleno Paris, e pela conquista gloriosa, em 19 de outubro de 1901, do Prêmio Deutsch de La Meurthe, realizando a circunavegação da Torre Eiffel e provando a dirigibilidade dos balões; nessa ocasião Santos Dumont cobriu-se de glórias, conquistou a admiração de todos e conseguiu, na Europa, um grau de celebridade jamais atingido por outro brasileiro.

Durante os anos de 1902 e 1903, Santos Dumont continuou as experiências com seus balões dirigíveis, aumentando o seu renome internacional. Foi em 1903 que Santos Dumont pela primeira vez visitou o Brasil, depois de tornar-se famoso e herói nacional; já dessa vez Santos Dumont, então com trinta anos de idade, fêz questão de visitar a Fazenda Cabangu, tendo revelado grande curiosidade pelo local onde nascera e onde seus pais e irmãos mais velhos tinham vivido.

Regressando à Europa, Santos Dumont, poucos anos depois, realiza o feito mais importante da sua carreira de inventor e de aeronauta: o primeiro vôo de um aparelho mais pesado que o ar, realizado no avião 14-Bis, em 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle em Paris, na presença de uma comissão oficial do Aero clube de França e de numeroso público.

Em janeiro de 1914, Santos Dumont vem novamente ao Brasil, coberto de glórias; pela segunda vez visita a Fazenda Cabangu,

em 1916 volta novamente a Cabangu, tendo-se hospedado no Hotel Romano, na antiga cidade de Palmira, hoje denominada Santos Dumont; o seu torrão natal sempre teve grande influência no espírito de Santos Dumont.

O governo brasileiro, querendo prestar mais uma homenagem ao herói nacional, aprova, em 1918, o ato legislativo necessário doando a Santos Dumont a casa onde nasceu; este logo adquiriu terras em volta, e reformou e ampliou a casa de Cabangu, que tomou então o aspecto com que hoje a conhecemos; adquiriu gado de raça e organizou a Fazenda Cabangu que floresceu, principalmente, no período de 1919 a 1924. Quando se encontrava no Brasil, Santos Dumont ia todos os meses passar uma semana na Fazenda Cabangu que, para ele, era um verdadeiro retiro espiritual; patriota ardoroso, Santos Dumont, quando se achava em Cabangu, hasteava diariamente a Bandeira Nacional, num mastro em frente da casa.

Daqui a três anos, em 1973, iremos comemorar o centenário do nascimento de Alberto Santos Dumont; todos nós da família aeronáutica brasileira, juntamente com as autoridades federais, estaduais e municipais interessadas, devemos conjugar esforços para organizar devidamente a Fazenda Cabangu e melhorar o seu acesso por meio de uma via asfaltada, para que ela se torne um santuário, onde milhares de brasileiros possam ir, anualmente, render a sua homenagem ao Pai da Aviação.

TENENTE-BRIGADEIRO R/R NELSON FREIRE LAVANÈRE-WANDERLEY

REVISTA AERONÁUTICA
23 de outubro de 1970

Transcrito por Alberto Gomes Filho
SDA0319 - p. 95



O CENTENÁRIO DE ALBERTO SANTOS-DUMONT

Militar de largo prestígio, nome admirado nas Forças Armadas, o **tenente-brigadeiro Néelson Freire Lavenère-Wanderley** é também um esplêndido escritor. É de sua autoria a mais completa, honesta e objetiva pesquisa histórica aeronáutica nacional, a “História da FAB”, livro de consulta e erudição, onde o militar e o cronista estão de mãos dadas para fornecer uma obra importante e sugestiva.

Ex-comandante da Base Aérea de São Paulo e ex-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, ocupa hoje a vice-presidência do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, sodalício em que tem assento à cadeira n° 7, cujo patrono é o engenheiro Augusto Severo.

Este número de LM dedicado à **Força Aérea Brasileira**, o tenente-brigadeiro Wanderley o enriquece com o presente trabalho, especialmente preparado para nossos leitores.

No próximo ano, o Brasil e a Aeronáutica brasileira estarão comemorando o centenário do nascimento de Alberto Santos Dumont.

Entre as muitas homenagens que serão prestadas ao maior inventor brasileiro, devem se destacar as que serão realizadas no próprio local de nascimento de Santos Dumont – a Fazenda Cabangu, próxima à cidade de Santos Dumont no Estado de Minas Gerais.

Nos países que cultuam a sua história, o local de nascimento dos seus vultos heroicos transforma-se em meta de peregrinação, onde as gerações de compatriotas se sucedem para renderem um preito de homenagem e para se inspirarem nos feitos dos seus antepassados.

A Fazenda Cabangu está destinada a se tornar um desses polos de cultura cívica

e de veneração aeronáutica; local de nascimento de Alberto Santos Dumont, Patrono da Força Aérea Brasileira e inventor brasileiro que maiores glórias conquistou para o Brasil, a Fazenda Cabangu tem um alto significado para todos os brasileiros e, especialmente, para os aviadores do Brasil.

Em 20 de julho de 1873, Alberto Santos Dumont nasceu na casa de Cabangu; o seu pai, engenheiro Henrique Dumont, lá estava dirigindo a construção de um trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil que, naquela época, começava a lançar os seus trilhos pelo interior da Província de Minas Gerais; a família mudou-se para outro local, próximo de Valença, quando Alberto Santos Dumont tinha apenas dois anos, mas o grande brasileiro sempre encarou a Fazenda Cabangu com grande ternura e veneração, por estar ligada à memória do seu pai. Foi no ano de 1901 que Santos Dumont tornou-se famoso em todo o mundo, pelas experiências realizadas com seus balões, pelos acidentes que sofreu, sem desanimar, em pleno Paris e pela conquista gloriosa, em 19 de outubro de 1901, do Prêmio Deutsch de La Meurthe, realizando a circunavegação da Torre Eiffel e provando a dirigibilidade prática dos balões; nessa ocasião Santos Dumont cobriu-se de glórias, conquistou a admiração de todos e atingiu, na Europa, um grau de celebridade jamais atingido por outro brasileiro.

Durante os anos de 1902 e 1903, Santos Dumont continuou as experiências com os seus balões dirigíveis, aumentando o seu renome internacional. Foi em 1903 que Santos Dumont pela primeira vez visitou o Brasil, depois de tornar-se famoso e herói nacional; já dessa vez Santos Dumont, então

com trinta anos de idade, fez questão de visitar a Fazenda Cabangu, tendo revelado grande curiosidade pelo local onde nascera e onde seus pais e seus irmãos mais velhos tinham vivido.

Regressando à Europa, Santos Dumont, poucos anos depois, realiza o feito mais importante da carreira de inventor e aeronauta: o primeiro vôo, oficialmente comprovado, de um aparelho mais pesado que o ar, feito no avião 14-Bis, em 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle em Paris, na presença de uma comissão oficial do Aero Clube de França e de numeroso público.

Em janeiro de 1914, Santos Dumont vem novamente ao Brasil, coberto de glórias; pela segunda vez visita a Fazenda Cabangu; em 1916 volta novamente a Cabangu; o seu torrão natal sempre teve grande influência no espírito de Santos Dumont.

O governo brasileiro, querendo prestar mais uma homenagem ao herói nacional, aprovou, em 1918, o ato legislativo necessário doando a Santos Dumont a casa onde nascera; este logo adquiriu terras em volta e reformou e ampliou a casa de Cabangu, que tomou então aspecto com que hoje a conhecemos; adquiriu gado de raça e organizou a Fazenda Cabangu que floresceu, principalmente, no período de 1919 a 1924; quando se achava no Brasil, Santos Dumont vinha todos os meses passar uma semana na Fazenda Cabangu que, para ele, era um verdadeiro retiro espiritual; patriota ardoroso, Santos Dumont, quando se achava em Cabangu, hasteava diariamente a Bandeira Nacional, num mastro em frente da casa.

A Força Aérea Brasileira sempre teve uma grande fonte de inspiração na figura e nos feitos de Alberto Santos Dumont.



Pela Lei nº 165 de 5 de dezembro de 1947 foi-lhe conferido, em caráter permanente, o posto de Tenente-Brigadeiro; o nome de Alberto Santos Dumont passou a figurar, para sempre, no Almanaque do Ministério da Aeronáutica, onde se acham relacionados todos os oficiais da Força Aérea Brasileira em serviço ativo; é uma homenagem ímpar que a Força Aérea Brasileira presta ao pioneiro brasileiro.

Quando foi criado o posto de Marechal nas Forças Armadas Brasileiras o Governo, pela Lei nº 3.636 de 22 de setembro de 1959, concedeu a Alberto Santos Dumont o posto honorífico de Marechal-do-Ar, com o qual seu nome continuou a constar no Almanaque do Ministério da Aeronáutica.

Finalmente, no ano passado, pela Lei nº 5.716 de 19 de outubro de 1971, o Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont foi proclamado Patrono da Força Aérea Brasileira.

Para que a Fazenda Cabangu, local de nascimento de Alberto Santos Dumont, possa ser visitada, com facilidade, pelos brasileiros que desejarem prestar sua homenagem ao Pai da Aviação, impõe-se a ligação, por uma via asfaltada, da estrada Rio-Belo Horizonte com Cabangu. A Fazenda Cabangu está entregue ao Ministério da Aeronáutica; a casa da Fazenda Cabangu está em bom estado de conservação; é o comando da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, que se encarrega da sua manutenção; anualmente os pré-cadetes do ar realizam manobras militares nas terras da

fazenda e visitam o local de nascimento de Alberto Santos Dumont; anualmente o Governo do Estado de Minas Gerais realiza, na Fazenda Cabangu, a cerimônia de entrega da Medalha Santos Dumont instituída pelo Governo estadual.

Só falta providenciar um acesso fácil à Fazenda Cabangu para que o público, fazendo um pequeno desvio de vinte minutos da estrada Rio-Belo Horizonte, possa render homenagens a Alberto Santos Dumont, no local do seu nascimento.

LETRAS EM MARCHA - CULTURA E NOTICIÁRIO MILITAR - ANO I - Nº12

Brasil, outubro de 1972

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0815 - p. 96



SANTOS-DUMONT, O GÊNIO TORTURADO

Quando aquele cavalheiro franzino, pesando 50 quilos alçou vôo do chão de Bagatelle, nos arredores de Paris, a 23 de outubro de 1906, e retornou à terra, realizando o primeiro vôo humano mecânico, o mundo conheceu um novo senhor.

Nome: Alberto Santos Dumont.

Filiação: Henrique Dumont e Francisca Santos.

Nacionalidade: brasileira.

Naturalidade: Minas Gerais.

Idade: 33 anos.

Estado Civil: solteiro.

Profissão: inventor.

Sobre o astro que brilhava como o Sol, nas manhãs cinzentas de Paris, disse Jean Jaurés, o “Campeão da Paz”, em 1901:

“Santos Dumont contornou a Torre Eiffel. Agora a Humanidade vive à sombra de um Homem”.

Para chegar ao avião, o brasileiro trabalhou 12 anos, dia e noite, na França, gastando toda a sua fortuna. O avião não foi um acaso.

Com uma certidão de maioridade no bolso e com verdadeira fortuna, dada pelo pai, rico cafeicultor em Ribeirão Preto e que tinha o luxo de possuir uma ferrovia dentro da sua fazenda Arindeúva, com alguns milhões de pés de café, o jovem seguiu para Paris, levado por uma obsessão: voar. Na verdade, não voou de balão, na primeira tentativa, como passageiro. O dono do aeróstato queria 1.200 francos por uma ascensão de duas horas e o rapaz ainda assinaria um termo de responsabilidade por qualquer prejuízo material e pagaria o transporte de balão, do local onde caísse até o retorno a Paris.

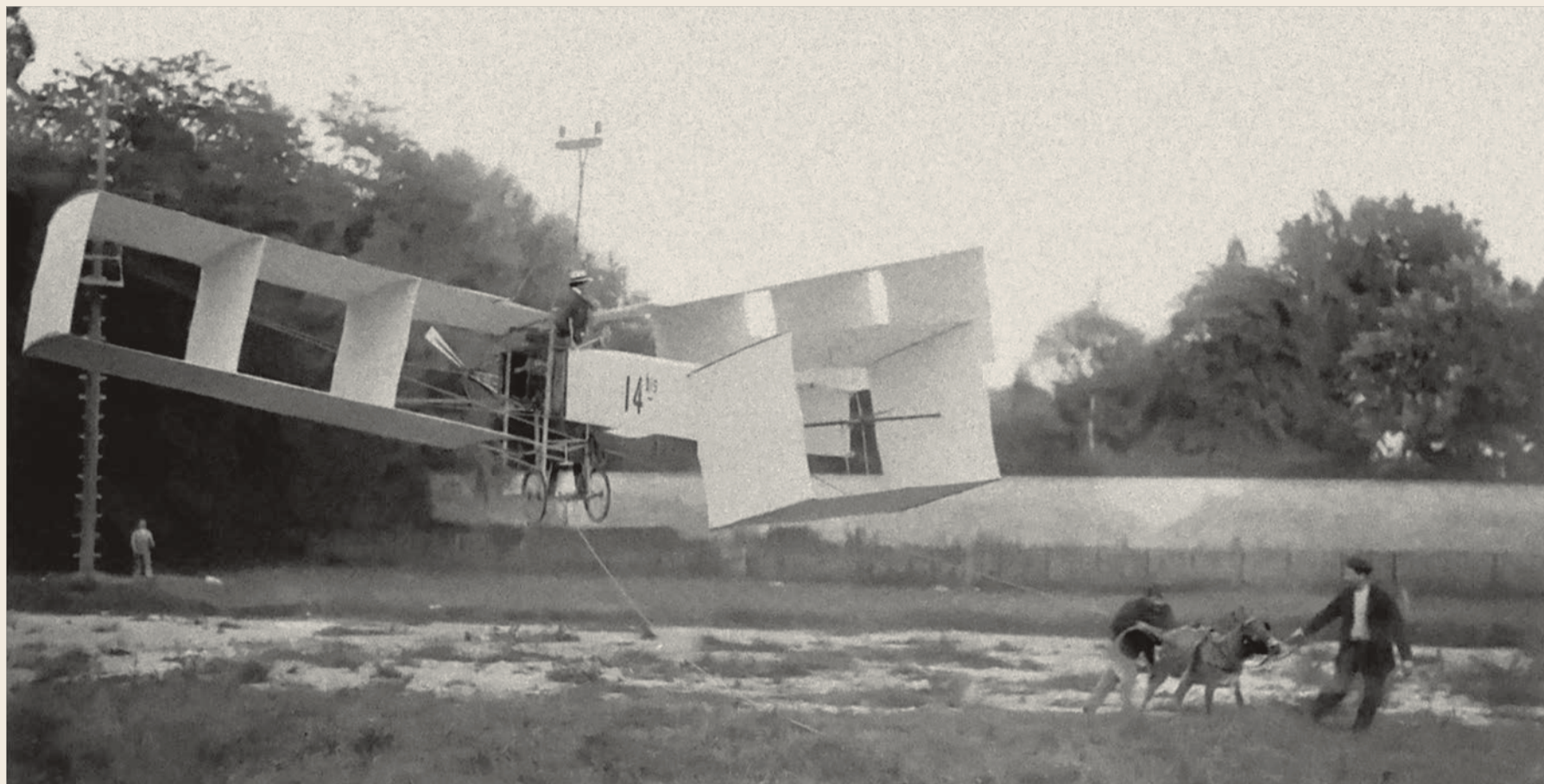
Voltou ao Brasil sem conhecer uma viagem de balão; todavia, trouxe um automóvel Peugeot, o qual faz sucesso em São Paulo, então, cheio de tálburis puxados a cavalo. Comprou, também, uma “Mercedes” de corrida. Foi seu idílio com o automobilismo. Depois adquiriu um mototriciclo e alugou o velódromo “Parc

aux Princes”, realizando a primeira corrida daqueles veículos na França. Seu mundo, desde a infância, era a velocidade. Ele próprio escreveu em **Dans L’Air**, uma espécie de autobiografia: – “Aos 7 anos já eu tinha permissão para guiar as locomotivas de grandes rodas empregadas na nossa propriedade nos trabalhos de campo. Aos 12, deixavam-me tomar o lugar do maquinista da **Baldwin**.”

A família retornou à França, quando a viagem foi interrompida em Leixões. Prevendo a morte, o pai desembarcou e voltou para morrer no Brasil. Alberto prosseguiu viagem, com um conselho sábio do velho engenheiro Henrique Dumont:

“Prefiro que não se faça doutor. Não se esqueça de que o futuro está na mecânica. Estude física, química e eletricidade”.

Na mala ia um livro comprado na Rua Ouvidor: – **Andrée-au-Pôle Nord en Ballon**, de Lachambre e Machuron.



É certo que a viagem do sueco empolgou ao jovem. Descobriu o endereço de Machuron, o fabricante do balão de André. Ficaram amigos e, ao contrário do primeiro dono de aeróstato, que queria 1.200 francos pela ascensão, o vôo foi feito por 250 e durou três horas. Isto em 4 de julho de 1898.

“No fundo do abismo que se cavava entre nós, a mil e quinhentos metros, a Terra, em lugar de parecer redonda como uma bola, apresentava forma côncava de uma tigela. Durante horas fomos sacudidos como um cesto de legumes.”

O jovem fez outras considerações e adiantou:

“O balão deu um pulo terrível e foi, como uma bala, furar as nuvens.”

Nascia um aeronauta. Tomou Lachambre e Machuron como professores e construiu seu próprio aeróstato, o **Brasil**, que vejo revolucionar a construção de aeronaves. Pequeno, leve e em seda japonesa. Todo o invólucro não passava de 3 1/2 quilos e a barquinha caiu de 30 para seis quilos.

Encostou o **Brasil**, deixando estes versinhos:

“O meu primeiro balão

O menor

O mais lindo

O único que teve um nome: Brasil”.

Partiu para o balão, em forma de cilindro, com uma adaptação que abriu os futuros caminhos da navegação aérea. O balão era movido por um motor a petróleo, inovação considerada loucura: petróleo e hidrogênio não casavam bem. 18 de setembro de 1898. O dirigível rasgou-se de encontro à ramagem das árvores do Jardim da Aclimação, mas Santos Dumont o consertou no local. 48 horas depois, alçava vôo, novamente, no S-D-1, início de uma série de 22 dirigíveis.

O “S-D-5”, por exemplo, caiu nas matas do magnata Edmund Rothschild e acabou explodindo sobre os telhados do Hotel Trocadero. Deus era brasileiro, livrando Santos Dumont de acidentes pessoais, mesmo quando ficou pendurado a 20 metros de altura numa praça.

19 de outubro de 1901 amanheceu radiante. Alberto Santos Dumont, confiante no “S-D-6”, saiu de Saint-Claud, contornou a Torre Eiffel e retornou ao ponto de partida, vencendo os 11 quilômetros do percurso em 29 minutos e 30 segundos, ganhando o cobiçado Prêmio Deutsch, de 100 mil francos. O universo, naquele dia, viu nascer a dirigibilidade aérea, em termos científicos.

Choveu telegramas do mundo inteiro. Edson Graham Bell, Marconi, Roosevelt, felicitaram-no. Cecil Sorel e Mistinguette mandaram flores e convidaram-no para jantar, uma excelsa honra, na época. Recebeu a visita de Reis e Imperadores, como Leopoldo II, da Bélgica e Elizabeth, da Romênia.

Santos Dumont escreveu:

“Ganhei dois prêmios no valor de 125 mil francos, dos quais 75 mil distribuí pelo meu pessoal de oficina e o restante ofereci aos pobres de Paris. Um prêmio, todavia, guardei com muito carinho. A medalha de ouro oferecida pelo Presidente Campos Sales, em nome do governo e povo da minha Pátria”.

De 1901 a 1906 o brasileiro não parou de trabalhar. Construiu, com dinheiro vindo da fazenda de café, de Ribeirão Preto, mais oito dirigíveis. Chegou o dia 23 de outubro, de 1906, quando Santos Dumont realizou o sonho milenar da Humanidade. Meses antes, com o auxílio de um burrico e de fios estendidos nas árvores de Bagatelle, provou a resistência do “14-Bis” – o aeroplano – sempre amarrado ao balão “S-D-14”.

Desde cedo, a multidão afluía ao campo. Repórteres do mundo inteiro, com seus fotógrafos, aguardaram, durante horas, o [...].

EDMAR MOREL (AUTOR DE “O PAI DA AVIAÇÃO”)

O CRUZEIRO - HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

1º DE NOVEMBRO DE 1972

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA0816 - p. 97



SANTOS-DUMONT UMA ÁGUIA NOS ARES

**POR JOHN M. OVERSTREET
(OFICIAL DA RESERVA DA FORÇA AÉREA DOS EUA)**

Esta série de reportagens foi especialmente escolhida por MANCHETE para comemorar o centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont.

Sua importância jornalística reside principalmente no fato de que foi escrita por um oficial da Força Aérea dos Estados

Unidos e reclama, para o genial brasileiro, a prioridade absoluta na invenção do avião. John M. Overstreet, hoje reformado, foi trazido ao Brasil por sua intensa curiosidade em torno da figura de Santos Dumont. Aqui realizou pesquisas de profundidade que trazem à luz uma quantidade de dados novos e revela-

ções sobre o homem que realizou o primeiro vôo no mais pesado que o ar. Quando tantas enciclopédias estrangeiras e livros de referências tentam minimizar a glória de Santos Dumont, atribuindo aos irmãos Orville e Wilbur Wright o mérito exclusivo do aperfeiçoamento do avião, é significativo o fato de que um aviador norte-americano inicie a revisão desse processo histórico, provando, com uma impressionante riqueza de informações, que Santos Dumont foi realmente o Pai da Aviação. Estas reportagens são o resumo do livro *An Eagle in the Sky* (Uma Águia nos Ares), sobre Santos Dumont, e antecipam-se ao lançamento desta obra de John M. Overstreet que terá certamente, quando for publicada nos EUA, um grande impacto no mundo inteiro.

Hoje, pode-se ir a quase todos os lugares do Brasil e do mundo pelo ar. Basta escolher o avião da nossa preferência e comprar a passagem. A aviação encurtou as distâncias, transformando meses em dias, dias em horas, horas em minutos. Comparativamente, o mundo diminuiu do tamanho de uma laranja para o de um grão de ervilha. Todos os brasileiros conhecem o nome de Santos Dumont. Mas quantos realmente sabem de seus incríveis feitos, de seus atos de coragem, do valor de sua imensa contribuição para essa maravilhosa, rápida e segura forma de transporte?

O homem Alberto Santos Dumont, pequenino na estatura, era um gigante por sua tenacidade e por sua coragem. Desde a infância tinha o desejo de voar como uma águia.

O dia 20 de julho de 1973 marca a passagem do centenário de seu nascimento e o 75º aniversário de sua primeira ascensão aerostática. Não satisfeito com a lentidão dos primeiros balões e de seus dirigíveis,





O PRIMEIRO VÔO FOI NUM BALÃO ALUGADO EM PARIS: 250 FRANCOS POR UMA VIAGEM DE TRÊS HORAS. SANTOS-DUMONT ESCREVEU: “TEM-SE A IMPRESSÃO QUE A TERRA É CÔNCAVA”

Santos Dumont começou a trabalhar para descobrir uma forma mais rápida de viajar pelo espaço: uma máquina mais pesada que o ar.

Suas previsões foram surpreendentes. E suas idéias espantosas. Eis o que ele publicou na revista francesa *Je Sais Tout*, de 15 de fevereiro de 1905, quando já havia conquistado a fama com seus dirigíveis:

“Que afirmariam de mim, se eu lhes dissesse que é possível alcançar o Pólo Norte numa aeronave?”

E se eu predissesse que, em próximo futuro, cruzadores aéreos ameaçarão as esquadras, moverão guerra aos submarinos e transportarão corpos de exércitos em vôo?... Vocês diriam, por certo, que seria fácil para mim predizer o futuro. Mas quero lembrar que recordar o passado é, talvez, um meio de olhar para o futuro. Tudo quanto fiz até agora se tornou uma banalidade, pois conhecer e ver uma coisa faz com que elas nos pareça muito natural, como se estivesse há muito tempo inserida na nossa vida cotidiana. Não esqueçamos, porém, que aquilo que é lugar-comum em 1902 era impossível em 1898.”

CONTINUAVA Santos Dumont:

“É espantoso como nos acostumamos tão rapidamente às mais revolucionárias invenções. Até o momento em que as vemos aparecer diante dos nossos olhos, nós as condenamos. Depois, nós as aceitamos com indiferença, como coisa perfeitamente natural... Assim será com as aeronaves, grandes e pequenas, construídas para diferentes usos. Na minha imaginação posso ver um desses grandes cruzadores aéreos do futuro; o Exército ou a Marinha que primeiro tiverem o privilégio de os possuírem serão mais que afortunados... Talvez haja aeroplanos-iates com largas asas, que exijam poderosos motores para voar. Será necessário estabelecer com exatidão as proporções a serem observadas entre os geradores de força e a superfície das asas, assim como descobrir as leis naturais que governarão as dimensões de tais aeroplanos. E nos acostumaremos tão

rapidamente a essas mudanças que, quando esses ônibus aéreos transportarem turistas e viajantes comerciais de Paris à capital da Rússia, tomaremos nossos assentos neles tão naturalmente como os nossos avós se sentavam nos seus lugares nos primeiros trens de ferro”

COMO estava certo nessas previsões o jovem brasileiro. Ao rememorar-las, não temos a intenção de escrever sobre a vida pessoal ou íntima de Santos Dumont.

Essas lembranças – felizes ou tristes – pertencem à sua família. Já se escreveu demais sobre suas atividades sociais e pessoais. Parte disso, aliás, não passa de simples invenção. O que nos preocupa, neste trabalho, é sua vida pública, suas numerosas contribuições à aeronáutica.

Nenhum outro homem fez tanto, sozinho, no campo da aviação. Espero que estas páginas sobre Alberto Santos Dumont sejam uma confirmação desta assertiva.

Sua vida foi grandemente afetada pelas circunstâncias e pela localização geográfica de sua juventude. É necessário recuar um pouco no tempo para que o leitor sinta e compreenda as razões de tão grande gênio inventivo. É geralmente sabido que ele nasceu em Cabangu (no dia do aniversário de seu pai), a alguns quilômetros de Palmeiras, hoje Santos Dumont. Eram ao todo oito filhos e filhas, sendo Alberto o terceiro homem da família, e o sexto a nascer.

Separado por muitos anos dos irmãos mais velhos, isto explica, em parte, sua natureza tímida. Sua educação, inicialmente ministrada pela irmã preferida, Virgínia, na fazenda de café do pai em Ribeirão Preto, também deve ter contribuído para o seu caráter introspectivo e a preferência por brinquedos de sua própria criação.

Muitos anos depois, lembrando sua infância, ele escreveria: *“Nas longas e ensolaradas tardes brasileiras, quando o zumbido dos insetos, pontuado pelo canto distante de algumas aves, me embalava, eu ficava à sombra da varanda e olhava para o distante*

céu azul, onde as aves voavam muito alto, espalmando suas asas, até quase alcançar as nuvens sob a luz pura do dia. E bastava-me erguer os olhos para me apaixonar pelo espaço e pela liberdade.

Por isso, sonhando com a exploração do vasto oceano aéreo, eu também inventei aeronaves e máquinas voadoras, na minha imaginação.”

Esses sonhos que Santos Dumont sonhava acordado tinham sido muito influenciados, também, pela leitura dos romances do escritor francês Júlio Verne. Mas o jovem Alberto não se limitava a sonhar: era também um perito fabricante de balões de papel de seda quando se aproximava a noite de São João. Fez também modelos de aeroplanos de papel colado em levíssimas armações de talas de bambu, com tiras de borracha torcidas e ligadas a uma espécie de propulsor. Não se sabe se algum voou ou o que foi feito deles.

Mas Alberto aprendeu a fazer várias espécies de papagaios. Enquanto crescia, também crescia a fazenda, sob a orientação progressista do pai, Henrique, engenheiro, que mecanizou grande parte de suas operações agrícolas. Aos 12 anos, Alberto sabia dirigir locomotivas a vapor, do sistema ferroviário instalado na fazenda, e que arrastavam vagões carregados de café. Qualquer tipo de máquina era um imã para o jovem. Ficava horas diante de moendas e esteiras mecânicas, como se estivesse magnetizado. Se uma peça de certo maquinismo se danificava, queria logo saber a razão e, muitas vezes, fazia sugestões sobre a melhor maneira de consertá-las, com tanta argúcia que deixava os mais velhos surpreendidos.

Assim fez sua aprendizagem prática.

Sua educação formal começou no Colégio Culto à Ciência, sendo continuada no instituto Kopke e no Colégio Morton, em São Paulo, e completada na Escola de Minas de Ouro Preto. Seu pai, aos 60 anos, sofreu uma queda desastrada, ficando parcialmente paralisado. Por causa de seu estado de saúde, vendeu em 1891 a Fazenda Dumont, recebendo soma



correspondente a 6 milhões de dólares – uma fabulosa fortuna, na época.

Não espanta que Henrique fosse chamado “o rei do café”.

A essa altura, a família se dispersara. As cinco moças estavam casadas, três delas, por singular coincidência, com três irmãos: Eduardo, Carlos e Guilherme de Andrade Vilares, todos vivendo em Portugal. Os filhos mais velhos estavam à frente de prósperos negócios. Henrique Dumont achou que não havia muito que fazer no Brasil, principalmente estando incapacitado. Por que não ir para onde havia especialistas que poderiam curá-lo? Foi essa a razão de sua partida para a Europa, com a esposa Francisca e o jovem filho Alberto.

Do ponto de vista médico, a viagem fracassou. Mas para o filho foi um deslumbramento. A descoberta de Paris o encantou. Quantas maravilhas pôde ver durante aqueles sete meses. Quantas revelações científicas teve diante dos olhos ávidos, em muitas exposições. Deliberou, firmemente, voltar a Paris, fosse como fosse. Sua persistência foi tão forte que o pai acabou concordando em que terminasse seus estudos na França.

Como Alberto era ainda menor e sua enfermidade se agravava, Henrique Dumont incumbiu seus advogados de preparar a documentação necessária para que ele pudesse viajar sozinho.

Um dia, quando Alberto ainda não havia completado 18 anos, o pai o chamou a seu escritório. Foi um momento tão importante quanto comovente. O velho tirou de um cofre um grande pacote de ações e apólices, dizendo-lhe: “Hoje, vou dar-lhe a sua emancipação e, com ela, este capital. Ainda espero ter alguns anos de vida e quero ver o que irá fazer com este presente. Vá, agora, para Paris, a cidade mais perigosa do mundo para um moço como você. Vamos ver se você se torna um verdadeiro homem.

Acho, contudo, que é melhor você não se preocupar em conquistar um grau universitário. Com ajuda de seus primos, procure em Paris um especialista que lhe ensine Física, Química, Mecânica, Eletricidade e coisas desse gênero. Estude esses assuntos e não se esqueça de que o futuro do mundo está na mecânica. Você

não precisa ganhar a vida. Eu lhe deixarei o necessário para viver despreocupado.”

Infelizmente Henrique Dumont não testemunharia o início da carreira do filho mais novo. A família embarcou para a Europa, no verão de 1892, mas ao chegar a Portugal Henrique estava tão enfermo que não pôde prosseguir. Mas mandou que Alberto seguisse para Paris.

Na cidade do Porto, o estado do ex-fazendeiro se agravou tanto que ele achou mais prudente regressar ao Brasil.

A esposa o embarcou no primeiro navio. Conseguiu alcançar o Rio de Janeiro, mas morreu a 30 de agosto de 1892.

Alberto, que não podia chegar a tempo para o funeral, chorou sozinho a morte do pai, em Paris. Desejando cumprir a vontade paterna, com a ajuda pouco interessada dos primos começou a procurar um professor. Poderia ter ingressado numa das excelentes universidades francesas, mas isso iria contra os conselhos recebidos. Acabou encontrando aquele professor na pessoa de um descendente de espanhóis, com o qual estudou por longo tempo. A seu respeito, escreveria, mais tarde: *“Eu não poderia ter sido mais afortunado. Descobrimos o Sr. Garcia, um professor respeitado, de origem espanhola, que tudo sabia. Ele me ensinou durante muitos anos.”*

Depois de alguns meses em Paris, Alberto Santos Dumont, preferindo morar sozinho, mudou-se da casa dos primos.

Sem ser amigo de ostentações, queria, no entanto, associar-se a melhor gente e, assim, alugou apartamento no melhor bairro residencial de Paris. Esperaria, porém, vários anos, antes de ter uma casa própria, mobiliada a seu gosto pessoal.

Não tardou muito a compreender a extensão de sua fortuna e o fato de que era uma pessoa totalmente independente.

No entanto, a maior parte dessa fortuna permanecia investida no Brasil.

Muitas eram as tentações que Paris oferecia um jovem, principalmente se não lhe escasseavam recursos financeiros. Mas, em vez de escolher a vida brilhante e frívola dos **bons vivants**, Alberto Santos Dumont preferiu dedicar suas horas principalmente ao estudo, nas aulas diárias com o seu professor. E não se limitava a ouvir as aulas do Sr.

Garcia. Comparecia às conferências que lhe interessavam, freqüentava academias e, eventualmente, ia a um teatro, completando assim a sua formação intelectual, de 1892 a 1896. Uma vez por ano, fazia uma breve viagem ao Brasil para visitar a mãe e comunicar-lhe os seus progressos. Só se permitiu um luxo, nesse período: comprou um pequeno triciclo, impulsionado por um motor a gasolina, capaz de desenvolver 35km/h. Como esses veículos estavam em grande moda, Alberto fez amizade com outros jovens que eram também possuidores de tais triciclos. Disputavam corridas e se reuniam para discutir as características e a potência de seus motores. Tornou-se tão entusiasmado que acabou conseguindo que lhe fosse arrendado o **Vélodrome**, pista para corridas de ciclismo no Parc des Princes de Paris, ali promovendo uma dessas disputas. Foi assim que começou a se familiarizar com os motores a gasolina e tomou consciência de suas possibilidades.

Ao fim de 1896, Santos Dumont já absorvera tudo quanto o Professor Garcia lhe poderia ensinar. Só saíra de Paris uma vez, para assistir algumas conferências na universidade inglesa de Bristol. Saudoso do Brasil, fechou então o seu apartamento e embarcou de volta à pátria. Em seu livro **O Que Eu Vi; o Que Nós Veremos**, publicado em São Paulo em 1918, Alberto disse ter acompanhado com grande interesse, pelas revistas ilustradas, a expedição de Andrée ao Pólo Norte. Em 1897, estando no Rio, conseguira obter um livro no qual encontrara detalhes completos sobre o balão usado nessa expedição. Até então, continuara a sonhar com o domínio dos ares, mas sem ânimo de por em prática as suas idéias. Não queria arriscar-se a ruinosas e vãs tentativas. Contudo, tal livro, escrito pelo construtor de balões Lachambre, lhe deu coragem. Terminou a sua leitura com uma resolução firmada. E voltou a Paris... Isso claramente indica que tais idéias estavam a longo tempo em germinação na mente de Alberto Santos Dumont. A monotonia de sua vida no Brasil e o pensamento de entrar em ação em Paris o decidiram. Lamentava amargamente ter deixado passar a oportunidade de fazer uma ascensão em balão, na França. Iria fazê-la, assim que voltasse, como realmente voltou, no outono de 1897. Uma vez em Paris, Santos Dumont



procurou logo entrar em contato com os construtores do balão de André, Srs Lachambre e Machuron. E perguntou a Lachambre quanto lhe custaria fazer um pequeno passeio num dos seus balões.

SURPREENDIDO, Lachambre lhe pediu que repetisse a pergunta e então declarou: “Uma viagem de três a quatro horas nos lhe custaria 250 francos, incluídas todas as despesas e a devolução do balão por via férrea.” Santos Dumont perguntou: “E os estragos?” A resposta acompanhada de uma gargalhada, foi: “Não haverá estrago algum!” Santos Dumont achou o preço satisfatório e, no dia seguinte, chegou muito cedo ao campo de aeroestação de Vaugirard para não perder qualquer das providências preliminares. O balão, de 750 metros cúbicos de capacidade, estava estendido, desinflado, na grama. Sob as ordens de Lachambre, seus auxiliares começaram a enchê-lo de gás. Algum tempo depois, aquela coisa informe começou a inflar-se, convertendo-se numa vasta esfera.

Às 11 horas da manhã, estava tudo pronto. Uma brisa fresca acariciava a gôndola, que balouçava levemente sob o balão. A um canto, com um saco de lastro nas mãos, Alberto Santos Dumont aguardava ansiosamente o sinal da partida.

No outro canto, o Sr. Machuron gritou: “Vamos!” Soltas as amarras, o balão se elevou. No mesmo momento, o moço brasileiro teve a impressão de que o vento parara de soprar. O ar parecia imóvel.

É que a corrente de ar em que estavam viajando comunicara sua própria velocidade ao balão.

Essa foi a primeira observação importante feita por Santos Dumont: de que o movimento, quando imperceptível, produz uma estranha sensação. *“A ilusão”, escreveu ele, “é completa. Mal se pode acreditar que o balão está se movendo. A Terra, lá embaixo, é que parece estar fugindo de nós! E tem-se a impressão, a 1.600 metros de altura, de que a Terra não é redonda, mas côncava. Aldeias, florestas, campinas e castelos passam rapidamente, num panorama móvel”*. Santos Dumont olhava para tudo aquilo fascinado.

Uma nuvem passou diante do sol.

Sua sombra sobre o balão fez com que o gás esfriasse. A esfera começou a enrugarse e a descer, a princípio lentamente, depois com grande rapidez.

Para evitar isso, os aeronautas começaram a atirar fora parte do lastro. Nova observação: alguns quilos de areia a menos bastaram para restabelecer o controle da altitude.

ELEVANDO-SE acima de uma camada de nuvens, o balão reconquistou o equilíbrio, deslizando a 3.000 metros sobre um tapete de alvura imaculada.

Não viam mais a terra. Toda a idéia de movimento cessara de existir para eles.

Mas estavam avançando a uma grande velocidade, embora sem perceberem isso.

A única maneira de descobrir em que direção estavam navegando era por meio de uma descida, o que fizeram.

Na descida, o balão foi envolvido por uma grande obscuridade. Começara a cair neve. Não se via nada. Como a neve aumentara em muitos quilos o peso do balão, desfiaram-se de mais uma parte do lastro. A 300

metros de altitude, viram, embaixo, uma pequena aldeia.

Consultaram os mapas, a fim de identificá-la.

Machuron, especialista em pilotagem, lançou a corda-guia de 100 metros de extensão, que servia para tornar mais lenta a descida do balão.

Assim descreveu o próprio Santos Dumont sua primeira ascensão aerostática.

Depois de passar sobre casas e árvores, com a corda-guia se embaraçando num tronco resistente, mas logo se despreendendo, acabaram por descer a salvo numa planície. Viriam a saber, depois, que estavam nos terrenos que cercavam o Castelo de la Ferrière, de propriedade do banqueiro Alphonse de Rothschild. O vôo durara menos de duas horas e desde a partida, em Paris, haviam coberto uma distância de cerca de 100 quilômetros. Os empregados da propriedade correram em auxílio dos aeronautas e foram enviados à aldeia, à procura de uma carroça tirada por cavalos, que levaria o balão, desinflado, para a estação ferroviária mais próxima.

O balão e todo o seu equipamento pesavam cerca de 200 quilos.

ESSE vôo realmente lançou Santos Dumont na carreira aeronáutica. Durante todo o tempo, observara o trabalho do piloto e compreendera a significação de cada um dos atos de Machuron. Teve a impressão de que realmente nascera para isso.

Tudo lhe parecia extremamente simples e fácil. Nem por um momento se sentiu perplexo ou amedrontado. Tal foi o seu entusiasmo que já no dia seguinte visitava as oficinas de Lachambre e Machuron para pedir que lhe construíssem um balão segundo suas especificações. A princípio, não quiseram fazê-lo, porque o balão lhes parecia muito pequeno. Mas, diante da persistência de Santos Dumont, acabaram concordando. O balão, antes mesmo de sair da prancheta, já estava batizado com o nome de **Brasil**.

POR JOHN M. OVERSTREET
(OFICIAL DA RESERVA DA FORÇA
AÉREA DOS ESTADOS UNIDOS).

REVISTA MANCHETE

1973

Transcrito por Elaine Piovesan de
Almeida Bezerra

SDA0824 - p. 98



PARIS INAUGURA A EXPO SANTOS-DUMONT JUNTO AOS SUPERSÔNICOS

PARIS (O GLOBO) - Na presença de autoridades da Aeronáutica da França, do Embaixador Aurélio de Lira Tavares e do Adido Militar do Brasil na França, Coronel Bins, o diretor do Musée du Air deu como aberto o pavilhão.

O diretor do Musée du Air, em discurso, acentuou a importância do ato, com base na convergência histórica que levou o Governo francês à decisão de manter naquele local do aeroporto de Le Bourget o lugar definitivo do Museu.

A coincidência feliz era a inauguração na oportunidade dos festejos do centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont “que conseguiu, sob todos os modos e planos técnicos, ser o mais realizado entre os pioneiros da Aeronáutica”.

DE NINA CHAVS, CORRESPONDENTE DE O GLOBO EM PARIS.

DOCUMENTÁRIO

A seguir, o diretor do Museu convidou os presentes para ver a projeção de um documentário cinematográfico da época das experiências de Santos Dumont “como visão de imagens que valem quaisquer discursos”.

O documentário começa com fazendas de café “do país onde nasceu Santos Dumont” e duas vezes em francês vão narrando suas experiências em Paris, todas fruto de vasto saber e agora motivo de documentação considerável coligida pelo Museu.

A Expo Santos Dumont apresenta, em stands iluminados, miniaturas do Dirigível nº 6, da “Demoiselle”, que “jamais sofreu acidente grave”; do corpo do avião “14-Bis”, que percorreu 220 metros no primeiro vôo do mais pesado do que o ar sem o impulso de catapulta e outras peças.

Também está exposto o dirigível com que Santos Dumont ganhou o Prêmio Deutsch, em 1903; e o Candron G-3, de que

foram fabricados dois mil aparelhos entre 1913 e 1918.

PARANÁ CONSTRÓI UMA RÉPLICA DO “DEMOISELLE”

A Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda da Aeronáutica, a escola Técnica Federal do Paraná e o Aero clube do Paraná estão terminando a construção da réplica do avião “Demoiselle”, de Santos Dumont, que decolará de Curitiba no próximo dia 20 de julho, data do centenário de nascimento do Pai da Aviação.

Os professores e alunos do Curso de Mecânica e Edificação da ETEP, encarregados de execução do projeto, informam que já estão prontos os lemes de direção e de profundidade.

O GLOBO

28 de maio de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0035 - p. 99



SANTOS-DUMONT

“Em 3 de dezembro de 1928, a bordo do transatlântico alemão **Cap Arcona**, amanchecia no Porto do Rio de Janeiro o inventor Alberto Santos-Dumont. Cursava eu o 3º ano médico da Faculdade de Medicina do Rio (Praia Vermelha). Morava em Niterói. Na barca da Companhia Cantareira, comentava-se o retorno de Santos-Dumont ao Brasil, sua Pátria. Alguns aviões sobrevoaram a baía de Guanabara, alvoroçando o povo. No Rio, do Cais Pharoux, na Praça 15, à Praça Mauá, havia grande massa de povo, engrossada pela Turma de Niterói. Os universitários tiveram um lugar marcado na Praça Mauá. Por volta das nove horas, alto-falantes anunciavam grave desastre aviatório, exatamente com

a Comissão Central de Festas, morrendo todos os passageiros. Foi ao lado da ilha das Cobras. O avião era do **Syndicat Kondor**, com o nome de **Santos-Dumont**. Era um dos que faziam evoluções. Submergira. Apelos de Santos (que chorara convulsivamente ao tomar conhecimento do sinistro) para que fossem canceladas as solenidades de recepção não foram aceitos pela multidão. Houve a **marche aux flambeaux**, como se falava. Assomara o pequenino homem, que ele o era, com a face emocionada e chorosa. Foi de pé em automóvel aberto empurrado pelo povo, da Praça Mauá ao Palácio Monroe, sob fanáticos aplausos da massa. Morreram no desastre aviatório: Tobias Moscoso, Diretor da Escola politécnica; Professor Castro Maia; Professor Ferdinando Labouriau; Professor Amoroso Costa; Deputado Professor Amauri de Medeiros (no lugar que lhe foi cedido pelo Professor Leonídio Ribeiro); Dr Abel Araújo e Sra.; os dois pilotos (alemães); o estudante Frederico Coutinho, quintanista de Engenharia, e ainda um escafandrista, da turma de salvamento. Eu vi e me emocionei com tudo isso.

“Nesta evocação incluo o que fui conhecer em Araxá (Minas Gerais) em 1933, chefiando o Posto de Higiene local. Falecera Santos-Dumont em 1932, durante a Revolução Constitucionalista de São Paulo, como todos sabem. Em conversa com um antigo escrevente-microscopista do dito posto, Sr. Guilmar França (**Guinga**), que faleceu em março de 1973, mostrou-me esse conceituado laboratorista um papel-pergaminho no qual ele escrevera com pincel molhado no sangue de Santos-Dumont (ele que colhera o sangue, para exame, a pedido do médico Mário de Castro Magalhães, falecido). Não sei o que ocorreu, se ele inutilizou ou doou a outrem o valioso pergaminho, se o mesmo se deteriorou ou se está resguardado em museu que lhe dê o valor merecido.”

HENRIQUE FURTADO PORTUGAL,

Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Belo Horizonte

junho de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SD30425 - p. 100



MADAME TISSANDIER E A LEMBRANÇA DE SANTOS-DUMONT

Em Chatou-Croissy, num casarão cercado por árvores e jardins, vive Madame Tissandier, viúva de Paul Tissandier, primeiro aluno europeu dos irmãos Wright e amigo e compadre de Santos Dumont. Quando o brasileiro fez seu primeiro vôo dirigido era Tissandier quem presidia o Aeroclube da França.

NINA CHAVS, DE PARIS, COM
FOTOS DE LÚCIA SWEET.



Chatou-Croissy, perto de uma estação do mais moderno metrô do mundo, ainda tem a marca do arrabalde elegante: lá as casas, os jardins, as pessoas, as histórias, resistem às investidas da grande cidade, das comunicações eletrônicas, ainda guardam seus ares requintados do início do século.

Madame Tissandier acha que o tempo avançou muito desde seus últimos contatos com Santos-Dumont. É mais de meio século: 60 anos.

- Para nós, ele era um amigo, depois padrinho do meu filho Thierry. Eu não me dava conta do seu valor, ele era mais da família do que ninguém. Falávamos em Farmann como herói do espaço, mas Alberto era recebido tão naturalmente, ele era simples, vinha sempre até nossa casa, esta mesma casa de agora. Eu o olhava sem imaginar o futuro.

ÁLBUM DE FAMÍLIA

Assim Madame Tissandier nos recebeu. Nós queríamos saber mais de seu famoso compadre. Com gente. Ela passou logo a desfi-

lar todas as suas recordações e a ilustrá-las com um álbum onde estão medalhas, cartões, cartas, documentos, tudo ligado à vida e às proezas de Santos Dumont. Seu filho Thierry, o afilhado de Santos Dumont, foi quem colecionou as peças raras, anos a fio.

Madame Tissandier, que ainda guarda traços de grande beleza, define Santos-Dumont:

- Uma espécie rara, como ser humano. Poderia qualificá-lo de puro. Não se dava conta do turbilhão que, naquele tempo, era a chamada “belle-époque”. De 1900 a 1910. Nada daquilo o atingiu. Ele atravessou a época com a serenidade de quem procura alguma coisa mais além e nesta busca preencheu sua vida. Não tinha esnobismos, embora fosse famoso. Muito cortês, era de uma educação perfeita. Frequentava os meios seletos de Paris. Caráter resoluto, foi ele mesmo na vida.

Depois ela cita como curioso o fato de ser Santos-Dumont um homem “cheio de superstições”. Quando ia passar fins de semana na casa deles, estava sempre ensinando, à mesa, o que o salo não se podia entregar de mão à outra, isso não era bom. Realmente, uma superstição bem brasileira. Outra, que conta Madame: Santos-Dumont comprou uma vez um cachorro de corrida, na época era “chic” levar cães aos “sinodromes” para correr. Quando soube que o animal se chamava “Sabreur du Diable”, vendeu-o na mesma hora. A palavra Diabo o assustava. Também as notas de 50 francos. Ele as detestava.

- Antes de chegar a Paris, escrevia ao meu marido, pedindo para providenciar dinheiro para ele, e sempre a recomendação era de que não houvesse qualquer nota de 50 francos.

CELIBATÁRIO

Conta que Santos-Dumont, mesmo entre amigos, não era um alegre, mas também não fazia o homem sério, parecia estar abstraído dos risos ou tristezas do momento. Tinha vocação para o celibato.

- Ficava aborrecido demais quando indagavam dele o porquê de não se casar. Respondia irritado: “Se eu fosse viúvo, ninguém me estaria amolando com esta pergunta, mas basta ser solteiro para que me atormentem com ela”.

Não teve “amizade frequente” com nenhuma mulher, em particular, diz Madame Tissandier, que ouviu isso de seu marido. Enxergava uma “jolie femme” e, pois, era aquela escolhida. Adorava esqui, eram muitos os bilhetes dele escritos das estações de esqui. Num deles, Santos-Dumont lastimava que, no hotel em Mont d’Arbois, haviam transformado “nosso agradável pequeno canto em BAR! “Isso o levava a se imaginar na trepidação de Saint Moritz. Outra carta, escrita de Petrópolis, contava sobre a operação a que se submeteu, após duas injeções inflamadas, em maio de 1925. Madame Tessandier, lembra que, depois da doença, ele chegou muito atormentado do Brasil, porque viu, no Rio, cair um pequeno avião. Ficou neurastênico, selvagem, “não queria ver ninguém”. E se recusava mesmo a receber visitas na casa de saúde, no Midi. As guerras eram seu tormento.

- Mas vamos esquecer isso, ele era um amigo tão fantástico, tão carinhoso, que nos fez até esquecer a sua figura histórica. Falemos dos seus bons tempos, quando era calmo e sem angústias.

Segundo Madame Tissandier, Santos-Dumont não tinha interesse por literatura,



mesmo os livros sobre aviação ele deixava de ler. Nos fins de semana passeava com as crianças pela Floresta de Marly. Apesar da baixa estatura, era muito elegante. “Estão errando suas medidas, dando-lhe 10 centímetros a menos. Alberto media 1,62”. Ela recorda sua delicadeza para com “as damas”:

DELICADEZA

-Um dia estávamos em passeio de carro. Surgiu uma linha férrea, e os trens não paravam de passar. Eu então comentei que aquele trem devia ser imenso. De quantos vagões seria ele? Alberto não teve vacilações, saiu do carro, foi diante da cerca, pôs as mãos em concha na boca e gritava para um homem que passou, sentado em cima de um dos carros: “Quantos vagões vocês têm? Madame deseja saber”. Até que lhe gritaram de volta o total.

São muitas e desordenadas as lembranças de Madame Tissandier sobre seu compadre, porque como ela mesma diz, 60 anos estão sobre tudo isso. Ela buscava se exprimir com carinho, fez até uma lista das coisas que tinha a nos contar. Em gravura colocada na parede há um retrato de seu sogro dentro de um balão. Foi ele, na guerra da França contra a Alemanha, era 1870, que partiu em balão levando mensagens para a “Provence”, quando o país sofreu o cerco. A atmosfera que envolvia Santos-Dumont, nos seus fins de semana, brincando com as quatro crianças da casa, já existia. Thierry, o afilhado de nosso herói, fiel ao espírito do padrinho, não se casou, o que muito aborrece Madame Tissandier. Ela é alegre, toda bonita, cabeça neveda. Guiando seu pequeno carro, nos leva de volta à estação. E como se de repente, saíssemos da “belle époque” para o ano 2000. Ela é uma figura rara, de quando este século era ainda criança, e Santos-Dumont a grande figura da época.

O GLOBO

7 de junho de 1973

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA0490 - p. 100

CENTENÁRIO DE SANTOS-DUMONT

SONHO DE MENINO DEU ASAS AO HOMEM



*“O meu primeiro balão
O menor
O mais lindo
O único que teve um nome:
Brasil”.*
(Santos Dumont)

- O homem voa.

O garoto falava brincando, mas com muita certeza. Era uma ideia fixa, um sonho nascido com sua mania de observar pássaros e ventos, visão estimulada pela leitura que o empolgou muito cedo: Júlio Verne. Era na fazenda Cabangu, no Estado de Minas Gerais, perto da cidade que se chamava Palmira e que atualmente tem o nome do garoto: Santos Dumont. Um dia, indo a Paris, ele teve conhecimento do motor a explosão: seu peso reduzido, seu tamanho compacto e sua força de 1,5 cavalo o deixaram impressionado. E a ideia fixa nunca mais o abandonaria. Até o dia 23 de outubro de 1906, quando realizou o primeiro vôo com um aparelho mais pesado que o ar.

TEXTO DE BENI LIMA PEREIRA .

FOTOS E REPRODUÇÃO DE ANTÔNIO LÚCIO
E FREDY MILANESI

O MENINO TÍMIDO E TRISTE, O DEPOIMENTO DE SEUS AMIGOS, O CENÁRIO DOS SEUS PRIMEIROS SONHOS DE VOAR E A CASA DE PETRÓPOLIS, NA QUAL DEIXOU A MARCA DO SEU GÊNIO

As pessoas que mais estreitamente conviveram com Santos Dumont são unânimes em atestar a profunda timidez do inventor, característica que o acompanhou durante toda a vida, influenciando nas amizades e relacionamento com os que o rodeavam. Talvez tenha sido essa



timidez um dos fatores que o levaram à profunda depressão nos últimos anos de sua existência.

Esse caráter transparece em todos os seus gestos e fotografias, que, com raras exceções, mostram um homem sorridente. Uma das mais antigas, em poder de seu amigo Amadeu da Silveira Saraiva, tirada no Colégio Culto à Ciência, em Campinas, apresenta o garoto Alberto com uma feição triste para aquela idade. Nesse tempo, já tinha o menino uma grande vocação para a pesquisa, sua maior dedicação em 59 anos de existência.

COMO NASCEU O RELÓGIO DE PULSO

O inventor, não aeronauta. Assim gostava de se intitular Santos Dumont. Apesar de ter vivido quase 20 anos na pesquisa de aparelhos mais leves e mais pesados que o ar, ele se dedicou a outras invenções que não tiveram a mesma repercussão do Balão nº 6 e do 14-Bis.

Ainda hoje, no Museu de Aeronáutica de São Paulo, há algumas de suas invenções que nunca foram patenteadas, a exemplo dos aeroplanos e balões. A mais interessante delas é um motor para subida de montanha, que chegou a ser testado por campeões de esqui na neve, no inverno de 1909, em Saint-Moritz.

Um motor para produzir eletricidade a vento foi outra invenção de Santos Dumont. O aparelho foi testado como gerador num sítio da família Villares, em Osasco.

Segundo o comandante Amadeu da Silveira Saraiva, o relógio de pulso é invenção de Santos Dumont. O velho amigo do Pai da Aviação explica que, há alguns anos, visitando Paris, onde coletava material para um livro que escreverá sobre o inventor, visitou a Casa de Cartier. Conversando com um diretor da firma, filho do velho joalheiro francês, procurou informar-se sobre o assunto.

O joalheiro confirmou o fato, dizendo que assistiu à entrevista de Santos Dumont com seu pai. Ele tinha na época 16 anos e o inventor já fazia suas experiências com balões nos céus de Paris. Disse que Santos Dumont alegou a necessidade de um relógio que ficasse preso ao pulso, pois em certos momentos precisava cronometrar velocidade e ter as mãos ocupadas. Assim não podia puxar seu Patek-Phillipe. Daí surgiu o relógio de pulso.

Mas nenhum desses inventos chegou a dar dinheiro ao inventor. Segundo seu sobrinho, o professor Luiz Dumont Villares, o que Santos Dumont conseguia nos concursos, sua única fonte de renda, dividia entre seus mecânicos, como pagamento. A vida relativamente boa que levava em Paris era financiada com a grande herança deixada por seu pai, Henrique Dumont.

O TESTEMUNHO DE ARCHDEACON

O inventor do 14-Bis teve uma existência bastante movimentada, principalmente na Europa, onde viveu a maior parte do tempo. Do seu círculo de relações faziam parte o Príncipe de Mônaco, a Rainha Eugênia, duques e barões franceses, além da princesa Isabel, já exilada. Freqüentava os mais elegantes salões parisienses, hipódromos e outros ambientes em voga na belle époque.

Quem examinar detalhadamente o verso de uma nota de Cr\$ 10,00 verá estampado, bem ao fundo, um garoto. Esse menino, até dois anos passados, orgulhava-se de ser um dos últimos espectadores do famoso vôo do 14-Bis. Ele chamava-se Tanneguy Marie René Archdeacon. Vivia em São Paulo, contando a amizade de seu pai, famoso também como construtor de balões e amigo íntimo de Santos Dumont. Era Ernest Archdeacon presidente do Aeroclube de França e um dos patronos do prêmio que Alberto ganhou em 23 de outubro de 1906.

Tanneguy Marie René Archdeacon tinha oito anos de idade naquela tarde do vôo do 14-Bis. Após o primeiro vôo, solitário, Santos Dumont atendeu ao pedido do garoto e o levou aos ares, sentado em seu joelho.

Archdeacon declarou que não foi o primeiro a acompanhar Santos Dumont numa de suas experiências. Anos antes, outro menino, de nome Clarkson Pott, havia subido em companhia do inventor, a bordo do dirigível nº 9. Mas Archdeacon teve o privilégio de ser o primeiro passageiro de um aparelho voador de motor a explosão e mais pesado que o ar.

Filho de um construtor de balão e futuramente grande piloto, Archdeacon confirmou que Santos Dumont foi mesmo o primeiro a voar num aparelho de recursos próprios para locomoção. Ele afirmava, quando em vida, que

tanto o alemão Otto Lilienthal como o francês Clemente Ader ou os irmãos Wright só conseguiram voar, antes de Santos Dumont, com a ajuda mecânica externa ao aparelho.

Enquanto os dois primeiros lançavam-se do alto de um vale com seus planadores, os irmãos norte-americanos combinaram um trilho de madeira encerada com um motor num biplano, sustentado por três tiras de borracha a um contrapeso, o aparelho era projetado como por uma catapulta e se mantinha no ar por algum tempo.

APENAS VAGAR AO SABOR DOS VENTOS EM BALÕES ERA MUITO POUCO PARA O GRANDE INVENTOR: ELE QUERIA SE CONDUZIR NO AR, NAVEGAR NO ESPAÇO, PODENDO VOLTAR AO PONTO DE PARTIDA

É bem provável que por seu pai ter sido construtor de balões e amigo particular de Santos Dumont, ou por ter experimentado o vôo no primeiro aeroplano, aos 16 anos Archdeacon já voava só. Em 1923, já era brevetado e, até sua morte, tinha voado mais de 14 mil horas.

Ele recordava sempre ter ouvido em família que seu pai Ernest Archdeacon, desde 1873, se interessava pelos inventos de carro a vapor. O velho conhecera Santos Dumont no ano de 1898 e havia sido um grande incentivador do brasileiro, presenciando com sua esposa, Cecille, no Campo de Bagatelle, o seu primeiro vôo.

UM CASO DE AMOR

Apesar de conhecer mecânica profundamente, o inventor brasileiro não deixou escrito nenhum manual ou livro que explicasse seu trabalho, tecnicamente. Apenas dois livros de sua autoria são conhecidos. A obra, publicada no ano de 1918, **Os Meus Balões**, “O que eu vi o que nós veremos”, foi dedicada “aos meus patrícios que desejarem ver o nosso céu povoado pelos “Pássaros do Progresso”.



Nesse livro raro, o inventor brasileiro mostra sua profunda admiração por todos aqueles que, com ele ajudaram a dar ao homem um novo meio de locomoção. Em várias passagens, cita nomes dos precursores dos vãos em balões e dirigíveis.

“Penso que a maior parte dos meus leitores serão jovens nascidos depois dessa época (do 1º vôo do 14-Bis) que já se vai ensombreado na memória; suplico-lhes, pois, que não se esqueçam desses nomes. A eles cabe, em grande parte, o mérito do que hoje se faz nos ares.”

Além desse livro, o pouco que deixou Santos Dumont são esboços e planos de aparelho que projetava. E isso aconteceu nos últimos anos de sua vida, num quarto do fundo da casa de sua irmã Virgínia, na Avenida Paulista, onde hoje está o Center 3. Apesar de ser rodeado de atrizes e muitas mulheres famosas, pouquíssimos casos de amor foram registrados e são lembrados. O Comandante Amadeu da Silveira Saraiva, que residiu na Europa durante muito tempo e lá se encontrou várias vezes com Santos Dumont, diz que se lembra de apenas um romance do inventor. Era uma jovem cubana, isso entre os anos de 1909 e 1920, quando o inventor já era amadurecido. Esse amor, todavia, não chegou a nada. Por volta de 1922, a cubana esteve em São Paulo à procura de Santos Dumont. Aconselhada pelo sobrinho e procurador do inventor, Arnaldo Dumont Villares, ela regressou à Europa.

O professor Louis Dumont Villares, sobrinho de Santos Dumont, conviveu algumas vezes com o inventor. Segundo ele, Santos Dumont era o homem mais bem educado, metódico, mas introspectivo. Vivia solitariamente sem muitas ligações de amizade e de afeto.

**ATÉ A SUBIDA
DO PRIMEIRO
AEROPLANO,
SANTOS DUMONT
JÁ HAVIA VOADO
MAIS DE 1000 VEZES
EM SEUS BALÕES,
PARTICIPANDO
DE DEZENAS DE
CONCURSOS
EM PARIS**

MORTE & SABOTAGEM

Os primeiros sintomas de doença de Santos Dumont começaram a aparecer por volta de 1918. Em 15 de maio desse ano, o inventor respondia a uma carta do presidente do Aeroclub de Estados Unidos, manifestando sua alegria pela inauguração de mais uma linha de correio aéreo entre duas cidades norte-americanas. Num dos trechos, diz o inventor:

“Esta carta veio encher de legítima alegria o meu coração que há quatro anos sofre com as notícias da mortandade terrível causada, na Europa, pela aeronáutica. Nós, os fundadores da locomoção aérea no fim do século passado, tínhamos sonhado um futuro caminho de glória pacífica para esta filha dos nossos desvelos”.

Mais adiante, diz que se lembra perfeitamente de que naquele fim de século e nos primeiros anos do atual, durante os encontros no Aeroclub de França, pouco se falou de guerra como uma possível má utilização da locomoção aérea. Cogitara-se do uso dos vãos para esclarecimentos militares, mas nunca como fins destruidores.

Outros motivos, também, colaboraram para o aparecimento dessa depressão. Um deles foi a sabotagem com um dirigível de sua construção num porto norte-americano. Convidado pelo governo dos Estados Unidos para participar de uma corrida de balões e dirigíveis, durante uma feira em Saint-Louis, em 1905, o inventor acedeu. Enquanto se preparava para viajar, enviou dentro de um caixote seu balão. Quando foi buscá-lo no porto, haviam jogado ácido dentro do caixote e destruído quase que totalmente seu dirigível. Ele tinha todas as condições para ganhar os 200 mil dólares do prêmio. Profundamente irritado e suspeitando da identidade dos autores, voltou a Paris.

A dúvida lançada por algumas pessoas ignorantes de suas pesquisas, a respeito do primeiro a voar com o aparelho mais pesado que o ar, deixou-o também profundamente triste. Apesar de não entrar em polêmica com seus contestadores ou diretamente com os irmãos Wright, provou – e recebeu apoio do Aeroclub de França – ter a primazia do vôo com um aparelho mais pesado que o ar, o 14-Bis, no dia 23 de outubro de 1906.

Por sua vez, seus amigos e defensores, alguns mais exaltados, levantaram a hipótese

de falta de veracidade nas afirmações dos irmãos Wright. Concordavam com a informação de que os dois aeronautas americanos haviam voado com planadores, em 1903. Mas as fotos comprovavam que o aparelho não era **auto-móvel**, mostravam-no sendo praticamente catapultado, pois não possuía dispositivo que permitisse pousar e decolar sem ajuda de meios externos.

A profunda depressão de Santos Dumont progrediu na década de 20. A razão que faltava para fechar o círculo chegou durante os primeiros dias da Revolução Constitucionalista de 1932. Em pleno clímax, as forças federais estavam bombardeando, com pequenos aviões, localidades onde se encontravam entrancheirados os revolucionários paulistas. No dia 14 de julho, Santos Dumont conclama o povo a lutar dentro da lei e não fora dela, para a reivindicação das garantias constitucionais. Nem mesmo seu apelo foi ouvido. A guerra fratricida continuou. Seu estado psíquico e físico não se apresentavam bem. No Guarujá, no dia 23 de julho, ele veio a falecer.

“Meu Deus, meu Deus. Não haverá meio de evitar derramamento de sangue de irmãos? Por que fiz eu esta invenção que, em vez de concorrer para o amor entre os homens, se transformou numa arma maldita de guerra?”

“Horrorizam-me estes aeroplanos que estão constantemente pairando sobre Santos.”

Foram estas as últimas palavras do grande inventor, ditas por telefone ao professor José de Oliveira Orlandi, a última pessoa a conversar com Santos Dumont.

**SANTOS DUMONT
DEDICOU SEU LIVRO,
HOJE RARO, “AOS
MEUS PATRÍCIOS
QUE DESEJAREM
VER O NOSSO CÉU
POVOADO PELOS
PÁSSAROS DO
PROGRESSO” E
DIRIGIA-SE AOS
JOVENS**

O CRUZEIRO

São Paulo, 20 de junho de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0008 - p. 101-102



A GLÓRIA DE UM SÉCULO

O IMENSURÁVEL VALOR DE SANTOS-DUMONT



Assinalando este ano no dia 20 de julho, o transcurso do Centenário de nascimento de Alberto Santos-Dumont, o exmo. presidente da República por decreto, publicado no “Diário Oficial” de 20 de dezembro de 1972, determinou a celebração em todo território nacional de solenidades comemorativas que deverão revestir-se do mais elevado espírito cívico e patriótico, como reconhecimento da Pátria ao gênio inventivo deste ilustre brasileiro, cognominado o “Pai da Aviação”. Ainda, pelo referido decreto, foi instituída uma Comissão de Alto Nível – sob a presidência do exmo. sr. ministro da Aeronáutica – cabendo-nos a honrosa chefia da Secretaria Executiva, a qual se incumbe da programação e execução das solenidades.

Pedem-nos, em carta, os diretores de *Letras em Marcha* a nossa colaboração para o número especial comemorativo deste centenário de nascimento de Alberto Santos-Dumont que editam este mês.

Sob o título acima pretendemos focar aspectos diferentes daqueles que normalmente se nos apresentam para este inigualável brasileiro que é chamado o Pai da Aviação ou cidadão do mundo. Desejamos mostrar, acima de tudo, a face humana desta figura ímpar que eliminou fronteiras e dominou a natureza, com sua incomparável genialidade e predestinação.

Não há dúvidas quanto à importância da aviação para a humanidade e, em nossos dias, é por demais conhecido e decantado o significado desta grandeza universal do invento aeronáutico fundamental para o progresso dos transportes e enfim, para o domínio absoluto pelo homem do céu, da terra e dos mares. É necessário

nos conscientizarmos de que o homem ao pousar seus pés na lua – exatamente no dia 20 de julho, a noventa e seis anos do nascimento de Santos Dumont – estava lembrando a todos que, do pequeno passo de um brasileiro, houve o grande passo da humanidade, na feliz coincidência do destino.

Em rápidas pinceladas biográficas, lembramos que Santos Dumont não foi um brasileiro litorâneo, mas do interior montanhoso, pois nascera na Fazenda de Cabangu, no sertão de Minas e com apenas um ano de idade já era carregado para longe, por seus pais, para Valença, no Estado do Rio e depois para a fazenda de Arindeúva, em Ribeirão Preto, São Paulo. Seus avós franceses, radicados no Brasil, pais de seu pai; mas o pai já brasileiro deram-lhe o “Dumont” e sua mãe de boa cepa fluminense, filha de um comendador fazendeiro rico da Velha Província, deram-lhe o “Santos” que ele usava com orgulho: “Santos Dumont”.

Foi entre os engenhos, as ferrovias da fazenda e a leitura de Júlio Verne, segundo ele mesmo afirma no seu livro “O QUE EU VI O QUE NÓS VEREMOS”, que se acentuou o interesse do menino jovem pelas artes mecânicas, gerando a semente das grandes conquistas que a predestinação lhe reservara.

Levado à França, a Paris, a “Cidade Luz”, a “Capital do mundo”, em 1891, com 18 anos, ali sente a possibilidade do despertar do gênio. Dificuldades surgem para o seu primeiro vôo em balões, carreando sua atenção para o automobilismo. Todavia, algo importante o faz retornar após a aerostação, onde estava a glória de sua predestinação de ser o primeiro homem que navegou pelo ar dirigindo um balão obediente à sua vontade, independente das correntes aéreas; o inventor do avião; o primeiro a voar com o mais pesado do que o ar; o piloto de aviões biplanos e monoplanos, além de muitos outros valiosos estudos e contribuições que ofereceu no campo da ciência como: o primeiro a usar motores a explosão nos dirigíveis; o primeiro a construir hangares; o criador do relógio de pulso; o primeiro inventor de uma catapulta lançadora de bóia para salvamento de banhistas em perigo; o idealizador da asa em delta, dos aviões mais modernos; o primeiro a aplicar a seda japonesa, o alumínio, o bambu da Índia e as cordas de pianos para a diminuição do peso dos balões; o precursor da unidade de partida dos aviões; o criador das listas de cheque para os pilotos e tantas outras contribuições de uso para o bem comum.

Arriscando seguidamente a vida, não teve Santos-Dumont outra preocupação senão a de deixar após si uma conquista para o progresso da humanidade. A realização do que sempre almejou, de dar asas ao homem, valia para ele mais do que os perigos, a que se expunha. A preservação de sua vida estava no rol do Criador dos Seres e das coisas e ele mesmo o reconheceu quando, lembrando a época



heróica da aviação, escreveu no seu livro “O QUE EU VI O QUE NÓS VEREMOS” referindo-se àqueles que, com seus audaciosos arrojos de inventores, quase se esqueciam da vida por muito se lembrarem do seu sonho:

“A princípio tinha-se que lutar não só contra os elementos, mas também contra os preconceitos: a direção dos balões e, mais tarde, o vôo mecânico eram problemas “insolúveis”.

“Eu também tive a honra de trabalhar um pouco, ao lado destes bravos, porém o TODO PODEROSO não quis que o meu nome figurasse junto aos deles.”

Inquirido por que não se casava, costumava invocar duas razões: uma, porque como chefe de família, não se sentiria autorizado a jogar a vida na aventura que escolhera para seu destino; e outra, porque, a consideração econômica não o permitia desviar seus recursos senão para aquilo que sabia que queria com obstinação e honestidade de propósitos.

Segundo seu sobrinho Henerique Dumont Vilares, no livro “Quem deu asas ao homem”, “nunca reclamou retribuição ou esperou qualquer vantagem material pelos serviços que prestou à causa da civilização. Era um desinteressado idealista – pertencia ao número desses raros, que só consideram o dinheiro apenas como instrumento.

Bastou-lhe, como recompensa, a glória, que jamais cortejou; porque, para sua satisfação íntima, contentava-se com a alegria silenciosa da tarefa executada. Foi, entretanto, alvo das maiores e mais espontâneas manifestações de entusiasmo com que um homem pode sonhar. Moço em terra estranha, com um nome ainda desconhecido, conquistou no entanto toda a população do mundo pelo arrojo dos seus feitos e pela irradiação de sua personalidade.

Sua generosidade era larga, mas anônima. Com seus irmãos fez, certa ocasião, vultoso donativo à Santa Casa de Misericórdia de São Paulo. Em reconhecimento, a irmandade resolveu dar o nome de Henrique Dumont, progenitor dos doadores, a uma das enfermarias dessa benemérita instituição.

Em 1920 Santos-Dumont prontificou-se a construir no Rio de Janeiro um edifício para nele ser instalado o Museu da Aeronáutica. O ofício que a propósito dirigiu

ao Governo Federal nunca teve andamento, e Santos-Dumont, que já havia elaborado os projetos preliminares, não deixou transparecer seu desapontamento.”

Aliás é sobejamente conhecido que os prêmios vultosos que recebeu pelas suas conquistas inigualáveis ele os distribuía, como foi o caso do “Prêmio Deutsch” de 129.00 francos-ouro, que entregou parte aos seus colaboradores e parte aos desempregados de Paris por intermédio do chefe de Polícia.

Recebeu louvores de grandes personagens como THOMAS ÉDSON, de reis, princesas, presidentes, sábios e vedetes; sua popularidade foi marcante e com apoteose delirante foi recebido em sua terra. Conta-se, mostrando-se o seu espírito de brasilidade, que certa vez, depois de uma demonstração levada a efeito em Long Champs, no dia 14 de julho de 1903, data nacional francesa, onde realizou evoluções e passou revista à tropa com seu dirigível expondo fora da barquinha a Bandeira Brasileira fazendo uma saudação ao presidente da República, Santos-Dumont escreveu ao ministro da Guerra pondo sua flotilha de dirigíveis à disposição do Exército francês na eventualidade de uma guerra, em que a França fosse envolvida, com as seguintes restrições:

- o oferecimento perderia o seu valor se fosse o conflito com uma nação americana;
- se fosse contra o Brasil, seus inventos estariam servindo sua Pátria, mesmo contra a França.

As glórias de Santos-Dumont estão fora de controvérsias e de polêmicas daqueles que o fazem por obstinação infundada como é o caso dos irmãos Orville e Wilbur Wrigth. A prioridade de seus feitos de “Pai da Aviação” não é discutida por autoridade de boa fé: foi documentada em todos os registros internacionais, foi fortemente divulgada com grande entusiasmo pela imprensa mundial da época; os seus vôos, quer em dirigíveis, quer em avião, tiveram como palco a cidade de Paris, que era então, mais do que nunca, a verdadeira capital do mundo civilizado e onde se encontram erigidos dois monumentos em sua honra. Os parisienses que somente erguiam os olhos aos céus por dois motivos: um para suas preces a Deus e outro para se orgulharem do monumento de aço que é a Torre Eiffel,

passaram a levantar seus olhos também para apreciarem aquele “Petit Santos” (como chamavam o brasileiro que dera asas ao homem e glória a nossa Pátria) passear sobre a cidade de Paris com seus dirigíveis.

O grande valor de um homem, no que pese influências outras, até divinas, que o possam destacar do meio em que vive, residirá sempre no que haja contribuído para o bem comum.

Santos-Dumont, pela sua imensurável contribuição à humanidade sob todos aspectos, marcou e glorificou o Século XX. Sua obra aproximou os povos, eliminou fronteiras, dominou a natureza, deu incremento ao desenvolvimento mundial, e o exemplo de sua vida despida de orgulho, sua tenacidade, arrojo e coragem tornaram-no digno da profunda admiração, respeito e reconhecimento não só de todos os brasileiros como de todo o mundo.

Hoje, como ontem, nas comemorações do seu centenário, a França dele se recorda e, ao 30.º Salão Internacional da Aeronáutica e Espaço, em Le Bourget, com muito orgulho deu, nesta oportunidade, o seu nome àquela exposição de renome universal.

Estamos certos de que o povo brasileiro, na arrancada de um Brasil Grande em que a ninguém cabe a posição de espectador, segundo o nosso presidente, saberá reverenciar a lembrança e responder presente a todas solenidades que terão lugar em todo País, em homenagem a ALBERTO SANTOS-DUMONT, neste ano em que comemoramos o centenário de seu nascimento.

A humanidade que ele enobreceu, valorizou, promoveu, enriqueceu e fortificou só tem razões para amá-lo e cultuá-lo.

Para nós, aviadores, seus continuadores, ele representa o símbolo, a estrela guia, o exemplo, o estímulo e a mola propulsora que nos leva até a compreensão de um infinito que nos encoraja, na certeza de nunca morrermos com lembrança, dos ensinamentos recebidos, seguros de que a história da Aeronáutica será sempre a vitória da imaginação sem limites daqueles que pensavam menos em si do que nos demais, a exemplo da vida do Pai da Aviação.

BRIGADEIRO-DO-AR PAULO SALEMA
GARÇÃO RIBEIRO

(continua na próxima página)



SANTOS-DUMONT, ARAUTO DO TEMPO NOVO

Admirável em Alberto Santos Dumont foi a devoção total ao seu desígnio. Não se contentou em adivinhar, como o padre Bartolomeu de Gusmão, o transporte aéreo versátil e engenhoso. Não se satisfaz em propor a solução adequada à dirigibilidade do aeróstato. Nem se limitou a arrancar do solo o “mais pesado que o ar”, inventando o avião. Comprometeu o seu destino com as várias fases da “descoberta”, a fase do balão, a fase do dirigível, a fase do aeroplano; e foi ele mesmo, inventor e piloto, experimentar nos céus da França a arrojada teoria. Nisto é que o criador da aeronáutica se parece com os navegadores lusíadas (aliás o princípio do século 20 estando para a aviação como o princípio do século 16 esteve para a marinha: o período heróico das “prioridades”) – sonhou, pensou, calculou, tentou, empreendeu, e fez. Outrora os matemáticos, a bordo das caravelas, ensaiavam a orientação pelos instrumentos. Chegara a vez dos precursores da “conquista do espaço”, considerado este em 1900 como em 1500 era considerado o oceano, a área futura da expansão da humanidade, em que se intercomunicariam os povos, convidados pela técnica (em 1500, a dos navios, em 1900, a das máquinas de voar) a abrir os grandes rumos do comércio, os novos horizontes da economia, as portas do mundo oculto. Santos Dumont pertence à mesma raça, de “descobridores” do universo. Palpita-lhe no gênio inquieto a ansiedade dos capitães, que procuravam as novas terras, misturada ao júbilo dos gajeiros, que as anunciavam: é autenticamente da estirpe dos revolucionários da geografia; que foram os transformadores da história.

Dividir-se-á a história das relações inter-humanas em época anterior e época posterior a Santos Dumont. Aquela, a da “idéia” de que a velocidade anulava a distância; esta, a da “demonstração” de que a distância deixou de isolar os grupos civilizados. Antes de Santos Dumont (digamos, na era pré-Santos-dumontista) carecia o homem das asas, que o alassem

às alturas ilimitadas. Tinha o domínio da superfície, com os “rails” ferroviários, já armara o motor de explosão, desfechava as potencialidades elétricas, sondara as profundezas marítimas, quimicamente se tornara capaz das destruições ciclópicas; mas para atingir as esferas superiores tinha de recorrer à balística – de Júlio Verne. Faltava-lhe – após a vitória de Vulcano – o retorno de Ícaro. Vulcano é a metalurgia. Ícaro é o vôo. A transição do século, em que se esgotaram as previsões de Leonardo da Vinci, para o século, em que se iniciaram as experiências de Santos Dumont, marca-se pela ousadia romântica dessa investida, não ao sabor dos elementos (signo da civilização que os utiliza) mas contra a lei da gravidade (na civilização que os distorce e desintegra). A este respeito, a aparição do maravilhoso brasileiro constitui um “acontecimento” que abalou os hemisférios.

Santos Dumont é o arauto do Tempo Novo.

E o tempo novo com Santos Dumont leva pelos ares translúcidos a bandeira verde-e-amarela.

Justiça se lhe faça, nunca se apartou, na aventura titânica (Titãs, os que desafiaram o infinito) – do “auriverde” pendão de seu País.

Querira arrebatá-lo consigo para glória da “vida nova”, simbolizada pelas asas metálicas que unem as nações da “paz” derivada do conhecimento íntimo das culturas, sobre as divergências ocasionais e aliança dos propósitos, a aeronáutica em forma de conciliação suprema do Mundo.

PEDRO CALMON

LETRAS EM MARCHA - ANO II - N° 21
julho de 1973

Edição comemorativa do primeiro centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont

Transcrito por Alberto Gomes Filho

Santos Dumont na caricatura do artista Bambino em 1902

SDA0823 - p. 103

Chefe da Secretaria Executiva da Comissão de Alto Nível das Comemorações do Centenário de Alberto Santos-Dumont, o brigadeiro-do-Ar Paulo Salema Garção Ribeiro é considerado como uma das mais destacadas [ilegível] as no panorama intelectual da Aeronáutica.

Ex-adido Militar e Aeronáutica em Ottawa (Canadá), ingressou na Escola Militar do Realengo em 1940, tendo sido declarado aspirante a oficial-aviador em 30 de setembro de 1942, já pela novel Escola de Aeronáutica.

Possui os cursos de Tática Aérea, de Estado-Maior, e Superior de Comando e o de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas (Escola Superior de Guerra). Na Pontifícia Universidade Católica do Rio, fez o “Curso de Opinião Pública & Relações Públicas”, bem como o de “Jornalismo”.

É comendador da Ordem do Mérito Aeronáutico e da Ordem de Rio Branco. Possui a Medalha Militar de Ouro (35 anos de bons serviços à FAB), a Cruz de Aviação (Fita “B”), a Medalha da Campanha do Atlântico-Sul e a do Mérito Militar de Santos-Dumont (em prata).

É Grande Oficial da Ordem Militar de Aviz (Portugal), membro da Ordem do Mérito da Força Aérea Portuguesa e da Ordem do Mérito Mexicano. Pilto “Honoris-Causas” do Chile, da Bolívia e do Peru.

Foi instrutor e comandante de esquadilha da Escola de Aeronáutica. Chefe da Secretaria do brigadeiro Eduardo Gomes. Comandante da Base Aérea de Santos. Chefe da 3ª Seção do Estado-Maior da Aeronáutica. Chefe do Estado-Maior da 1ª Zona Aérea. Comandante da Base Aérea de Natal. Chefe do Serviço de Material Bélico da Aeronáutica. Chefe do Estado-Maior do Comando-Geral do Ar. Representante da Aeronáutica na Comissão executiva Central dos Festejos do Sesquicentenário da Independência do Brasil. Diretor do Tráfego Aéreo e Navegação. Chefe do Estado-Maior do Comando-Geral de Apoio. Diretor do Patrimônio da Aeronáutica.

Como grande autoridade nas coisas afeitas à vida de Santos-Dumont, consagra este jornal, na edição comemorativa do importante evento, com interessante e profundo trabalho, que rotulou como Especial para Letras em Marcha.



SANTOS-DUMONT

E O HOMEM VOOU



- Barata voa?
- Voa.
- Homem voa?
- Voa.

A voz era de Alberto. Agora teria de pagar a prenda pela resposta errada. Mas o menino não pagou. Tinha tanta convicção na sua resposta como nos seus brinquedos preferidos – pássaros, balões de São João, papagaios de papel de seda. Nada lhe parecia mais natural que imaginar a exploração do espaço, criar aeronaves e inventar máquinas. E com esse espírito Alberto foi, aos 18 anos, pela primeira vez à Europa, em companhia da família. Ao lado de sua imaginação, guardava um conselho do pai: “o futuro do mundo está na mecânica.”

Conhecemos os automóveis e os aeróstatos. E pouco tempo depois realizava a primeira ascensão em balão alugado.

O gosto do espaço não terminaria tão cedo. Agora queria um balão para uso privado, de seda japonesa, com 100m de cubagem, que podia ser dobrado e guardado na maleta. O nome era *Le Brésil* e com ele Alberto subiu em Paris, entre trovões e relâmpagos, para aterrar na Bélgica no dia seguinte.

Alberto agora queria comandar o seu balão, e então criou o primeiro dirigível, com forma de charuto, motor de explosão, 25 metros de comprimento e petróleo como combustível. Era o n.º 1.

Mais aperfeiçoamentos e vem o n.º 2, o n.º 3, o n.º 4. Agora a volta em torno da Torre Eiffel, depois o vôo de ida e volta em Paris.

Só faltava o mais pesado que o ar. Desta vez Alberto não queria o auxílio de catapultas. Queria se elevar sobre rodas, contando unicamente com seu avião. O *14 Bis* tinha 12 metros de envergadura, 10 comprimentos e pesava 210 quilos. Com ele realizou o primeiro vôo mecânico do mundo, alcançando a distância de 60 metros e uma altura que variava entre 2 e 3 metros. E quando o *14 Bis* ganhou *ailerons*, as asículas que mantinham a horizontalidade de seu avião, conseguiu voar 220 metros, a 6 de altura em 21 segundos e 1/5.

- Homem voa?
- Voa.

Desta vez foi o mundo, assombrado, que respondeu. E ninguém pagou prendas.

Alberto é hoje mais conhecido como Santos Dumont. Neto de um parisiense che-



gado ao Brasil após a Independência, filho do engenheiro Henrique Dumont e Dona Francisquinha, Alberto nasceu há 100 anos, a 20 de julho de 1873. Voou no *Le Brésil* aos 25 anos, em 4 de julho de 1898, e no *14 Bis*, a 23 de outubro de 1906. E o homem voava com seu brinquedo ainda novo quando, no dia 23 de julho de 1932, Alberto Santos Dumont era encontrado morto. Ninguém até hoje sabe por que Alberto Santos Dumont se suicidou.

Enquanto Sacadura Cabral e Gago Coutinho levaram mais de dois meses no vôo entre Lisboa e Rio, o mesmo percurso, atualmente, não levaria mais do que algumas horas.

Em pouco mais de 40 anos, o avião evoluiu, perdendo sua aparência de inseto pesado e desgracioso, para atingir as linhas puras de um Concorde e velocidades que ultrapassaram o som.

A cada avanço surgiram novos problemas: para obter maior velocidade a fuselagem dos aviões teve de ser redesenhada, suas asas se curvaram até parecerem flechas e os motores de combustão interna se mostraram insuficientes para um desempenho de altitudes e grandes velocidades. Era a vez de um motor mais possante – propulsão à jato.

VELOCIDADES SUPERSÔNICAS

Qualquer avião que voe a mais de 1220 km/h está ultrapassando a barreira do som. A primeira vez que isto foi conseguido foi em 1947, com um piloto americano, Charles E. Yeager, a bordo de um Bell X-1.

Atualmente, segundo as velocidades desenvolvidas, os aviões classificam-se em subsônicos, transônicos, supersônicos e hipersônicos. Nas velocidades subsônicas formam-se ondas de pressão criadas pela asa e que se movem à sua frente, com a velocidade do som. Nas velocidades transônicas, o avião desloca-se tão rápido quanto as ondas de pressão; o ar acumulado forma uma onda-choque que produz forte estampido e o vôo é trepidante. Já nas velocidades supersônicas, além da barreira do som, o vento passa a ser suave.

As velocidades supersônicas são medidas por unidades Mach e não em km/h. Tal unidade significa uma relação entre a velocidade do avião e a do som. Elas foram introduzidas pelo cientista Ernst Mach, tendo por isso seu nome.

O NAMORO

Uma das poucas lembranças de Dona Amélia Ferreira Mendes, de mais de 90 anos é o seu namoro com o moço Alberto. Como a fazenda do pai do moço ficava perto da sua, Dona Amélia se contentava em vê-lo passar em frente todos os dias. O namoro, claro, era só com os olhos. E o nome que estava escrito no retrato autografado que ganhou era Alberto Santos Dumont.

O RELÓGIO

Enquanto todo mundo usava relógio de bolso, Santos Dumont criou, desenhou e encomendou à célebre Casa Cartier um relógio de pulso. Isto aconteceu em 1908 e o mais curioso é que o croqui do relógio revela traços muito modernos. Como foi o primeiro, Santos Dumont também pode ser considerado inventor do relógio de pulso.

O CORAÇÃO

O coração de Santos Dumont, já não bate, mais ainda transmite ao mundo a confiança e a coragem de uma idéia. Por isso, logo após a morte de Santos Dumont, os médicos que lhe embalsamaram o corpo retiraram o coração. Até poucos anos permaneceu guardado, anônimo, em um laboratório em São Paulo e, recentemente, foi doado à FAB, onde permanece como um símbolo.

UM PEDIDO

Um documento foi devolvido ao Brasil pelo Ministro da Defesa da França. Seu valor está acima de qualquer quantia, não só por ter sido escrito pelo próprio punho de Alberto Santos

Dumont, mas por tratar-se de um pedido às autoridades francesas para realizar o primeiro vôo da história da aviação.

O AEROPORTO

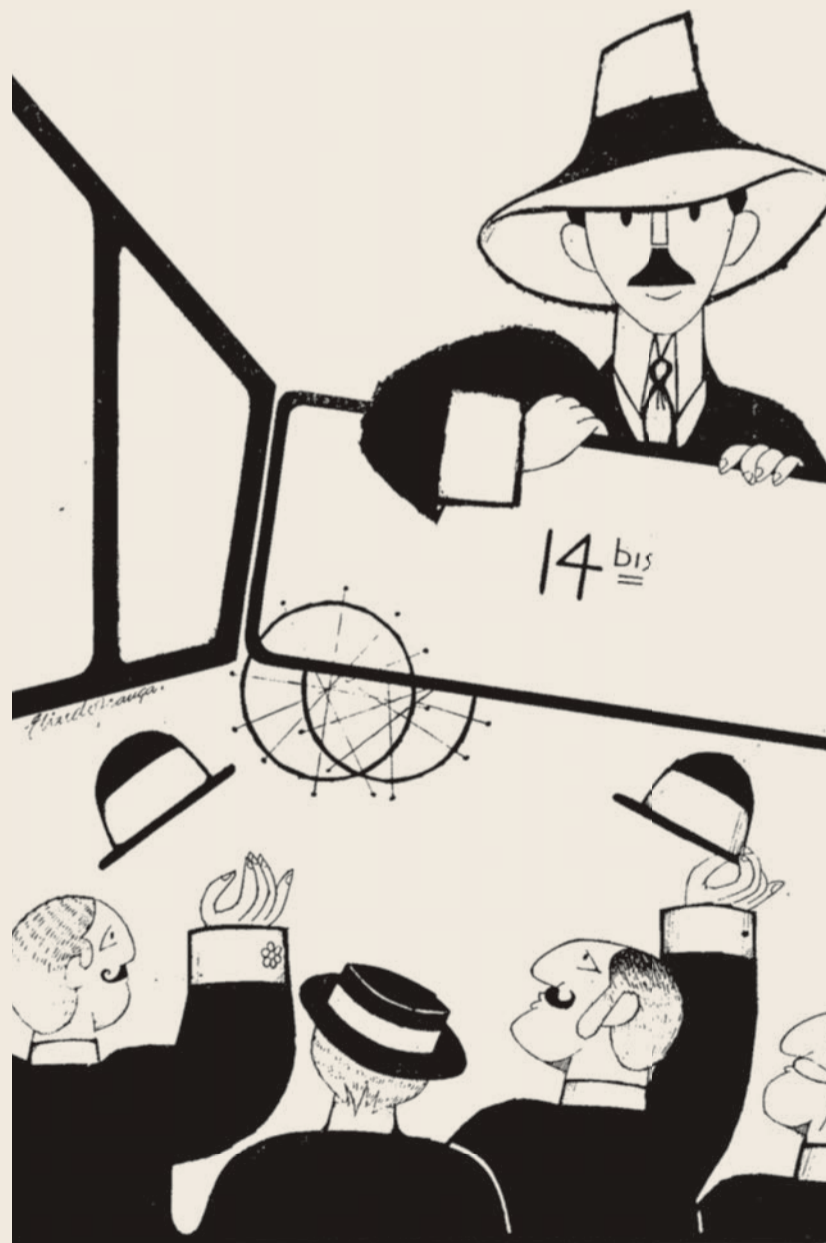
Não só por ter feito o homem voar, mas por não ter tido intenção de lucro e por ter defendido até o fim o seu invento, e o medo de que fosse utilizado nas guerras para matar, Santos Dumont merece homenagens, principalmente em aeroportos brasileiros. Por isso, ele já deu nome ao do Rio. E, agora que o Aeroporto Internacional Principal do Brasil, o Supersônico, vai ficar pronto, já se sugeriu o seu nome. Assim, todas as pessoas que embarcarem ou desembarcarem ali, saberão quem foi Santos Dumont.

JORNAL DO BRASIL - ANO II - N.º 3 - CADERNO 1

Rio de Janeiro, 15 de julho de 1973

Transcrito por Anna Leticia de Siqueira Vasconcelos

SDA0817 - p. 104





GERAL DEU NO JORNAL



Almoço nas alturas

A mania de Santos Dumont pela aventura nos ares fez com que mandasse construir uma mesa e cadeiras com pés de dois metros de altura para fazer suas refeições. Uma escadinha, ao lado da mesa, era usada pelo garçom para servi-lo. A revelação foi feita pelo diretor do Patrimônio Histórico do Rio de Janeiro, Trajano Quinhões, ao mostrar fotos e documentos sobre a vida do brasileiro, o inventor do avião, que farão parte da exposição que percorrerá escolas e entidades culturais do Rio. 17/07/1973

ALMOÇO NAS ALTURAS

A mania de Santos Dumont pela aventura nos ares fez com que mandasse construir uma mesa e cadeiras com pés de dois metros de altura para fazer suas refeições. Uma escadinha, ao lado da mesa, era usada pelo garçom para servi-lo. A revelação foi feita pelo diretor do Patrimônio Histórico do Rio de Janeiro, Trajano Quinhões, ao mostrar fotos e documentos sobre a vida do brasileiro, o inventor do avião, que farão parte da exposição que percorrerá escolas e entidades culturais do Rio.

EXTRA - DEU NO JORNAL

17 de julho de 1973

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA0835 - p. 105

SANTOS-DUMONT CHEGA AO RIO

“VIM AO BRASIL: NO RIO DE JANEIRO, EM SÃO PAULO, MINAS E ESTADOS DO NORTE, POR ONDE PASSEI, ME ACOLHERAM OS MEUS PATRÍCIOS COM AS MAIS CATIVANTES FESTAS DE QUE JAMAIS ME ESQUECEREI E QUE TANTO ME PENHORARAM”.

SANTOS-DUMONT,
EM “O QUE EU VI, O QUE
NÓS VEREMOS”

TEMPERAMENTO introvertido e tímido, Santos-Dumont devia ter ficado realmente estonteado com as manifestações explosivas que recebeu em sua terra. No Rio, então, mal aportou na baía o “Atlantique”, foi aquele carnaval, em que tomaram parte políticos encartolados, altos comerciantes desta praça, estudantes em massa, enfim, o Rio de Janeiro em peso.

Na véspera do grande dia (por sinal, 7 de setembro), um grupo de alunos da Escola Militar da Praia Vermelha galgara o Pão de Açúcar e depois de múltiplas dificuldades, lá plantou uma bandeira brasileira de todo tama-

Santos Dumont chega ao Rio

Texto de Helena Ferraz

“Vim ao Brasil: no Rio de Janeiro, em São Paulo, Minas e Estados do Norte, por onde passei, me acolheram os meus patrícios com as mais cativantes festas de que jamais me esquecerei e que tanto me penhoraram.” Santos-Dumont, em “O que eu vi, o que nós veremos”

TEMPERAMENTO introvertido e tímido, Santos-Dumont devia ter ficado realmente estonteado com as manifestações explosivas que recebeu em sua terra. No Rio, então, mal aportou na baía o “Atlantique”, foi aquele carnaval, em que tomaram parte políticos encartolados, altos comerciantes desta praça, estudantes em massa, enfim, o Rio de Janeiro em peso.

Na véspera do grande dia (por sinal, 7 de setembro), um grupo de alunos da Escola Militar da Praia Vermelha galgara o Pão de Açúcar e depois de múltiplas dificuldades, lá plantou uma bandeira brasileira de todo o tamanho e uma tela com a frase: VIVA SANTOS DUMONT. Faziam parte da caravana: Euclides Figueiredo, Augusto Gentil de Albuquerque Falcão, Grunwald Favila, Salazar de Morais, João Rodrigues de Jesus, Alcebades Brasil, Leonel da Costa Ribeiro, Antonio Pirneus de Sousa, Agostinho Pereira Goulart e Nestor Rodrigues da Silva. Tão logo avistaram o navio, de madrugada, entrando na barra, os cadetes soltam três cargas de morteiros, a senha combinada. Ao barulho do foguetório, dezenas de embarcações brotam como por encanto, do Cais Pharoux, da Ilha das Cobras, do Boqueirão rumo ao transatlântico, para comboiá-lo. Apesar da chuva fria e fininha daquele começo de primavera, a impressão era de que ninguém ficara em casa. Só o Itaí, da Costeira, carregava 700 pessoas. Seguiam-lhe de perto o Ita, o Standard, o Jurujuba, o Esperança, o Bismark, o Itaroró, o São Francisco, o Iraí, o Marchal Bittencourt, rebocadores vários, fora as já vetustas barcas da Cantareira, pejados todos de Comissões, Associações, Diretorias de Clubes e não sei quantas outras representações.

O ambiente era de gala. Lá estava o Rio da época, de fraque, sobre-casaca, chapéu de coco ou cartola. Quanto ao herói, como se sabe, era um requintado no vestir: procurando disfarçar o choque que tivera com aquela tumultuosa recepção, recebe o pessoal com o seu amável sorriso, enfiado num sobretudo “made in Paris”, que vai aos pés, com duas fileiras de botões, luvas de

couro e o seu famoso chapéu de abas largas.

Em vez de pedirem-se autógrafos, pede-se a palavra. E, antes que lhe neguem, fala, por uma meia hora sólida, o jovem Francisco da Mota. O homenagem agradece-lhe com um aperto de mão, indagando, curioso, quem teria organizado tão linda festa, pois deseja agradecer-lhe:

— Ninguém organizou nada — explica Bastos Tigre, quartanista de Engenharia e presidente da Comissão dos Estudantes — o povo saiu à rua, espontaneamente, num só impulso de entusiasmo.

Herbert Moses, mocinho, mas já discursador, também pede a palavra. Não há mais tempo porém, é preciso desembarcar.

Desembarca-se no Pharoux, onde é formado o cortejo, assim descrito por Gondim da Fonseca, no seu “Santos Dumont”:

“Em primeiro lugar, puxando o coração, a banda de clarins e fanfarras do primeiro regimento de cavalaria. A seguir, o aeronauta, em carro à Dumont, todo ornamentado a parasitas pela Casa Flora. Landaux, Carruagens diversas. O landau do Clube dos Democráticos exhibe garbosamente três parelhas de cavalos negros, cocheiro, lacaios e sota, fardados à Luis XV. Um balão dirível avança, em carro alegórico, movimentando-se no ar. Sai o préstito da Praça 15, quebra 1º de Março, e entra em Ouvidor. Tumulto. Cerca de vinte ou trinta estudantes querem desatrelar os cavalos do carro de Santos Dumont e puxar eles mesmos o aeronauta. O cocheiro protesta, levanta o chicote, os cavalos empinam-se e alguns moços rolam pelo chão, enquanto outros ensaiam um — não pode — logo abafado pelos companheiros que viram o herói.”

De repente, estaca o préstito. Surge, do povaréu, o troar da voz de Lopes Trovão, comprido, magro, de monóculo, e colete branco:

— Saúdel filho de Minas, dessa Minas altaneira cujos visos alcantilados das serranias vultosas indicam a seus filhos que a glória está nos espaços intermináveis do firmamento.

Muito bem, Muito bem! Apolado! grita o povo, frenético. E lá se vai pe-

los alcantilados afora o trovejante orador, interrompido pelas palmas e vivas de multidão.

A duras penas, o cortejo alcança o Largo de São Francisco, onde o poeta Lúcio de Mendonça deveria fazer a saudação em versos. Mas Lúcio perde a condução na Praça XV. O irrequieto Bastos Tigre, então, quebra o galho, improvisando um discurso-bomba, com arroubos de oratória, em nome dos estudantes brasileiros.

O entusiasmo é tamanho, a emoção tão intensa que D. Maria Torres, viúva do General Braga Torres, não suporta a euforia e vai embora, com um punhado de pétalas na mão.

Apesar do espetáculo, a noite, apesar de exausto, Santos-Dumont é obrigado a cumprir o programa. Almoço na casa do jornalista José Carlos Rodrigues, diretor do Jornal do Comércio, com champanha e discurso de Moses.

A noite, Teatro Lírico, onde é encenado o “Fausto”. Num dos intervalos, versos de Múcio Teixeira e, a pedido da plateia, discurso de José do Patrocínio, que é avistado num camarote.

Mas não tinha acabado o grande dia. Ao voltar para casa de José Carlos Rodrigues, que o hospeda, Santos-Dumont escuta, ao longe, os sons de serenata que, aos poucos vai se aproximando. Assim conta o episódio Raimundo de Menezes, no seu livro “Bastos Tigre e la belle Epoque”:

“Chefiando o grupo de seresteiros apontam-lhe um crioulo: é o popularíssimo Eduardo das Neves, preto retinto, ex-guarda-freios da Central do Brasil, ex-palhaço de circo, ex-praça do Corpo de Bombeiros e que goza da fama de príncipe dos cantores de modinhas, com a sua cara de pixe a evidenciar trinta e dois dentes de uma alvura admirável, na expressão de João do Rio. E o trovador da malandragem. Bem na frente, violão à tiracolo, robusto, dobrado, o preto carioca canta, vibrante, a sua composição:

A Europa curvou-se ante o Brasil e aclamou parabéns em melgo tom. Brilhou lá no céu mais uma estrela e apareceu Santos Dumont.

coro

salve, Brasil, terra adorada a mais falada no mundo inteiro. Guarda teus filhos lá nessa altura mostra a bravura de um brasileiro.

Foi, de fato, uma grande comemoração, a desse 7 de setembro de 1908.



nho e uma tela com a frase: VIVA SANTOS DUMONT. Faziam parte da caravana: Euclides Figueiredo, Augusto Gentil de Albuquerque Falcão, Grunewald Favila, Salazar de Moraes, João Rodrigues de Jesus, Alcebiades Brasil, Leonel da Costa Ribeiro, Antonio Pirineus de Sousa, Agostinho Pereira Goulart e Nestor Rodrigues da Silva. Tão logo avistaram o navio, de madrugada, entrando na barra, os cadetes soltaram três cargas de morteiros, a senha combinada. Ao barulho do foguetório, dezenas de embarcações brotam como por encanto, do cais Pharoux, da Ilha das Cobras, do Boqueirão rumo ao transatlântico, para combói-lo. Apesar da chuva fria e fininha daquele começo de primavera, a impressão era de que ninguém ficaria em casa. Só o **Itaí**, da Costeira, carregava 700 pessoas. Seguiam-lhe de perto o **Ita**, o **Standard**, o **Jurujuba**, o **Esperança**, o **Bismark**, o **Itaroró**, o **São Francisco**, o **Irajá**, o **Marechal Bittencourt**, rebocadores vários, fora as já vetustas barcas da Cantareira, peçados todos de Comissões, Associações, Diretorias de Clubes e não sei quantas outras representações.

O ambiente era de gala, lá estava o Rio da época, de fraque, sobre-casaca, chapéu de coco ou cartola. Quanto ao herói, como se sabe, era um requintado no vestir: procurando disfarçar o choque que tivera com aquela tumultuosa recepção, recebe o pessoal com seu amável sorriso, enfiado num sobre-tudo “made in Paris”, que vai aos pés, com duas fileiras de botões, luvas de couro e o seu famoso chapéu de abas largas.

Em vez de pedirem-se autógrafos, pede-se a palavra. E, antes que lhe neguem, fala, por uma meia hora sólida, o jovem Francisco da Mota. O homenageado agradece-lhe com um aperto de mão, indagando, curioso, quem teria organizado tão linda festa, pois deseja agradecer-lhe:

- Ninguém organizou nada – explica Bastos Tigre, quartanista de Engenharia e presidente da Comissão dos Estudantes – o povo saiu à rua, espontaneamente, num só impulso de entusiasmo.

Herbert Moses, mocinho, mas já discursador, também pede a palavra. Não há mais tempo porém, é preciso desembarcar.

Desembarca-se no Pharoux, onde é formado cortejo, assim descrito por Gondin da Fonseca, no seu “Santos Dumont”:

“Em primeiro lugar, puxando o cordão, a banda de clarins e fanfarras do primeiro regimento de cavalaria. A seguir, o aeronauta, em carro à Dumont, todo ornamentado a parasitas pela Casa Flora. Landaux, Carruagens diversas. O landau do Clube dos Democráticos exhibe garbosamente três pares de cavalos negros, cocheiro, lacaios e sota, fardados à Luis XV. Um balão dirigível avança, em carro alegórico, movimentando-se no ar. Sai o préstito da Praça 15, quebra 1º de março, e entra em Ouvidor. Tumulto. Cerca de vinte ou trinta estudantes querem desatrelar os cavalos do carro de Santos Dumont e puxar eles mesmos o aeronauta. O cocheiro protesta, levanta o chicote, os cavalos empinam-se e alguns moços rolam pelo chão, enquanto outros ensaiam um – não pode – logo abafado pelos companheiros que viram o herói”.

De repente, estaca o préstito. Surge, do povaréu, o toar da voz de Lopes Trovão, comprido, magro, de monóculo, e colete branco:

- Saúde! filho de Minas, dessa Minas altaneira cujo visos alcantilados das seranias vultosas indicam a seus filhos que a glória está nos espaços intermináveis do firmamento.

Muito bem, Muito bem! Apoiado! Grita o povo, frenético. E lá se vai pelos alcantilados afora o trovejante orador, interrompido pelas palmas e vivas de multidão.

As duras penas, o cortejo alcança o Largo de São Francisco, onde o poeta Lúcio de Mendonça deveria fazer a saudação em versos. Mas Lúcio perdera a condução na Praça XV. O irrequieto Bastos Tigre, então, quebra o galho, improvisando um discurso-bomba, com arroubos de oratória, em nome dos estudantes brasileiros.

O entusiasmo é tamanho, a emoção tão intensa que D Maria Torres, viúva do General Braga Torres, não suporta a carga: cai morta na rua com um punhado de pétalas na mão.

Mas o espetáculo continua. Apesar de exausto, Santos-Dumont é obrigado a cumprir o programa. Almoço na casa do jornalista José Carlos Rodrigues, diretor do Jornal do Comércio, com champanha e discurso de Moses.

À noite, Teatro Lírico, onde é encenado o “Fausto”. Num dos intervalos, versos de Múcio

Teixeira e, a pedido da plateia, discurso de José do Patrocínio, que é avistado um camarote.

Mas não tinha acabado o grande o grande dia. Ao voltar para casa de José Carlos Rodrigues, que o hospeda, Santos Dumont escuta, ao longe, os sons de serenata que, aos poucos vai se aproximando. Assim conta o episódio Raimundo de Menezes, no seu livro “**Bastos Tigre e la belle Epouque**”:

“Chefiando o grupo de seresteiros apontam-lhe um crioulo: é o popularíssimo Eduardo das Neves, preto retinto, ex-guarda-freios da Central do Brasil, ex-palhaço de circo, ex-praça do Corpo de Bombeiros e que goza da fama de príncipe dos cantores de modinhas, com sua cara de pixe a evidenciar trinta e dois dentes de uma alvura admirável, na expressão de João do Rio. E o trovador da malandragem. Bem na frente, violão a tiracolo, robusto, dobrado, o preto carioca canta, vibrante, a sua composição:

A Europa curvou-se ante o Brasil e aclamou parabéns em meigo tom. Brilhou lá no céu mais uma estrela e apareceu Santos Dumont.

coro

salve, Brasil, terra dourada a mais falada no mundo inteiro. Guarda teus filhos lá nessa altura mostra a bravura de um brasileiro.

Foi, de fato, uma grande comemoração, a desse 7 de setembro de 1903.

TEXTO DE HELENA FERRAZ.

O GLOBO

21 de julho de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SD30390 - p. 105



ALBERTO SANTOS-DUMONT 1873 - 1973

OS HERÓICOS INVENTORES E SUAS AUDAZES MÁQUINAS VOADORAS

*É impossível, dentro do bom senso,
o homem elevar-se ou mesmo
suster-se no ar.”
M. Lalande, em 1782.*

Com o prefácio do Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Ministro da Aeronáutica, a Editora Painei, de Porto Alegre, editou para o Montepio de Família Aeronáutica Brasileira – MONTAB – um esplêndido álbum sobre a fase pioneira da aviação, desde as primeiras tentativas do homem para voar até o histórico feito de Santos-Dumont, elevando-se do solo no 14-bis. Essa obra, que é o álbum oficial do Centenário de Santos-Dumont, constitui mais uma amostra do alto nível editorial alcançado em nosso meio por iniciativas deste gênero. A própria Painei já nos dera o admirável “Portfolio de Porto Alegre Antiga” e, recentemente, a EDEL surpreendeu-nos com seu excelente álbum sobre investimentos no Rio Grande do Sul, que é a coisa mais séria até hoje tentada entre nós, neste campo gráfico-promocional. O álbum da Painei sobre a aviação tem como título “Os Heróicos Inventores e suas Audazes Máquinas Voadoras”, foi planejado por Salomão Scliar e escrito por Josué Guimarães. Este “Caderno”, ao exaltar o centenário do grande brasileiro, Pai da Aviação, junta-se às manifestações de júbilo do todo o País, fazendo a reprodução de partes do álbum que a MONTAB, em boa hora, patrocinou, com a participação de várias entidades, entre as quais a Companhia Jornalística Caldas Júnior.

... E SANTOS DUMONT FINALMENTE VOA!

A consagração de Paris ao genial inventor brasileiro vem com a conquista do prêmio mais ambicionado por todos os aeronautas do mundo. Era a dirigibilidade. Dia 19 de outubro de 1901. Santos Dumont esquece o grave acidente que sofrera com o balão “Nº 5” e parte para o de “Nº 6”. E com ele conquistaria o ambicionado “Prêmio Deutsch”. Lastro de 110 quilos, força ascensional de 690 quilos. De forma elipsóide alongada, revestido de seda japonesa. Cobriu a rota estipulada pelo prêmio, cerca de 11.000 metros, em 29 minutos e 30 segundos – meio minuto antes do tempo estabelecido pelos organizadores da prova. Paris inteira vibrou com o feito do brasileiro!

A VITÓRIA

SANTOS DUMONT nasceu a 20 de julho de 1873, Sítio de Cabangu, paróquia de Palmira, hoje Santos Dumont, Minas Gerais. Filho do engº Henrique Dumont e de dona Francisca Santos Dumont. Proclamado Patrono da Força Aérea Brasileira pela Lei nº 5.716, de 19 de outubro de 1971. Patente honorífica de Marechal-do-Ar. A 23 de outubro de 1906 faz com que seu aeroplano se eleve, “por seus próprios meios”, no Campo de Bagatelle, na França. Era o “14-Bis” entrando para a História e o Brasil ligando o seu nome ao mais importante invento do homem. Um idealista e um sonhador que dignificou o ser humano.

Abandonando os cabos e a tração animal, o suporte dos balões, Santos Dumont partiu para a sua histórica demonstração. 23 de outubro de 1906. Os policiais continham a massa popular que queria invadir o Campo de Bagatelle, na França. Alberto Santos Dumont, o pequeno e tenaz brasileiro, lá estava com seu estranho aparelho voador. Os fotógrafos de então, com suas máquinas-caixão, corriam para todos os lados. Motores em funcionamento, nervos tensos, tudo preparado, o dia era decisivo para o inventor. 12 metros de envergadura e 10 de comprimento. Lemes colocados em direção contrária ao posteriormente adotados. Peso total, com aviador: 210 quilos. Motor a gasolina, 50 HP. O aeroplano alçou-se no ar, percorreu um pequeno trecho e pousou sem nenhuma avaria. Era a vitória.

Alberto Santos Dumont inscrevia o seu nome entre os gênios da humanidade. O mundo era a sua testemunha.

Estadistas, magistrados, intelectuais, condes e barões, lá estava Paris inteira para testemunhar um feito que marcaria a História. Quando aterrissou, a multidão o cerca, entusiástica. Todos sabiam que estavam sendo testemunhas de um feito inigualável da história da humanidade. O homem voava.

CADERNO DE SÁBADO

21 de julho de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0821 - p. 106

A GLÓRIA DE SANTOS-DUMONT



Alberto Santos Dumont foi o brasileiro que, pelo seu gênio, suas invenções e seus feitos, maiores glórias conquistou; executou os seus trabalhos na França e angariou fama mundial; impulsionado por um ideal que alimentava desde a tenra juventude, realizou o seu sonho de navegar pelos ares, cobrindo de glória, também, a sua pátria, o Brasil.

Para melhor se avaliar a glória de Santos Dumont é necessário compreender bem a ânsia que, através dos séculos, empolgava o espírito dos homens para a conquista do ar, ânsia que culminou no período das experiências de Santos Dumont quando, finalmente, foram encontradas as fórmulas práticas para a navegação aérea.

A ambição da conquista dos ares é muito antiga e dominou o espírito dos homens desde as épocas mitológicas de Ícaro e de outras personalidades lendárias; mais do que isso; desde que o homem, ser privilegiado da criação divina, sentindo-se acorrentado ao solo pela força da gravidade, ergueu os olhos e viu, com admiração e inveja, as nuvens e a fumaça se formarem, se erguerem e se deslocarem e viu os pássaros e os insetos deixarem a superfície da Terra e se movimentarem para todas as direções, no meio ambiente atmosférico; desde então surgiu no homem, o rei da criação, a von-

tade e a ambição de encontrar uma maneira de, também, voar.

O padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, num rasgo de gênio, concebeu um aparelho que permitia elevar o homem no espaço e realizou, em 1709, as primeiras experiências com modelos reduzidos de balões aerostáticos.

Somente no fim do século XVIII, com a invenção dos irmãos Montgolfier e do físico francês Charles, em 1783, foi que os balões aerostáticos tornaram-se uma realidade prática.

Estava dado o primeiro passo; o homem passou a elevar-se no espaço, por meio dos balões; faltava descobrir uma maneira de dotar os balões de um meio de propulsão próprio, de dirigí-los e de conseguir manobrá-los no meio atmosférico.

Essa última etapa da conquista dos ares durou mais de cem anos; entre a primeira vez que um ser humano se elevou num balão, em novembro de 1783, e a data em que Santos Dumont demonstrou nos céus de Paris que tinha resolvido o problema da dirigibilidade dos balões decorreram 118 anos.

Somente depois que o motor a explosão foi desenvolvido convenientemente, na última década do século XIX, é que foi possível abordar, com boas probabilidades de êxito, o problema da dirigibilidade dos balões.

Durante os anos de 1899 e 1900, o genial brasileiro Santos Dumont realizou vários ensaios com os seus balões dirigíveis números 1, 2, 3 e 4, acumulando um cabedal tecnológico e um "know-how" único no mundo; naquela época não havia na Europa outro aeronauta que tivesse tanta experiência em balões quanto Alberto Santos Dumont.

Foi em julho de 1901, vários meses portanto antes da conquista do Prêmio Deutsch de La Meurthe (19 de outubro de 1901) que Santos Dumont conquistou fama mundial; para sermos mais exatos, foi nos dias 12 e 13 de julho de 1901 que Santos Dumont realizou duas experiências públicas, inclusive contornando a Torre Eiffel com seu balão dirigível nº 5, as quais o consagraram mundialmente; o mundo civilizado tomou conhecimento de que o problema da dirigibilidade dos balões estava resolvido; que um passo definitivo para a conquista dos ares tinha sido dado; que o problema da navegação aérea tinha saído do longo impasse passivo da etapa dos balões livres, durante a qual o homem podia se elevar na atmosfera mas só se deslocava horizontalmente levado pela fantasia dos ventos.

Essa foi uma das maiores glórias de Santos Dumont; a invenção de um tipo de balão dirigível que permitiu que o homem, pela primeira vez, navegasse de um modo prá-



tico na atmosfera, orientando o veículo aéreo em qualquer direção, percorrendo um itinerário pré-estabelecido, voltando ao ponto de partida, tudo obedecendo à vontade do aeronauta.

Depois de numerosas experiências cheias de incidentes, nas quais arriscou a sua vida muitas vezes, finalmente, a 19 de outubro de 1901, Santos Dumont, utilizando o seu dirigível nº 6, conseguiu fazer o circuito pré-estabelecido, incluindo a circunavegação da Torre Eiffel, dentro do prazo de 30 minutos e conquistou o Prêmio Deutsch de La Meurthe.

O entusiasmo em Paris atingiu ao delírio e a glória de Santos Dumont, mais uma vez, foi reconhecida no mundo inteiro.

Cinco anos depois, em 1906, sem nunca ter deixado de trabalhar, infatigavelmente, nas suas invenções, Santos Dumont atingiu o pináculo da sua glória, ao realizar os vôos pioneiros com o seu aparelho 14 Bis, no Campo de Bagatelle em Paris.

Pela primeira vez o homem se elevou nos ares comandando um aparelho mais pesado que o ar, utilizando exclusivamente a potência do seu motor e sem auxílio de recursos externos.

Essa glória imorredoura de Santos Dumont ficou amplamente comprovada porque as referidas experiências, nos dias 13 de setembro, 23 de outubro e 12 de dezembro de 1906 foram realizadas publicamente e notificadas pela imprensa e porque foram assistidas por uma comissão técnica.

Em 1907, o gênio inventivo de Santos Dumont produziu um aeroplano maravilhoso para a época, o “Demoiselle”, com o qual ele chegou a estabelecer um recorde de velocidade, voando a noventa e cinco quilômetros por hora.

Pilotando vários modelos do “Demoiselle”, Santos Dumont continuou voando até o ano de 1910, quando encerrou as suas atividades como piloto de aviões.

Em 19 de outubro de 1913, Santos Dumont teve nova e excepcional consagração: o Aeroclube de França inaugurou em Saint Cloud, em Paris, um monumento, um Ícaro em bronze, que consagrou para a posteridade os vôos de “Santos Dumont” – pioneiro da locomoção aérea; até então, nenhum inventor merecera, ainda em vida, tal homenagem; era o reconhecimento, pela França, da glória grandiosa de Santos Dumont.

Várias vezes o Governo Brasileiro, a partir de 1929, tem homenageado Santos Dumont emitindo selos do correio com a imagem dos seus balões e do aeroplano 14 Bis; várias cédulas de dinheiro têm sido emitidas com o retrato do glorioso inventor brasileiro.

Depois da sua morte em 1932, a sua glória tem aumentado; no mesmo ano de seu falecimento, o Governo do Estado de Minas Gerais mudou o nome da cidade de Palmira para Santos Dumont, porque “a irradiação da sua glória deve alcançar, de maneira especial, a terra que lhe deu berço.”

Pela Lei nº 218, de 4 de julho de 1936, o Presidente da República instituiu o “Dia do Aviador, a ser comemorado todos os anos, no dia 23 de outubro, como exaltação da glória de Santos Dumont, ao realizar o seu primeiro vôo oficial em aparelho mais pesado que o ar.

No dia 23 de outubro de 1942, foi inaugurado pelo Presidente da República, no Rio de Janeiro então capital do país, um grandioso monumento de bronze, glorificando Santos Dumont; esse monumento foi colocado na praça existente na entrada do Aeroporto Santos Dumont, um dos mais importantes do país.

A Força Aérea Brasileira, criada em 1941, sempre teve uma grande fonte de inspiração na figura e nos feitos de Santos Dumont. Pela Lei nº 165, de 5 de dezembro de 1947, foi-lhe conferido, em caráter permanente, o posto de Tenente Brigadeiro; o nome de Alberto Santos Dumont passou a figurar, para sempre, no Almanaque do Ministério da Aeronáutica, onde se acham relacionados todos os oficiais da Força Aérea Brasileira em serviço ativo; foi uma homenagem ímpar que a Força Aérea Brasileira prestou ao pioneiro nacional da conquista dos ares.

O Governo Brasileiro criou, por decreto nº 39.905, de 5 de setembro de 1956, a medalha “Mérito Santos Dumont” com que, anualmente, são agraciados militares da Força Aérea Brasileira que se distinguem e personalidades civis e militares selecionadas pelo Ministério da Aeronáutica.

Quando foi restabelecido o posto de Marechal nas Forças Armadas Brasileiras, o Governo, pela Lei nº 3.636 de 22 de setembro de 1959, concedeu a Alberto Santos Dumont o posto honorífico de Marechal-do-Ar, com

o qual o seu nome continuou a encabeçar a lista de oficiais-aviadores no Almanaque do Ministério da Aeronáutica.

Finalmente, pela Lei nº 5.716 de 19 de outubro de 1971, setenta anos depois da data da conquista do prêmio da dirigibilidade dos balões, o Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont foi proclamado “Patrono da Força Aérea Brasileira”, indo ocupar o seu lugar na galeria dos grandes heróis nacionais onde já se encontravam Caxias – “Patrono do Exército Brasileiro e Tamandaré – Patrono da Marinha de Guerra do Brasil”.

Meus senhores:

Esses são alguns aspectos principais da glória de Santos Dumont; da glória do Patrono da Força Aérea Brasileira; é uma glória de âmbito mundial, como vimos; é uma glória imorredoura, que tem crescido com os anos; cada vez que uma aeronave decola, é um pouco da sua glória que se alça.

Por estranha coincidência, a primeira vez que o homem pousou o pé na Lua, o fez na data de aniversário de Santos Dumont; é como se o destino quizesse ligar, por razões que o homem não pode explicar, a data em que nasceu a figura idealista de Santos Dumont, que dedicou toda a sua vida à conquista dos ares e ao desenvolvimento da navegação aérea, com a data do episódio em que a humanidade, numa ampliação do sonho de Santos Dumont, iniciou as suas atividades em outros planetas.

O coração de Santos Dumont, contido em seu estojo de ouro, está guardado na Academia da Força Aérea Brasileira, em Pirassununga, onde são formadas gerações de aviadores militares brasileiros; Santos Dumont continua tomando parte nas atividades da Aeronáutica Brasileira, como seu inspirador e seu Patrono; em cada avião que parte vai um pouco da sua alma, em cada motor que ronca ressoa um pouco do seu coração.

Discurso pronunciado pelo Tenente-Brigadeiro R/1 Nelson Freire Lavanère-Wanderley, no dia do Centenário do nascimento de Alberto Santos Dumont - 20 de julho de 1973 - no Quartel General da 4ª Zona Aérea, em São Paulo

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SD10003 - p. 107



DOLFFUS, AMIGO DE DUMONT, VIVE CERCADO DE BALÕES

Charles Doulffus vive cercado de balões. Até mesmo os relógios do seu apartamento, cheio de coisas raras, são em formato de balão. O alfinete de sua gravata, um balão de ouro. Nas paredes do “hall” e na sala, gravuras de balões, as primeiras de 1783. Não fosse ele o primeiro francês a cruzar o Atlântico, num zepelim, em 1932, a caminho do Brasil, não fosse ele o mais antigo piloto vivo do mundo a dirigir um balão, já seria uma figura histórica: pelo que viveu e por tudo que o cerca.

Vinte anos mais moço que Santos Dumont, foi um dos dois amigos que Dumont tinha em Paris e permanecem aqui.

– É preciso – diz ele – desconfiar dos falsos amigos, dos que jamais o viram e falaram com ele, ou com os quais ele jamais falou, mas que surgem agora às dezenas. De fato, Madame Tissandier e eu somos os dois que restaram, aqui na França.

NA FRANÇA, AOS 24 ANOS

Chegado a Paris em 1897, tinha Santos Dumont 24 anos. Depressa se interessou pela aeroestação e, possuindo fortuna pessoal, que lhe permitia ao mesmo tempo viver e por seus projetos em execução, decidiu construir ele mesmo um engenho que lhe permitisse efetuar vôo dirigido por motor. Instalou-se num apartamento em esquina da Avenue des Champs Elyssées com a Rue Washington, onde agora será colocada placa comemorativa. Fez lá uma plataforma, com ajuda de fios de ferro; uma mesa, que ficou dependurada a 2 metros do solo. Também uma cadeira estava suspensa, com instrumentação rolante que lhe permitia

apanhar os alimentos, embalado por oscilações de fios. Assim, habituou-se às posições instáveis e elevadas. Isso parecia excêntrico, para os de sua “entourage”. Sua primeira “conquista” excêntrica foi o triciclo De Dion, ligado a balão, com que manobrava no Bois de Boulogne a sua equipagem.

Os primeiros curiosos de Paris estavam vendo os passos “aéreos” iniciados por Santos Dumont. Ele estava sempre variando de sucessos. Em 13 de novembro de 1889, contornou a Torre Eiffel sobre seu “dirigível” nº 3, acionado por motor elétrico, depois voltou e pousou sobre a relva dos campos de Bagatelle. Com mais outros dirigíveis, em particular com o nº 9, os parisienses se habituaram aos espetáculos cotidianos de Santos Dumont sobrevoando Paris e se servindo do seu aparelho para passeios pessoais. Como no dia em que o viram pousar diante de sua casa em meio das árvores da Avenue Champs Elysées, descer, ir tomar café com amigos no bar mais próximo e subir, de volta ao trabalho. Ou quando voou com suas amigas, companheiras de “soirées” no Maxim’s, em plena noite, na Place de la Concorde. Até que chegou a percorrer de ida e volta, no máximo em meia hora, 11 quilômetros e 263 metros de distância, sempre tendo a Torre Eiffel como ponto de retorno. Santos Dumont ficou sendo “coqueluche” de Paris. Glorificado por cartões postais, fotos, lembranças gravadas. Todo o comércio francês, na época, se inspirava nele. Santos Dumont era apontado nas ruas de Paris. Como uma glória “da França”. Naquele tempo, a cidade já vendia turismo.

1906: O prêmio de 100 mil francos do Aero Club dividido entre o pessoal que trabalhava com ele (25 mil) e 75 mil, para

os pobres do Marais. Naturalmente a idéia do “aeroplano” crescia, se impunha nele. Em 1905 ele publica artigo sobre as chances da aviação, ridicularizando os inventores que “imitavam os vôos dos pássaros”, para realizar progressos. Coloca em ponto o dirigível nº 14, de ensaio. Em novembro de 1906, na grama de Bagatelle, levanta vôo a quase cinco metros do solo, por 220 metros e, com ele, nasce a chama da aeronáutica. Inventa logo depois a “La Demoiselle”, em que se exigia o balanceado do corpo para corrigir o desequilíbrio primitivo das asas. Pesava 110 quilos, foi vendido a 7 500 francos e exposta no 1er. *Salon de l’Aeronautique, Grand Palais*, em outubro de 1909. Santos Dumont não tinha registrado nenhum “brevet” e autorizava a quem quisesse a copiar seus aparelhos. Mesmo quem está habituado a ver em filmes os maiores avanços da época aeroespacial fica mudo, diante da fé e da coragem de Santos Dumont, ao ver as fotos que mostram suas arrojadas experiências. Obstinado, deu o melhor de si, intelectual e fisicamente, para evitar aos outros os riscos que não temia enfrentar.

MONSIEUR Charles nos recebe pela manhã, cercado dos seus “souvenirs”. É o maior colecionador de peças e documentações históricas, sobre balões, no mundo. De Santos Dumont mesmo, ele tem cartas, e peças, como o “soupape” que nos mostrou e que ficava na parte superior do “Phanton”, criado por Santos Dumont em 1901. No papel de cartas de Santos Dumont, há uma Torre Eiffel em sépia, tendo à volta o seu balão, embaixo do qual está escrito: “Por mares nunca dantes navegados”. Nesta frase está o embrião do inventor, ligado, mais do que se possa afirmar, à sua Pátria...



AS LEMBRANÇAS

Monsieur Dolffus faz questão de dizer que tem um filho doutor em Astronomia, “verdadeiro pesquisador”, que foi diretor do Musée de l’Air durante 40 anos e, por incrível que isso nos pudesse parecer, voa para se divertir.

– Santos foi colocado no nome dele, que é de origem francesa, Dumont... Fomos companheiros de Aeroclub a partir de 1912. Antes da guerra eu já era piloto de balões atividade em que prossegui durante 62 anos. Ficamos conhecidos em reuniões mais íntimas, do Aero, e em casa do Paul Tussandi, amigo pessoal de Dumont. Era muito gentil e amável o grande homem da época. Sua popularidade, extraordinária. Eu era jovem, e ele agiu sobre a minha formação profissional, sobre os meus sonhos de vencer o espaço. Pode dizer que é o maior homem histórico do Brasil.

Monsieur não entende como, até agora, ainda nada se tem de concreto nas homenagens “que certamente o Brasil lhe vai prestar” em julho.

– Eu penso até em ir. Afinal, cheguei lá vencendo o Atlântico, em 1932, no primeiro zepelin dirigível francês, fui amigo particular de Santos Dumont, espero festejá-lo na terra onde ele nasceu.

Ele falou de Minas Gerais, onde nasceu Dumont.

E os irmãos Wright? O que pensa Monsieur deles? Ainda existem lendas sobre primazias no campo do dirigível?

– A prioridade é toda dos irmãos Wright. Isso é um fato histórico incontestável. Três anos antes de Santos Dumont já faziam eles suas experiências. Mesmo Santos Dumont sabia disto e acompanhava os efeitos. Os irmãos americanos fizeram tudo no escondido. Santos Dumont teve o grande mérito de realizar a sua aventura em público: em Bagatelle, Bois de Boulogne. Situou Paris como centro histórico do invento e teve para si honras dos que transmitem, sem medo, o resultado dos seus sonhos.

OS BALÕES

O nosso entrevistado tem um grande “tableau” (maior do mundo), com as fórmulas de todos os dirigíveis, fórmulas originais, criadas por Santos Dumont.

Ele o viu na primeira experiência pública em 1903, e dali em diante só pensava nos balões vencendo as distâncias do espaço. Muito mais tarde, os colegas de Aero se interessavam pelas mesmas coisas. Ele concorda que Santos Dumont era alegre, mas calado. Concentradíssimo no que, de momento, fazia. Daí que nem se lembrou de casar. Suas amigas eram as “cocottes” do Maxim’s”.

– Ele tinha mesa reservada no Maxim’s, durante o ano inteiro; era muito celebrado sempre que aparecia lá. Amava ser tão popular, mas explicava que não pretendia com isso, “ser vítima”. De 1901 a 1907 foi o homem mais popular do mundo. Depois, quando deixou a ação, ficou o mito. Mais popular e famoso, mesmo, que o próprio Lindbergh. A segunda parte de sua vida, esta foi triste. Sofria terríveis escrúpulos de ordem moral. Considerava falta sua a aviação ser posta em esquemas de guerra. “Fiz tudo visando ao esporte, transporte civil, a paz, mas eis a coisa transformada em meio de morte”. Tinha que morrer neurastênico, mergulhado em sombrias reflexões de ordem moral, porque, além de tudo mais, era muito sensível.

OS PERIGOS

O que pensará Monsieur Dolffus dos astronautas e das conquistas espaciais de nossos dias. Ele, ali, cercado com seus balões, vivendo “souvenirs” até mesmo no relógio que soma as suas horas, formato de balão, com água em cima.

– Isso tudo vai além de mim, me supera. Admiro, sem julgar. É a marcha dos homens. Meu filho busca planetas, é a busca que jamais cessa. A nossa começou lenta, pesada foi a dos balões, quando qualquer acidente correspondia, hoje, a uma queda de bicicleta. Santos Dumont caiu muitas vezes, quebrou tantas coisas (caiu mesmo em cima de uma casa em Neully), mas nunca se feriu. Tudo era mais difícil, não havia motores, tudo era falível. Para se chegar ao que Santos Dumont chegou, era preciso um estado de cultura técnica dos mais exatos e uma segurança absoluta de cálculos, que ele tinha. Cometeu seus erros, correu mais riscos do que se corre hoje, embora estes fossem mais ligeiros.

O AMIGO

Monsieur esclarece que Santos Dumont não usava apenas aquele chapéu com que aparece nas figuras oficiais, “em particular no Brasil”. Usava panamá, casquete e um “especial chapéu branco”, dependendo das estações.

Em 1903 Santos Dumont saiu de uma “soirée”, oi à gare de Neully, onde estava seu dirigível, e andou nele, de “smoking”, para consertar certas oscilações. Mais: no dia 19 de maio, em 1903, “aterrou” pela primeira vez em plena Champs Elysées, diante de sua casa, para tomar café com amigos.

Monsieur Dolffus, que se confessou influenciado por Dumont, antes mesmo de conhecê-lo. Dele tirou as inspirações, os motivos que o levaram a pilotar balões. Dolffus dá ser conselho aos jovens brasileiros que pretendem fazer carreira na Aeronáutica.

– Apanhem, analisem, sigam o exemplo de Santos Dumont. Não somente os que ele deixou, em coragem, mas de trabalho pessoal, que conseguiu realizar, dando de si, diretamente, a serviço de sua criação. Ele podia pagar, mas deu a sua pessoa nessas experiências. Isso era algo de extraordinário em seu caráter. Adotem a persistência que ele teve: após uma queda, prosseguia. Sempre caiu só, porque quis primeiro correr o risco sozinho, para depois dividir a segurança, a certeza, com quem as quisesse buscar. A aventura tinha sido vencida.

PARIS FESTEJA O CENTENÁRIO

O centenário do nascimento de Santos Dumont será comemorado em Paris com um vasto programa de homenagem que começará dia 24 com a inauguração do 30e. Salon de l’Aeronautique, no Le Bourget. Já na segunda-feira, uma cerimônia íntima, limitada a um pequeno número de convidados, se desenrolou no quarto andar da Tour Eiffel, a convite de Monsieur Legrain-Eiffel, no quarto onde o construtor da Torre residia e com a presença de uma sua neta. No dia 25 será inaugurada uma placa comemorativa sobre o N° 104 da Avenue Chaps-Elysées, onde morava Santos Dumont, em cerimo-



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

nia com a presença de autoridades ligadas aos meios da aviação. No dia 26 haverá a apresentação do Selo Santos Dumont, no salão Aeronáutico de Le Bourget. Dia 28, em Bagatelle, onde em 1909 Santos Dumont fez o primeiro vôo controlado pelo Aeroclub de France, este lhe prestará homenagens, pela manhã, com a presença de ex-alunos importantes da instituição. E dia 30, no Hotel de Ville, personalidades brasileiras cujos nomes ainda não foram divulgados receberão medalhas de ouro.

Nas apresentações que ora fazem sobre a origem de Santos Dumont os franceses fazem questão de registrar que seu avô nasceu na França e foi para o Brasil no começo do século XIX, e que seu pai, Henrique, fez estudos de Engenharia em Paris, na École Centrale.

O GLOBO

22 de maio de 1973

Transcrito por Alberto Gomes Filho
SDA0489 - p. 108

UM BILHETE PARA HUMPHREY

Este bilhete de Santos-Dumont, escrito a 1 de dezembro de 1901 e dirigida a seu amigo Humphrey, tem o papel timbrado com uma Torre Eiffel em sépia. Em volta da torre, um balão e a frase: "Por mares nunca dantes navegados". Dumont assinava seu nome usando um hífen. O texto da carta é o seguinte:

"Meu caro Humphrey: Vou te mandar, em breve, um pedaço da cobertura do meu balão que se quebrou no Trocadero no dia 8 de agosto de 1901.
Sinceramente, Santos-Dumont."

GLOBO • 22-5-73 - 3.ª-feira • Página 8



Charles Dolffus, Paris, Varig, tem de sua coleção de objetos dos balões de seu amigo Santos Dumont.

Dolffus, amigo de Dumont, vive cercado de balões

Monsieur Charles nos recebe pela manhã, cercado dos seus "souvenirs". É o maior colecionador de peças e documentações históricas, sobre balões, no mundo. De Santos Dumont mesmo, ele tem cartas, e peças, como o "soupe" que nos mostrou e que ficava na parte superior do "Phantom", criado por Santos Dumont em 1901. No papel de cartas de Santos Dumont, há uma Torre Eiffel em sépia, tendo à volta o seu balão, em baixo do qual está escrito: "Por mares nunca dantes navegados". Nesta frase está o embrião do invento, ligado mais do que se possa afirmar, à sua Pátria...

As lembranças

Monsieur Dolffus faz questão de dizer que tem um filho doutor em Astronomia, "verdadero pesquisador", que foi diretor do Musée de l'Air durante 40 anos e, por incrível que isso nos pudesse parecer, ainda voa em balões, para se divertir.

Santos foi colocado no nome dele, que é de origem francesa, Dumont... Somos companheiros de Aeroclub a partir de 1912. Antes da guerra eu já era piloto de balões atividade em que prossegui durante 62 anos. Ficamos conhecidos em reuniões mais íntimas, do Aero, e em casa do Paul Tissandier, amigo pessoal de Dumont. Era muito gentil e amável o grande homem da época. Sua popularidade, extraordinária. Ela era jovem, e ele agiu sobre a minha formação profissional, sobre os meus sonhos de vencer o espaço. Pode dizer que é o maior homem histórico do Brasil.

Monsieur não entende como, até agora, ainda nada se tem de concreto nas homenagens que certamente, o Brasil lhe vai prestar em julho.

— Eu penso até em ir, afinal, cheguei lá vencendo o Atlântico, em 1932, no primeiro zepelim dirigível francês, fui amigo particular de Santos Dumont, ex-pono festivo-lho na terra onde ele nasceu. Ele falou de Minas Gerais, onde nasceu Dumont.

— E os irmãos Wright? O que pensa Monsieur deles? Ainda existem lendas sobre primazias no campo do dirigível?

— A prioridade é toda dos irmãos Wright. Isso é um fato histórico inco-

ntestável. Três anos antes de Santos Dumont já faziam eles suas experiências. Mesmo Santos Dumont sabia disso e acompanhava os efeitos. Os irmãos americanos fizeram tudo no escondido. Santos Dumont teve o grande mérito de realizar a sua aventura em público: em Bagatelle, Bois de Boulogne. Situação Paris como centro histórico do invento e teve para si as honras dos que transmitem, sem medo, o resultado dos seus sonhos.

— Ele tinha mesa reservada no Maxim's, durante o ano inteiro; era muito celebrado sempre que aparecia lá. Amava ser tão popular, mas explicava que não pretendia com isso, "ser vítima".

De 1901 a 1907 foi o homem mais popular do mundo. Depois, quando deixou a ação, ficou o mito. Mais popular e famoso, mesmo, que o próprio Lindbergh. A segunda parte de sua vida, está foi triste. Sofria terríveis escrúpulos de ordem moral. Considerava fútil sua aviação ser posta em esquemas de guerra. "Fiz tudo visando ao esporte, transporte civil, a paz, mas eis a coisa transformada em meio de morte." Tinha que morrer neurastênico, mergulhado em sombrias reflexões de ordem moral, porque, além de tudo mais, era muito sensível.

Os perigos

O que pensar Monsieur Dolffus dos astronautas e das conquistas espaciais de nossos dias. Está, ali, cercado, com seus balões, vivendo "souvenirs" até mesmo no relógio que soma as suas horas, formado de balão, com águia em cima.

— Isso tudo vai além de mim, me supera. Admito, sem julgar, e é a marca dos homens. Meu filho busca planetas, é a busca que jamais cessa. A nossa preocupação lenta, pesada, foi a dos balões, quando qualquer acidente de responsabilidade, hoje, a uma queda de bicicleta. Santos Dumont caiu muitas vezes, quebrou tantas coisas (caiu mesmo em cima de uma casa em Neuilly), mas nunca se feriu. Tudo era mais difícil, não havia motores, tudo era falível. Para se chegar ao que Santos Dumont chama, era preciso um estado de cultura técnica dos mais exatos e uma segurança absoluta de cálculos, que ele tinha. Constei seu erro, correu mais riscos do que se corre hoje, embora estes fossem mais ligeros.

O amigo

Monsieur esclarece que Santos Dumont não tinha apenas aquele chapéu com que aparece nas figuras oficiais, "em particular no Brasil". Usava panamá, casquette e um "especial chapéu branco", dependendo das estações.

Em 1903 Santos Dumont saiu de uma "noite", foi à gare de Neuilly, onde estava seu dirigível, e andou nele, de "monoplane", para consertar certas condições. Mas, no dia 18 de maio, em plena Champs Elysées, diante da sua casa, para tomar café com amigos.

Monsieur Dolffus, que se confessou influenciado por Dumont, antes mesmo de conhecê-lo. Dele tirou as inspirações, os motivos que o levaram a pilotar balões. Dolffus dá ser conselho aos jovens brasileiros que pretendem fazer carreiras na Aeronáutica.

— Apanhem, analisem, sigam o exemplo de Santos Dumont. Não somente os que ele deu, em coragem, mas de trabalho pessoal, que conseguiu realizar, dando de si, diretamente, a serviço da sua criação. Ele podia pagar, mas deu a sua pessoa nessas experiências. Isso era algo de extraordinário em seu caráter. Adotem a persistência que ele teve: após uma queda, prosseguiu. Sempre caiu só, porque quis primeiro correr o risco sozinho, para depois dividir a segurança, a certeza, com quem se quisesse buscar. A aventura tinha sido vencida.

— Ainda não foram divulgados receberão medalhas de ouro. Nas apresentações que ora se fazem sobre a origem de Santos Dumont os franceses fazem questão de registrar que seu avô nasceu na França e foi para o Brasil no começo do século XIX, e que seu pai, Henrique, fez estudos de Engenharia em Paris, na École Centrale.

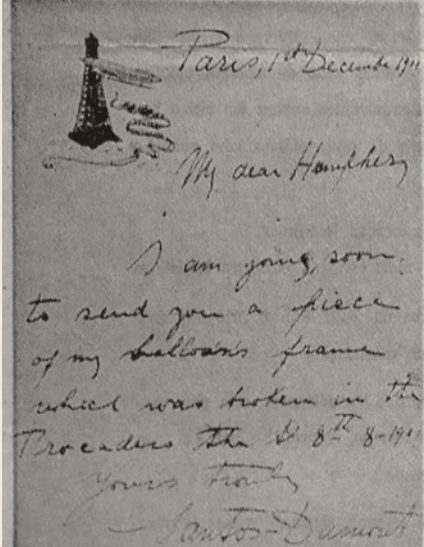


Cartaz do Salão de Paris

Na França, aos 24 anos

Chegado a Paris em 1897, tinha Santos Dumont 24 anos. Depressa se interessou pela aviação e, possivelmente fortuna pessoal que lhe permitiu ao mesmo tempo viver e por seus projetos em execução, decidiu construir ele mesmo um aparelho que lhe permitisse efetuar vôo dirigido por motor. Instalou-se num apartamento em seguida da Avenida das Champs Elysées, com a Rua Washington, onde agora será colocada placa comemorativa. Foi lá que se iniciou a criação de um balão de ferro: uma mesa, que ficou dependurada a 2 metros do solo. Também uma cadeira estava suspensa, com instrumentação rotante que lhe permitia apalpar os alimentos, embalado por colações de fios. Assim, habituou-se às posições instáveis e elevadas. Isso parecia excêntrico, para os de sua "tribuna", sua primeira "conquista" excêntrica foi o triciclo De Dion, ligado a balão, com que manobrava no Bois de Boulogne a sua equipagem.

Os primeiros curiosos de Paris estavam vendo os passos "desceus" iniciados por Santos Dumont. Ele estava sempre variando de sucessos. Em 13 de novembro de 1899, contornou a Torre Eiffel sobre seu "dirigível" nº 3, acionado por motor elétrico, depois voltou e posou sobre a relva dos campos de Bagatelle. Com mais outros dirigíveis, em particular com o nº 8, os parisienses se habituaram aos espetáculos cotidianos de Santos Dumont, realizando nemham "brevet" e autorizada a quem quisesse a copiar seu aparelho. Mesmo quem está habituado a ser em filmes os maiores avanços da época aeroespacial fica muito, diante da fé e da coragem de Santos Dumont, ao ver as fotos que mostram suas arrojadas experiências. Obtinha, deu o melhor de si, intelectual e fisicamente, para evitar aos outros os riscos que não temia enfrentar.



Um bilhete para Humphrey

Este bilhete de Santos-Dumont, escrito a 1 de dezembro de 1901 e dirigida a seu amigo Humphrey, tem o papel timbrado com uma Torre Eiffel em sépia. Em volta da torre, um balão e a frase: "Por mares nunca dantes navegados". Dumont assinava seu nome usando um hífen. O texto da carta é o seguinte: "Meu caro Humphrey: Vou te mandar, em breve, um pedaço da cobertura do meu balão que se quebrou no Trocadero no dia 8 de agosto de 1901. Sinceramente, Santos-Dumont".

Paris festeja o centenário

O centenário do nascimento de Santos Dumont será comemorado em Paris com um vasto programa de homenagens que começará dia 24 com a inauguração do Salão de Aeronáutica, no Le Bourget. Já na segunda-feira, uma cerimônia íntima, limitada a um pequeno número de convidados, se desenrolou no quarto andar da Tour Eiffel, a convite de Monsieur Legrain-Eiffel, no quarto onde o construtor da Torre residia e com a presença de uma senhora. No dia 25 será inaugurada uma placa comemorativa sobre o nº 104 da Avenue Champs-Elysées, onde morava Santos Dumont, em cerimônia com a presença de autoridades ligadas aos meios da aviação. No dia 26 haverá a apresentação do Selo Santos Dumont, no Salão Aeronáutico de Le Bourget. Dia 28, em Bagatelle, onde em 1909 Santos Dumont fez o primeiro vôo controlado pelo Aeroclub de France, este lhe prestará homenagens, pela manhã, com a presença de ex-alunos importantes da instituição. E dia 30, no Hotel de Ville, personalidades brasileiras cujos nomes



EU VI SANTOS-DUMONT VOAR

Corria o ano de 1906. Era julho.

Meu pai, o Major Doutor Antônio Ferreira do Amaral, mais tarde General e Diretor-Geral de Saúde do Exército, fora designado para fazer um curso de especialização em cirurgia no Hotel Dieu (Paris) – uma vez que no Hospital Central do Exército, chefiava a Clínica desse setor. Esse curso era muito conceituado, porque o dirigia o maior cirurgião de toda a Europa àquela época, o Professor Roux.

Eu era aluno do 5º ano do Colégio Militar do Rio de Janeiro. Tinha doze anos e deixei a “Casa de Thomás Coelho” para embarcar com toda a família (meu pai, minha mãe e mais três irmãos) para a França. Fomos por via marítima, a bordo do “Borussia”, numa viagem que durou cerca de vinte dias – do Rio de Janeiro a Boulogne-sur-Mer.

Ao chegarmos a Paris, já encontramos tudo mais ou menos preparado para nossa estada naquele simpático país. É que lá residia um tio meu, irmão de minha mãe, o diplomata Alberto de Faria, homem bem lançado na vida e muito relacionado nos meios culturais, sociais e empresariais da Europa e, em especial, de Paris.

Assim é que, lá chegando, já encontramos alugado a nos esperar um apartamento na rue du Bac 40. A localização era muito boa e permitia que, de lá, meu pai fosse todos os dias a pé até o Hôtel Die.

Outra providência que já estava pronta ou quase isso era nossa matrícula, como internos, num excelente e famoso educandário – a École Le Bossuet, já freqüentada pelos meus primos, filhos do tio Alberto.

Desse meu tio guardo boas e gratas recordações. Ele era um homem cultíssimo, ventilado e amante das coisas belas da

vida. Um homem de estrela, embora fosse “paisano”...

Mais tarde, chegou a atingir o posto de Embaixador. Além de tudo, muito feliz em sua vida familiar. Foi imortal: membro da Academia Brasileira de Letras – e nisto há uma particular curiosidade, eis que foi, também, pai de imortal (Octavio de Faria) e sogro de dois imortais (Afrânio Coutinho e Alceu Amoroso Lima).

Tio Alberto era também uma espécie de nosso cicerone em Paris. Assim, todos os sábados e domingos, vinha buscar-nos, a mim e a meus irmãos, para longos e belos passeios pelos lugares mais importantes ou mais característicos da cidade ou de seus arredores. Esses passeios eram dados em seu elegante automóvel, dirigido por motorista de boné, luvas e tudo – o que, para o ano que transcorria, 1906, era um altíssimo requinte.

Certa manhã, lembro-me bem – era 23 de outubro daquele ano – ele surgiu em nosso apartamento e exclamou:

Aprontem-se todos! Vamos logo. Hoje iremos a Bagatelle assistir a um vôo de aeroplano, pilotado por Santos Dumont!

Santos-Dumont era uma figura muito conhecida em Paris; e como brasileiro e pessoa importante naquela cidade – era conviva e pessoa da intimidade de tio Alberto, que inclusive o protegia.

Nem eu, nem meus irmãos entendemos bem esse convite; mas nos apressamos e entramos logo no carro que partiu em alta velocidade: mais ou menos a uns trinta quilômetros por hora...

Chegamos a Bagatelle. Bagatelle era um campo de golfe. Lá deparamos com algo que, para os olhos de um garoto de doze anos, não passava de um enorme “papagaio”. Estava

preso ao solo por cabos. Dentro desse “papagaio”, em pé, paletó e gravata, chapéu desabado à cabeça, o amigo de meu tio – Santos-Dumont. De repente, um motor começou a funcionar dentro do aeroplano.

E Santos-Dumont exclamou:

- Lachez tout.

Ato contínuo, os homens que o auxiliavam soltaram os cabos do chão e o enorme “papagaio” começou a rolar pelo chão e... levantou vôo. Permaneceu no ar durante algum tempo, deslocando-se cerca de sessenta metros.

Da terra, verdadeiramente deslumbrados, perplexos e atônitos, não imaginávamos, não imaginávamos estarmos assistindo a um dos acontecimentos mais importantes do século XX: era o 14-Bis nos ares.

Esta cena, embora ocorrida exatamente há setenta anos, ficou indelevelmente gravada em meu cérebro e mais tarde, como rapazinho, também em meu coração – quando a compreendi nas suas dimensões gigantescas e quando se começou a intensificar a “propriedade brasileira” da invenção de Santos-Dumont.

Todos os anos, quando se comemora o “Dia do Aviador” volto meu pensamento ao passado e sinto num misto de saudade, nostalgia e orgulho cívico ao recordar minha presença, ainda que como garoto de doze anos, nesse histórico momento em quem um brasileiro deu asas ao mundo.

MARECHAL EDGARD DO AMARAL
EXCLUSIVO PARA LETRAS EM
MARCHA

LETRAS EM MARCHA

outubro de 1976

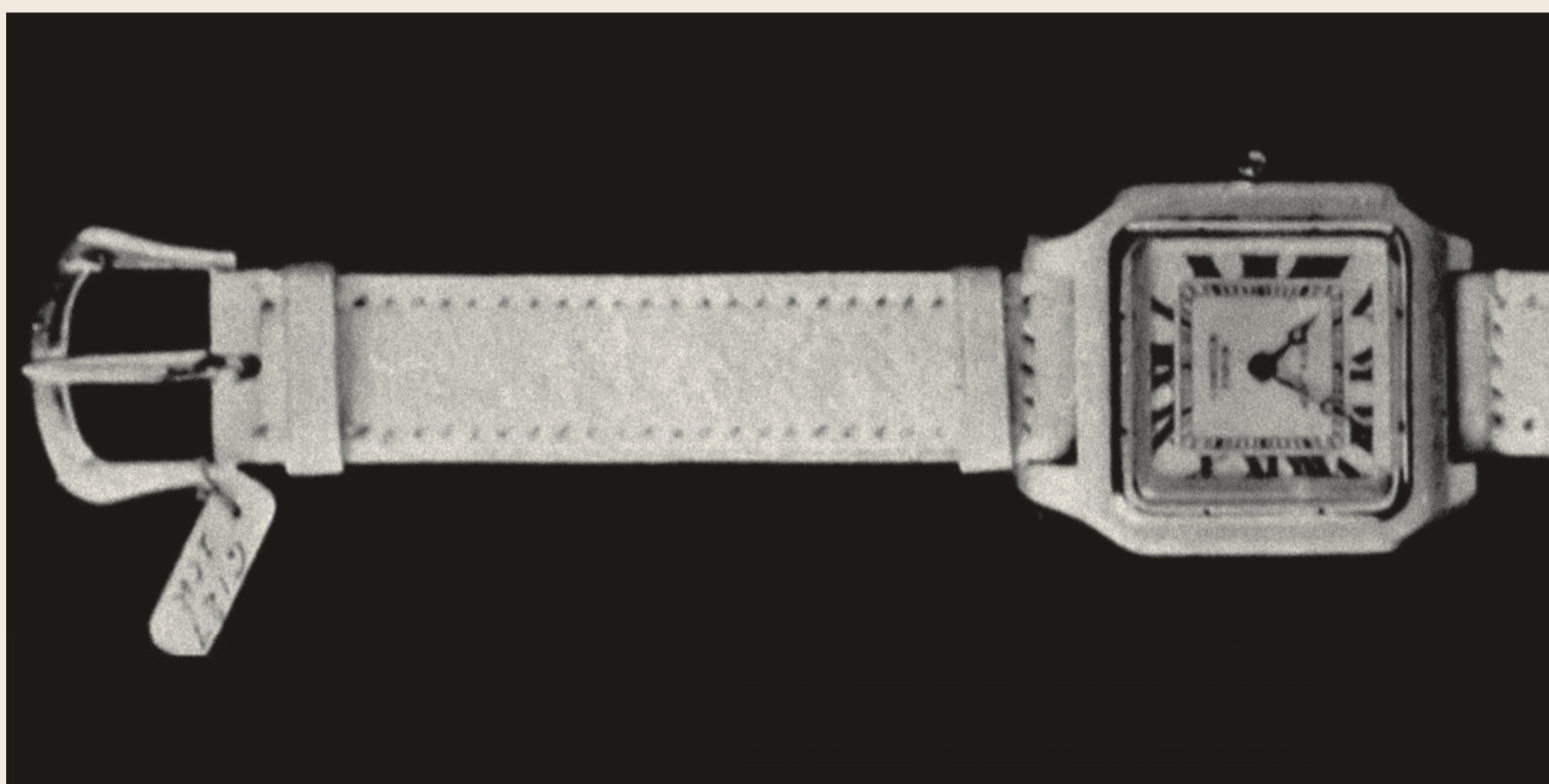
Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA0843 - p. 109



SANTOS-DUMONT E LOUIS CARTIER

OS INVENTORES DO RELÓGIO DE PULSO



MUITO se tem discutido a respeito da invenção do relógio de pulso. Mas tal assunto vai ficar de uma vez por todas elucidado com a publicação do livro de Gilberto Gautier, intitulado **II Était une Fois Cartier**. A autora dedica um capítulo desse livro às relações entre o famoso joalheiro, francês Louis Cartier e o aeronauta brasileiro Alberto Santos-Dumont, que foi a figura mais popular de Paris na primeira década de nosso século. Louis Cartier era um dos admiradores das façanhas aeronáuticas de Santos-Dumont, primeiro com seus balões e, depois, com o mais-pesado-que-o-ar. O joalheiro, de 25 anos, e o aeronauta, de 28, se tinham conhecido em 1900, numa festa organizada pelo Barão Deutsche de La Meurthe, que instituiu um prêmio internacional, mais tarde levantado por Santos-Dumont. Nessa ocasião, numa festa

realizada no Maxim's, o inventor brasileiro disse a Cartier que, ocupado com as manobras do seu balão, sentia dificuldade em consultar o relógio de bolso. Não poderia ele fazer um relógio-bracelete, que tornasse as coisas mais fáceis?

Diz a autora do livro que Louis Cartier foi íntimo de Santos-Dumont, a tal ponto que este lhe revelara até mesmo seus planos mais ousados e secretos, com os quais esperava contribuir para o progresso da aviação. Por sua vez, Louis Cartier resolveu corresponder ao apelo de Santos-Dumont e, treze meses depois da conversa no Maxim's, apresentou ao inventor o modelo de relógio de pulso que logo ficaria conhecido pelo nome do aeronauta. Escreve Gilberto Gautier: “No dia em que Santos-Dumont desceu de seu avião, na Bagatelle,

depois de um vôo de 220 metros, ele viu no relógio criado para ele por seu amigo Louis Cartier, que era o detentor de um recorde mundial – o primeiro na história do avião – por ter coberto esse percurso em apenas 21 segundos”. Além desse relógio de pulso, Santos-Dumont adquiriu a Cartier outro, de ouro, cercado de rubis, em que mandou gravar, no interior, esta dedicatória: “A B. de N., seu A.S.-D”. Quem seria?

REPORTAGEM DA SUCURSAL DE
PARIS (VIA AIR FRANCE)

MANCHETE - N° 1.284 - Ano 24 - Um livro que vai sair de Paris esclarece uma discutida curiosidade histórica

Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1976

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA1282 - p. 110



SANTOS-DUMONT PIONEIRO DA AERONÁUTICA



ALBERTO Santos-Dumont tem uma estátua no Rio de Janeiro, o nome num aeroporto carioca e na pequena cidade mineira em cujos arredores nasceu, além de ser o patrono da aviação militar brasileira. Mas, além de tudo isso, mereceu da França uma homenagem muito especial: o monumento que, em Saint-Cloud, nos arredores de Paris, consagrou-o, ainda em vida, por seus trabalhos em prol do desenvolvimento da aviação. Foi, no início deste século, uma figura de renome universal, um dos homens mais célebres do mundo, senão mesmo o mais famoso de todos. Mereceu ainda a honra insigne de ser biografado, em 1962, por um dos aviadores ingleses que mais se distinguiram na Segunda Grande Guerra, o Vice-Marechal do Ar Peter Wykeham, que aliou à intrepidez de combatente uma singular inclinação literária, num livro admirável intitulado *Santos-Dumont, A Study in Obsession*. Santos-Dumont fez história. E fez história no exterior, longe de sua pátria, sem contudo deixar de se projetar, fortemente, dentro dela, pelo exemplo de tenacidade com que se consagrou a seus ideais, à procura de meios capazes de assegurar ao homem hodierno as excepcionais vantagens da navegação aérea, encurtando distâncias, rompendo isolamentos, dinamizando a vida das nações e servindo ao progresso.

Neto de um joalheiro francês que fora se estabelecer em Diamantina, em Minas Gerais, atraído pela fama de seus diamantes, e filho de Henrique Dumont e Francisca Santos, que pelo casamento se tornou Santos Dumont, o futuro aeronauta nasceu em 1873 em Cabangu, no distrito de João Aires, do Município de Santa Luzia do Rio das Velhas, onde o casal se tinha instalado, para maior



comodidade do pai, engenheiro, então trabalhando na construção da estrada de ferro entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto, capital da Província de Minas Gerais.

Com suas economias, o pai adquiriu terras no interior de São Paulo, onde se tornou grande fazendeiro, dedicando-se à produção de café. Era um homem progressista e procurou mecanizar a sua fazenda, importando locomóveis e outras máquinas, que eram raridades no Brasil daqueles tempos. Graças a isso, o menino Alberto crescerá entre as máquinas, interessado pelo funcionamento das mesmas, atento às discussões travadas sobre problemas mecânicos.

Ele mesmo recordaria, numa de suas obras, o livro *Dans l’Air*, que viria a circular no Brasil em tradução de A. de Miranda Bastos, com o título de *Os Meus Balões*: “Aos 7 anos, já eu tinha permissão para guiar os locomóveis de grandes rodas empregados na nossa propriedade em trabalhos de campo. Aos 12, deixavam-me tomar o lugar do maquinista das locomotivas Baldwin que puxavam os trens carregados de café nas 60 milhas de via férrea assentada por entre as plantações. Enquanto meu pai e meus irmãos montavam a cavalo para ir ver se os cafeeiros eram bem tratados, se a colheita ia bem ou se as chuvas causavam prejuízos, eu preferia fugir para a usina, para brincar com as máquinas de beneficiamento.” Essas máquinas eram despoldadeiras, que lavavam e descascavam os grãos da rubiácea. Das brincadeiras infantis, as que mais lhe agradavam era soltar papagaios de papel, ou pipas, e os festejos de São João, por causa dos balões coloridos, de papel de seda. Mas esses dias descuidados e felizes terminaram quando foi matriculado no Colégio Culto à Ciência, de onde passou para o Instituto Kopke e, por fim, para o Colégio Morton, em São Paulo. Sua imaginação se incendiava quando lia os livros de Jules Verne, especialmente *A Volta ao Mundo em 80 Dias e Cinco Semanas em Balão*. Na sua autobiografia, *Dans l’Air*, ele confessaria: “A sadia imaginação deste escritor verdadeiramente grande, superando com magia as imutáveis leis da matéria, me fascinou desde a infância. Nas suas concepções audaciosas eu via, sem nunca me embarçar em qualquer dúvida, a mecânica e a ciência dos tempos futuros, em que o homem, uni-

camente pelo seu gênio, se transformaria em um semideus.”

NÃO menos fascinado ficou quando, com 15 anos, em 1888, via um balão que era exibido em São Paulo. Não pensou em mais nada, a não ser em construir balões. Não como os que ficavam ao sabor dos ventos, mas balões que pudessem ser dirigidos pelo balonista. Em 1891, com 18 anos, viajou com o pai, doente, para a capital da França, onde o velho iria tratar-se de grave enfermidade. Vendera a fazenda, estava milionário e podia dar-se ao luxo de recorrer aos mais famosos especialistas do mundo médico francês. Alberto quis logo fazer uma ascensão em balão, mas tais foram as exigências que lhe fizeram, que esfriou e se voltou para o automobilismo. Sete meses depois, voltava ao Brasil, trazendo um dos primitivos carros franceses, uma caranguejola fabricada por um obscuro Armand Peugeot... Antes da volta fora, porém, à exposição do Palácio da Indústria, em companhia do pai. E ficara fascinado, principalmente quando vira “pela primeira vez um motor a petróleo, com um cavalo de força, muito compacto e leve, em comparação com os que já conhecia, e... funcionando!”

Essa visita iria decidir o seu destino.

A GLÓRIA DE SANTOS-DUMONT COMEÇOU EM JULHO DE 1901, COM A CONQUISTA DO PRÊMIO DEUTSCH EM SEU DIRIGÍVEL

O pai o emancipou e lhe doou uma parte de sua fortuna, para que fosse, como desejava, completar sua educação na França. Deu-lhe conselhos: “Veja como se conduz. Paris é um lugar muito perigoso. Não pense em ser doutor. Procure especialistas em física, química, mecânica, eletricidade etc, e estude bem essas matérias. Não se esqueça de que o futuro do mundo está na mecânica.” Estudou muito, sem esquecer os conselhos do pai, que morreu na primavera de 1892. Quatro anos depois, voltou ao Brasil, para visitar a mãe e receber o que lhe coubera, no inventário do pai. Ao regressar à França, em 1897, o navio tomado em Santos fez uma escala no Rio. Para matar o

tempo, desembarcou no Cais Pharoux e subiu a Rua do Ouvidor. Entrou numa livraria e nela encontrou um livro que se apressou a adquirir: *Andrée – Ao Pôle Nord em Ballon*, de Lachambre e Machuron. Esse Lachambre era um construtor de balões e Machuron seu sócio e seu colaborador literário. Logo que chegou à França, Santos-Dumont foi procurar o primeiro, a quem pagou 250 francos, para fazer sua primeira ascensão aerostática. Parecia ter nascido para aquilo. Não sentiu vertigem, nem medo. Mas só prazer – o inefável prazer de contemplar a terra do alto, do céu, bem perto das nuvens.

A paixão pela navegação aérea passou a dominá-lo. Encomendou logo a Lachambre e seu sócio, Machuron, a construção de seu primeiro balão, ainda esférico, revestido de seda japonesa. O balão, que recebeu camadas de verniz, impermeabilizadoras, era levíssimo, pesando, com a corda-guia de 100 metros, barquinha e âncora, apenas 29 quilos e 800 gramas. E recebeu o nome de *Brésil*. Mas não satisfez inteiramente ao exigente aeronauta. Santos-Dumont não tardaria a abandonar os balões esféricos. Ele sabia que um francês, Henri Giffard, construía em 1851 um aeróstato de forma alongada, uma espécie de charuto voador, ao qual acoplara um motor de 5 cavalos de força. Mas esse motor era muito pesado e o seu balão, que chegou a desenvolver 6 milhas por hora, era frágil e perigoso, a tal ponto que acabara por ser abandonado. Outras tentativas no mesmo sentido fracassaram, como as do alemão Paul Haenlein e as dos irmãos franceses A. e G. Tissandier. Em 1884, dois outros franceses, Charles Renard e Arthur C. Krebs, construíram o balão *La France*, de bambu e seda chinesa, com um motor elétrico fabricado em Paris e alimentado por baterias, com 8 cavalos de força. Nesse aeróstato fizeram vários vôos, inclusive um de ida e volta entre Chalais e Meudon, mas desistiram por impossibilidade de reduzir o excessivo peso do motor e das baterias. Quando Santos Dumont fazia seus planos, um alemão, David Schwarz, estava construindo um balão metálico, revestido de alumínio, ao qual seria aplicado um motor movido a gasolina, que seria o precursor dos futuros Zeppelins. Mas, embora teoricamente avançado, fracassou na prática.

Santos-Dumont começou a pensar em aplicar aos balões um motor a gasolina. Para



começar, comprou um triciclo, com motor a gasolina, e um dia o levou ao Bois de Boulogne, onde com algumas cordas o içou a uma árvore, a fim de verificar como seriam as suas vibrações quando no ar. E, depois, escreveu: “Nesse dia começou a minha vida de inventor.” O motor de Dion se comportou tão bem que Santos Dumont logo traçou os planos de um aeróstato alongado, provido de hélice e de leme. Esse seria o Santos-Dumont nº 1, cuja primeira experiência, no Jardim da Aclimação, a 18 de setembro de 1898, foi desastrosa. O aeróstato foi de encontro às árvores, ficando avariado. Mas, consertadas as avarias, dois dias depois o moço brasileiro, de 26 anos, via seus esforços coroados de êxito. Ele próprio escreveu: “Sob a ação combinada do propulsor, que lhe imprimia movimento, do leme, que lhe dava direção, da corda-guia que eu deslocava, e dos dois sacos de lastro, que eu fazia deslizar conforme a minha fantasia, ora para diante, ora para trás, logrei a satisfação de evoluir em todos os sentidos, da direita para a esquerda, de cima para baixo e de baixo para cima.”

A esse seguiram-se outros aeróstatos, com motores a gasolina, que desenhou e mandou executar. Primeiro, usou motores Dion-Bouton, depois um motor Buchet, baseado em indicações da Daimler-Benz; o Buchet-Santos-Dumont; o Clément etc. Seus aeróstatos sobrevoavam constantemente os subúrbios e o próprio Centro de Paris. Com o Santos Dumont nº 6, mais aperfeiçoado que os anteriores, começou a sua glória, com o levantamento do Prêmio Deutsch de Aeronáutica, a 13 de julho de 1901. Seu aeróstato alongado, nesse dia memorável, surgiu de Saint-Cloud e se dirigiu a Paris, contornando a Torre Eiffel e voltando ao ponto de partida. Como se isso não bastasse, Santos-Dumont repetiu a mesma façanha no dia seguinte, dia da festa nacional da França, recebendo verdadeira consagração, refletida em ampla reportagem da famosa revista *L'Illustration*. Estava demonstrada, fora de qualquer dúvida, a dirigibilidade dos aeróstatos. O Santos-Dumont nº 6 tinha sua hélice movimentada por um motor de 4 cilindros e 16 cavalos de força.

Três anos depois dessa vitória, Santos-Dumont, então com 31 anos e residindo na

Rua Washington, em Paris, começou a se preocupar com um problema novo: o do mais-pesado-que-o-ar. Essa preocupação tinha se imposto a várias outras figuras, na década anterior. O francês Clément Ader fizera, em 1890, uma tentativa nesse sentido e fora o inventor da palavra *avião*. O alemão Otto von Lillienthal, que morreu em 1896, chegara a meio do caminho, com a invenção do planador, que é um avião sem motor. Foi como um planador, que em 1905, o jovem brasileiro começou a desenhar o monoplano a que deu o nome de *Santos-Dumont nº 11*.

CHEGOU a fazer uma experiência frustrada, usando uma lancha-motor como reboque. Depois, refez o plano, para colocar motor duplo, mas o abandonou por outro, o de um helicóptero, com dois motores, mas não conseguiu obter os motores adequados e não chegou à fase experimental. Voltou aos balões, com os *Santos-Dumont nº 12 e 13*, sendo que o último era destinado a levantar um mais-pesado-que-o-ar. Em fins de 1905, finalmente, começou a construir o biplano a que deu o nome de *Santos-Dumont nº 14-Bis*.

A prova de que havia numerosos inventores trabalhando para resolver o problema do mais-pesado-que-o-ar pode ser encontrada no fato de que o Aéro-Club de Paris ofereceu um prêmio de 1.500 francos “*au premier aéroplane ayant fait un parcours de 100 mètres avec dénivellation maximum de 10%*”, ou seja, que fizesse um percurso de 100 metros com o desnível máximo de 10 por cento, outro, de 3.000 francos – a Taça Archdeacon – atribuído “*au premier aéroplane qui aura fait contrôler un parcours minimum de 25 mètres avec angle de chute maximum de 25%*”, ou seja, que fizesse em vôo controlado um percurso mínimo de 25 metros com um ângulo máximo de queda de 25%.

NOS dias de hoje, quando há aviões que sobem a 20 mil metros de altura e fazem vôos sem escalas de Roma ao Rio, essas distâncias e altitudes parecem ridículas. Mas os primeiros passos são sempre os mais difíceis.

Já vencedor do Prêmio Deutsch, de 100 mil francos, Santos-Dumont logo se inscreveu para a Taça Archdeacon. E às 8 horas da manhã do dia 23 de outubro de 1906, no campo da Bagatelle, ele aparecia para fazer

suas tentativas. Às 8h 45min. o motor começava a trepidar. A expectativa era enorme, entre os dirigentes do Aéro-Club, entre os quais Ernest Archdeacon e o secretário-geral, Edouard Surcouf. De início, uma decepção. O aparelho fracassou nas seis primeiras tentativas, por causa de um defeito nas rodas, felizmente sem causar dano ao aparelho. Depois que ela foi substituída, o persistente Santos-Dumont fez mais quatro tentativas, sem conseguir deixar o solo. Em seguida, a pá de uma hélice saltou a distância e teve de ser substituída. Os observadores do Aéro-Club se entreolhavam, ceticamente. Santos-Dumont dava explicações e prometia sanar os defeitos. Acabou pedindo o adiamento da prova para a tarde. Trabalhou ativamente, com o seu mecânico, e às 4 horas da tarde declarou que o *14-Bis* estava preparado para nova tentativa. Dessa vez, o aparelho correu com maior velocidade, o motor roncando com toda a força. E – milagre! – todos viram então que o *14-Bis* começava a se elevar ligeiramente do solo... dez... vinte... trinta centímetros e, por fim, as rodas estavam a mais de um metro de altura do solo e o aparelho continuava voando!

IDEALISTA, NUNCA PENSOU EM TIRAR PROVEITO DE SEUS INVENTOS

MAS Santos-Dumont sentiu que o pequeno avião começava a se desequilibrar, adernando para a esquerda, quando começava a descer, e cortou subitamente o motor. Com isso, provocou uma queda brusca e, com o violento atrito com o solo, as rodas outra vez se soltaram, sem maiores danos para o aparelho.

Santos-Dumont saltou e perguntou a Ernest Archdeacon: “Como é? Venci? Ganhei o prêmio?” O doador respondeu: “Em minha opinião, não há a menor dúvida quanto a isso. Mas porque parou tão depressa?” Santos-Dumont respondeu: “Porque estava perdendo a direção!”

Esse momento dramático e glorioso de sua carreira foi admiravelmente reconstituído no livro *Santos-Dumont – A Study*



in *Obsession*, escrito pelo vice-marechal-do-ar da Inglaterra, Peter Wykeham, para quem o grande brasileiro foi “um dos mais extraordinários pioneiros da história da aviação”. Diz ele que, no dia seguinte, os jornais de Paris exclamavam, em suas manchetes: “*L’Homme a Conquis L’Air!*” (“*O Homem Conquistou o Ar*”) e “*Une Minute Mémorable Dans L’Histoire de la Navigation Aérienne*” (“*Um Minuto Memorável na História da Navegação Aérea*”). A grande revista francesa *L’Illustration*, que acompanhava com vivo interesse os feitos de Santos-Dumont, escreveu na edição de 27 de outubro de 1906: “A fotografia que aqui publicamos, a única que foi autenticamente tomada por ocasião dessa apaixonante experiência, mostra que o avião não se elevou a uma altura bem grande do solo: cerca de 2 metros. Mas isso, aliás, não estava em questão, pois o grande interesse da experiência era o de demonstrar que, mesmo sem o concurso de um apoio mais leve que o ar, se pode realizar um vôo planado.”

O avião de Santos-Dumont foi o primeiro a se elevar do solo por seus próprios meios, num vôo oficialmente controlado. É incontestável que os irmãos Orville e Wilbur Wright, mecânicos norte-americanos, fizeram voar o seu *Kitty Hawk* em data anterior, mas o aparelho deles era lançado ao ar por uma catapulta. E quando, depois do feito de Santos-Dumont, foram demonstrá-lo em Paris, ainda utilizavam a catapulta para o lançamento. Até 1909, Santos-Dumont se dedicou a inventos aeronáuticos, encerrados com dois tipos de *Demoiselles*. Interessou-se também por hidroplanos, escreveu artigos e livros sobre suas experiências. Rico e idealista, nunca pensou em obter vantagens materiais de seus inventos. Nem requereu patentes, nem tentou industrializá-los. Aliás, outro notável brasileiro, Medeiros e Albuquerque, foi o primeiro homem a obter, no Bureau de Patentes de Washington, a patente internacional do avião a jato, nos idos de 1919, e acabou sendo espoliado de seu invento e de sua condição de pioneiro.

Santos-Dumont veio passar no Brasil o turbulento período da Primeira Grande Guerra. Chegara à maturidade sem se ter casado. Seria sempre um solteirão. Como

seu contemporâneo Marcel Proust, abrasado pela paixão da literatura, esse brasileiro abrasado pela paixão da aeronáutica não teve um grande amor, e as belas mulheres que conheceu e com quem conviveu no auge da fama não foram mais que parceiras eventuais em partidas de tênis, ou alunas que faziam corajosamente o aprendizado da aeronáutica. O avô joalheiro pareceu ter despertado nele um talento imprevisito: desenhou e mandou executar, em Paris, um relógio diferente de todos os outros, para ser usado, como uma pulseira, dando assim origem ao relógio de pulso.

ELE TENTOU BANIR O USO DO AVIÃO COMO ARMA DE EXTERMÍNIO

FOI num intenso verão, durante a Primeira Grande Guerra, que subiu para Petrópolis, onde se instalou num hotel, que tinha em frente o Morro do Encanto, iluminado, durante a noite, pelas luzes intermitentes dos vaga-lumes. Ficou seduzido por esse recanto petropolitano e aí fez construir uma bela casa, para seu recolhimento de solteirão, dando-lhe o nome poético de *A Encantada*. Construiu nela um observatório em que colocou telescópios para contemplar as estrelas. Contratou como caseira uma viúva petropolitana, dona Eulália, que ficava um tanto perplexa com os hábitos estranhos do patrão. Por mais que acordasse cada vez mais cedo, já o encontrava de pé, tendo algumas vezes feito o seu próprio café. Aí viveu Santos-Dumont um período, sossegado, recebendo poucos amigos e raramente descendo ao Rio de Janeiro, onde tinha um pequeno barco a vela, o *Tico-Tico*, à sua espera. E escrevia muito, não mais em francês, como em Paris, mas em português. Nesse ambiente, ao mesmo tempo cidadão e bucólico, ele escreveu o livro *O que Vi, o que Veremos*, com muita coisa de profético. O governo brasileiro, em retribuição a seus serviços, doou-lhe, em 1918, a casa de Cabangu, onde ele nascera, com o terreno que a cercava. Mas Santos-Dumont não chegou a habitá-la. Viajou pelas Américas e, em 1922, voltou a Paris. Em fevereiro de 1926, com a saúde em acentuado declínio, escreveu

uma petição à Liga das Nações pedindo que a aviação fosse banida como arma de guerra. Estava tão doente que logo se internou num sanatório suíço. Quando aí se encontrava em maio de 1927, Charles Lindbergh realizou o seu famoso vôo solitário dos Estados Unidos a Paris. O Aéro-Club mandou convidá-lo para banquete de gala ao aviador norte-americano. Santos-Dumont chorou de emoção. Mas estava doente demais para ir. Sua saúde continuou a declinar grandemente.

Veio ao Brasil, em fins de 1928, e um grupo de amigos e admiradores – Tobias Moscoso, Amauri de Medeiros, Ferdinand Laboriau, Frederico Oliveira Coutinho, Amoroso Costa e Paulo de Castro Maia – fretou ao Sindicato Condor o hidroplano *Santos-Dumont* para sobrevoar o transatlântico francês *Arcona*, como uma forma de lhe dar boas-vindas. Mas o hidroavião explodiu no ar, morrendo todos os que se achavam a bordo. Abaladíssimo com a tragédia, Santos-Dumont trancou-se por duas semanas no Copacabana Palace e, em seguida, recolheu-se à *Encantada*. Mas nem mesmo aí poderia permanecer por muito tempo, com a lembrança do desastre a persegui-lo. Voltou à Europa, só regressando em 1931. Quando viajava pela última vez para o Brasil, foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras, na vaga de Graça Aranha. Mas, precocemente esclerosado, em profunda depressão, não estava mais em condições de tomar posse. Perdia freqüentemente o contato com a realidade, a que só voltava durante os momentos de intermitente lucidez. Foi a consciência de seu estado que, num desses momentos, o levou a suicidar-se, a 23 de julho de 1932, no hotel em que se encontrava, em Guarujá. Isso ocorreu em plena Revolução Constitucionalista de São Paulo e só dois dias depois era a notícia conhecida no Rio, tendo Getúlio Vargas logo decretado luto nacional por três dias. Ao ser criado o Ministério da Aeronáutica, tornando-se a Aviação Militar uma arma independente, Alberto Santos-Dumont foi escolhido para seu patrono, embora tendo sido sempre um civil.

REVISTA MANCHETE - OS HOMENS QUE FIZERAM NOSSA HISTÓRIA

25 de novembro de 1978

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA1277 - p. 111-112



SANTOS-DUMONT AMADOR DE ASTRONOMIA

Alberto Santos Dumont, o “Pai da Aviação”, foi um dos homens mais bem dotados do Brasil no que tange à inteligência e à criatividade. Todos sabem a história dos seus balões, da descoberta por ele da sua dirigibilidade e da invenção do mais pesado que o ar – o avião. Todos os brasileiros sentem por essa figura extraordinária a mais imorredoura admiração. Ele foi quem “deu asas ao homem”, na expressão do seu maior biógrafo, Henrique Dumont Villares. Mas o que nem todos sabem é que Santos-Dumont inventou o relógio de pulso – objeto que fez furor em toda a Europa e tinha, mesmo o nome de “l’Horloge Petit Santos”. Como precisava de ambas as mãos para dirigir seus aeroplanos, teve de criar um relógio preso ao pulso, pois não podia, a todo o momento, retirar o “cebolão” do bolso do colete...

Mas o espírito inventivo de Santos Dumont não parava: ele vivia inventando coisas. Disso é um exemplo a sua casa chamada “Encantada”, localizada bem no centro de Petrópolis, em terreno íngreme, junto a um pequeno bosque, e que é hoje um dos pontos turísticos de maior afluência na bela cidade das hortensias. A casa se parece mesmo com uma casa de contos de fadas: pequena, em estilo chalé, pintada de branco, com pequenas janelas verdes, ela se mostra como a realização de um sonho infantil aos olhos do visitante. Tudo, na Encantada, foi feito por Santos Dumont. Seu espírito supersticioso se revela logo à entrada: ninguém pode subir

as escadas da casa com o pé esquerdo. No interior, há uma escada semelhante. Na sala de estar, há uma estante-mesa de sua invenção. Todos os móveis e utensílios têm o seu traço criativo, desde o chuveiro, com aquecimento a álcool às escadas leves e artísticas que levavam até ao tecto, onde instalou um pequeno observatório astronômico. Como todo homem de gênio, Santos Dumont



logo foi conquistado pela majestade do Universo e pelos espaços celestes – não fora ele o moderno Icaro que abriu as asas do homem em busca do céu. A propósito, uma das crateras lunares, situada no sopé da cadeia dos Montes Apeninos, tem o nome de Santos Dumont, ali colocado pela União Internacional de Astronomia.

Foi na Encantada que ele escreveu o livro “O que eu vi; o que nós veremos” em que narra as suas experiências, aquelas relatadas no seu livro

anterior “Dans l’ Air” e apresenta suas previsões para o futuro da aviação.

Não temos registros de seus trabalhos de Astronomia. Mas temos a certeza de que, como cuidadoso e competente que era, deve ter realizado trabalho de grande valor, o qual deverá ter ficado escondido entre seus desenhos, mapas e alfarrábios. Além disso, ninguém teve ainda a curiosidade de reunir os seus trabalhos para publicação de suas obras completas.

Foi em homenagem a esse grande brasileiro que se instalou, recentemente, no Colégio Baptista Santos Dumont o Clube de Física e Astronomia Santos Dumont, e que tem a seguinte Diretoria, formada por alunos: Francisco Hervansuer Gomes Linhares, presidente; Carlos Claro Rodrigues Vargas, vice; Francisco Dmontier Gomes Linhares e Ana Carolina Braga Guilherme, assessores. Estudantes do 1º e 2º Grau, tem a orientação e coordenação do prof. Dermeval Carneiro Neto, presidente da Sociedade Brasileira dos Amigos da Astronomia. Dispondo de três telescópios de média potência, o Clube já iniciou seus trabalhos. É propósito do Colégio Baptista, instalar uma cúpula de 4m de diâmetro, que abrigará um telescópio de maiores proporções, já encomendado.

VISÕES DO COSMOS - O POVO

Fortaleza, 1º de julho de 1984

Transcrito por Alberto Gomes Filho

SDA1392 - p. 113



SANTOS-DUMONT, A CONQUISTA DO ESPAÇO

No município mineiro de Santos Dumont, na pequena ex-Palmira, nasceu um homem que deu os primeiros passos para uma das maiores conquistas da humanidade: o poder de voar. No dia 20 de julho de 1873, há exatos 120 anos, nascia ali Alberto Santos Dumont, que se imortalizou com suas idéias avançadas para a época. Foi um ambientalista extemporâneo. Talvez o primeiro do Brasil. Na década de 30, usou sua influência para pedir a demarcação do atual Parque Nacional do Iguaçu, um dos mais importantes da Região Sul.

Obstinado com o futuro, aprimorou a fabricação de balões livres, balões dirigíveis, monoplanos e biplanos. Experimentou subidas e descidas verticais, que mais tarde seriam em helicópteros; testou deslizador para aeroplano do Rio Sena, um precursor do hidroavião; colocou motor a gasolina em balões e produzia hidrogênio para seus próprios inventos. Em 1909, construiu uma maquete de uma aeronave, exposta no Museu de Ciências de South Kensington, em Londres, que antecipava as formas dos caça-bombardeiros dos mais poderosos exércitos do mundo. Publicou três livros sobre o tema que mais o apaixonou: a aeronáutica e foi eleito em 1931 para a Academia Brasileira de Letras.

Desde pequeno revelou inclinação por mecânica. Aficionado pela obra de Júlio Verne, que consumia ainda na adolescência, antecipava-se ao futuro com suas previsões sobre os progressos da ciência. Como filho de engenheiro e rico fazendeiro de origem francesa,

não encontrou barreiras para transferir-se para Paris, onde estudou física, química e mecânica, todas utilizadas em suas invenções. Entre 1898 e 1909, construiu e experimentou mais de 20 inventos relativos à arte de voar.

O parisiense Jardim da Aclimação serviu de cenário para o primeiro vôo de Santos Dumont num balão, em julho de 1898. Ele mesmo o construiu e deu-lhe o nome: Brasil. Era pequeno, é verdade. Tinha um volume de apenas 113 m³, quando a maioria dos balões ostentavam entre 500 e 3 mil m³. Mas, embora pequeno e instável, era tecnicamente notável.

Meses depois inovava outra vez. Construiu um “charuto” de 25 metros de comprimento e 180 m³, mas com o motor a gasolina de 3,5 HP. Era o primeiro vôo de um balão impulsionado por motor, fato inimaginável para a época. Não deu muito certo. Houve acidentes, mas provou-se a dirigibilidade dos balões. Tanto que, em 1936, o Hindenburg já fazia a travessia do Atlântico Norte, entre Nova Iorque e Frankfurt, em 52 horas.

Nos anos seguintes, Santos Dumont construiu novos balões, porém maiores. Com a sua mania de inovação, utilizou, pela primeira vez, gás de iluminação, ao invés de hidrogênio, um produto muito mais custoso. Construiu também um hangar, o primeiro no mundo, para guardar o seu modelo nº 4, que tinha selim de bicicleta, de onde controlava-se o motor, o leme e direção e o lastro feito com 54 litros d’água, ao contrário dos utilizados até então que eram, de areia. No dia 1º de agosto de 1900, o aviador brasileiro exibiu-se

com sucesso aos participantes da Grande Exposição de Paris.

Um ano depois, com um novo modelo (o nº 6), Santos Dumont conquistou o prêmio “Deutsch de la Meurthe”, instituído por um empresário do petróleo. Desafio: decolar com um dirigível do parque St. Cloud, contornar a Torre Eiffel e retornar ao ponto de partida em 30 minutos. O prêmio de 100 mil francos, Santos Dumont dividiu entre seus auxiliares, operários franceses e pobres fichados pela polícia de Paris.

A consagração viria mesmo em outubro de 1906 com o vôo do 14-bis, a primeira máquina a voar com seus próprios meios. Com ele, vieram novos prêmios: a “Taça Ernest Archdeacon”, destinado a quem voasse uma distância de 25 metros e outro, do Aeroclube de Paris, para o percurso de 100 metros. Na verdade, Santos Dumont já tinha voado 200 metros a seis metros de altura. Em 1909, um novo recorde: o patrono da Força Aérea Brasileira percorreu 8 quilômetros em cinco minutos, a uma velocidade de 96 km/h. Foi seu último vôo como piloto.

Sensível, Santos Dumont não resistiu à idéia de ver aviões serem produzidos para matar. O início da Primeira Guerra Mundial e o uso dos aviões como arma abalaram o sistema nervoso do inventor. Ao retornar ao Brasil teve outra decepção: os aviões já eram empregados na Revolução de 32. Muito deprimido, Santos Dumont suicidou-se em 23 de julho de 1932, no Guarujá, litoral paulista.

(continua na próxima página)



AVIAÇÃO UNE O MUNDO

... E PROMOVE AS MAIORES CONQUISTAS HUMANAS

A história da aviação começou a ser escrita em outubro de 1906, quando o inventor e aviador brasileiro Alberto Santos Dumont vôou, com seu aeroplano 14-Bis, uma distância de 60 metros a 200 centímetros do solo, no campo de Bagatelle, na efervescente Paris. Era o primeiro vôo mecânico do mundo, devidamente homologado e com repercussão internacional. Estava aberto o caminho para as maiores conquistas humanas do século 20.

Já em 1927, duas décadas depois, o percurso entre Nova Iorque e Paris era cumprido em apenas 33 horas e meia num vôo realizado pelo Spirit of St. Louis, do aviador norte-americano Charles Lindbergh. Na década de 60, um Boeing 707 cruzava o Atlântico Norte de Nova Iorque a Londres em 6 horas e 40 minutos. E, nos anos 70, o supersônico Concorde passou a cobrir a mesma distância em apenas 3 horas e 20 minutos. Isso na aviação civil, porque em 1961 a astronave soviética Vostok-2 não precisava mais de 19 minutos para vencer a distância entre o Rio Hudson, na Costa Leste americana, e a Noruega. Atualmente, os ônibus espaciais americanos dão a volta completa ao redor da Terra em poucos minutos.

Nenhuma atividade humana conheceu o desenvolvimento extraordinariamente rápido como a aviação. Tanto a civil como a militar. Enquanto a navegação marítima precisou de 230 anos para baixar o tempo de travessia Europa-América de 66 para 16 dias, apenas 50 foram necessários para a conquista do espaço. Em 1969, a humanidade selava definitivamente essa conquista, quando os astronautas americanos Neil Armstrong e Edwin

Aldrin saltitavam no solo lunar para um mundo assombrado (e ainda incrédulo) que parou para acompanhar tudo pela televisão.

Hoje, tudo parece normal. O homem vai e vem ao espaço com suas incríveis máquinas voadoras. Muitos mistérios do universo são pouco a pouco desvendados com as sondas espaciais. Elas vasculham a superfície de outros planetas do sistema solar e depois deslocam-se rumo ao infinito ampliando os limites do Universo. E tudo começou à partir da ousadia de Santos Dumont.

Esses feitos históricos têm ressonância no cotidiano dos habitantes de todos os recantos do planeta. Em muitos países como o Brasil, com dimensões continentais, a aviação tem uma importância fundamental nas comunicações e integração. Ela levou o progresso a regiões distantes, onde as rodovias e ferrovias chegaram muito mais tarde. Ou nunca chegaram. Em muitos povoados, os moradores conheceram primeiro um avião. Depois um trem, um automóvel... e muitos jamais os viram de perto.

Os mais de oito milhões de quilômetros quadrados do território nacional são cobertos pelas grandes companhias aéreas brasileiras e por dezenas de empresas regionais. Mas não é somente isso. Desde que o homem descobriu que tempo representa dinheiro, a aviação é questão de sobrevivência dos negócios. São Paulo, o principal centro industrial latino-americano, conta com uma das maiores frotas de helicópteros do mundo. Rapidamente, eles cumprem funções anteriormente reservadas aos auto-

móveis que se embaralham pelas avenidas congestionadas.

O mundo une-se numa cadeia através das grandes companhias aéreas internacionais. Paris fica logo ali. Tóquio deixou de ser do outro lado do mundo. Empresários e executivos cumprem viagem, de ida e volta no mesmo dia, entre Londres e Nova Iorque apenas para assinar contratos e fechar negócios. As tulipas colhidas nos campos holandeses emprestam suas cores ao dia-a-dia dos americanos. E botões de rosas brasileiros vão desabrochar mesmo em vasos europeus. Os salmões do Alasca podem ser consumidos ainda fresquinhos em qualquer parte do planeta. O lazer e turismo estão entre os principais setores da economia mundial: o sol caribenho é tão acessível quanto a neve dos Alpes.

No transporte de cargas, a aviação pode desempenhar papéis ainda mais espetaculares. Um coração ou uma córnea de uma pessoa de Porto Alegre podem ser transplantados num paciente em São Paulo poucas horas depois da morte cerebral do doador. Isso sem falar dos socorros de emergência e salvamentos. Neste caso, os avanços aeronáuticos representam vida.

INFORME PUBLICITÁRIO

20 de julho de 1993

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SANTOS DUMONT - 120 ANOS DE UM GÊNIO é um projeto especial (Informe Publicitário) do Departamento Comercial da Folha de S. Paulo.

Jornalista Responsável: J. A. Tiradentes (MTb 10.836)

Obs: As fotos P & B da p. 2 deste encarte foram extraídas do livro (exemplar: n° 3.594) “Quem deu asas ao homem” de Henrique Dumont Villares, 1953 - São Paulo - SP.

SDA1373 - p. 114



SÉRIE SANTOS-DUMONT 1998

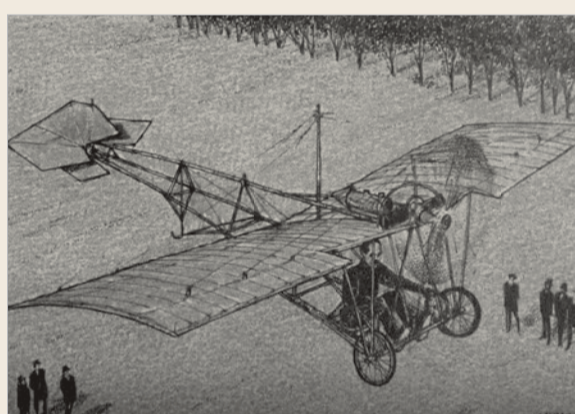
CENTENÁRIO DA AERONÁUTICA MUNDIAL



BALÃO BRASIL PARIS (FRANÇA)

Ilustração do projeto de cinema
Santos-Dumont, de Marcone Simões.

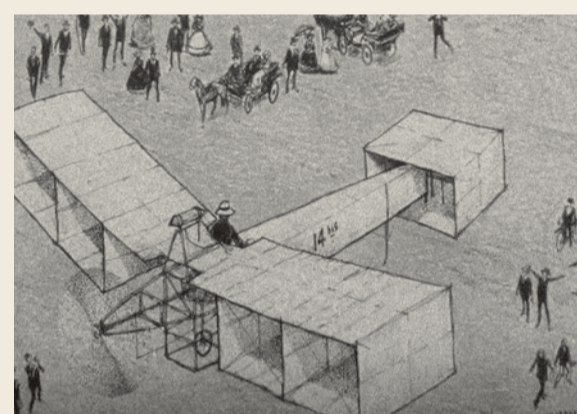
Artista: Cavani Rosas



MONOPLANO N° 19 TAMBÉM CONHECIDO COMO “DEMOISELLE”

Ilustração do projeto de cinema
Santos-Dumont, de Marcone Simões

Artista: Cavani Rosas



BIPLANO 14 BIS

Ilustração do projeto de cinema
Santos-Dumont, de Marcone Simões.

Artista: Cavani Rosas

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos
SDA1478 - p. 115



O BRASILEIRO QUE ESCREVEU SEU NOME NA LUA



Os americanos vão discordar por toda a eternidade, mas afirmar que o “Pai da Aviação” é um mineiro de Palmira não é mera patriotada. Assinam embaixo as centenas de autoridades e curiosos presentes ao campo de Bagatelle, em Paris, no dia 23 de outubro de 1906, quando o 14-Bis voou por mais de 50 metros e garantiu a seu inventor, Alberto Santos Dumont, um prêmio e um lugar na História. Em contraste com os irmãos americanos Wilbur e Orville Wright, que afirmaram ter voado em 1903 com

um biplano, o avião do brasileiro foi o primeiro aparelho mais pesado do que o ar a sair do chão com recursos próprios, enquanto o dos americanos, conforme eles próprios reconheceram, foi impulsionado por uma catapulta. Mas a polêmica, provavelmente, jamais terá fim: as brechas deixadas pela História (esta ciência longe de ser exata) são exatamente o que torna seu estudo fascinante.

Imperdoável seria permitir que a polêmica tirasse o brilho da vida desse brasileiro

nascido em 20 de julho de 1873. Seu pai, Henrique Dumont, era um rico plantador de café. Palmira, mais tarde rebatizada com o nome de seu filho mais ilustre, na época fazia parte de um Brasil pouco propício ao surgimento de inventores, apesar da paixão do imperador Dom Pedro II pela ciência: um país essencialmente agrário, com sua elite bacharelesca. “Se o filho de um fazendeiro sonhasse em se transformar em aeronauta, cometeria um verdadeiro pecado social”, afir-



mou Santos Dumont mais tarde, já na França, onde chegou em 1891 para desenvolver seus principais projetos. Na ótima formação obtida com professores franceses - complementando o estudo em bons colégios de São Paulo, quando a família já morava em Ribeirão Preto - inclui-se a leitura das obras de Júlio Verne, o escritor das aventuras impossíveis, que lhe deu, literalmente, asas à imaginação.

Toda época tem seu centro de convergência. Se hoje é Nova York e um dia foi Roma, no final do século passado não havia melhor lugar para se ficar famoso do que Paris. Foi lá que aquele brasileiro baixo e franzino, que gostava de se vestir bem e falar pouco, começou a ganhar os céus, primeiro com os balões, depois com os dirigíveis e, por fim, através dos aeroplanos.

Após estudar os automóveis, Santos Dumont construiu os primeiros veículos aéreos com motores de combustão e escapou da morte algumas vezes, como em agosto de 1901, quando o dirigível nº5 bateu em um hotel e ele ficou preso nas cordas, sendo salvo pelos bombeiros parisienses. Foi uma prévia do que aconteceria alguns anos mais tarde com muitos dos pioneiros da aviação, num período em que acidentes de avião, mais ou menos graves, se tornariam comuns. Antes que seu nome figurasse na seção de obituário de algum matutino francês, era preciso que o inventor brasileiro se lançasse, enfim, a um grande desafio. A oportunidade chegou quando surgiu o prêmio Deutsch.

É curioso que muita gente, ao falar sobre Santos Dumont, mencione apenas dois fatos: o vôo do 14-Bis e o suicídio. O primeiro grande feito do brasileiro, porém, o feito que o tornou famoso, valendo-lhe o reconhecimento e os elogios de personalidades como o inventor Thomas Alva Edison, ocorreu no dia 19 de outubro de 1901, quando Santos Dumont, saindo do campo de Saint-Cloud, contornou a Torre Eiffel com seu dirigível nº 6 e retornou em 30 segundos. Era a primeira pessoa a dirigir um veículo aéreo num percurso previamente determinado - um avanço tão importante para a aviação quanto seria para a indústria automobilística a invenção do arranque automático, em 1911, invenção que abriu caminho para a produção de carros em massa.

Aclamado pela multidão que acompanhou o vôo, Santos Dumont recebeu o prêmio de 100 mil francos instituído por Deutsch de la Meurth, o maior importador de petróleo da França. Assim como nunca patenteou seus inventos, dando liberdade a qualquer um para copiá-los, Santos Dumont preferiu distribuir o prêmio entre seus mecânicos e os desempregados de Paris. Até o vôo do 14-Bis - que levava este nome porque, nos testes iniciais, o aeroplano era lançado do dirigível nº14 - Santos Dumont aterrissava com seus estranhos dirigíveis nas ruas de Paris, levava passageiros, inclusive crianças, e ia aperfeiçoando seus modelos. Num desses passeios, em 1903, a jovem cubana Aída Costa, que muitos acreditam ter tido um romance com o brasileiro, tornou-se a primeira mulher a pilotar um veículo aéreo, em 1903. Enquanto isso, no Brasil, as pessoas fugiam da vacina e o avanço científico encontrava pouco estímulo numa economia exportadora de matérias-primas.

Pelo badalado vôo do 14-Bis, Santos Dumont recebeu o prêmio Archdeacon, de 3 mil francos - curiosamente, muito menos do que embolsara pelo dirigível nº 6. No mês seguinte, a 12 de novembro, ele iria ainda mais longe, percorrendo mais de 200 metros no mesmo campo de Bagatelle e conquistando o prêmio de 1.500 francos do Aeroclube da França. Alguns dos maiores nomes da aviação estavam na disputa, como os franceses Voisin e Blériot, que, com problemas mecânicos na ocasião, teriam que aguardar mais alguns anos para escrever seus nomes na história da aviação. Os grandes ausentes do encontro foram os irmãos Wright, que, ao que tudo indica, “amarelaram”. Isso fez com que parrassem mais fortes no ar as suspeitas sobre a veracidade do vôo que teriam feito em 1903, na Carolina do Norte, vôo que os americanos consideram o primeiro da História - mas que não testemunhado por nenhuma alma, a não ser as dos próprios interessados, Wilbur e Orville.

Santos Dumont ainda iria construir, no final de 1907, o modelo Demoiselle, uma grande sensação por seu pequeno tamanho e sua fácil dirigibilidade. Em 1910, no entanto, o brasileiro abandonaria de vez os projetos de aviação - apenas um ano depois da primeira

feira de produtos aeronáuticos do mundo, em Reims, na França. A esclerose múltipla, doença que o acompanhava havia já alguns anos, estava se manifestando com mais força. A partir daí, Santos Dumont se dedicaria, entre uma e outra internação, a estudos de astronomia. Receberia homenagens aqui e ali (inclusive monumentos em Saint-Cloud e em Bagatelle, palcos parisienses de suas maiores façanhas) e faria algumas viagens ao Brasil, até a volta definitiva, em 1928. Dois anos antes, tinha pedido em casamento a filha de Gabriel Voisin, mas o pai vetou suas pretensões devido à diferença de idade. O brasileiro tinha 53 anos e Janine Voisin estava com 17.

À medida em que o século XX intensificava sua escalada de violência, Santos Dumont se recolhia a seus estudos e aos discursos pela paz, além de se dedicar a inventos como um original chuveiro de água aquecida graças ao uso de álcool, instalado na excêntrica casa que fez construir em Petrópolis - que chamava “A Encantada” - e cujos degraus foram planejados para que o visitante só pudesse entrar com o pé direito.

Os aviões, já então eficientes armas de guerra, tinham criado mitos, como o alemão Manfred von Richtofen, o Barão Vermelho, na Primeira Guerra Mundial. No Brasil, foram utilizados na Revolução Constitucionalista de 1932, em São Paulo. No dia 23 de julho daquele ano, Santos Dumont, aos 59 anos, se enforcou com uma gravata num hotel de Guarujá, no litoral paulista. Se sua morte foi motivada pela desilusão com o uso bélico do avião ou se foi simplesmente consequência da terrível doença, nunca se soube com certeza. No início do século, ele chegara a autorizar que seus balões fossem usados para fins militares pela França, mas com certeza não imaginava o poder de destruição que seu invento iria adquirir. Morreu antes de ouvir falar em nomes como Spitfire, *kamikazes* e “Enola Gay”. Ao menos, desde 1976, o nome de Santos Dumont batiza uma das crateras da Lua.

JORNALISTA ANDRÉ LUIZ MANSUR.

O GLOBO

2000

Transcrito por Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

SDA1279 - p. 116



O INVENTOR DE AVIÕES

Era uma vez um menino chamado Alberto Santos-Dumont, que nasceu muito tempo atrás, no dia 20 de julho de 1873, em Cabangu, Minas Gerais. Dizem que quando era um garotinho, Santos-Dumont gostava de ver os passarinhos voando e adorava andar de trem. Ainda pequeno, foi morar em Ribeirão Preto, São Paulo, na fazenda da família, onde se plantava café. Na fazenda havia um trem para pegar os sacos de café, e Santos-Dumont adorava brincar no trem.

Quando tinha 19 anos, Santos-Dumont foi morar em Paris, na França. Foi nessa época que seu pai morreu e ele ficou morando por lá. E aí ele viu as pessoas voando em balões. Ele resolveu experimentar. Depois que voou uma vez, ficou tão contente que resolveu construir um balão só para ele.

Como era pequeno, baixo e magro, fez um balão bem pequeno. E como ele estava lá na França, com saudades do Brasil, deu ao balão o nome de Brasil.

Ele gostava tanto de voar de balão que resolveu inventar um que ele pudesse dirigir, e que não fosse voando meio ao sabor do vento.



Aí colocou um motor de automóvel num balão comprido; e ainda colocou um leme, como o de um barco, e uma hélice bem atrás da cestinha que levava ele dentro. A esse balão que ele podia dirigir, deu o nome Dirigível nº 1. Mas quando resolveu experimentar, o balão caiu. Santos-Dumont não se machucou, mas deve ter ficado triste.

Rapidinho fez o balão Dirigível nº 2 – que era quase igual ao nº 1 – e ele também caiu. Santos-Dumont percebeu que devia fazer um balão mais gordo e fez o Dirigível nº 3.

No balão, Santos-Dumont ia em pé dentro de uma cestinha parecida com um cesto de roupa suja.

O balão tinha um motor a gasolina e um leme. Dessa vez ele acertou: saiu voando com o dirigível sobre Paris. Adorou ver o mundo de cima. Gostou tanto que resolveu fazer um dirigível maior. Foi o Dirigível nº 4.

Nessa época, as pessoas tinham resolvido dar um prêmio para quem conseguisse decolar e voar em torno da Torre Eiffel, uma torre muito grande que há em Paris. Santos-Dumont queria ganhar aquele prêmio e, como o Dirigível nº 4 não estava bom, construiu o nº 5, quase igual ao nº 4. Mas o nº 5 esvaziou-se e caiu.

UM AVIÃO DE PANO E MADEIRA

Depois do susto, Santos-Dumont fez o Dirigível nº 6 e conseguiu dar a volta em torno da Torre Eiffel. Todo mundo ficou espantado e ele ficou famoso. Este vôo foi no dia 19 de outubro de 1901. Era a primeira vez que uma pessoa conseguia dirigir direito um balão... dirigível. Isto é: pela primeira vez uma pessoa conseguia controlar o vôo e ir para onde queria.

Santos-Dumont continuou a construir balões: o nº 7 era um balão de corrida; o nº 9

era pequeno e ele usava para passear; o nº 10 era um dirigível-ônibus. O nº 8 ele não fez, porque não gostava do número.

Cinco anos depois de passear em volta da Torre Eiffel, ele começou a pensar em construir um avião, coisa que até então ninguém tinha conseguido. Pensou que seria bom construir um avião com o rabo na frente das asas, para ajudar a levantar vôo. O avião ficou meio esquisito; era branco, feito de madeira e pano e parecia voar em marcha a ré.

Esse era o “14 Bis”. Santos-Dumont ia em pé dentro da mesma cesta de sempre. Com o “14 Bis” ele conseguiu fazer o primeiro vôo num avião. Era uma coisa incrível! As pessoas não podiam acreditar no que viam. O primeiro vôo do “14 Bis” foi pequeno. O avião voou alguns segundos, só subiu dois metros e percorreu 60 metros. Isso foi no dia 23 de outubro de 1906. O maior vôo que fez foi de 220 metros, no dia 12 de novembro de 1906. Além de assombroso para a época, era importante: pela primeira vez alguém voava num avião.

Depois do 14 Bis, ele fez outros dois aviões, um balão-avião e um deslizador aquático com hélice que não funcionaram. Aí ele entendeu como podia construir um bom avião. Em 1907, Santos-Dumont fez um avião pequeno, o Demoiselle, de bambu e de pano, parecendo uma libélula. O avião voou bem e ele, em 1909, fez um novo Demoiselle, que foi o primeiro ultraleve, parecido com os de hoje. Foi um sucesso.

Santos-Dumont também inventou um relógio de pulso para ver as horas enquanto voava sem precisar tirar o relógio do bolso; o hangar, a garagem dos balões da época e dos aviões de hoje; a porta de correr para fechar os hangares e muitas coisas mais.

JORNAL O GLOBO - GLOBINHO

15 de outubro de 2000

Transcrito por Leandro da Silva Oliveira Amim.

SDA1278 - p. 117



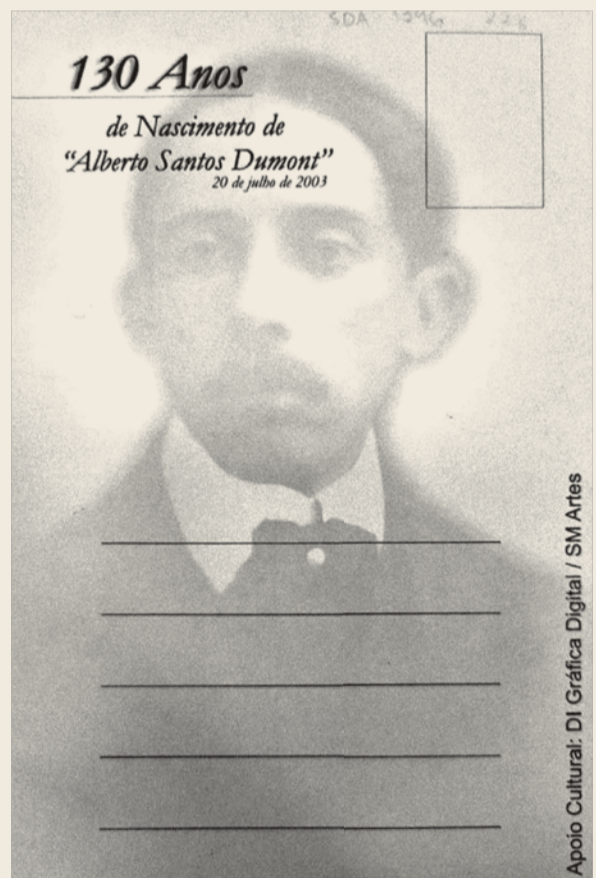
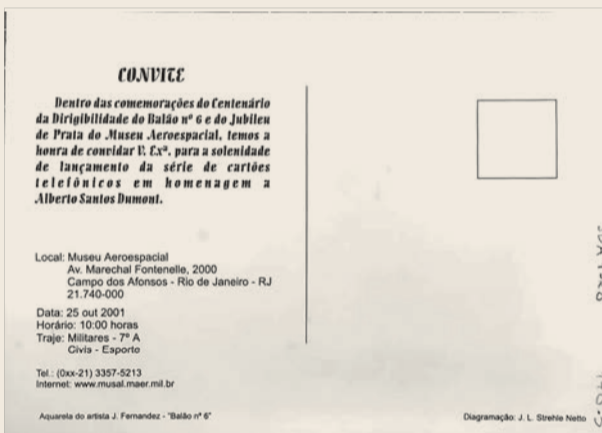
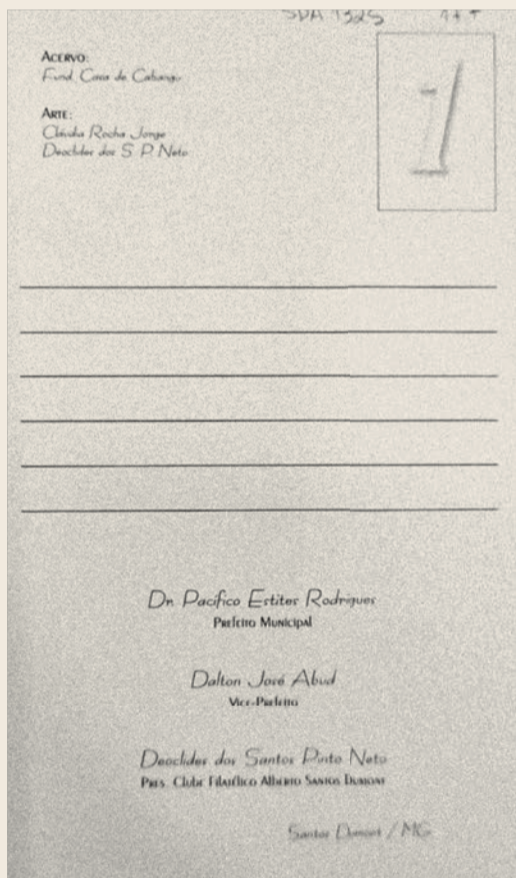
O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

CENDOC

“Documentar para Perpetuar”



FRENTE
Santos=Dumont
Centenário da Circumnavegação da Torre Eiffel
19/10/1901 – 19/10/2001

VERSO
Acervo: Fund. Casa de Cabangu
Arte: Cláudia Rocha Jore, Deoclides dos S. P. Neto
Dr. Pacífico Estites Rodrigues - prefeito municipal
Dalton José Abud - vice-prefeito
Deoclides dos Santos Pinto Neto
Santos Dumont/MG

SDA1325 - p. 118

FRENTE
TELEMAR
Centenário do Voo Dirigido
Prêmio “Deutsch”
1901-2001

VERSO
CONVITE
Dentro das comemorações do Centenário da Dirigibilidade do Balão nº 6 e do Jubileu de Prata do Museu Aeroespacial, temos a honra de convidar V.Ex.^a para a solenidade de lançamento da série de cartões telefônicos em homenagem a Alberto Santos Dumont.
Local: Museu Aeroespacial
Av. Marechal Fontenelle, 2000
Campo dos Afonsos – Rio de Janeiro – RJ
21.740-000
Data: 25 out 2001
Horário: 10:00 horas
Traje: Militares – 7^ª A
Civis – Esporte
Tel.: (0xx-21) 3357-5213
Internet: www.musal.maer.mil.br
Aquarela do artista J. Fernandez – “Balão nº 6”
Diagramação: J. L. Strehle Netto

SDA1328 - p. 118

FRENTE
Santos = Dumont

VERSO
130 Anos de Nascimento de “Alberto Santos-Dumont”
20 de julho de 2003
Apoio Cultural: DI Gráfica Digital / SM Artes

SDA1396 - p. 118



DESTAQUE ESPECIAL

DOADO AO MUSEU DA AERONÁUTICA O CORAÇÃO DE SANTOS-DUMONT



Cerimonia de alta significação pelo cunho civico e patriotico de que se revestirá, será a que vai realizar-se, depois de amanhã, às 17 horas, na sede do Aéro-Clube do Brasil, de acôrdo com o programa comemorativo da “Semana da Asa”, aprovado pelo Ministro da Aeronautica. Então, em ato solene, com a presença do ministro Salgado Filho, do engenheiro Roberto Pimentel, presidente do Aero-Clube do Brasil; da Comissão de Festejos da Semana da Asa e de altas autoridades da Aeronautica, além de elementos destacados da nossa aviação comercial e civil e do mundo administrativo e social, o dr. Paulo de Oliveira Sampaio, presidente da Panair do Brasil, fará entrega ao titular da pasta da Aeronautica de um escrínio contendo o coração de Alberto Santos-Dumont, destinado ao Museu da Aeronautica, instituição em boa hora criada pelo referido ministro que confiou sua dire-

ção ao aviador civil comandante José Garcia de Sousa. O escrínio - uma peça de fino lavor artistico - consta de uma estatueta de bronze, simbolizando a aviação, representada por uma composição escultórica do homem alado que sustenta uma esfera celeste, folheada a ouro, mostrando as constelações do mundo sideral. No interior dessa esfera um globo de cristal guarda o coração do grande filho do Brasil a quem muito justamente se chama o “Pai da Aviação”. A estatueta contem uma placa de ouro com uma inscrição em que é feita a doação pela Panair do Brasil e repousa sobre um pedestal de marmore, tendo como apoio uma coluna de jacarandá. Como se sabe, Santos-Dumont faleceu na cidade de Santos, em julho de 1932. Os medicos que embalsaram o seu corpo extraíram-lhe o coração que, até agora, vinha sendo zelosamente guardado a espera de um destino definitivo em local onde fosse possivel cultuar, com toda a dignidade, a memoria dessa legitima gloria nacional. Chegada tão boa oportunidade, o coração de Santos-Dumont será encaminhado por intermedio da Panair do Brasil ao Museu da Aeronautica, no preciso momento em que, em todo o país, se festejam as realizações e o progresso da aviação que tanto, deve ao grande brasileiro. Na gravura uma reprodução fotografica do escrínio a que se refere esta informação.

CORREIO PAULISTANO

24 de outubro de 1944

Transcrito por Ana Paula Soares de Siqueira

Acervo documental do CENDOC

Coleção Tenente - Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavanère - Wanderley - p. 119

Patrono do Correio Aéreo Nacional

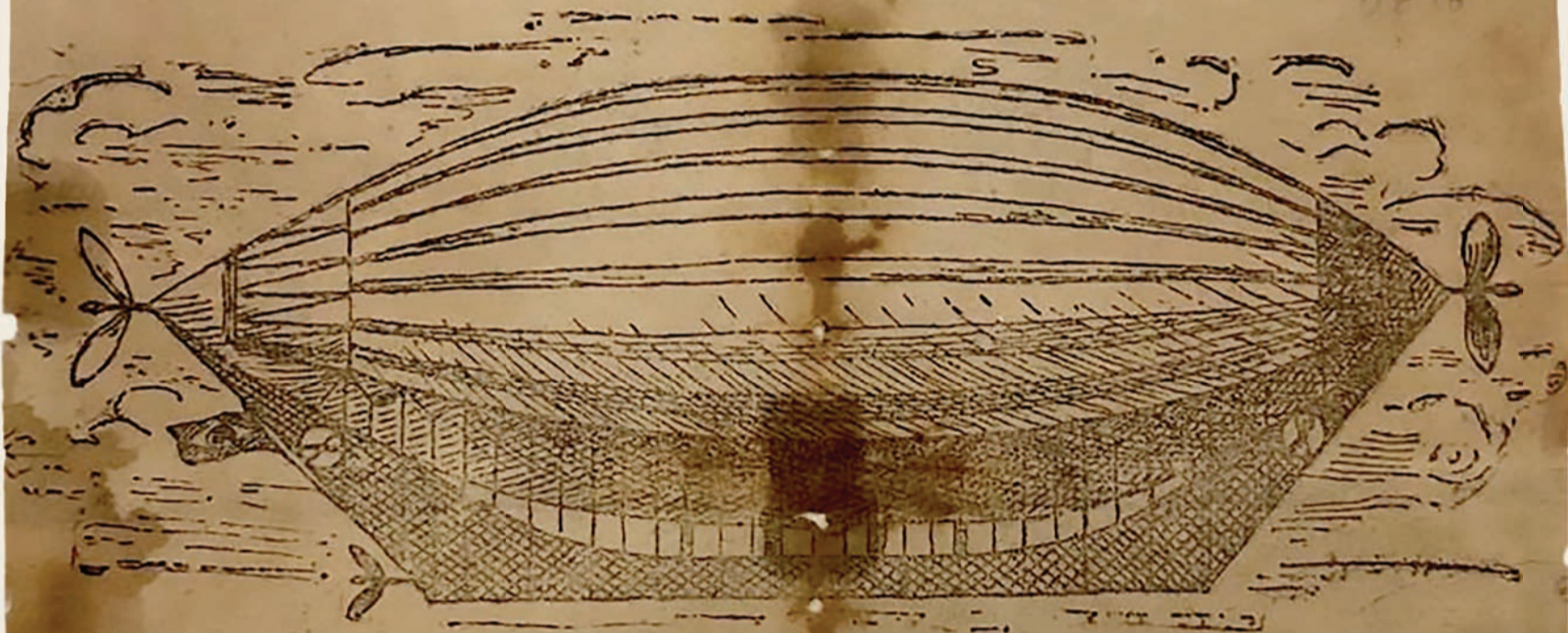
Nota do editor: o escrínio, com o coração de Santos Dumont, pertence ao acervo do Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos - RJ.

Acervo



ZETA DE NOTICIAS

Stereotypada e impressa nas machinas rotativas de Marinoni, na typographia da sociedade anonyma «Gazeta de Noticias»



SANTOS DUMONT

A estas horas, no mundo inteiro e especialmente nos círculos scientificos, repereate o nome do Brasil, como o echo triumphante de uma victoria que o illastra e de uma gloria que o enaltece. Santos Dumont, o joven brasileiro, tão grande pelo talento, como pela tenacidade no trabalho, acaba de alcançar para si e para a sua patria um desses triumphos para todo o sempre assignalados. O seu nome está desde já immorredouramente ligado á solução de um problema scientifico, por muitos tentada e por ninguem ainda conseguida. A gloria por elle alcançada irradia como um sol, sobre a sua grande patria.

Pariz, 14. —Hontem á noite e hoje, não houve outro assumpto a não ser o balão dirigivel e as experiencias feitas pelo Sr. Santos Dumont, o homem do dia, o enfant chéri do publico pariziense, que já começa a crear lhe uma celebridade estrondosa.

Entre os profissionais estão sendo discutidas a invenção do engenheiro brasileiro, as modificações de que carece e o futuro brilhante a que é destinada.

O *New-York Herald*, edição de Pariz, escreve um artigo entusiastico sobre o Sr. Santos Dumont, confessando que não sabe se lhe será dado o premio de 100.000 francos, que foi instituido por Henry Deutsch, afim de animar os engenheiros, mechanicos e os constructores a estudar o problema da navegação aérea.

O balão do inventor brasileiro fez mais do que estava intendedo no programma do concurso.

O que devia fazer para preencher as condições impostas era o seguinte: partir de Saint-Cloud e dirigir-se á Torre Eiffel, dar uma volta ao redor da torre e voltar ao ponto de partida dentro de um prazo estabelecido.

O Sr. Santos Dumont observou e preencheu sobejamente as exigencias do concurso.

O seu balão regulou os movimentos de subida e descida e de direcção com uma facilidade extraordinaria, percorreu 15 kilometros com a velocidade de 22 kilometros por hora e, ao fim de uma volta, fez muitas.

Quando á solidéz, o balão apresenta-se em condições maravilhosas, exceptionaes.

Quando na volta, momentos antes de chegar á estação de partida, produziu-se na machina do balão o pequeno desarranjo que hontem telegraphamos, o necostate mudou de forma; apresentava-se como uma massa informe e parecia que graves avarias haviam attingido os machinismos; muitas pessoas julgaram que a invenção Dumont ia desaparecer num desastre phenomenal. Quando ao contrario foram cortadas as cordas da rede que cobre os apparatus triangulares, foram vistos em perfeito estado os machinismos e os compartimentos, havendo apenas pequena avaria que não compromettia de maneira alguma a estabilidade do balão e que lhe permittiria descer tranquillamente, se se achasse a 2.000 metros de altura.

A ansiedade do povo pariziense hoje é grande; todo o mundo quer saber se será feita justiça ao grande inventor brasileiro.

(Gazeta de Noticias)



SD.407
1903

9

Agradeço a V. Ex. as palavras benevolas
que dirigio-me, e agradeço ao Instituto
Historico e Geographico Brasileiro a grande honra
que conferio-me inscrevendo o meu nome entre
o de tantos Brasileiros illustres que no passado
e no presente têm collaborado e collaboram
nesta antiga e veneranda instituição que tem
relevantes serviços tem prestado à nossa Patria.

Santos-Dumont

25-9-1903



Arquivo de posse no
Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro



São Paulo, 14 de Julho de 1932

Meus patricios.

Solicitado pelos meus conterrâneos mineiros moradores neste Estado, para subscrever uma mensagem que reivindica a ordem constitucional do país, não me é dado, por motivo de molestia, sair do refugio a que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escriptas affirmar-lhes, não só o meu inteiro applauso, como também o apêlo de quem, tendo sempre visado a gloria da sua Patria dentro do progresso harmonico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral a todos os seus patricios, como um crente sincero em que os problemas da ordem politica e economica que ora se debatem, somente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzer a nossa Patria a superior finalidade dos seus altos destinos.

Viva o Brazil Unido!

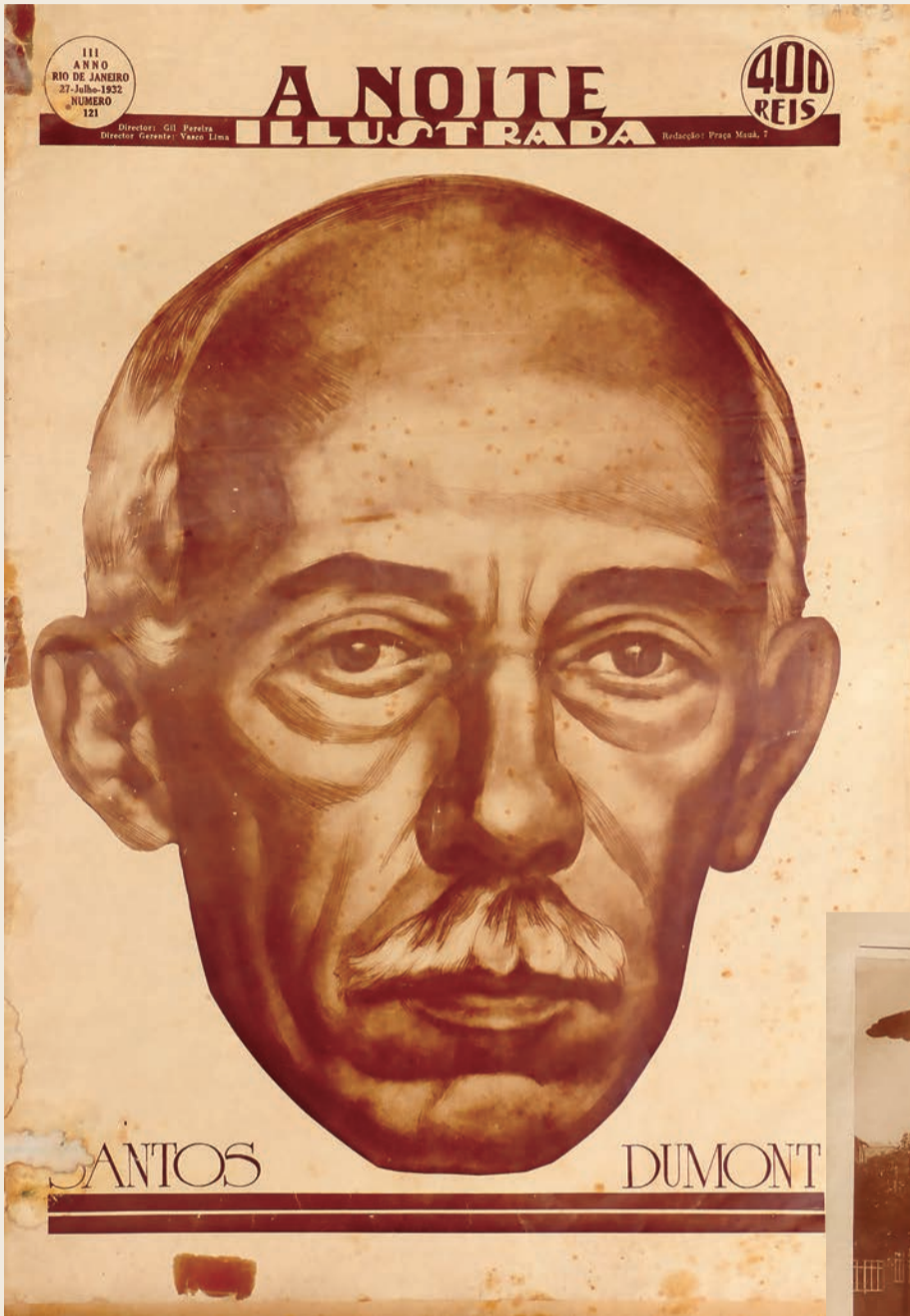
Santos-Dumont



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

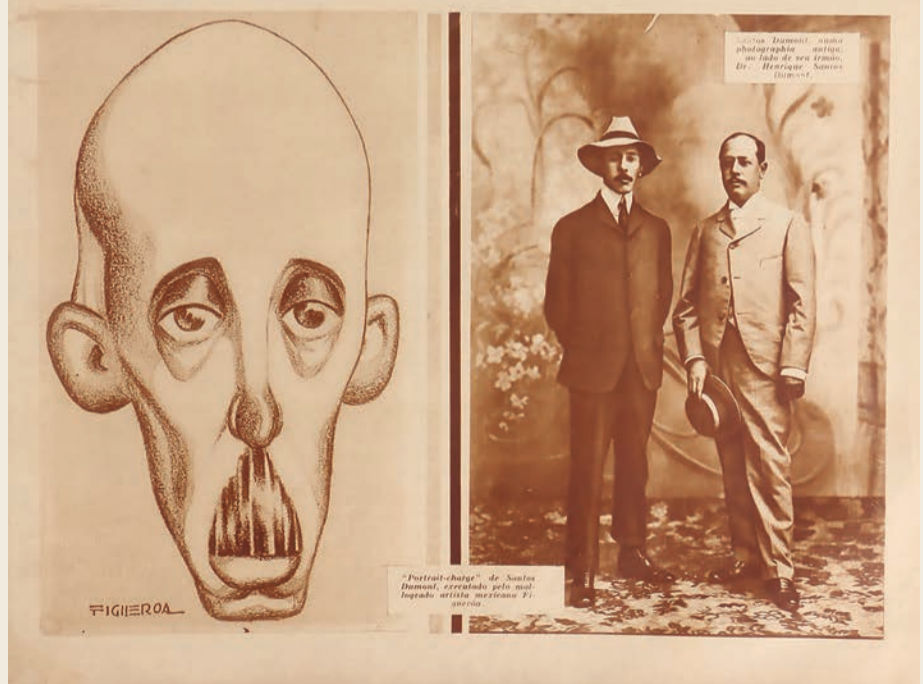


Monumento que o Aero Clube da França fez erguer, em Saint-Cloud, em honra do famoso inventor brasileiro, que se vê ao lado.

Foto de Santos-Dumont, o “Pai da Aviação”.

“Portrait-charge” de Santos-Dumont, executado pelo malogrado artista mexicano Figueroa.

Santos-Dumont, numa fotografia antiga, ao lado de seu irmão, Dr. Henrique Santos-Dumont.





O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

Ano I - Num. 15 - 1 de Agosto de 1932 Numero avulso: R\$500

ASAS

ORÇÃO OFICIAL DA AVIAÇÃO DE TERRA E MAR

APARECE NOS DIAS 1 e 15 DE CADA MÊS

Sede: Quartel General - Pavilhão dos Bandeirantes, Rio de Janeiro
TEL. 77931 - 4-230
Assinatura anual: R\$10,00 - Extran. 20\$00

Director Técnico: Antonio MUNIZ Director Responsável: Bento RIBEIRO

Santos Dumont

Pássaro do Brasil




Especial para "ASAS"

OLEGARIO MARIANO
(Do Anuário Brasileiro de Letras)

*Primeira do Brasil! De asas largas e estranhas,
Quando voador, ranguendo o céu de lado a lado,
Carregava consigo a um destino ignorado
A alma de um povo afeto às supremas façanhas*

*Era a voz da Terra, o grito desvarado
Vindo do fundo das mais íntimas entranhas,
Para levar ao céu infinito e estrellado
O sonho de vencer de todas as montanhas*

*Mas teu nome com que nome destino exaltas,
Tive na grande paz que o firmamento encerra
A coroa mais alta entre as nuvens mais altas*

*Dorme o teu sonho bem, meu pássaro sereno,
Foste puro demais para viver na terra,
Foste grande demais para um céu tão pequeno!*

Nº 11 - 1 - 8 - 1932 3

SANTOS DUMONT

No dia 11 de maio do ano seguinte, o Santos Dumont, a 2 foz a sua primeira ascensão, surpreendido pela chuva que lhe molhou o envelope, o balão desinflou-se em sua parte.

Surgiu então o n.º 3, com 500 metros cubidos, 20 de comprimento e 750 de diâmetro.

No dia 12 de Novembro de 1899, as 3.50 horas da tarde, o balão partiu do campo de aviação de Saint-Cloud e, pela primeira vez, contornou a Torre Eiffel.

Prêmio diante do Conselho oficial. Ele se eleva rapidamente, parte em direção a terra, e continua a quando regressava, um acidente de motor o obriga a descer-se e a aterrizar sobre o campo de aviação.

Santos Dumont, geralmente distribuído em três frações de prêmio, sobre os seus colaboradores e o piloto de Paris e parte para o prêmio Archdeacon.

O 14-Bis, com o qual Santos-Dumont venceu o prêmio Archdeacon.

XIV bis effectivo com o qual Santos-Dumont venceu o prêmio Archdeacon.

DEMOISELLE, o último aeroplano de Santos-Dumont.

Reprodução do monumento de Saint-Cloud.

Uma acúmulo por um motor. Anteriormente por um motor de 20 cavalos, em 1901, foi substituído por um motor de 30 cavalos.

O modelo substituiu no mês de Agosto, um modelo de Bagatel e propulsor durante todo o mês de Setembro.

O aeroplano, montado sobre uma base de madeira, tinha um comprimento de 7 metros e 8 centímetros, um envergadura de 11 metros e 8 centímetros, e um peso de 1.200 quilogramas.

Em 13 de Outubro de 1901, Santos Dumont, com o modelo de Bagatel, fez a sua primeira experiência, que deturpou um tempo devido ao defeito da máquina.

Uma das últimas fotografias do Pai da Aviação.

O Balão Nº 5 partindo de Saint-Cloud.

O 14-Bis, com o qual Santos-Dumont venceu o prêmio Archdeacon.

Demoiselle, o último aeroplano de Santos-Dumont.

Reprodução do monumento de Saint-Cloud.

A multidão em delírio quando Santos-Dumont contornava a Torre Eiffel.



Nº 18 - 16 - 9 - 1932

A S A S

3

Santos-Dumont

Nosso prezado confrade o "Journal de l'Aeronautique", publicou sob o título acima, um belo e carinhoso artigo. Lendo-o, a nossa alma de patriota exultou, ao ver que a grande imprensa técnica do país amigo, presta à memória do Pai da Aviação, as mais significativas homenagens.

Conforta-nos essa justiça postuma a Santos Dumont, pois ele amava essa França gloriosa, onde passou os mais angustiosos e os mais triunfais dias de sua vida, como se frances fosse, e, dos melhores.

A locomoção aérea tem trinta anos. Trinta anos que mais que trinta séculos modificaram o mundo e que anunciam tempos novos.

A idade do ar começou. Os que deram asas aos homens podem desapaixoados parecer: eles rasgaram o último véu e realizaram o grande sonho eterno que embalou, desde sempre, a imaginação dos poetas e dos construtores de quiméras.

Porque, sobre este globo hoje sem mistérios, sem distâncias e sem dimensões, nada mais existe para ver nem para vencer; as flamas podem apagar-se. Um apóstolo acaba de morrer, que foi grande entre os visionários.

Santos-Dumont fechou suas asas, ha alguns dias em Santos, em seu solo natal, "sob o belo céu brasileiro onde os passaros voam tão alto e sobem tão facilmente com suas grandes asas abertas".

Ele poderia ter morrido em sua segunda patria.

A França guardaria respeitosa e ternamente os despojos deste herói cujo coração lhe pertencia como a sua terra de origem.

Por que, ele a amou com todas as suas forças e lhe deu, apaixonadamente, o melhor de si mesmo, de sua energia e de sua indomável coragem, igualmente orgulhoso da gloria que proporcionou a nosso país como do brilho que projetou sobre o seu Brasil natal.

Certamente ele tinha no sangue, pela dupla hereditariedade das raças franceza e portugueza, mães dos corredores de oceanos, a sede pelas grandes aventuras.

Sua vida foi um ato de fé ardente no mais belo de todos os prelios: a batalha pela conquista do ar, de que ele foi o primeiro navegador.

Muito jovem, leu Julio Verne com exaltação, e sua imaginação irriqueita o fazia já sonhar com os triunfos futuros.

Vivamente interessado pela mecânica e pelo automovel, acompanhou com interesse as experiencias aereas de balão livre em França. Duas vezes deixou o Brasil para entrar em contacto com os aeronautas da época, seduzido pela ideia, que lhe parecia facil, de adaptar um motor à navegação afim dirigil-a a vontade.

Duas vezes renunciou, desencorajado pelo ceticismo.

Encontrou enfim um construtor que o ajudou a executar seus projetos. Desde esse dia, tornou-se o animador fervoroso de todas as pesquisas: nem os ensaios infrutíferos, nem as quedas inquietantes nas arvores



MONO - PLACE DE CAÇA
Modelo 100 - E.



BOEING AIRPLANE COMPANY

Equipamento Standard
:-: da Marinha e do :-:
Exercito Americano

AGENTES EXCLUSIVOS

CASA MAYRINK VEIGA S/A

Rua Mayrink Veiga, 21

RIO DE JANEIRO

ou nos fetos enfraqueceram seu entusiasmo.

No dia 19 de outubro de 1901, partindo das colinas de Saint-Cloud, ele contornou a Torre Eiffel e regressou triunfante e festejado ao ponto de partida: o dirigível havia nascido.

Ele ganhou em seguida o premio Deutsch de la Meurthe cuja importancia, ouvindo os ditames de seu grande coração, fez presente aos pobres e ao pessoal que o auxiliara.

Ajudado desta vez pelo seu governo, construiu varios balões, multiplicou as ascensões, aperfeçoou suas maquinas e Henri Rochefort ponde um dia, em profetico artigo, admirar-se da indiferença das autoridades militares em presença das graves consequências de uma tal descoberta.

Em 1904, Santos-Dumont escreveu um livro, em que seu genio prevê o futuro que ele não acreditava tão proximo.

"Talvez, em meio seculo, o homem terá conquistado o ar, mas ha um ponto sobre o qual a minha convicção está feita: é que no dia em que se produzirá a invenção vitoriosa, ela não será constituída por asas bateutas, nem por nada de analogo. Eu creio no movimento rotativo".

Ele terminou as experiencias de dirigível, e, com a mesma paixão, construiu maquinas voadoras: nenhum fracasso o perturbava.

No dia 23 de outubro de 1906 decolou de Bagatelle em seu incrível Canard e executou o celebre vôo de 220 metros em 21 segundos, precursor genial da aviação como o havia sido dos dirigíveis...

Depois, creou as famosas "Demoiselles".

Vinte e seis anos decorreram. Os aviões tornaram-se projetos e vencem esses 220 metros em pouco mais de um segundo...

Acima de uma terra demasiadamente percorrida, de mares cem vezes vencidos e de um céu hoje muito familiar, os novos conquistadores estão já fartos de sua potencia, preocupados com novos segredos e avidos de se liberarem dos ultimos empecilhos.

Mas, para penetrar mais profundamente no misterio, os homens deverão desta vez, fugir de nosso planeta.

E' a ultima quiméra.

A França não deixará partir este apóstolo, sem uma profunda emoção e sem uma homenagem de alto reconhecimento. Deante do nome deste estrangeiro, que foi grande Francez, pois que aumentou, por seu heroismo e seu genio, nosso patrimonio de glorias, os jovens aviadores devem meditar e recordal-o.

Ele morreu, os olhos fechados sobre seu grande sonho realizado, sob o céu de luz de sua patria latina, "onde basta levantar os olhos para tornar-se amoroso dos grandes espaços livres"; ele morreu, tendo nas mãos de aviador a medalha de reconhecimento que lhe havia entregue triunfalmente a nação brasileira, e sobre a qual, estava gravado em sua lingua natal, o verso do grande Camões, poeta dos conquistadores:

"Por céus nunca dantes navegados".

Centro da página:
MONO - PLACE DE CAÇA
Modelo 100 - E.

BOEING AIRPLANE COMPANY

Equipamento Standard
:-: da Marinha e do :-:
Exército Americano

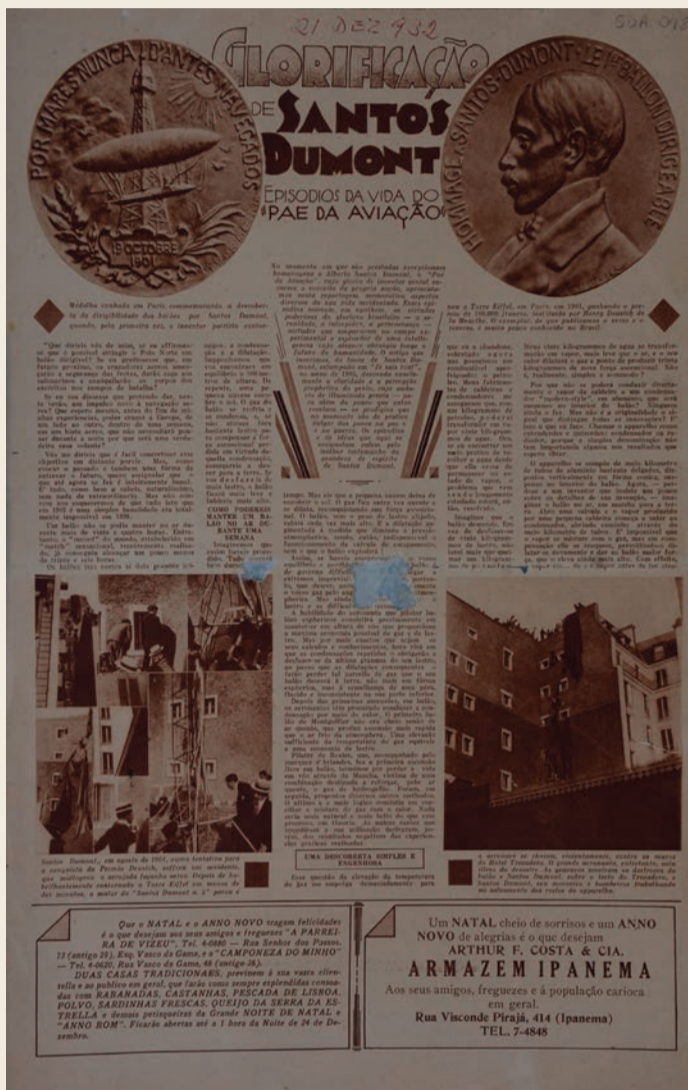
AGENTES EXCLUSIVOS
CASA MAYRINK VEIGA S/A
Rua Mayrink Veiga, 21
RIO DE JANEIRO



O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”



Medalha cunhada em Paris, comemorando a descoberta da dirigibilidade dos balões por Santos-Dumont, quando, pela primeira vez, o inventor patricio contornou a Torre Eiffel, em Paris, em 1901, ganhando o prêmio de 100.000 francos, instituído por Henry Deustch de la Meurthe. O exemplar, de que publicamos o verso e o reverso, é muito pouco conhecido no Brasil.

Santos-Dumont, em agosto de 1901, numa tentativa para a conquista do Prêmio Deustch, sofreu um acidente, que malogrou a arrojada façanha aérea. Depois de habrihantemente (sic) contornado a Torre Eiffel em menos de dez minutos, o motor do “Santos-Dumont n. 5” parou e a aeronave se chocou, violentamente, contra os muros do Hotel Trocadero. O grande aeronauta, entretanto, saiu ileso do desastre. As gravuras mostram os destroços do balão e Santos-Dumont, sobre o teto do Trocadero, e Santos-Dumont, seu mecânico e bombeiros trabalhando no salvamento dos restos do aparelho.



Em frente à estação Pedro II, a multidão aguarda a passagem do féretro.

Na ocasião em que o ataúde de Santos-Dumont era colocado no comboio especial, o Dr. Ricardo Severo, cunhado de Santos-Dumont, cobre-o com a bandeira nacional. Vê-se também, já na plataforma do carro, fazendo sinal com a mão, o Dr. Jorge Dodsworth.

“Armas em funeral!” - Os soldados do Exército prestam a continência do estilo à passagem do esquife.

O momento em que o ataúde era retirado do carro em que veio de S. Paulo.

O ataúde com o corpo do grande brasileiro, na saída da estação Pedro II.

Na estação do Norte, pessoas do povo, representando a população do Braz, aguardam a passagem do ataúde de Santos-Dumont.

O túmulo da família Santos-Dumont.

Momento da chegada do féretro à Catedral.

O cortejo em marcha para a Catedral.

E o Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”



Santos-Dumont, quando moço ainda, em seu laboratório, estudando a construção do primeiro hidroplano de sua invenção.

Coronel Henrique Santos-Dumont, pai de Alberto Santos-Dumont.

Fotografia clássica de Santos-Dumont, com o chapéu e o colarinho que fizeram moda em sua época.

Vista parcial da fazenda de Cabangu, onde nasceu Santos-Dumont, a ele doada pelo Governo de Minas.

A “nacelle” do balão “Deux Amériques”, com a qual Santos-Dumont concorreu à taça Gordon Bennet.

A partida do “Deux Amériques”, na disputa da taça Gordon Bennet, em 30 de setembro de 1906.

Dois instantâneos preciosos. Santos-Dumont antes de tomar parte na disputa da taça Gordon Bennet - embaixo, dando a ordem de partida.

Os balões que tomaram parte na famosa disputa da “taça Gordon Bennet”, na qual o nosso patricio concorreu no belo “Deux Amériques”, que é o primeiro balão da esquerda para a direita.





O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

• CENDOC

• “Documentar para Perpetuar”



O balão dirigível N. 9. Embaixo, o balão N. 1, muito primitivo ainda.

O momento glorioso para a aviação mundial. Santos-Dumont contorna a Torre Eiffel. Embaixo, à esquerda, fotografia de Santos-Dumont, tomada da terceira plataforma da Torre Eiffel, quando o nosso patricio realizava a façanha memorável.

O 14-Bis - aeroplano - aparelho que realizou, depois do milagre da Torre Eiffel, por um balão dirigível, outro milagre, ou seja, o voo do mais pesado que o ar. O transporte do aparelho para Bagatelle é o mesmo ao levantar voo.

Le Santos-Dumont nº 14-Bis (aeroplano) 23 outubro 1906. Transporte do 14-Bis no Campo de Bagatelle.

O “marciano” aparelho que auxilia o patinador nas subidas montanhosas.

Uma patinadora munida do “marciano” uma das últimas invenções de S. Dumont.

A fotografia predileta de Santos-Dumont, instantâneo em Biarritz.

Monumento de Santos-Dumont em Saint Cloud, vendo-se à sua base o inventor da Aeronáutica.

Detalhes do monumento brasileiro a Santos-Dumont, ainda em execução. Não se sabe ainda quando será saldada essa dívida que temos com o maior dos nossos inventores.

Uma invenção incompleta de Santos-Dumont - Asas para voo individual.

Recordações - o Canhão - Salva-Vidas, vendo-se o Sr. Jorge Dumond Villares e o correspondente do O Cruzeiro em S. Paulo - ao centro, um recanto do gabinete do sábio, com alguns objetos que figurarão no museu Santos-Dumont - embaixo, a Sra. Zenaide Andréa, com a “maquette” da casa de Santos-Dumont que pretendia construir - a Sra. Zenaide Andréa exhibe também a rede do Ceará, onde Santos-Dumont fazia a sesta.

A modesta cama onde dormia o inventor da dirigibilidade aérea. Sobre a cama está o “marciano”.

Uma das últimas e melhores fotografias de Santos-Dumont, na praia de Santos. Todas essas fotografias foram fornecidas pela sucursal de O Cruzeiro em São Paulo.





E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

OS AUTORES DEANTE DO ESPELHO
NOSSO NUMERO DE AVIACAO

Apresentamos, com este numero, a participação da nossa revista e a solidariedade da sua direcção com os festejos comemorativos da **Semana de Aze**, pela segunda vez celebrada em nosso país por iniciativa do Touring Club, e este anno officializada pelo Governo da Republica com a decretação do **Dia do Aviação** (23 de Outubro).

Essas solenidades, intercorrendo entre os dias historicos de 19 de Outubro e 23 de Outubro, deram ensejo a que se fizesse a "revisão canonica" relativa à solução do problema da dirigibilidade dos balões e ao primeiro vôo em aparelho mais pesado que o ar.

Claudio Ganns, nosso director, advogado da Air France, secretario do Aero Club do Brasil e da Secção Brasileira do Comité Juridique International de l'Aviation, familiarizado em um trato de dez annos com os assumptos aeronauticos, escreve a nossa primeira pagina de texto, justificando a iniciativa que nos associo ás celebrações da **Semana de Aze**.

"Espelho" tem ainda a satisfação de contar, neste numero, entre outras collaborações preciosas, a do illustre Dr. T. Furtado Reis, Director do Departamento de Aeronautica Civil, que nos deu autorização para reproduzir trechos da sua interessante these apresentada ao 1.º Congresso de Aeronautica, em 1934, reivindicando a gloria brasileira na criação da navegação aerea.

Aqui tambem apparece um trabalho do Tenente-Coronel Lysias A. Rodrigues, o competente avoador que se destaca na linha de penetração do interior, com o correo-aereo militar em direcção ao Norte, pelo rumo do Tocantins. A essa vocação, que a distingue, junta elle a de ser um commentador intelligente de assumptos aeronauticos, em trabalhos successivos, tendo que um, sobre Bartholomeu de Gumbó, foi premiado no anno passado pelo Touring Club do Brasil.

Alvaro Araujo, capitão de corveta, avoador naval, tambem nos dá a sua valiosa collaboração, com um interessante estudo sobre "política aerea" (Formação das reservas).

A mais sensacional e expressiva collaboração que offercemos aos leitores é, entretanto, a do proprio Santos Dumont que aqui honramos, publicando-lhe dois interessantes estudos, quasi inéditos para os Brasileiros. O primeiro é um curioso artigo, apparecido em Fevereiro de 1905 nas paginas da revista editada em Paris, em lingua franceza, e em Londres, em lingua inglesa, em 1904. A historia dos trabalhos do inventor até a solução do problema da dirigibilidade dos balões, ali está completa, em forma agradável e penetrante. A concisissima tradução é devida ao Sr. A. de Miranda Bastos, distincto publicista que recebeu em 1935 o 1.º premio do Touring Club com o seu bello these "O Pes da Aviação".

Registemos tambem o trabo artistico da nossa capa, devida a Georges Veil e Georges Furstenberger (Atelier G), que foram vivamente louvados pelas magnificas cartazes da **Semana de Aze** profusamente espolhadas pelo Touring Club e a valiosa colaboração dos firmes, para editar este numero, das emporazas commerciaes de navegação aerea.

Com o esforço que fizemos no preparo deste numero commemorativo, pensamos ter correspondido á expectativa dos nossos leitores, aos quoes firmamos na edição de Setembro a primeira these homenagem aos creadores da navegação aerea e a aviação brasileira.



Lysias A. Rodrigues



T. Furtado Reis



A. de Miranda Bastos



DIRECTORES: AMÉRICO FACÓ, CLAUDIO GANNS, PROPRIEDADE DE RIO EDITORA LTDA. COPYRIGHT

SUMMARIO

IDEIAS E OPINIÕES

Aviação, aeronautica — por Claudio Ganns	10
Os brasileiros na historia da navegação aerea — por T. Furtado Reis	11
Prophcias aeronauticas — por Lysias A. Rodrigues	14
O que farei: o que se fará — por A. Santos Dumont	16
A idea do ar — por A. Santos Dumont, traducção de A. de Miranda Bastos	20
Política aerea — por Alvaro de Araujo	50

ARTE

Capa — por Georges Veil	
Santos Dumont — portrait-charge por Sem	8
General Coelho Netto e Almirante Schacht — desenho por Yolanda	15

VARIEDADE

Para saber	1
Imagens e reflexões	2
A sciencia da	4
As ideas e os homens	6
Economia e finanças	48

Fotografias de: Lysias A. Rodrigues T. Furtado Reis A. de Miranda Bastos.



Sem, famoso caricaturista de Paris.



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

N. 112 - 1 - 10 - 1905

- 3 -

ASIAS

O QUE EU FAREI O QUE SE FARÁ

Como pensava o pai da Aviação em 1905

Que dirigéis de mim si eu pretendesse que é possível atingir o Polo Norte em balão dirigível? Si eu pedissemos que, em proximo futuro, Cruzadores aereos amecarariam as esquadras, fariam guerra aos submarinos e porão corpos de exercito em debandada? Que dirigéis si eu vos desesse que conto dar, no verão deste ano, um impulso novo a navegação aerea? Que espero mesmo, antes de terminadas minhas experiencias poder cruzar acima da Europa, durante uma semana inteira, em um Yacht aereo que não terá necessidade de pousar em terra á noite porque será ele proprio uma casa volante?

Dir-me-eis que é facil vaticinar para o futuro. Mas evocar o passado é também uma maneira de encerrar o futuro. Tudo o que fiz até hoje tornou-se coisa banal já o conheço, já o viam — e parece muito natural, como enquadrado nos fatos ordinarios. Mas não esqueçamos que a banalidade de 1902 era impossível em 1888. Como é que nenhum balão nunca pôde manter-se muito mais de 24 horas nos ares, pois o record mundial estabelecido em recente e sensacional concurso foi de pouco menos de 36 horas? A razão é esta: o balão tem dois grandes inimigos, que são a condensação e a dilatação. Supõe-se que vos achais em equilibrio a 500 metros de altura. De repente, uma pequena nuvem cobre o sol. O gaz do balão esfria, condensa-se, e logo, si não deixares fóra lastro para compensar a força ascensional perdida por effeito dessa condensação, começares a baixar para o solo. Si lançastes lastro em demasia, o balão ao contrario fica demasiado leve, e subiréis excessivamente.

COMO CHEGAREI A MANTER UM BALÃO NO AR DURANTE UMA SEMANA

Imagine que deixastes fóra o lastro justamente necessario. Mas eis que a pequena nuvem cessou de tapar o sol. O gaz aquece e dilatando-se, ganha de novo a sua força ascensional; todavia, dispondo-se de tanto menos peso quanto o lastro deixado fóra, o balão subirá ainda mais alto nos ares e a dilatação aumentará á medida que a pressão atmosférica fór diminuindo, até que certa quantidade de gaz se escape por uma valvula, disposta em todos os balões. Si não fóra isso, o balão explodiria.

Desde modo destruíes o vosso equilibrio e perdeste muito gaz, pois o balão é um impulsivo que vai sempre aos extremos. Desceis de novo, portanto, para reconderas outra vez o vosso gaz ao effeito de aumento da pressão atmosférica. Mas enlão é preciso ainda sacrificar lastro — e de subito o balão se lança para muito alto, e a difficuldade recomença.

A difficuldade para um aeronauta que pilota um balão esférico consiste justamente em manter-se á altura desejada, economizando o mais possível o seu gaz e o seu lastro. Mas, qualquiera que seja a exatidão posta nesse trabalho, ha de chegar o momento em que repetidas condensações terão obrigado a lançar fóra a ultima grama de lastro, ao passo que as dilatações repetidas terão causado uma tal perda de gaz que o balão descerá em terra, não mais esférico, porem em forma de péra, flaccido e vazio na sua parte inferior.

Desde as primeiras ascensões em balão, os aeronautas procuram combater a condensação por meio do calor. O primeiro balão de Montgolfier estava apenas cheio de ar quente, que é mais leve que o ar frio da atmosfera e sube-se sempre que uma elevação sufficiente da temperatura do gaz equivalia a uma economia igual de lastro.

Philadélphe Roulet que, acompanhado do Marquez de Arlandes, fóu o primeiro a fazer uma scenção livre em balão, acabou por perder a vida ao querer atravessar a Mancha, vítima de uma

combinação que devia reforçar pelo ar aquecido o gaz hydrogênio.

Dahi por diante, propuzeram-se diversos metodos: o ultimo e o mais logico consistia muito simplesmente em permitir ao vapor de misturar-se com o gaz. Assim, o vapor condensando-se em gotas na superficie interna do envoltorio do balão, pode ser recuperado sem perda em um reservatorio adaptado na abertura que existe no fundo dos balões esféricos.

Nada seria mais natural nem melhor que esse processo — em teoria — e as unicas que eu tenho para não adotar na pratica resultam das experiencias que tenho feito em ponto pequeno. Não digo que essas experiencias são conclusivas, mas, tanto quanto pude verificá-las, tal systema me obrigaria a transportar excessiva quantidade de agua. A superficie do balão é tão consideravel que a massa de vapor, em vez de condensar-se e recabar em gotas como na teoria, parece apenas desaparecer, evaporar-se através da seda envernizada, que o proprio gaz não pôde atravessar. Foi pelo menos o que me aconteceu.

UMA DESCOBERTA MUITO SIMPLES E MUITO ENGENHOSA, MAS E PRECISO... FAZEZ-LA.

E no entanto essa questão da elevação da temperatura do gaz me tenta a tal ponto que não me resolvo a abandonar-a, sobretudo agora que apossamos um combustível tão aperfeiçoado: o petroleo. Os meus fabricantes de caldeira e condensadores prometem-me que, com um litro de petroleo, estarei em condições de fazer vaporizar vinte litros de agua. Ora, si posso achar um meio pratico de recolher essa agua desde que elle cesse de encontrar-se em estado de vapor, o problema, tanto tempo estudado, estará resolvido.

Presta atenção: Imaginae que o balão desce. Em vez de aliviar-o, lançando fóra vinte kilos de lastro, eu me limitarei a queimar um litro de petroleo. Meus vinte kilogramas de agua se transformarão em vapor, mais leve que o proprio ar e o seu calor dilatará o gaz ao ponto de produzir trinta Kilogramas de nova força ascensional! Não é simples e comodo?

Por que não transportarei diretamente o vapor da caldeira em um condensador moder-style de aluminio, que seria suspenso no interior do balão? É cousa que nunca se fez — mas não mesmo está o signo distintivo de todas as invenções? É o que eu fiz, pois. Chame-lhe a isso o que quizer: condensador ou radiador; a designação não tem nenhuma importancia para o resultado.

O aparelho compõe-se de tubos de aluminio muito tenues, dispostos verticalmente em forma de cone vario, ficando esse conjunto suspenso no vertice interno do balão.

Agora — perdoae a um inventor insistir um pouco nos pormenores da sua invenção — imaginae o balão no ar, em via de descer. Eu dou volta a uma torneira e o vapor produzido por uma pequena caldeira começa a subir no condensador, fazendo caminho através de meio kilometro de tubos.

É impossivel que o vapor se misture com o gaz, mas em compensação elle o aquece, permite-lhe dilatar-se de novo e dá ao balão nova força que o precipita mais alto. Com effeito, o vapor cessa de ser vapor antes de ter atravessado em toda a sua extensão esse meio kilometro de tubo: é reaco, pois, immediatamente em gotas, e corre pela outra extremidade dos tubos.

Vede agora o que se passa. O jorro das torneiras assegurando-me uma interrupção á vontade, eu conservo os meus vinte kilogramas de agua em um movimento circular continuo: agua, vapor, agua, vapor, agua, e assim por diante. Os vinte kilogramas (ou mais) de agua constituem sempre uma parte do peso

ASIAS

N. 112 - 10 - 10 - 1905

primitivo do balão: no entanto, toda vez que faço circular essa agua, com a gasta de um kilograma de combustível de petroleo, eu ganho momentaneamente trinta kilogramas de força ascensional. E graças ao jogo das minhas torneiras, estou em condição de graduar essa força á minha vontade. Ainda uma vez ganho trinta por um, isto é, trinta kilogramas de força ascensional por um kilograma de petroleo-lastro. Parece-me, pois, evidente que si, até hoje um aeronauta pôde conservar-se 24 horas nos ares em balão esférico com uma quantidade determinada de lastro de arca, eu poderei, da minha parte, manter-me trinta dias no ar com a mesma quantidade de lastro de petroleo.

O QUE SERÁ A AERONAVE DO SEculo XX E COMO SE VIVERÁ A BORDO

Está sendo cozido o envoltorio do meu Yacht aereo, si assim lhe posso chamar. A cabine já se acha construída, e trabalha-se na caldeira e no condensador: o motor está encomendado, os propulsores estão prontos. E em pouco o meu yacht aereo partirá para o seu primeiro cruzeiro. Pela sua forma exterior, elle se assemelhará mais a idéa que nós fazemos da aeronave de seculo XX do que tudo que se construiu até agora.

Abaixo de um balão ovoido, porem um pouco menos alongado que o do meu Numero 9, ver-se-á suspensa á guisa de nacelle uma especie de casinha com uma janella: balcão corrido de cada lado, em metade da sua extensão.

Essa janella-balcão marca o lugar da peça fechada, podendo ser aquecida quando for necessario. Como a casa volante é destinada a ficar dias inteiros nos ares, um abrigo contra o frio, mesmo á alturas moderadas, pode ter sua importancia. As paredes da peça fechada deverão pois ser absolutamente estanques e construídas de maneira a reter o calor. Serão estabelecidas como a casa sobre um arcabouço de madeira de pinha, de aluminio e de cordas de piano, tudo revestido de varias espessuras de seda de balão envernizada. Dois leitos de campanha ali serão instalados. Mas direis: que farão os passageiros enquanto dormem o capitão? Toda a idéa do yacht aereo está na resposta a esta pergunta.

Meus hospedes ficarão á vontade quando chegar a minha vez de dormir. O Yacht aereo não é feito para marchar com grande rapidez. Também não é necessario que o balão tenha uma forma cylindrica. Eu o fiz mesmo construir em forma de ovo; e isso poupa e torna inteiramente superfluas as manipulações penosas e delicadas e a acurada atenção necessarias para conservar ao balão a sua forma cylindrica, por meios de ventiladores e descargas. Assim o yacht aereo poderia, durante horas inteiras, assemelhar-se perfeitamente a um balão esférico; bastaria para isso parar o motor e deixar todo o sistema ir-se docemente á vontade, através da noite — eu de tarde ou pela manhã levado por vento favoravel. O papel dos meus hospedes ficará limitado a abrir ou fechar uma torneira, segundo elles perceberem o balão descer ou subir; e para isso basta apenas um pouco de bom senso.

Muitas vezes nós nos deixaremos levar assim por correntes favoraves, flutuando á uma altura não muito elevada acima da terra, mas absolutamente livres de todos os aborrecimentos do guide-nage. Para nós, não haverá saltos subitos nas frias solidões além das nuvens, nem quedas através de nevoeiros, lúmidos — como acontece aos aeronautas de balões esféricos. Não nos esforcaremos por bater o record de velocidade, nem teremos a recuar as variações da pressão atmosféricas, como succede nos dirigíveis. O bom manejo das torneiras permitir-nos-á manter-nos á altura desejada; e vagaremos nos ares vendo a Europa desdrolar-se aos nossos pés como uma carta geographica.

Jantaremos. Veremos surgirem as constelações. Ficaremos suspensos entre as estrelas e a terra. Despertaremos na gloria da manhã.

E no dia succederão aos dias. Transparemos as fronteiras. Eis-nos planando acima da Rússia — seria lastima descer tão depressa — damos a volta e tornamos pela Hungria e a Austria. Eis Vienna! Fazei marchar os propulsores e mudemos de direção: quem sabe si não encontraremos uma corrente que nos impeliará até Belgrado?

Mas já a manhã chegou — vaguemos com a brisa até Constantinopla! Temos tempo, e acharemos sempre o meio de voltar a Paris.

POR QUE NÃO ATINGIRIAMOS O POLO EM DIRIGÍVEL?

A vantagem manifesta do balão dirigível ovóide de pequena pressão interior e munido do meu aparelho de aquecimento a vapor é poder ficar 30 dias no ar, onde o balão esférico ordinario poder apenas manter-se um dia.

Si André tivesse disposto desta vantagem, teria partido com esperanças muito mais serias de poder atravessar o Polo em uma corrente aerea e ser deconduzido á civilização do hemisfério oposto.

Assim, não vejo por que um yacht aereo construído para esse fim não atingiria o Polo e não voltaria aia e salvo. Um navio a vapor preparado para uma expedição ártica e transportaria para o Norte, o mais longe possível; e lá, no tombadilho do vapor, poder-se encher e lançar o nos ares para atravessar as poucas centenas de kilometros que o separassem ainda do meu objeto.

Quando a mim, seduziu-me sempre a idéa de atingir o Polo em balão dirigível. Quando se pensa que só restam algumas centenas de kilometros a vencer, é lastimavel e pouco pratico pensar que uma machina aerea capaz de fornecer uma corrida determinado em determinado espaço de tempo, e enfrentar um vento que sopra á razão de 21 kilometros por hora venha a fracassar em uma pequena distancia.

A experiencia adquirida em numerosos cruzeiros em um yacht aereo de recreio nos ensinaria como se deveria construir, equipar e manejar um balão mais forte a mais poderoso com que se podesse tentar a exploração polar.

Depois de haver encontrado, ou por acaso, ou procurando-a verticalmente, a corrente aerea que levaria o balão para o Norte, deter-se-ia o motor para não gastar combustivel. Direi mesmo que não se deveria servir dos propulsores senão em dois casos em que elles fossem de grande utilidade, isto é, para impelir a aeronave direito para o Norte, durante os períodos de calmaria, ou então para modificar a sua rota, desde que elle si visse levado por uma corrente atmosférica mais ou menos favoravel.

No caso em que o yacht aereo polar se visse forçado a aterrar, a manobra seria muito simples: o comandante teria apenas que dar uma volta á torneira e deixar que o frio intenso condensasse o gaz. Para subir, haveria só que reaquecer o gaz.

Quando forem conhecidas as acções ainda ignoradas da guerra russo-japonesa, ficar-se-á muito provavelmente sabendo que o barco submarino representou papel decisivo na destruição da primeira esquadra russa.

É espantoso como nós habitamos depressa ás invenções mais revolucionarias. Até o momento em que o seu exilo salta aos nossos olhos, nós as condemnamos; depois, acclamamos-as com displicencia, como cousa muito natural.

Para mim não ha duvida: a aeronave de seculo XX será forçosamente não só o unico inimigo, mas também o vencedor sensacional do barco submarino deste mesmo seculo e isso por uma razão muito curiosa, dependente de certas leis de optica, que os inventores de um e de outro jamais tomaram em consideração.

É fato bem verificado que os que planam em balão acima da superficie da agua percebem corpos que se movem sob as vagas, até uma grande profundidade e com precisão maravilhosa.

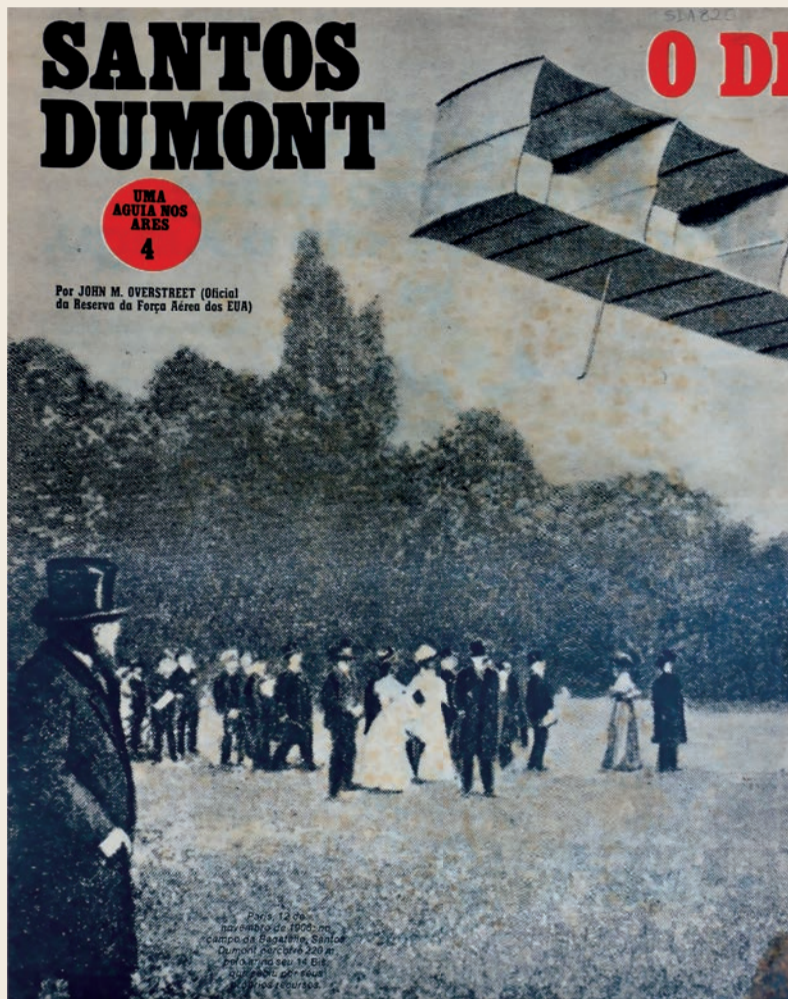
Considerae só esse fato surpreendente e imaginae o caso de uma esquadra ameaçada por submarinos. Sem o socorro de um cruzador aereo, ella ficaria tão impotente como os soberbos navios de guerra russos na bahia de Porto Arthur. Mas sob a proteção de um cruzador, vede quantas possibilidades favoraves e como os papéis se mudam. O cruzador, aereo atravessa o tensoamente os ares em longas linhas paralelas. Sob a superficie da agua, o submarino está em marcha: a sua velocidade é insignificantemente comparada á do seu adversario dos ares. O submarino nem mesmo pode ter certeza de que o yacht aereo o ameace, sem que suba á superficie e se exponha a grandes riscos; e não poderia em seguida aproveitar-se que tivesse caído senão mergulhando profundamente, mas assim mesmo anulando a sua utilidade.

Haverá aeronaves, grandes e pequenas, destinadas a fins diversos. Eu vejo pela imaginação um desses grandes cruzadores aereos do futuro: será feliz o exercito ou a marinha que primeiro tiver o privilegio de contal-o como auxiliar?

SDA0809 - p. 24-26

E o Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”



Numa época em que a fotografia já começava a interessar, muitas pessoas deixaram documentada a epopeia do 14-Bis. Da esquerda para a direita: ao ser carregado para a Bagatelle, decolando e cercado pela multidão após o voo.

Com estes modelos, Santos-Dumont provou que era capaz de fazer o que quisesse com balões: o N° 9 (esquerda) descia e subia facilmente em qualquer esquina de Paris; o N° 7 (direita, pintado com um enganoso número 14) era um dirigível de corrida.

Foi depois do voo no 14-Bis que Santos-Dumont partiu para os novos modelos que, basicamente, obedecem aos mesmos princípios dos mais modernos aviões hoje em uso. Acima, a partir da esquerda: modelo de um avião com asas em forma de delta, lembrando os modernos supersônicos. (Museu de Ciência de Londres); Santos-Dumont transportando em automóvel o N.º 19; o aeronauta brasileiro, em 1909, diante do N.º 22, cujos radiadores eram engenhosamente instalados nas asas.



Ao alto, Santos-Dumont sentado na posição de piloto no N.º 19. Acima, foto posterior do famoso inventor brasileiro, no auge de sua carreira. Seu último voo ocorreu no início do ano de 1910.

À esquerda, curioso aparelho de Santos-Dumont para movimentar skis. Acima, a bordo do hidroplano Curtiss, no qual voou em 1915 com o Almirante Perry. O piloto é Frank Burnside.



O IMPARCIAL

Director: — EMIL DE NOBRE SILVA

Gerente: — CARTHOLAO ASSIS

Ano I

Itaperuna, RJ, 29 de Junho de 1952

N. 26

A glória de Santos-Dumont

Paris, a Cidade-Luz, está comemorando de maneira excepcional, de 21 do mês findante até 4 de julho próximo, o cinquentário dos primeiros vôos feitos por Santos-Dumont. Participa de todos os atos uma comissão de representantes do Brasil, pátria do famoso pioneiro da aviação. O mundo civilizado acompanha atentamente as merecidas homenagens prestadas ao primeiro homem que realizou o secular anelo humano de voar.

Existe em Petrópolis, cuidadosamente conservada pela Prefeitura e franqueada ao público, uma casa que foi residência de Santos-Dumont, de 1915 a 1932. É "A Escadada", como a denomina o célebre aeronauta, que a projetou e construiu. Fomos visitá-la — e de tudo que vimos e ouvimos ficou-nos a impressão de que Santos-Dumont gostava de habitar-se a si mesmo. Seu chapéu, por ele próprio fabricado e que guardava, dobrado, no bolso do casaco, quando não o usava, era bem prova disso.

Tendo decidido morar em Petrópolis, Santos Dumont comprou uma casa naquela agradável cidade, mas não quis residir nela. Preferiu construir um prédio a seu jeito, no fundo do quintal, que dava para outra rua. Esse quintal não se prestava, absolutamente, para construção — mas o aeronauta queria viver nas alturas, bastando-lhe os pontos de apoio indispensáveis na terra. E o prédio surgiu sobre a encosta, esguio, ereto, terminando a cobertura, de zioco, num ângulo agudo fechado, sobre o qual drapalha, alta e baixa, num mastro, a Bandeira do Brasil. Para se ligar a bandeira precisava-se atingir o topo do telhado, onde se vai ter galgando-se uma ponte pênsil fixada ao solo nos fundos da casa.

Visto da rua, onde há um busto do inventor, o prédio se destaca, lá no alto, entre a vegetação. Nas janelas, gerânios baloiçantes ao passar da brisa dão à casa uma nota de alegria e de paz. Gostaríamos de escrever muito sobre essa curiosa vivenda, com seu banheiro "sul generis", suas logeiras recedidas de madeira com degraus recortados, rediziado o piso à metade, alternadamente à esquerda e à direita, para facilitar a subida e a descida; seus armários embutidos — tudo denotando a originalidade, um pouco excêntrica, do insigne brasileiro que ali viveu. Mas é limitado o espaço de que dispomos.

Valo a pena, realmente, uma visita à casa de Santos-Dumont para ler seus autógrafos em exibição, folhear os Albums de recordes de jornais, acompanhar, através as fotografias da época, as experiências do genial inventor, e contemplar a Bandeira do Brasil, tão esgarçada, que ele, grande patriota, sempre levava em suas arrojadas ascensões, na capital francesa.

A saída do visitante pode passar pela escola primária "Santos Dumont", que funciona na casa que o inventor adquiriu mas onde não quis residir, preferindo destiná-la ao nobre fim a que serve ainda hoje.

Tem-se procurado, alhures, empanar a glória de Alberto Santos-Dumont, atribuindo-se a primazia do vôo em aparelho mais pesado que o ar a dois norte-americanos, os irmãos Wright. Nada mais destruído de fundamento.

Transformando, paulatinamente, seu dirigível nº 14 em aeroplano, Santos-Dumont como que ligou as duas linhas da aeronáutica, a do mais leve e a do mais pesado que o ar, passando o aparelho a denominar-se, então, 14-bis. E foi com o 14-bis que conquistou, em concurso público, sem concorrência, a Taça Archdeacon, destinada a quem exibisse um aparelho que se elevasse do chão, por seus próprios recursos, e voasse num percurso mínimo de cem metros. Isso foi em 1906. Antes, em 1904, circundara a Torre Eiffel, ganhando o prêmio "Deutsch de la Meurthe"; era a dirigibilidade, por ele descoberta.

Só depois dessas façanhas os irmãos Wright ensaiaram seus vôos, e mesmo assim utilizando uma torre, ou pilar, de onde seu aparelho era lançado ao espaço por meio da queda de um peso...

Rose Brown, escritora norte-americana que residia em Petrópolis, onde veio a falecer em abril do corrente ano, era natural do mesmo lugar onde nasceram os irmãos Wright e Orville Wright, ou seja Middletown, Ohio. São, pois, insuspeitas estas suas palavras: "O aparelho dos irmãos Wright era lançado ao vôo por meio de uma catapulta e não como o de Santos Dumont, que por suas próprias forças levantava-se do solo". O marido da escritora "yankee", Robert Carlton Brown, homem culto e também autor de vários livros, mora aliada à "Cidade das Hortênsias", e poderá prestar, igualmente, depoimento a respeito. Não há dúvida, realmente, de que cabe ao inventor brasileiro a primazia do vôo do mais pesado que o ar e da dirigibilidade dos balões.

Com a fama de Santos Dumont ocorre, como se vê,

O uso brasileiro do "cafézinho"

Diz-se o senador Assis Chateaubriand, da tribuna da Câmara Alta, que "se José Gervásio, levanta hoje a pena e beber — mas, para revender a cada parte o exterior. Em tra das diversas rotativas, dá-lhe a natureza viva de saúde e de instrução".

Não podemos admitir a estranha asserção do ilustre parlamentar numa linha de expressão. O hábito de tomar café está de há muito arraigado entre nós que não poderia ser modificado tão facilmente assim. A lei proibitiva vira, então, destituído, um novo câmbio surge dentro das fronteiras do país — o câmbio de hábitos paradosamente, da mesma natureza e principal sentido.

É sabido que o Rio de Janeiro é a cidade onde se bebe mais café, em todo o mundo. O "cafézinho" é hábito generalizado, igualmente, em algumas regiões do país. Por isso mesmo aquelas poucas palavras, embora ditas de propósito e desprocuradamente são de fato, verdade, de inquietar os brasileiros, em virtude da sua importância.

Como se trata de hábito de expressão, não cabem a si considerações sobre os inconvenientes, mesmo do ponto de vista econômico, da adoção do mate como sucedâneo.

Esperamos, portanto, que o sr. Chateaubriand, após recorrer de tão longa experiência do hábito nacional, não insista nessa teoria, em que, aliás, não há e não pode haver. Não se que — e não tira o sono — mas o recato de vir a não beber, em futuro próximo, é que vai acabar por tornar insanos os brasileiros, se a sua comissão a respeito não se apegar à ideia.

Estabelecimento o contrário de supor-se a que deveria ser objeto de consideração; videntes não se perdem sobre os conselhos brasileiros, compreendendo-se o prejuízo com os livros abertos na exportação.

BIBLIOTECA MUNICIPAL

Restaurado o serviço de empréstimo de livros. Publicamos, há algum tempo, um artigo sobre a utilidade das bibliotecas públicas, e formulamos veemente apelo ao prefeito para que restaurasse o serviço de obras circulantes da nossa Biblioteca Municipal. S. a. acaba de nos informar, por ofício, que está novamente sendo emprestados livros, sendo apreciável e crescente o interesse do público. Comunicamos, então, o governador do município, dr. J. Bruno G. Silveira: "Futuramente, com aquisi-

Se o fazendeiro amparar o colono

ambos lucram na exploração da terra. A experiência do senador Assis Chateaubriand, por ele próprio relatada. Discursando, há dias, no Senado, fez o sr. Assis Chateaubriand a seguinte revelação, merecedora da melhor atenção por parte dos fazendeiros: "Precisamos também modificar a mentalidade dos nossos chefes, industriais, mercantis, rurais. Urge alargar o espírito dos que manipulam o capital, se eles desejam fazer no Brasil uma democracia livre, generosa e solidária nas suas diferentes peças. Exemplifico: eu me transformei em agricultor, não direi-

Os trabalhadores rurais terão direito a férias

Resolução da Conferência Internacional do Trabalho — A tese foi defendida por d. Alzira Vargas do Amaral Peixoto. Relata telegrama procedente de Genebra que a delegação brasileira à Conferência Internacional do Trabalho obteve esplêndida vitória na questão das férias pagas aos trabalhadores agrícolas.

A tese defendida energicamente por d. Alzira Vargas do Amaral Peixoto, a respeito da necessidade de uma Convenção Internacional sobre o assunto, foi aprovada pela Comissão Agrícola.

O projeto brasileiro foi aprovado por 53 votos a favor, 42 contra e 7 abstenções. Os representantes dos patrões votaram contra, os dirigidos operários a favor. Os representantes governamentais estavam divididos. Votaram a favor os representantes dos 13 países seguintes: Brasil,

Alemanha, Austrália, Austrália, Bélgica, Cuba, Dinamarca, Equador, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Israel, Itália, Japão, Nova Zelândia, Países Baixos, Filipinas, Tcheco-Eslováquia e Venezuela.

O projeto será enviado, como resolução, ao plenário da Conferência, onde se requer a maioria de dois terços para aprovar uma Convenção.

De acordo com o projeto, os trabalhadores agrícolas terão direito a férias anuais pagas depois de um ano de serviço na mesma empresa. A duração mínima das férias deverá ser decidida em plano nacional. Os jovens trabalhadores deverão gozar de férias mais longas que os adultos.

alco semelhante ao que se deu com a estufa de Icaro, em bronze, que a França erguera em Paris, homenageando o grande brasileiro. Os alemães arrebataram-na e a fundiram, durante a ocupação — mas outra será colocada em seu lugar, no dia 4 próximo, oferecida à França pelo Brasil.

A glória do genial patriota, refletida naquele monumento, restituirá, inelutavelmente, a todas as distorções tendenciosas dos primeiros capítulos da história da aeronáutica, porque se baseia em fatos comprovados por documentos e pelo testemunho dos jornais da época. Não provas irretrôquíveis e que precisam voltar à baila para restaurar a verdade sempre que esta for falsada.

ções ou doações de mais livros, necessitará a Biblioteca de um salão mais amplo e também mudança de catalogação, quando então será igualmente conveniente um funcionário fazer no DASP ou no Instituto Nacional do Livro um estágio, a fim de melhor se adaptar ao serviço e melhor servir ao público, ocasião em que voltaremos a tratar do assunto. Registramos com satisfação o retorno da nossa Biblioteca à sua nobre finalidade de distrair e difundir a cultura.

por acaso. Sou um homem que admira a terra, mas não tem capacidade para viver nela. Nunca vivi numa fazenda. Só em uma das nossas propriedades, elevamos 43 famílias, constituídas de 3 a 4 pessoas, de colonos para a classe média, isto é, 43 famílias obtiveram, no fim da safra, economias compreendidas entre 120 e até 150 mil cruzeiros. Essas famílias têm o seu clube, levam vida decente, dispõem de médico, dentista, enfim, possuem um "standard" de vida apreciável. Sei que já muitos fazendeiros em São Paulo obram assim. Como tenho 16 nos inseticidas e três poucas, as fazendas pagam 70% dos inseticidas e eles apenas 30%. Este ano, dispendemos um milhão e duzentos mil cruzeiros de inseticidas e adubos minerais, elemento, com duas propriedades.

Pois, bem, esses mesmos trabalhadores, dos quais muitas vezes visitamos nossas se quissem alegando falta de espírito de colaboração na sua gente, levantavam-se às 3 horas da madrugada para fazer fumaças nas plantações e erradicar as pragas que danificam as lavouras.

Gracias à divisão dos frutos da propriedade que promovem, se pode chegar ao fim do ano com resultados promissores para eles e para nós. É preciso ter paciência para educar o trabalhador, em vez de tratá-lo com a mentalidade de senhor egoísta, de patrão que deseja para si a totalidade dos benefícios do esforço comum. Cada um de nós deve ter a capacidade de dividir com aqueles que trabalham uma parte justa dos frutos obtidos no esforço solidário.

No dia em que pudermos fazer assim, tenho a certeza de que o Brasil será uma sociedade mais feliz, mais tranquila, possuindo uma economia mais saudável, sem necessidade de estarmos todos os dias, através do Congresso a fabricar leis e mais leis, que só geram esta coisa monstruosa, que é a hipertrofia burocrática, temperada com um pouquinho de co-sarismo presidencialista.



O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

CENDOC

“Documentar para Perpetuar”

ANO SANTOS-DUMONT

CINQUENTENÁRIO DO 1º VÔO EM AVIÃO 1906-1956

SUPLEMENTO ESPECIAL DE “O MUNDO ILUSTRADO”

O MUNDO Ilustrado
Suplemento
ANO SANTOS-DUMONT

ensêjo do evento histórico do cinquentenário do primeiro vôo do mais pesado que o ar, efetuado no Prado de Bagatelle a 23 de outubro de 1906, o Brasil recolhe e projeta os aplausos que lhe são devidos sublinhando, de modo significativo, as próprias palavras de Santos-Dumont quando da inauguração de seu monumento em Saint-Cloud:

“Este monumento mandado erigir, em Saint-Cloud, pelo Aero Clube de França, me é duas vezes grato: é a consagração de meus esforços, e a homenagem que se prestou a um brasileiro reflete-se sobre a pátria toda.”

Na realidade, o que se comemorará universalmente é o cinquentenário do nascimento do avião, este poderoso instrumento destinado à aproximação de povos, governos e nações, concebido, construído e pilotado, pela primeira vez, por Santos-Dumont no pórtico da era revolucionária da técnica moderna.

Brigadeiro Henrique Flores — Ministro da Aeronáutica

ANO SANTOS-DUMONT

2 — Santos-Dumont ... pioneiro da aviação

O primeiro balão tinha um nome...

Paris... 1891. Santos-Dumont procura um meste espanhol, que lhe abre novos horizontes no campo da Química, da Física, da Astronomia, da Mecânica Aplicada. E logo surge, diante do seu espírito, com a fascinação de um romance de aventuras, o motor de explosão e o primeiro automóvel que ele vai comprar na fábrica, em Valenciennes. Sim, que em Paris, naquele tempo, ainda não se vendiam automóveis... E com o seu carro o jovem Alberto Santos-Dumont revoluciona a Cidade Luz. Sua grande aventura, porém, terá de ser no céu. E, depois de uma série de tentativas, ele consegue subir pela primeira vez num balão, com André Michérou, seu proprietário e construtor. É uma experiência definitiva. Sube a 3.000 metros de altura e aprende, “naquela sua inaugural de infinito”, coisas maravilhosas. Faz ainda algumas dezenas de ascensões em balões alheios. Observa, estuda, faz planos. O método atmosférico, os problemas do leito, dos ventos, da partida, da aterragem, da força ascensional, tudo o apassiona. Por fim, resolve construir o mesmo o seu próprio balão. Já há ideias pensadas na sua execução, inovações. O balão tem 113 metros cúbicos, pesa 14 quilos. Era menor que os balões comuns. Poucos acreditavam naquele aerôlato que poderia ser dobrado e transportado numa valise. Mas naquele ano Santos-Dumont esche de acasmo pela primeira vez os parisienses. Subindo no Jardim da Acclimação, alcança o espaço, vitorioso. Um dia, anos mais tarde, escrevendo a história de suas experiências, Santos-Dumont aponta como legenda, sob a fotografia desse pequeno aerolato, estas palavras memoráveis: “O meu primeiro balão, o menor, o mais lido, o único leve um nome: — Brasil!”

1956 - Ano Santos-Dumont

Gloria ao “Pai da Aviação” no cinquentenário do primeiro vôo do mais pesado que o ar.

Preparado pela S.M.M. - PUBLICIDADE para a Comissão Exec. Nac. do Ano Santos-Dumont.

3 — Santos-Dumont ... pioneiro da aviação

Ele escrevia o nome de sua terra nos céus de Paris...

Aquilo era tudo uma loucura. Um motor de explosão adaptado a um balão com gás inflamável era suicídio? Mas para Santos-Dumont era apenas uma etapa que devia ser precedida. Com o seu Santos-Dumont n.º 1, no ano de 1890, conseguiu dominar o perigo da dirigibilidade. Mas um pequeno defeito fez o balão escapar ao parafuso e ser arrastado pelo vento. Garotos que brincavam num campo, atiraram no seu apelo, segurando a ponta de uma corda e o balão desceu como um papagaio ocidental.

Logo o seu Santos-Dumont n.º 2, quando subiu com a Torre Eiffel, sobre a cidade, quando ele estava a ver o balão e arrastado para longe contra um vilão de explosão, os motores não funcionaram. Santos-Dumont pressa a sua corda e 20 metros sobre o solo.

Mas cada novo obstáculo o incitava a novas experiências. No mesmo dia, pôs-se a construir o Santos-Dumont n.º 3, que ele levou ao céu em 29 de maio e com o qual conseguiu a primeira vitória.

de 125 mil francos, destinado para a aeronáutica que conseguia a velocidade de um quilômetro por minuto, num percurso de 38 quilômetros? Santos-Dumont e com o seu Santos-Dumont n.º 3, quando subiu com a Torre Eiffel, sobre a cidade, quando ele estava a ver o balão e arrastado para longe contra um vilão de explosão, os motores não funcionaram. Santos-Dumont pressa a sua corda e 20 metros sobre o solo.

Logo o seu Santos-Dumont n.º 3, quando subiu com a Torre Eiffel, sobre a cidade, quando ele estava a ver o balão e arrastado para longe contra um vilão de explosão, os motores não funcionaram. Santos-Dumont pressa a sua corda e 20 metros sobre o solo.

Logo o seu Santos-Dumont n.º 3, quando subiu com a Torre Eiffel, sobre a cidade, quando ele estava a ver o balão e arrastado para longe contra um vilão de explosão, os motores não funcionaram. Santos-Dumont pressa a sua corda e 20 metros sobre o solo.

1956 - Ano Santos-Dumont

Gloria ao “Pai da Aviação” no cinquentenário do primeiro vôo do mais pesado que o ar.

Preparado pela S.M.M. - PUBLICIDADE para a Comissão Exec. Nac. do Ano Santos-Dumont.

O Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"



"O gênio de SANTOS-DUMONT teve um destino mais belo: buscou as estradas do céu"

A COMPANHIA CARNASCIALI INDÚSTRIA E COMÉRCIO dedica-se, há um quarto de século, ao serviço da Aviação no Brasil. Nesse mister, presta assistência a quantos se utilizam do material do seu comércio, constituindo ligação entre a Indústria e os operadores de motores, aviões e equipamentos correlatos. Ao ensejo do Ano de SANTOS-DUMONT, rende homenagem ao grande criador da Aviação, a que se associam suas representadas.

AIRCOOLED MOTORS INC.
Schenectady, N.Y., USA
(Motores e peças: "Franklin" e aviões, peças e acessórios)

BECH Aircraft Corporation
Wichita 1, Kansas, USA
(Aviões comerciais e militares, e peças, peças e acessórios)

BELL Aircraft Corporation
Tuscon Division
Fort Worth 1, Texas, USA
(Helicópteros, peças e acessórios)

BROWN BROTHERS (OVERSEAS) LTD.
New York Broadway
New York 17, New York, USA
(Motores e peças: peças e acessórios)

CONTINENTAL MOTORS CORPORATION
Aircraft Engines Division
Wapakoneta 12, Ohio, USA
(Motores e peças: peças e acessórios)

FAIRCHILD AERIAL SURVEYS, INC.
Los Angeles, California, USA
(Serviço completo de levantamentos aerofotogramétricos)

FAIRCHILD CAMERA & INSTRUMENT CORP.
Rye, New York, USA
(Câmeras e instrumentos para fotografia aérea. Equipamento pirovaco e reprodução de som)

HAWKER SIDDELEY GROUP, compreendendo
ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD.
Caversham, England
(Motores e jatos: peças e acessórios)

A.V. ROE & CO. LTD. (AVRO)
Weybridge, Middlesex, England
(Aviões e jatos: peças e acessórios)

AVRO AIRCRAFT CO. LTD.
Malpas, Cheshire
England
(Aviões e jatos: peças e acessórios)

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Croydon, England
(Aviões e jatos: peças e acessórios)

HAWKER AIRCRAFT LTD.
London, W.11, England
(Aviões e jatos: peças e acessórios)

SIR W.C. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
Belfast, Co. Down, Ireland
(Aviões e jatos: peças e acessórios)

LYCOMING SPENCER - DIV. AVCO MFG. CORP.
Williamsport, Penna, USA
(Motores e peças: peças e acessórios)

PUMER AIRCRAFT CORPORATION
Lock Haven, Penna., USA
(Aviões de trabalho, agrícolas e de treinamento, peças, peças e acessórios)

R.M. HOLLINGHEAD CORPORATION
Cincinnati, OH, USA
(Produtos p/impulsão e manutenção de aviões)

SCOTTISH AVIATION LTD.
Prestwick Airport
Ayrshire, Scotland
England

THE BRISTOL AIRCRAFT CO. LTD.
Filton House
Bristol, England
(Helicópteros, turbo-motores, aviões, peças e acessórios)

CIA. CARNASCIALI INDÚSTRIA E COMÉRCIO
AV. BEIRA MAR, 202 - TEL. 42-2603 - RIO DE JANEIRO

A FABULOSA POPULARIDADE DE SANTOS-DUMONT

Em 1906, o Brasil conheceu um homem que se tornou o primeiro brasileiro a voar sozinho, e a fazer isso em um aparelho que ele mesmo inventou. Seu nome era Santos-Dumont. Ele nasceu em Paris, França, em 1873. Desde criança, ele se interessou por balões e dirigíveis. Em 1904, ele inventou o "14-Bis", um dirigível que não precisava de balão nem de motor. Ele voou com ele em Paris, e depois em outros lugares. Sua invenção foi muito importante para a aviação.

PERFIL DE SANTOS-DUMONT

Um homem de pequena estatura, não muito alto, com um nariz grande e um sorriso agradável. Ele era muito inteligente e trabalhava muito duro. Ele era muito curioso e gostava de aprender coisas novas. Ele era muito humilde e não se orgulhava de suas conquistas. Ele era muito dedicado ao trabalho e não se cansava de trabalhar.



Real de Follis, em Santos-Dumont Gibião

E a 25 de outubro de 1906 foi o próprio mundo que ficou em suspense!



1956 - Ano Santos-Dumont

Com o fim da Aviação no centenário do primeiro vôo de um homem.

No concurso promovido pela Comissão Executiva Nacional do Ano Santos-Dumont para a escolha do melhor cartaz mural e do melhor «display» saíram vencedores os artistas Luiz Paulo de Miranda Ribeiro e Rodrigo Octavio da Fonseca Lima que foram contemplados com uma viagem ao estrangeiro. Na foto, o Brig. Henrique Fleiuss, ministro da Aeronáutica, o autor do cartaz mural premiado, sr. Luiz Paulo de Miranda Ribeiro, e o sr. Rodrigo Octavio da Fonseca Lima, autor do «display» que focaliza o «14-Bis».



ências, de malogros e incertezas, chegou finalmente o alvorecer de um novo dia — de uma nova era: o homem tinha conseguido voar como as aves...

Dumont e o 14-Bis

Em 13-9-1906, na segunda tentativa, Santos Dumont com o seu BIPLANO 14 BIS, no Campo de Bagatelle, Paris, CONSEGUIA POR SEUS PRÓPRIOS MEIOS PERCORRER NO SOLO, CERCA DE 200 METROS, ELEVANDO-SE DE 80 A 96 CM. ACIMA DO SOLO, POR 100 METROS, COM UMA VELOCIDADE HORÁRIA DE 30 A 35 QUILOMETROS (vão público, mas não oficial). O reconhecimento oficial diante do mundo seria feito no dia 23 de outubro do mesmo ano perante um grande público e, sob o controle de autoridades francesas, Santos Dumont conquista a taça Archdeacon. Finalmente, em 12 de novembro do mesmo ano, ainda com o 14 Bis, ele ganha o prêmio Aeroclub e estabelece o primeiro recorde de aviação.

Em 1907, constrói o célebre monoplano Demoiselle, que evolui para se tornar mais leve e mais veloz, para ser afinal o primeiro avião de turismo do mundo. O aparelho tinha apenas 10 metros quadrados, sendo 8 vezes menor do que o 14-Bis. A armação era constituída de uma treliça de bambu com juntas metálicas. A hélice, colocada à frente, tinha um pouco mais de 1 metro de diâmetro, ficando o leme à pára. O aparelho tinha 8 metros de comprimento e 5,60 de envergadura, apoiando-se sobre 3 rodas, duas à frente e uma atrás. O motor era de 2 cilindros opostos e proporcionava um peso mínimo para a força que desenvolvia. Sua potência era de 35 H.P. e o seu peso 40 quilos.

Outra grande virtude de S. Dumont foi deixar que todos os seus inventos e aperfeiçoamentos por ele introduzidos nos diversos campos da ciência e da técnica revertessem ao domínio público, ou seja, nunca tirou nenhuma patente dos seus inventos, dizendo que assim o fazia para o bem-estar da humanidade.

Época heróica

Em continuação, o mundo assistiu estarrecido aos vãos de Blériot, Delagrange, Voisin e outros. No ano seguinte, em março de 1908, Henri Farman conquistou o prêmio DEUTSCH-ARCHDEACON, fazendo o primeiro vôo em circulo



Bartolomeu de Gusmão.



O balão de Bartolomeu.

Padre Bartolomeu foi um pioneiro, Garnerin deu o primeiro salto de pára-quedas, Lilienthal voou mais de 2 mil vezes com seu planador preso ao corpo

to fechado de um quilômetro. Em 1909, foi realizada no Grand Palais, em Paris, a 1.ª Exposição de Aeronáutica; logo em seguida, em Reims, a Grande Semana da Aviação, precursora da Semana da Asa, que, alguns anos mais tarde, seria também feita no Brasil, havendo diversas provas aéreas; Blériot atingiu a velocidade de 75 quilômetros por hora; Curtiss alcançou vôo, depois de uma corrida de 80 metros, para a decolagem. No ano de 1910, o “Pal da Aviação” resolveu encerrar a sua gloriosa carreira de aviator.

Para o conhecimento das gerações vindouras, o Aeroclub de França fez erigir em Bagatelle, local dos primeiros vôos do conquistador dos ares, um marco de granito com a inscrição:

AQUI

Em 12 de novembro de 1906

Sob o Controle do Aeroclub de França

Santos Dumont Estabeleceu os Primeiros

Recordes de Aviação do Mundo

Duração 21 s 1/5

Distância 220 m

Louis Barthou, primeiro-ministro da França, compareceu à inauguração do marco.

Além de Santos Dumont e do Padre Lourenço de Gusmão, diversos brasileiros contribuíram com seu esforço e inteligência para a causa aeronáutica, inclusive com o sacrifício da própria vida. Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, pilotando o dirigível Pax, que se incendiou na sua primeira ascensão, veio a falecer com o seu mecânico Sachet, em 12 de maio de 1902; em outubro do mesmo ano, outro acidente tirava a vida do inventor Otto Bratsky e de seu companheiro Paulo Morin. Outros nomes que contribuíram para a ciência aeronáutica: Barão de Tefé e Dr. Riias Cadeval. Em janeiro de 1909, o Aeroclub de França expeliu os primeiros breves de piloto-aviador para Alberto Santos Dumont, Léon Delagrange, Roberto Emaut Pelterie, Louis Blériot, Henri Farman, Orville Wright, Wilbur Wright e o Cap. Ferdinand Ferber.

O período compreendido entre os primeiros êxitos de Santos

COISAS DO BRASIL



André J. Garnerin, primeiro pára-quadista: salto de 1.000m sobre Paris, 1797.



Lilienthal com seu planador de vime (Alemanha, 1891), foi grande pioneiro.

Dumont (ano de 1898) e o início da Primeira Guerra Mundial (1914) foi conhecido como a “época heróica da aviação”, ou seja, a era das conquistas, dos grandes perigos, das façanhas extraordinárias e da vitória da aviação. Após os triunfos do aviator brasileiro, um grande número de industriais, como Henry Deutsch, Ernest Archdeacon e as Sociedades Astra, Clément Bayard e Zodiac; e engenheiros como Henri Julliot e Henri Kepfere financiaram e pesquisaram na construção de dirigíveis e aviões. As nações que mais se destacaram foram Alemanha, França, Inglaterra e Itália.

Dirigível Zeppelin

Na Alemanha, merece um destaque especial o engenheiro Conde Ferdinand von Zeppelin, que desde 1900 realizava pesquisas com dirigíveis, tendo construído perto de 120 unidades, tanto para fins militares como para civis, sendo os mais conhecidos o Graf von Zeppelin e o Hindenburg, que alcançaram o máximo de conforto e eficiência técnica entre os aparelhos mais leves do que o ar. Curioso notar que a estrutura rígida dos balões dirigíveis, empregada com êxito na fabricação do Graf von Zeppelin, já tinha sido concebida por Augusto Severo, no seu frágil Pax, em que ele veio a falecer no ano de 1902.

Fotografia de Bartolomeu de Gusmão.

Fotografia do Balão de Bartolomeu de Gusmão.

Padre Bartolomeu foi um pioneiro, Garnerin deu o primeiro salto de paraquedas, Lilienthal voou mais de 2 mil vezes com seu planador preso ao corpo.

Fotografia de André J. Garnerin, primeiro paraquedista salto de 1.000m sobre Paris, 1797.

Fotografia de Lilienthal com seu planador de vime (Alemanha, 1891), foi grande pioneiro.



SDA 339

Tenente-Brigadeiro R/R

NELSON FREIRE LAVANERE-WANDERLEY

23 OUT 1970

SANTOS DUMONT

E A FAZENDA CABANGU

Nos países que cultuam a sua história, o local de nascimento dos seus vultos heróicos transforma-se em meta de peregrinação, onde as gerações de compatriotas se sucedem para render um preito de homenagem e para se inspirar nos feitos dos seus antepassados.

A Fazenda Cabangu está destinada a tornar-se um desses pólos de cultura cívica e de veneração aeronáutica; local de nascimento de Alberto Santos Dumont, Patrono da Fôrça Aérea Brasileira e inventor brasileiro que maiores glórias conquistou para o Brasil, a Fazenda Cabangu tem um alto significado para todos os brasileiros e, especialmente, para os aviadores do Brasil.

Em 20 de julho de 1873, Alberto Santos Dumont nasceu na casa de Cabangu; o seu pai, engenheiro Henrique Dumont, lá estava dirigindo a construção de um trecho da Estrada-de-Ferro Central do Brasil que, naquela época, começava a lançar os seus trilhos pelo interior da província de Minas Gerais; a família mudou-se para outro local próximo de Valença, quando Alberto Santos Dumont tinha apenas dois anos, mas o grande inventor brasileiro sempre encarou a Fazenda Cabangu com grande ternura e veneração, como ligada à memória do seu pai.

Foi no ano de 1901 que Santos Dumont se tornou famoso em todo o mundo, pelas experiências realizadas com os seus balões, pelos acidentes que sofreu, sem desmerecimento, em pleno Paris, e pela conquista gloriosa, em 19 de outubro de 1901, do Prêmio Deutsch de La Meurthe, realizando a circunavegação da Torre Eiffel e provando a dirigibilidade dos balões; nessa ocasião Santos Dumont cobriu-se de glórias, conquistou a admiração de todos e conseguiu, na Europa, um grau de celebridade jamais atingido por outro brasileiro.

Durante os anos de 1902 e 1903, Santos Dumont continuou as experiências com os seus balões dirigíveis, aumentando o seu renome internacional. Foi em 1903 que Santos Dumont pela primeira vez visitou o Brasil, depois de tornar-se famoso e herói nacional; já dessa vez Santos Dumont, então com trinta anos de

idade, fez questão de visitar a Fazenda Cabangu, tendo revelado grande curiosidade pelo local onde nascera e onde seus pais e seus irmãos mais velhos tinham vivido.

Regressando à Europa, Santos Dumont, poucos anos depois, realiza o feito mais importante da sua carreira de inventor e de aeronauta: o primeiro vôo de um aparelho mais pesado que o ar, realizado no avião 14-Bis, em 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle em Paris, na presença de uma comissão oficial do Aeroclube de França e de numeroso público.

Em janeiro de 1914, Santos Dumont vem novamente ao Brasil, coberto de glórias; pela segunda vez visita a Fazenda Cabangu; em 1916 volta novamente a Cabangu, tendo-se hospedado no Hotel Romano, na antiga cidade de Palmira, hoje denominada Santos Dumont; o seu torrão natal sempre teve grande influência no espírito de Santos Dumont.

O govêrno brasileiro, querendo prestar mais uma homenagem ao herói nacional, aprova, em 1918, o ato legislativo necessário doando a Santos Dumont a casa onde nascera; êste logo adquiriu terras em volta, e reformou e ampliou a casa de Cabangu, que tomou então o aspecto com que hoje a conhecemos; adquiriu gado de raça e organizou a Fazenda Cabangu que floresceu, principalmente, no período de 1919 a 1924. Quando se encontrava no Brasil, Santos Dumont ia todos os meses passar uma semana na Fazenda Cabangu que, para êle, era um verdadeiro retiro espiritual; patriota ardoroso, Santos Dumont, quando se achava em Cabangu, hasteava diariamente a Bandeira Nacional, num mastro em frente da casa.

Daqui a três anos, em 1973, iremos comemorar o centenário do nascimento de Alberto Santos Dumont; todos nós da família aeronáutica brasileira, juntamente com as autoridades federais, estaduais e municipais interessadas, devemos conjugar esforços para organizar devidamente a Fazenda Cabangu e melhorar o seu acesso por meio de uma via asfaltada, para que ela se torne um santuário, onde milhares de brasileiros possam ir, anualmente, render a sua homenagem ao Pai da Aviação.

O Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

Foto: E. Nelson Freire Lavanière-Wanderley

Av. Cayulino Cruz 137/1101 20 Q1 20000 São Paulo (SP)

em marcha

CULTURA & NOTICIÁRIO MILITAR

ANO I Brasil, outubro de 1972 N.º 12

O CENTENÁRIO DE ALBERTO SANTOS DUMONT

Tenente-Brigadeiro NELSON FREIRE LAVANIÈRE-WANDERLEY
(Especial para LETRAS EM MARCHA)

Militar de largo prestígio, nome admirado nas Forças Armadas, o **tenente-brigadeiro Nelson Freire Lavanière-Wanderley** é também um esplêndido escritor. É de sua autoria o mais completo, honesto e objetivo trabalho histórico aeronáutico nacional, o "História do FAB", livro de consulta e erudição, onde o militar e o cronista estão de mãos dadas para fornecer uma obra importante e suprema.

Ex-comandante da Base Aérea de São Paulo e ex-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, ocupa hoje o vice-presidência do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, sociedade em que tem assento a cadeira n.º 7, cujo patrono é o engenheiro Augusto Severo.

Este número de LM dedicado a **Força Aérea Brasileira**, o **tenente-brigadeiro Wanderley** o enriquece com o presente trabalho, especialmente preparado para nosso leitor.

Na próxima semana o Brasil e a Aviação Brasileira falarão comemorativamente do nascimento do avião Santos Dumont.

Entre as muitas homenagens que vêm sendo feitas ao maior inventor brasileiro, devem-se destacar as comemorações realizadas na própria localidade de nascimento de Santos Dumont — a Fazenda Cabangu, próxima à cidade de Santos Dumont na Estado de Minas Gerais.

Nas palavras que ecoam a sua memória, a homenagem do momento dos seus voozinhos transformou-se em um ato de peregrinação, onde as gerações de compatriotas se uniram para rendê-lo um tributo de homenagem e para se inspirarem nos feitos dos seus antepassados.

A Fazenda Cabangu está destinada a ser um dos pontos de cultura, ciência e de recreação aeronáutica; local de nascimento de Alberto Santos Dumont, Fazenda Força Aérea Brasileira e Instituto Brasileiro de Aeronáutica, onde os brasileiros e estrangeiros possam estudar e conhecer o legado de seu avião de um homem de um país que se inspirou nos feitos dos seus antepassados.

Em 23 de julho de 1916, Alberto Santos Dumont chegou à cidade de Cabangu, no seu país, exortando Henriques Dumont, à sua vez, a construção de um trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil que, naquela época, nem havia sido iniciada. O avião de Santos Dumont foi instalado no local, próximo de Valença, quando Alberto Santos Dumont tinha apenas dois anos, mas o grande brasileiro sempre viveu em Cabangu.

com grande ternura e veneração, por estar ligado à memória de um país que nasceu em 1931, quando Santos Dumont nasceu em sua cidade natal, onde os seus pais, seus avós e os seus tios, em 19 de outubro de 1874, do Primeiro Decreto de La Moussie, realizando a emancipação da Terra Vermelha, permitindo a independência jurídica das terras que hoje são o Estado de São Paulo, com a sua população, cultura e ciência, a serem governadas pelo Brasil.

Durante os anos de 1937 e 1938, Santos Dumont realizou as experiências com os seus balões dirigíveis, semelhante a um tremão intencionalmente feito para testes em Cabangu, com o nome de "Tremão de Santos Dumont", onde os brasileiros e estrangeiros puderam estudar e conhecer o legado de seu avião de um homem de um país que se inspirou nos feitos dos seus antepassados.

Retornando a Europa, Santos Dumont, poucos anos depois, realizou a primeira voagem importante de sua carreira de inventor e aeronauta. A primeira voagem, sob a forma de um dirigível, realizou no Brasil, na presença do mariscal Hermes da Fonseca, ministro da Guerra, em 15 de novembro de 1890, no Campo de Bagatelle em Paris, na presença de um comitê oficial da Aéro-Club de France e de membros públicos.

(Continua na página 11)

No próximo ano o Brasil e a Aviação Brasileira falarão comemorativamente do nascimento do avião Santos Dumont. Entre as muitas homenagens que vêm sendo feitas ao maior inventor brasileiro, devem-se destacar as comemorações realizadas na própria localidade de nascimento de Santos Dumont — a Fazenda Cabangu, próxima à cidade de Santos Dumont na Estado de Minas Gerais.

com grande ternura e veneração, por estar ligado à memória de um país que nasceu em 1931, quando Santos Dumont nasceu em sua cidade natal, onde os seus pais, seus avós e os seus tios, em 19 de outubro de 1874, do Primeiro Decreto de La Moussie, realizando a emancipação da Terra Vermelha, permitindo a independência jurídica das terras que hoje são o Estado de São Paulo, com a sua população, cultura e ciência, a serem governadas pelo Brasil.

Campo de Marte

Garoto de 14 anos pede uma de nossas glorias no aniversário do Canadá. (página 6)

Círculo vicioso

O gen. R. 1 Heller, Lúcio Valle em breve poderá voar em direção ao Canadá. (página 6)

O Toque de Ordem

Em "Origens e Tradições Costeiras", é apresentada a origem do toque de corneta que libera o quartel. (página 3)



O "Xavante", uma realização da EMBRAER. Turbo-jet, velocidade máxima 870 km/h, teto de serviço 14.000 m, raio de ação (armado) 565 km. Glória da indústria nacional! A página 9, a diretora-adjunta de produção, o Sr. Nelson Orives Silva, continua a série de artigos sobre a Indústria Aeronáutica Brasileira.

Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavanère Wanderley.
Santos-Dumont (gravura).

LETRAS EM MARCHA

Página 11

CULTURA POR SALVA

Juvenilo Fernando da Fonseca, La legende da Cavalaria, La legende de Cavalaria, foi a primeira vítima de acidente aéronáutico no Brasil. Especializado em "Navegação Aérea" na França, laureado com excelente conceito, voltando ao Brasil a fim de estabelecer o nosso primeiro Núcleo de Aeronáutica.

A 20 de maio de 1908, entretanto, em sua primeira voagem, sob a forma de um dirigível, realizou no Brasil, na presença do mariscal Hermes da Fonseca, ministro da Guerra, em 15 de novembro de 1890, no Campo de Bagatelle em Paris, na presença de um comitê oficial da Aéro-Club de France e de membros públicos.

A aeronave FAB teve suas origens na Aviação Naval e na Aviação Militar. Retas duas raízes referidas se juntaram, 25 anos depois, para formar a atual força das Forças Armadas, a Aeronáutica.

A Escola de Aviação Naval foi criada por Decreto de 23 de agosto de 1916, sendo o capitão-tenente Perivaldo Pinheiro Guimarães, seu primeiro comandante.

A Escola de Aviação Militar veio mais tarde, a 19 de julho de 1919, originando-se na Cia. de Aviação, especialmente estabelecida no Campo dos Afonsos para a fim de preparar o Brasil para a guerra.

Em janeiro de 1934, Santos Dumont veio novamente ao Brasil, coberto de glórias pela segunda vez, vindo à Fazenda Cabangu, em 1936, voltando novamente ao Brasil, e sua missão aqui sempre teve grande influência no espírito de Santos Dumont.

Os aviação brasileiros, quando precisavam de um avião para ser usado no Brasil nacional, apenas em 1936, o ato legislativo necessário dando a Santos Dumont a casa onde nasceu, este tipo aquisição terra em volta e retornou a família a casa de Cabangu, que tem nos seus aspectos que hoje a comemoramos, adquirida pela Fundação Cabangu de Santos Dumont, em 1936, quando se achava no Brasil, Santos Dumont viveu todos os momentos da sua vida, na Fazenda Cabangu, para ele, era um verdadeiro lar espiritual, política e onde Santos Dumont, quando se achava em Cabangu, sempre havia uma Bandeira Nacional, seus amigos e família.

A Força Aérea Brasileira sempre teve uma grande fonte de inspiração na figura e nos feitos de Alberto Santos Dumont. Foi em 18 de 3 de dezembro de 1937, sob o comando de Santos Dumont, o primeiro avião brasileiro, sob o comando de Santos Dumont, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

Quando foi criada a Base de Mar, sob o comando do Alameda do Ministério da Aeronáutica e do Governo, em 21 de 21 de novembro de 1938, quando Alberto Santos Dumont se encontra no Alameda do Alameda de Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

Finalmente, em 23 de 19 de novembro de 1938, e no Alameda do Alameda de Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

se meio século mais tarde.

Em janeiro de 1961, depois de realizarem o "raide" Roma-Rio, chegaram ao Brasil 11 hidrovãs Savoia-Marchetti S-55, comandadas pelo próprio ministro da Aeronáutica da Itália — o general Italo Balbo.

Ficou célebre a mensagem que, após a chegada, foi enviada ao Alameda de Aeronáutica — o general Balbo enviou à sua mãe, na Itália:

"Mãe, nella notte oscuri ho sentito la tua preghiera. Milioni di occhi mi seguono, la tua preghiera. Dio, ti prego, guarda la tua gente!"

Figura lendária da Itália fascista, irradando juventude e audácia, criou, em torno de sua pessoa, uma atmosfera de respeito e admiração, que o fez querido e admirado de todos os italianos. Sua morte no mar Tirreno, em que desapareceu durante um raid aéreo contra os aliados durante a II GM, não foi mais do que uma transformação de um soldado vivo em símbolo de hoje lembrado pelos que navegam no céu da vanguarda italiana.

A Observação Aérea, hoje tão comum, não é coisa nova. Foi usada com frequência nos combates da guerra passadas. Na Guerra da Tríplice Aliança, o capitão Galvão em 1867 Registrou Tensões Frangas que o primeiro avião.

Em 1944, participando de uma missão de guerra, o tenente Cavaleiro e Silva teve seu avião abatido pela artilharia anti-aérea alemã, na região de Silesia.

O religião de pulso foi inventada por Santos Dumont, O Pai da Aviação brasileira, certa feita seu relógio de bolso — o cronômetro aeronáutico brasileiro, afirma que foi o 2º tenente-aviador Cavaleiro e Silva a primeira vitória nacional em operações de guerra. De fato, isso ocorreu em 6 de novembro de 1908.

PROJETO
Tenente-Coronel-Aviador
IVAN ZANONI HAUSEN
Especial para LETRAS EM MARCHA

A NECESSIDADE geral,
• INTELIGÊNCIA operacional,
• CONSENTIMENTO técnico,
• PLANO técnico,
• FORÇA militar,
• LEGISLAÇÃO adequada,
• CONTEXTO econômico,
• SISTEMÁTICA dimensão,
• FUNCIONALIDADE específica,
• PROPÓSITO voltado.

O centenário de Alberto Santos Dumont

(Conclusão da 1ª parte)

Em janeiro de 1934, Santos Dumont veio novamente ao Brasil, coberto de glórias pela segunda vez, vindo à Fazenda Cabangu, em 1936, voltando novamente ao Brasil, e sua missão aqui sempre teve grande influência no espírito de Santos Dumont.

Os aviação brasileiros, quando precisavam de um avião para ser usado no Brasil nacional, apenas em 1936, o ato legislativo necessário dando a Santos Dumont a casa onde nasceu, este tipo aquisição terra em volta e retornou a família a casa de Cabangu, que tem nos seus aspectos que hoje a comemoramos, adquirida pela Fundação Cabangu de Santos Dumont, em 1936, quando se achava no Brasil, Santos Dumont viveu todos os momentos da sua vida, na Fazenda Cabangu, para ele, era um verdadeiro lar espiritual, política e onde Santos Dumont, quando se achava em Cabangu, sempre havia uma Bandeira Nacional, seus amigos e família.

A Força Aérea Brasileira sempre teve uma grande fonte de inspiração na figura e nos feitos de Alberto Santos Dumont. Foi em 18 de 3 de dezembro de 1937, sob o comando de Santos Dumont, o primeiro avião brasileiro, sob o comando de Santos Dumont, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

Quando foi criada a Base de Mar, sob o comando do Alameda do Ministério da Aeronáutica e do Governo, em 21 de 21 de novembro de 1938, quando Alberto Santos Dumont se encontra no Alameda de Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

Finalmente, em 23 de 19 de novembro de 1938, e no Alameda do Alameda de Aeronáutica, onde se achava relacionado todos os detalhes de Força Aérea Brasileira em serviço ativo, e uma homenagem a quem foi o primeiro avião brasileiro, para sempre, no Alameda do Ministério da Aeronáutica.

SDA0815 - p. 37-38



O Brasil falava de Santos-Dumont...

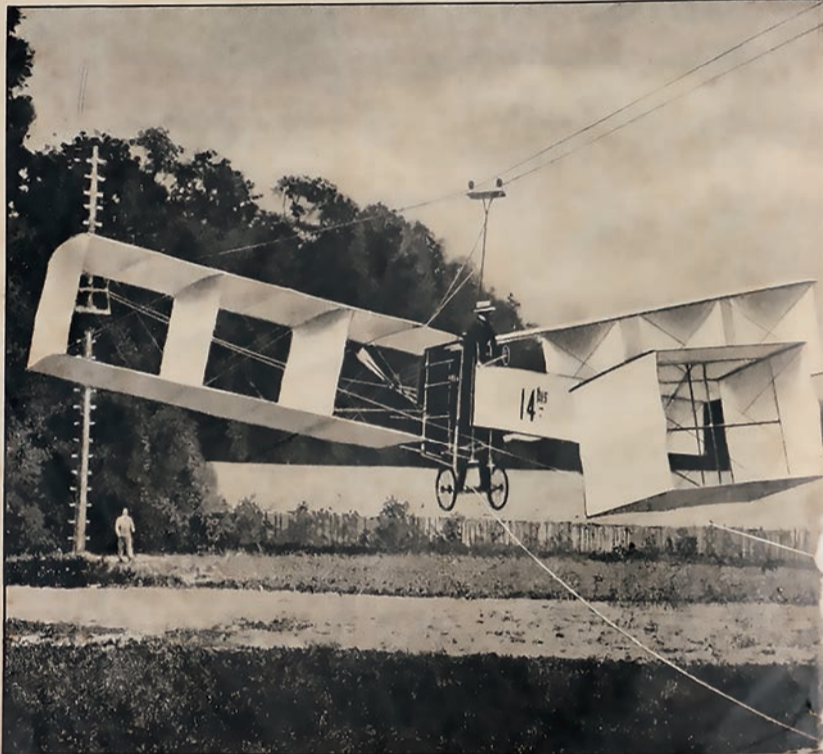


Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

EDMAR MOREL (Autor de "O Pai da Aviação")

SANTOS DUMONT, O GÊNIO TORTURADO



Santos Dumont apontou os caminhos para a aviação. Muito novo, viajou para Paris. Lá, pilotou e construiu balões. Depois, foram os dirigíveis e com um deles, o S-D-6, contornou a Torre Eiffel e percorreu 11 km. Mas foi o 14-Bis (E) que o consagrou. Era o primeiro passo. Veio a 1ª Guerra Mundial. Seu invento passou a transportar armas. Desgostoso e sentindo-se culpado, suicidou-se em Guarujá.

Quando aquele cavaleiro francês, pesando 50 quilos, alçou vôo do chão de Bagatelle, nos arredores de Paris, a 23 de outubro de 1906, e retornou à terra, realizando o primeiro vôo humano mecânico, o mundo conheceu um novo senhor.
Nome: Alberto Santos Dumont.
Filiação: Henrique Dumont e Francisca Santos. Nacionalidade: brasileira. Naturalidade: Minas Gerais.
Idade: 33 anos.
Estado Civil: solteiro.
Profissão: inventor.
Sobre o astro que brilhava como o Sol, nas máximas cinzas de Paris, disse Jean Jaures, o "Campeão da Paz", em 1901: "Santos Dumont, contornou a Torre Eiffel. Aprove a Humanidade vive à sombra de um Homem".
Para chegar ao avião, o brasileiro trabalhou 12 anos, dia e noite, na França, gastando toda a sua fortuna. O avião não foi um acaso. Com uma certidão de maturidade no bolso e com verdadeira fortuna, dada pelo pai, rico calculeiro e rubicundo Preto e que tinha o hábito de possuir uma arvore dentro da sua fazenda Arimadévia, com alguns milhares de pés de café, o jovem seguiu para Paris, levado por uma obsessão voadora. Na verdade, não viu de balão, na primeira tentativa, como passageiro. O dono, do aerostato queria 1.200 francos por uma ascensão de duas horas e o rapaz, ainda assustado, um termo de responsabilidade por qualquer prejuízo material e pagaria o transporte do balão do local onde caísse até o retorno a Paris.
Voltou ao Brasil sem conhecer uma viagem de balão. Todavia, trouxe um "Machouvi Pecepot", o qual fez sucesso em São Paulo, então, cheio de ilibridos parados a cavalo. Comprou,

O CRUZEIRO, 1-11-1972

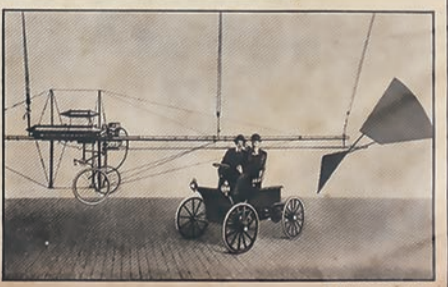
HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

EDMAR MOREL (Autor de "O Pai da Aviação")

Encostou o Brasil, deixando estes versinhos:
"O meu primeiro balão
O menor
O mais lindo
O único que teve um nome: Brasil".
Partiu para o balão, em forma de cilindro, com uma adaptação que abriu os futuros caminhos de navegação aérea. O balão era movido por um motor a petróleo, inovação considerada locura: petróleo e hidrogênio não casavam bem, 18 de setembro de 1898. O dirigível rasgou-se ao encontrar a ramagem das árvores do Jardim da Acimação, mas Santos Dumont o operou no local, 48 horas depois, alguns vôos, novamente, no S-D-1, início de uma série de 22 dirigíveis.
O "S-D-2", por exemplo, caiu nas matas do magnata Edmond Rothschild e acabou explodindo sobre os telhados do Hotel Trocadero, duas era brasileiro, levando Santos Dumont de acidentes pessoais, mesmo quando ficou pendurado a 20 metros de altura numa praça.
19 de outubro de 1901 amanheceu radiante. Alberto Santos Dumont, contornou a Torre Eiffel e retornou ao ponto de partida, vencendo os 11 quilômetros do percurso em 23 minutos e 20 segundos, ganhando o cobinado Prêmio Deutsch, de 100 mil francos. O universo, naquele dia, viu nascer a dirigibilidade aérea, em termos científicos.
Cheveu telegramas do mundo inteiro. Edson Graham Bell, Marconi, Roosevelt, telegrafaram-no. Cecil Stour e Mistiguett, mandaram flores e convidaram-no para jantar, uma excelente honra, na época. Recebeu a visita de Reu e Imperadores, como Leopoldo II, da Bélgica e Elizabeth, da Romênia.
Santos Dumont escreveu: "Ganhei dois prêmios no valor de 125 mil francos, dos quais 75 mil distribuí pelo meu pessoal da oficina e o restante ofereci aos pobres de Paris. Um prêmio, todavia, guardo com muito carinho. A medalha de ouro oferecida pelo Presidente Campos Sales, em nome do governo e povo da minha pátria".
De 1901 a 1906 o brasileiro não parou de trabalhar. Construiu, com dinheiro vindo da fazenda do cast. de Ribasão Preto, mais oito dirigíveis. Chegou o dia 23 de outubro, de 1906, quando Santos Dumont realizou o sonho milenar da Humanidade. Meses antes, com o auxílio de um burrico e de dois estudantes nas Árvores de Bagatelle, provou a resistência do construído seu próprio aerostato, o Brasil, que veio 72-voicou a construção de aeronaves. Pequeno, leve e em seda japonesa. Todo o invento não pesava de 3 1/2 quilos e a barquinha calu de 30 para 20 quilos.



Além do 14-Bis, Santos Dumont fez outros aparelhos impulsionados a motor. Com os dirigíveis, ele popularizou-se e foi caricaturado por Sem. Afora os aviões, gostava de automóveis e construiu um movido a eletricidade.



O CRUZEIRO, 1-11-1972

Santos-Dumont apontou os caminhos para a aviação. Muito novo, viajou para Paris. Lá, pilotou e construiu balões. Depois, foram os dirigíveis e com um deles, o S-D-6, contornou a Torre Eiffel e percorreu 11 km. Mas foi o 14-Bis (E) que o consagrou. Era o primeiro passo. Veio a 1ª Guerra Mundial. Seu invento passou a transportar armas. Desgostoso e sentindo-se culpado, suicidou-se em Guarujá.

Além do 14-Bis, Santos-Dumont fez outros aparelhos impulsionados a motor. Com os dirigíveis, ele popularizou-se e foi caricaturado por Sem. Afora os aviões, gostava de automóveis e construiu um movido a eletricidade.



um livro em
anchete
SANTOS DUMONT
uma águia nos ares ①

Por JOHN M. OVERSTREET (Oficial da reserva do Força Aérea dos Estados Unidos)

Esta série de reportagens foi especialmente escolhida por MANCHETE para comemorar o centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont. Sua importância jornalística reside principalmente no fato de que foi escrita por um jornalista absoluto na investigação do avião. João Viçoso (Manchete) hoje refinado, foi enviado ao Brasil por sua própria vontade em busca da figura de Santos Dumont. Aqui realizou pesquisas de profundidade que trazem à luz uma realidade de fatos novos e revelações sobre o homem que realizou o primeiro voo no mais elevado do ar. Quando Santos enciclopédica e inventiva e suas referências tentam minimizar a glória de Santos Dumont, atribuindo aos irmãos Devede e Wilbur Wright o mérito exclusivo do aperfeiçoamento do avião, o significado do fato de que um avião norte-americano iniciou a revolução da aviação histórica, passando, com uma importância apenas de intermediária, para Santos Dumont foi realmente o Pai da Aviação. Esta reportagem não é resumo do livro An Eagle in the Sky (Uma Águia nos Ares), sobre Santos Dumont, e antecipa-se ao lançamento desta obra de João Viçoso, que terá certamente, quando for publicada nos EUA, um grande impacto no mundo inteiro.

OH!, profeta se a quase todos os lugares do Brasil e do mundo pelo ar. Basta escolher o meio de comunicação e comprar a passagem. A aviação tornou-se tão fácil, transformando meses em dias, dias em horas, horas em minutos. Comparativamente, o mundo diminuiu de tamanho de uma história para o tamanho de um capítulo de um livro. Todos os brasileiros conhecem o nome de Santos Dumont. Mas poucos se lembram de suas ideias, de suas realizações, de suas contribuições para a aviação. O homem Alberto Santos Dumont, que nasceu em 1832, em Orly, perto de Paris, França, não se tornou um gênio da aviação, mas sim um gênio da engenharia. Desde a infância, ele se dedicou ao estudo de física e matemática. Aos 15 anos, ele já estava construindo modelos de máquinas voadoras. Aos 17 anos, ele já estava construindo um dirigível. Em 1860, ele conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

Em 1862, ele conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

O primeiro voo foi num balão alugado em Paris: 250 francos

O primeiro voo foi num balão alugado em Paris: 250 francos. Este voo ocorreu em 1862, quando Santos-Dumont conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

O primeiro voo foi num balão alugado em Paris: 250 francos. Este voo ocorreu em 1862, quando Santos-Dumont conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

por uma viagem de três horas. Santos Dumont escreveu: "Têm-se o Impressiono que a Terra é côncava"

por uma viagem de três horas. Santos Dumont escreveu: "Têm-se o Impressiono que a Terra é côncava". Este voo ocorreu em 1862, quando Santos-Dumont conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

por uma viagem de três horas. Santos Dumont escreveu: "Têm-se o Impressiono que a Terra é côncava". Este voo ocorreu em 1862, quando Santos-Dumont conseguiu fazer o primeiro voo de um dirigível em um campo de futebol em Paris. Este voo durou apenas 23 segundos, mas foi um marco na história da aviação.

Fotografia de um balão: Paris, 1897. Santos-Dumont, com 24 anos, decola num balão fabricado por Lachambre e Machuron, no qual chegou a fazer 25 solos.

Santos-Dumont com amigos: no ano de 1898, Santos-Dumont era já um experimentado piloto de balões e havia iniciado a construção do seu primeiro dirigível, o Brasil. Acima, uma foto com amigos enquanto o balão era inflado.

Santos-Dumont no escritório de sua casa da Rue Washington, esquina com Champs Elysées. À direita, o salão transformado em oficina, com o modelo do que seria depois o N.º 5.



No Museu do Ar, em Paris, um “stand” exhibe, juntas, miniaturas do Dirigível n.º 6 e do 14-Bis, o primeiro avião que voou sem catapulta.

O busto de Santos-Dumont também está na exposição, ao lado do “Demoiselle”, o mais leve e bonito dos seus aviões experimentais.

Paraná constrói uma réplica do “Demoiselle”

A Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda da Aeronáutica, a Escola Técnica Federal do Paraná e o Aeroclube do Paraná estão terminando a construção da réplica do avião “Demoiselle”, de Santos Dumont, que decolou de Curitiba no próximo dia 20 de julho, data do centenário de nascimento do Pai da Aviação.

Os professores e alunos do Curso de Mecânica e Edificação da ETEP, encarregados da execução do projeto, informam que já estão prontos os temas de direção e de profundidade.

O busto de Santos-Dumont também está na exposição, ao lado do “Demoiselle”, o mais leve e bonito dos seus aviões experimentais.





SANTOS-DUMONT

"Em 3 de dezembro de 1928, a bordo do transatlântico alemão *Cap Arcona*, amanchecia no Porto do Rio de Janeiro o inventor Alberto Santos-Dumont. Cursava eu o 3.º ano médico da Faculdade de Medicina do Rio (Praia Vermelha). Morava em Niterói. Na barca da Companhia Cantareira, comentava-se o retorno de Santos-Dumont ao Brasil, sua pátria. Alguns aviões sobrevoavam a baía de Guanabara, alvoroçando o povo. No Rio, do Cais Pharoux, na Praça 15, à Praça Mauá, havia grande massa de povo, engrossada pela turma de Niterói. Os universitários tiveram um lugar marcado na Praça Mauá. Por volta das 9 horas, alto-falantes anunciavam grave desastre aviatório, exatamente com a Comissão Central de Festas, morrendo todos os passageiros. Foi ao lado da ilha das Cobras. O avião era do Syndicat Kondor, com o nome de Santos-Dumont. Era um dos que faziam evoluções. Submergi-ra. Apelos de Santos-Dumont (que chorara convulsivamente ao tomar conhecimento do sinistro) para que fossem canceladas as solenidades de recepção não foram aceitos pela multidão. Houve a **marche aux flambeaux**, como se falava. Assomara o pequenino homem, que ele o era, com a face emocionada e chorosa. Foi de pé em automóvel aberto empurrado pelo povo, da Praça Mauá ao Palácio Monroe, sob fanáticos aplausos da massa. Morreram no desastre aviatório: Tobias Moscoso, Diretor da Escola Politécnica; Professor Castro Maia; Professor Ferdinando Laubouriau; Professor Amoroso Costa; Deputado Professor Amauri de Medeiros (no lugar que lhe foi cedido pelo Professor Leonídio Ribeiro); Dr. Abel Araújo e Sra.; os dois pilotos (alemães); o estudante Frederico Coutinho, quintanista de Engenharia, e ainda um escafandrista, da turma de salvamento. Eu vi e me emocionei com tudo isso.

"Nesta evocação incluo o que fui conhecer em Araxá (Minas Gerais) em 1933, chefiando o Posto de Higiene local. Falecera Santos-Dumont em 1932, durante a Revolução Constitucionalista de São Paulo, como todos sabem. Em conversa com um antigo escrevente-microscopista do dito posto, Sr. Guilmar França (Guinga), que faleceu em março de 1973, mostrou-me esse conceituado laboratorista um papel-pergamimho no qual ele escrevera com pincel molhado no sangue de Santos-Dumont (ele que colheira o sangue, para exame, a pedido do médico Mário de Castro Magalhães, falecido). Não sei o que ocorreu, se ele inutilizou ou doou a outrem o valioso pergaminho, se o mesmo se deteriorou ou se está resguardado em museu que lhe dê o valor merecido."


Henrique Furtado Portugal, do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Belo Horizonte. JUN 973

"O GLOBO"
7 JUN 1973

DUPLICATA

Nina Chavs, de Paris, com fotos de Lúcia Sweet

SDA 490
9-50
-010



REPUBLICQUE FRANÇAISE
Este é o selo francês

Madame Tissandier e a lembrança de Santos-Dumont

EM Chatou-Croissy, num casarão cercado por árvores e jardins, vive Madame Tissandier, viúva de Paul Tissandier, primeiro aluno europeu dos irmãos Wright e amigo e compadre de Santos Dumont. Quando o brasileiro fez seu primeiro vôo dirigido era Tissandier quem presidia o Aeroclube da França.

Nesta pequena carta a Monsieur Tissandier, Santos-Dumont conta que estava trabalhando num motor e dizia que, se a coisa desse certo, seria uma surpresa para a aviação. O bilhete é datado de 11/8/1928 e foi escrito de Biarritz.

Chatou-Croissy, perto de uma estação do mais moderno metrô do mundo, alinda tem a marca do arrabaldes elegantes: lá as casas, os jardins, as pessoas, as histórias, resistem às investidas da grande cidade, das comunicações eletrônicas, ainda guardam seus ares requintados do início do século.

Madame Tissandier acha que o tempo avançou muito desde seus últimos contatos com Santos-Dumont. É mais de meio século, 60 anos.

Para nós, ele era um amigo, depois padrinho do meu filho Thierry. Eu não me dava conta do seu valor, ele era mais da família do que ninguém. Falávamos em Farmann como herói do espaço, mas Alberto era recebido tão naturalmente, ele era simples, vinha sempre até nossa casa, esta mesma casa de agora. Eu o olhava sem imaginar o futuro.

Album de família

Assim Madame Tissandier nos recebeu. Nós queríamos saber mais de seu famoso compadre. Com gentileza ela passou logo a desfilar todas as suas recordações e a ilustrá-las com um álbum onde estão medalhas, cartões, cartas, documentos, tudo ligado à vida e às proezas de Santos Dumont. Seu filho Thierry, o afilhado de Santos Dumont, foi quem colecionou as peças raras, anos a fio.

Madame Tissandier, que ainda guarda traços de grande beleza, define Santos-Dumont:

— Uma espécie rara, como ser humano. Poderia qualificar de puro. Não se dava conta do turbilhão que, naquele tempo, era a chamada "belle-époque". De 1900 a 1910. Nada daquilo o atingiu. Ele atravessou a época com a serenidade de quem procura alguma coisa mais além e nesta busca preencheu sua vida. Não tinha esnobismos, embora fosse famoso. Muito cortês, era de uma educação perfeita. Frequentava os meios sociais de Paris. Caráter resoluto, foi ele mesmo na vida.

Depois ela cita como curioso o fato de ser Santos-Dumont um homem "cheio de superstições". Quando ia passar fins de semana na casa deles, estava sempre ensinando, à mesa, o que o salo não se podia entregar de mão à outra, isso não era bom. Realmente, uma superstição bem brasileira. Outra, que conta Madame: Santos-Dumont comprou uma vez um eschorro de corrida, na época era "chic" levar cães aos "sindromes" para correr. Quando soube que o animal se chamava "Sabreur du Diabie", vendeu-o na mesma hora. A palavra Diabie o assustava. Também as notas de 50 francos. Ele as detestava.

Antes de chegar a Paris, escreveu ao meu marido, pedindo para providenciar dinheiro para ele, e sempre a recomendação era de que não houvesse qualquer nota de 50 francos.

Celibatário

Conta que Santos-Dumont, mesmo entre amigos, não era um alegre, mas também não fazia o homem sério, parecia estar abstraído dos risos ou tristezas do momento. Tinha vocação para o celibato.

— Ficava aborrecido demais quando indagavam dele o por-que de não se casar. Respondia irritado: "Se eu fosse viúvo, ninguém me estaria amolando com esta pergunta, mas basta ser solteiro para quem me atormentem com ela".

Não teve "amizade frequente" com nenhuma mulher, em particular, diz Madame Tissandier, que ouviu isso de seu marido. Extergava uma "jolie femme" e, pois, era aquela escolhida. Adorava esquiar, eram muitos os bilhetes dele escritos das estações de esquí. Num deles, Santos-Dumont lastimava que, no hotel em Mont d'Arbois, haviam transformado "nosso agradável pequeno canto em BARRACÃO" e levava a se imaginar na trepidação de Saint Moritz. Outra carta, escrita de Petrópolis, contava sobre a operação a que se submeteu, após duas infecções inflamatórias, em maio de 1925. Madame Tissandier lembra que, depois da doença, ele chegou muito atormentado do Brasil, porque viu, no Rio, entrar um pequeno avião. Ficou neurastênico, selvagem, "não queria ver ninguém". E se recusava mesmo a receber visitas na casa de saúde, no Midi. As guerras eram seu tormento.

— Mas vamos esquecer isso, ele era um amigo tão fantástico, tão carinhoso, que nos fez até esquecer a sua figura histórica. Falamos dos seus bons tempos, quando era calmo e sem angústias.

Segundo Madame Tissandier, Santos-Dumont não tinha interesse por literatura, mesmo os livros sobre aviação ele deixava de ler. Nos fins de semana passeava com as crianças pela Floresta de Marly. Apesar da baixa estatura, era muito elegante. "Estão errando suas medidas, dou-lhe 10 centímetros a menos. Alberto media 1,62m". Ela recorda sua delicadeza para com "as damas".

Delicadeza

— Um dia estávamos em passeio de carro. Surgiu uma linha férrea, e os trens não paravam de passar. Eu então comentei que aquele trem devia ser imenso. De quantos vagões seria ele? Alberto não teve vacilações, saiu do carro, foi diante da cerca, pôs as mãos em concha na boca e gritava para um homem que passava, sentado em cima de um dos carros: "Quantos vagões vocês têm? Madame deseja saber". Até que lhe gritaram de volta o total.

São muitas e desordenadas as lembranças de Madame Tissandier sobre seu compadre, porque, como ela mesma diz, 60 anos estão sobre tudo isso. Ela buscava só exprimir com carinho, fez até uma lista das coisas que tinha a nos contar. Em gravura colocada na parede há um retrato de seu sogro dentro de um balão. Foi ele, na guerra da França contra a Alemanha, em 1870, que partiu em balão levando mensagem para a "Provence", quando o país sofreu o cerco. A atmosfera que envolvia Santos-Dumont, nos seus fins de semana, brincando com as quatro crianças de casa, já sabia. Thierry,



Mme Tissandier na frente de sua casa

o afilhado de nosso herói, fiel ao espírito do padrinho, não se casou, o que muito aborrece Madame Tissandier. Ela é alegre, toda bonita, cabeça nevada guiando seu pequeno carro, nos leva de volta à estação. E como se de repente sussemos da "belle époque" para o ano 2000. Ela é uma figura rara, de quando este século era ainda criança, e Santos-Dumont a grande figura da época.

Selo francês.

Mme Tissandier na frente de sua casa.

SDA0490 - p. 45-46



O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

CENDOC

“Documentar para Perpetuar”

CENTENÁRIO DE SANTOS DUMONT

SONHO DE MENINO DEU ASAS AO HOMEM

— O homem vive. O garoto falava brincando, mas com muita certeza. Era uma ideia fixa, um sonho nascido em sua mente de observar plúmeas e voo, vindo estimulado pela leitura que o empolgava muito cedo. João Verre era na fazenda Cabangu, no Estado de Minas Gerais, perto da cidade que se chamava Palmira e que atualmente tem o nome do garoto: Santos Dumont. Um dia, indo a Park, de leve conhecimento de saber a exploração dos gases de L. J. Cavalari e deitaram impressionante. Foi a ideia fixa, mesmo assim a abandonar. Até o dia 23 de outubro de 1860, quando realizou o primeiro voo com um aparelho mais pesado que o ar.

Uma e nome do garoto: Santos Dumont. Um dia, indo a Park, de leve conhecimento de saber a exploração dos gases de L. J. Cavalari e deitaram impressionante. Foi a ideia fixa, mesmo assim a abandonar. Até o dia 23 de outubro de 1860, quando realizou o primeiro voo com um aparelho mais pesado que o ar.

Tudo de BETA LIMA PEREIRA e Fotos e reproduções de ANTONIO LÓCIO e FREDY MILANEI



O CRUZEIRO
SÃO PAULO

"Meu primeiro balão, o mais pequeno, o mais bonito, o único que teve um nome: BRASIL." (Santos Dumont)

O menino tímido e triste, o depoimento dos seus amigos, o cenário dos seus primeiros sonhos de voar e a casa de Petrópolis, na qual deixou a marca do seu gênio

A pressa que mais estranhamente encontrou em Santos Dumont a 16 unidades em qualquer e profunda insistência de invenção, estruturalmente que o superpoderoso como não a vida, indubitavelmente que o redobrou. Talvez tenha sido uma tentativa de descobrir que o seu voo a profunda depressão nos últimos anos de sua existência.

Em qualquer transcurso em todos os seus pontos e biografias, que não seria diferente daqueles que os homens acreditam. Uma coisa não se pode dizer de um homem chamado de Santos Dumont, tirada no Colégio Culto à Ciência, em Campinas, sob a supervisão do garoto Alberto com uma direção única para a pesquisa, sua maior dedicação em seu ato de existência.

COELHO MACIEL
O RELÓGIO DE PULSO

Inventor, não se esqueça. Ainda quando de se inventar muitos outros. Apesar de ter vivido quase 20 anos na penúria de aparelhos, Santos Dumont e mais pessoas que o ar, se se destacou a muitos invenções que não tiveram a mesma repercussão do Balão nº 6 e do Balão.

Além disso, no Museu da Aeronáutica, em São Paulo, há registros de suas invenções que foram feitas posteriormente a invenção dos aeroplâneos e balões. A mais interessante delas é um modelo para o estudo de aerodinâmica que chegou a ser usado por um piloto de aviação na nave, no início de 1900, em São Paulo.

Um outro para produzir distúrbios a bordo de uma aeronave foi de Santos Dumont. O aparelho foi fabricado como grande modelo de vôo de Amadeu Villares em Osasco.

Sigamos o mecanismo. Amadeu da Silveira Saraiva, o amigo de infância de Santos Dumont. O velho tempo do Pai da Aviação brasileira, há alguns anos, visitando Paris, onde cultivava material para um livro que escreveria sobre o inventor, viajando a Casa Carlier. Conversando com um diretor da firma, filho de volta João Dutra Franco, procurou informá-lo sobre a invenção.



Assinalado pelo círculo, o garoto Alberto Santos Dumont, com os seus colegas do Colégio Culto à Ciência, da cidade de Campinas, São Paulo. Foto de 1883.



Amadeu da Silveira Saraiva, amigo do inventor e dono da foto ao alto.



Professor Luis Dumont Villares, sobrinho de Santos Dumont e industrial em São Paulo: "O que ele ganhava nos concursos dividia com os seus mecânicos".

O TESTEMUNHO DE ARCHDEACON

O inventor de 14 Balões teve uma vida muito bastante interessante, prático quando era menino, professor Luis Dumont Villares, o que Santos Dumont conseguiu ter inventado, sua única invenção de mais, devida ao seu espírito inventivo e engenhoso. A vida relativamente boa que levou em Paris era influenciada com a grande herança deixada por seu pai, Santos Dumont.



A casa da Fazenda Cabangu, em Santos Dumont, Minas Gerais, onde nasceu e passou parte da infância o Pai da Aviação.



A casa do inventor em Petrópolis, projetada e construída por ele. Note-se o detalhe da escada (à direita), por onde somente é possível iniciar a subida ou descida com o pé direito.

...mente em Europa, onde viveu a maior parte do tempo de sua infância. Em 1860, Santos Dumont viajou para o Brasil, depois de voltar a Europa, onde ele permaneceu por alguns meses. Durante esse tempo, ele realizou várias experiências e invenções, incluindo o primeiro dirigível, o Balão nº 1, em 1860. Ele também inventou o primeiro aeroplano, o Balão nº 5, em 1868. Em 1870, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1875, ele viajou para a Inglaterra, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor inglês, o senhor de Arago. Em 1878, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1880, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1883, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1886, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1889, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1892, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1895, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1898, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1901, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1904, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1907, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1910, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1913, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1916, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1919, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1922, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1925, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1928, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1931, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1934, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1937, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1940, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1943, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1946, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1949, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1952, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1955, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1958, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1961, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1964, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1967, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1970, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1973, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1976, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1979, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 1982, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 1985, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 1988, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 1991, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 1994, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 1997, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 2000, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 2003, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago. Em 2006, ele viajou para a Itália, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor italiano, o senhor de Arago. Em 2009, ele viajou para a Espanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor espanhol, o senhor de Arago. Em 2012, ele viajou para a Grã-Bretanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor britânico, o senhor de Arago. Em 2015, ele viajou para os Estados Unidos, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor americano, o senhor de Arago. Em 2018, ele viajou para a França, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor francês, o senhor de Arago. Em 2021, ele viajou para a Alemanha, onde ele se tornou amigo de muitos cientistas e inventores, incluindo o famoso inventor alemão, o senhor de Arago.



O vôo do dirigível nº 6, que lhe deu o Prêmio "Deutsche de La Meurthe". Santos-Dumont fazendo uma demonstração com o último modelo de monoplano "Demoiselle".

Apenas vagar ao sabor dos ventos em balões era muito pouco para o grande inventor: ele queria se conduzir no ar, navegar no espaço, podendo voltar ao ponto de partida

"Meu primeiro balão, o mais pequeno, o mais bonito, o único que teve um nome: BRASIL." (Santos-Dumont).

Assinalado pelo círculo, o garoto Alberto Santos-Dumont, com os seus colegas do Colégio Culto à Ciência, da cidade de Campinas, São Paulo. Foto de 1883.

Fotografia de Amadeu da Silveira Saraiva, amigo do inventor e dono da foto ao alto.

Fotografia do Professor Luis Dumont Villares, sobrinho de Santos-Dumont e industrial em São Paulo: "O que ele ganhava nos concursos dividia com os seus mecânicos".

A casa da Fazenda Cabangu, em Santos-Dumont, Minas Gerais, onde nasceu e passou parte da infância o Pai da Aviação.

A casa do inventor em Petrópolis, projetada e construída por ele. Notem o detalhe da escada (à direita), por onde somente é possível iniciar a subida ou descida com o pé direito.

O voo do dirigível nº 6, que lhe deu o Prêmio "Deutsche de La Meurthe". Santos-Dumont fazendo uma demonstração com o último modelo do monoplano "Demoiselle", cuja autonomia de voo era de 20 km.



O inventor em seu dirigível número 1, que subiu ao ar, ainda no ano de 1898.

Cesta original, usada por Santos-Dumont no 14-Bis, que voou em 1906.

Santos-Dumont morreu em 1932, aos 59 anos de idade, em Guarujá, São Paulo.

Inauguração do busto de Alberto Santos-Dumont na cidade do Porto, em Portugal.

Aos 51 anos, Santos-Dumont discursa (fato raro em sua vida) durante uma homenagem que a França lhe prestou em 1924.



Aos 51 anos, Santos Dumont discursa (fato raro em sua vida) durante uma homenagem que a França lhe prestou em 1924.

O Brasil falava de Santos-Dumont...

Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"

letras em marcha

ANO II CULTURA & NOTICIÁRIO MILITAR Nº 21
BRASIL — JULHO DE 1973

Edição comemorativa do primeiro centenário de nascimento de

ALBERTO SANTOS DUMONT

de J. Carlos em 1903

SANTOS DUMONT

LETRAS EM MARCHA Página 3

A GLÓRIA DE UM SÉCULO O IMENSURÁVEL VALOR DE SANTOS DUMONT

Brigadeiro-Ar PAULO SALEMA GARCIA RIBEIRO — Especial para Letras em Marcha

grande conquista que a humanidade fez ao inventar o avião... A glória de um século o imensurável valor de Santos Dumont...

de Bambino em 1902

LETRAS EM MARCHA Página 5

Santos Dumont, arauto do tempo novo

PEDRO CALMON — Especial para LETRAS EM MARCHA

Aviável em Alberto Santos Dumont foi a revolução... Depois do carro grande, do carro médio e do carro pequeno, surpresa!

Venha ver em nossa loja a nova dimensão de carro.

O Brasilia é mais que uma surpresa: é um impacto! Passando por sua porta, ele revela um mundo totalmente novo de dimensões. Desde o revestimento dos bancos até o espaço entre eles. Tudo nele é novo. Desde a altura do teto até a enorme área envidraçada. Seu pára-brisa é amplo e proporciona grande visibilidade. O interior é claro e espaçoso. O painel é moderno e funcional. Nem grande, nem médio, nem pequeno, o Brasilia é fácil de manobrar, gostoso de dirigir. E seu motor é de 1000 cc, de única carburação. As outras surpresas, você pode descobrir enquanto toma aquele famoso cafézinho aqui em nossa loja. Pois além do café, os planos que nós temos para lhe oferecer são tantos que o Brasilia vai combinar diretilinho com o seu bolso. Venha conversar conosco. Afinal, um carro com novas dimensões merece um bom preço.

VW 1600 Brasilia

Acertando seu FUSCA usado como entrada no modelo BRASILIA, o novo dimensão.

Quando você passar por Osasco (SP), venha tomar um cafézinho conosco

COMERCIAL E IMPORTADORA OSASCO LTDA.

Plantão todos os sábados — Revêlo, Pegue e Venda de outro.

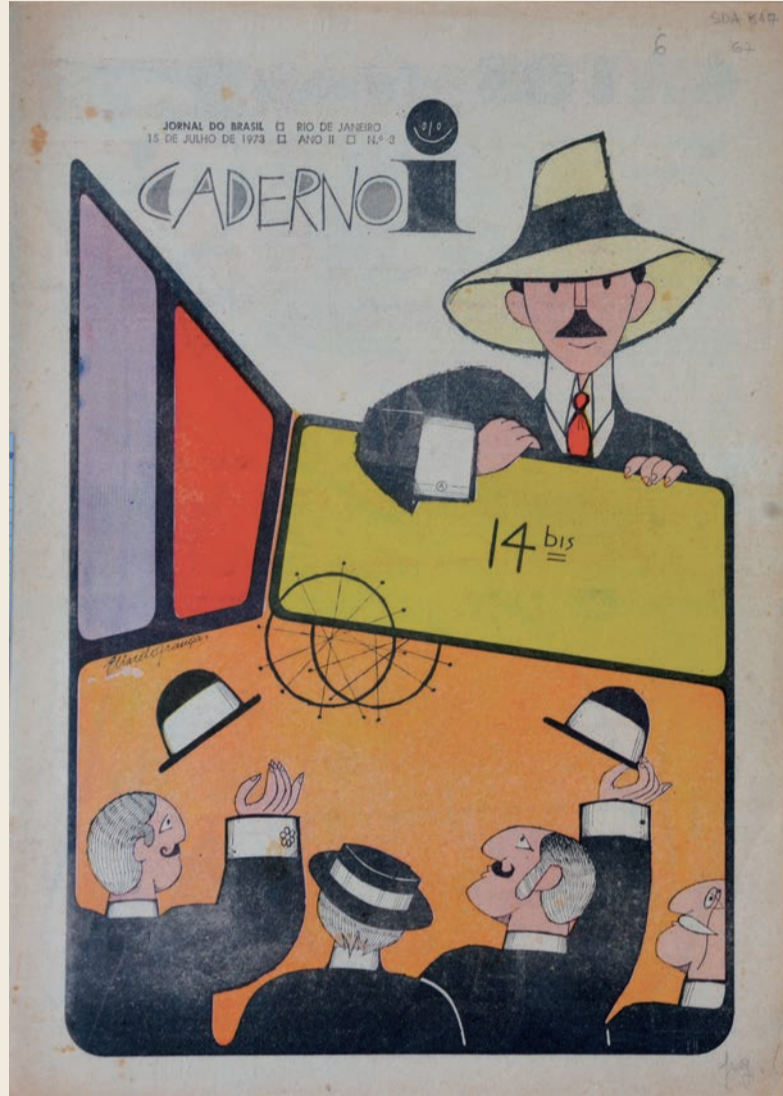
Fotografia de Brigadeiro Salema.
Santos-Dumont na caricatura do artista Bambino em 1902.



O Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • "Documentar para Perpetuar"



SANTOS DUMONT E O HOMEM VOOU

O NAMORO

Uma das primeiras invenções de Dumas foi o "aeroplano", de madeira, de 30 metros de comprimento, com o motor Alberto. Logo a seguir veio o "aeroplano" de metal, de 40 metros de comprimento, com o motor Alberto. Este foi o primeiro "aeroplano" de metal, de 40 metros de comprimento, com o motor Alberto. Este foi o primeiro "aeroplano" de metal, de 40 metros de comprimento, com o motor Alberto.

O RELOJO

Esperando pelo mundo a ser a religião de todos, Santos Dumont usou, durante o seu trabalho de piloto, uma relógio de bolso. Este relógio, em 1860, e o primeiro relógio de bolso de bolso de bolso. Este foi o primeiro "aeroplano" de metal, de 40 metros de comprimento, com o motor Alberto.

O COERAÇÃO

O coração de Santos Dumont já estava batendo muito forte quando ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou.

UM PERIGO

Um dia, Santos Dumont estava em um avião quando ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou.

O AEROPORTO

Muito tempo depois de ter sido um homem voou, Santos Dumont se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou. Foi assim que ele se tornou um homem voou.



SDA0835 - p. 54

Santos Dumont chega ao Rio

Texto de Helena Ferraz

"Vim ao Brasil: no Rio de Janeiro, em São Paulo, Minas e Estados do Norte, por onde passei, me acolheram os meus patrícios com as mais cativantes festas de que jamais me esquecerei e que tanto me penhoraram." Santos-Dumont, em "O que eu vi, o que nós veremos"

TEMPERAMENTO introvertido e tímido, Santos-Dumont devia ter ficado realmente estonteado com as manifestações explosivas que recebeu em sua terra. No Rio, então, mal aportou na bota o "Atlantique", foi aquele carnaval, em que tomaram parte políticos encartolados, altos comerciantes desta praça, estudantes em massa, enfim, o Rio de Janeiro em peso.

Na véspera do grande dia (por sinal, 7 de setembro), um grupo de alunos da Escola Militar da Praia Vermelha galgara o Pão de Açúcar e depois de múltiplas dificuldades, lá plantou uma bandeira brasileira de todo o tamanho e uma tela com a frase: VIVA SANTOS DUMONT. Faziam parte da caravana: Euclides Figueiredo, Augusto Gentil de Albuquerque Falcão, Grunewald Favila, Salazar de Moraes, João Rodrigues de Jesus, Alcebíades Brasil, Leonel da Costa Ribeiro, Antonio Pirineus de Sousa, Agostinho Pereira Goulart e Nestor Rodrigues da Silva. Tão logo avistaram o navio, de madrugada, entrando na barra, os cadetes soltam três cargas de morteiros, a senha combinada. Ao barulho do foguetório, dezenas de embarcações brotam como por encanto, do Cais Pharoux, da Ilha das Cobras, do Boqueirão rumo ao transatlântico, para comboiá-lo. Apesar da chuva fria e fininha daquele começo de primavera, a impressão era de que ninguém ficara em casa. Só o Itaí, da Costeira, carregava 700 pessoas. Seguiam-lhe de perto o Ita, o Standard, o Jurujuba, o Esperança, o Bismark, o Itaroré, o São Francisco, o Irajá, o Marchal Bittencourt, rebocadores vários, fora as já vetustas barcas da Cantareira, peçados todos de Comissões, Associações, Diretorias de Clubes e não sei quantas outras representações.

O ambiente era de gala. Lá estava o Rio da época, de fraque, sobre-casaca, chapéu de coco ou cartola. Quanto ao herói, como se sabe, era um requintado no vestir: procurando disfarçar o choque que tivera com aquela tumultuosa recepção, recebe o pessoal com o seu amável sorriso, enfiado num sobretudo "made in Paris", que vai aos pés, com duas fileiras de botões, luvas de couro e o seu famoso chapéu de abas largas.

Em vez de pedirem-se autógrafos, pede-se a palavra. E, antes que lhe neguem, fala, por uma meia hora sólida, o jovem Francisco da Mota. O homenageado agradece-lhe com um aperto de mão, indagando, curioso, quem teria organizado tão linda festa, pois deseja agradecer-lhe:

— Ninguém organizou nada — explica Bastos Tigre, quartanista de Engenharia e presidente da Comissão dos Estudantes — o povo saiu à rua, espontaneamente, num só impulso de entusiasmo.

Herbert Moses, mocinho, mas já discursador, também pede a palavra. Não há mais tempo porém, é preciso desembarcar.

Desembarca-se no Pharoux, onde é formado o cortejo, assim descrito por Gondin da Fonseca, no seu "Santos Dumont":

"Em primeiro lugar, puxando o cordão, a banda de clarins e fanfarras do primeiro regimento de cavalaria. A seguir, o aeronauta, em carro à Dumont, todo ornamentado a parasitas pela Casa Flora, Landaux, Carruagens diversas. O landau do Clube dos Democráticos exhibe garbosamente três parelhas de cavalos negros, cocheiro, lacaios e sota, fardados à Luis XV. Um balão dirível avança, em carro alegórico, movimentando-se no ar. Sai o préstito da Praça 15, quebra 1º de Março, e entra em Ouvidor. Tumulto. Cerca de vinte ou trinta estudantes querem desatrelar os cavalos do carro de Santos Dumont e puxar eles mesmos o aeronauta. O cocheiro protesta, levanta o chicote, os cavalos empinam-se e alguns moços rolam pelo chão, enquanto outros ensaiam um — não pode — logo abafado pelos companheiros que viram o herói."

De repente, estaca o préstito. Surge, do povaréu, o troar da voz de Lopes Trovão, comprido, magro, de monóculo, e colete branco:

— Saúdel filho de Minas, dessa Minas altaneira cujos visos alcantilados das serranias vultosas indicam a seus filhos que a glória está nos espaços intermináveis do firmamento.

Muito bem, Muito bem! Apolado! grita o povo, frenético. E lá se vai pe-

los alcantilados agora o trovejante orador, interrompido pelas palmas e vivas de multidão.

A duras penas, o cortejo alcança o Largo de São Francisco, onde o poeta Lúcio de Mendonça deveria fazer a saudação em versos. Mas Lúcio perde a condução na Praça XV. O irrequieto Bastos Tigre, então, quebra o galho, improvisando um discurso-bomba, com arroubos de oratória, em nome dos estudantes brasileiros.

O entusiasmo é tamanho, a emoção tão intensa que D. Maria Torres, viúva do General Braga Torres, não suporta a excessiva morte de sua, com um punhado de pétalas na mão.

mas o espetáculo continua. Apesar de exausto, Santos-Dumont é obrigado a cumprir o programa. Almoço na casa do jornalista José Carlos Rodrigues, diretor do Jornal do Comércio, com champanha e discurso de Moses.

A noite, Teatro Lírico, onde é encenado o "Fausto". Num dos intervalos, versos de Múcio Teixeira e, a pedido da platéia, discurso de José do Patrocínio, que é avistado num camarote.

Mas não tinha acabado o grande dia. Ao voltar para casa de José Carlos Rodrigues, ao longe, os sons de serenata que, aos poucos vai se aproximando. Assim conta o episódio Raimundo de Menezes, no seu livro "Bastos Tigre e a belle Epoque":

"Chefiando o grupo de seresteiros apontam-lhe um crioulo: é o popularíssimo Eduardo das Neves, preto retinto, ex-guarda-freios da Central do Brasil, ex-palhaço de circo, ex-praça do Corpo de Bombeiros e que goza da fama de príncipe dos cantores de modinhas, com a sua cara de pixe e evidenciar trinta e dois dentes de uma alvura admirável, na expressão de João de Rio. E o trovador da malandragem. Bem na frente, violão a tiracolo, robusto, dobrado, o preto carioca canta, vibrante, a sua composição:

A Europa curvou-se ante o Brasil
e aclamou parabéns em meio tom.
Brilhou lá no céu mais uma estrela
e apareceu Santos Dumont.

coro

salve, Brasil,
terra adorada
a mais falada
no mundo inteiro.
Guarda teus filhos
lá nessa altura
mostra a bravura
de um brasileiro.
Foi, de fato, uma grande comemoração, a desse 7 de setembro de 1908.

SD30390 - p. 54-55



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC

“Documentar para Perpetuar”

CORREIO DO POVO JULHO
21
1973

“É impossível, dentro do bom senso, o homem elevar-se ou mesmo sustentar-se no ar.” M. Lalande, em 1782. Página 4.

Caderno de Sábado



Alberto Santos Dumont
1873 - 1973

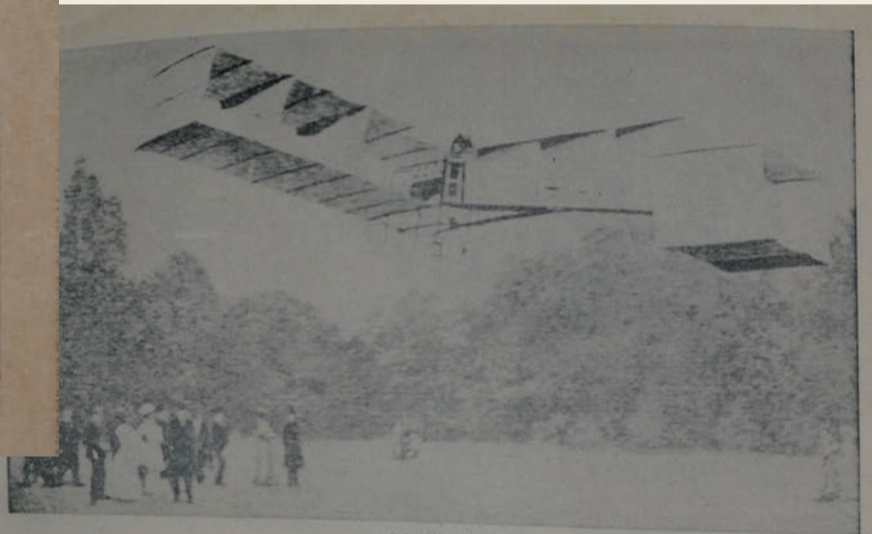
Os heróicos inventores e suas audazes máquinas voadoras

Com prefácio do Brigadeiro Joelma Campos de Araújo Macedo, Ministro da Aeronáutica, e Editora Painel, de Porto Alegre, edição para o Movimento da Família Aeronáutica Brasileira — MONTAB — um esplêndido álbum sobre a fase pioneira da aviação, desde as primeiras tentativas do homem para voar até o histórico feito de Santos-Dumont, elevando-se do solo do 14-Bis. Essa obra, que é o álbum oficial do Centenário de Santos-Dumont, constitui nas suas páginas um modelo de alto nível editorial alcançado em nosso meio por iniciativas deste gênero. A própria Painel, já nos dias do advento do “Portifólio de Porto Alegre Antiga” e, recentemente, a EMEI, surpreendem-nos com a sua excelente edição sobre investimentos no Rio Grande do Sul, que é a coisa mais séria até hoje tentada entre nós, neste campo gráfico-jornalístico. O álbum da Painel sobre a aviação tem como título “Os Heróicos Inventores e suas Audazes Máquinas Voadoras”, e foi planejado por Salomão Seitz e escrito por José Guimarães Este “Caderno”, ao exaltar o conteúdo do grande brasileiro. Pai da Aviação, junta-se às manifestações de júbilo de todo o País. Em nome da reprodução de partes do álbum que a MONTAB, em boa hora, patrocinou, com a participação de várias entidades, entre as quais a Companhia Jornalística Caidas Junior.



O histórico voo do 14-Bis.

A volta em torno da Torre Eiffel: Santos-Dumont, a 19 de outubro de 1901, conquista a dirigibilidade.



O histórico voo do 14-Bis

...e Santos Dumont finalmente Voa!

A mensagem de Paris ao grande inventor brasileiro vem com a conquista do prêmio mais ambicioso por todos os aviação do mundo: fixa a dirigibilidade. Dia 19 de outubro de 1901, Santos Dumont venceu o grande prêmio que oferecia um prêmio de 100 mil francos para o primeiro avião que voasse com o motor “14-Bis” e parte para o de “14-Bis”. E com ele conquistou o prêmio de 100 mil francos. De forma surpreendente, realizou a façanha de 100 mil francos. De forma surpreendente, realizou a façanha de 100 mil francos. De forma surpreendente, realizou a façanha de 100 mil francos.

A Vitória

SANTOS DUMONT nasceu a 27 de julho de 1873, São Carlos, Paraíba, filho de Henrique Dumont e de Dona Francisca Santos Dumont. Proclamado Patrono da Força Aérea Brasileira pela Lei nº 5.216, de 19 de outubro de 1911. Foi nomeado Marechal do Ar, a 23 de outubro de 1968 (a quem seu avô abençoou se eleva, “por seus próprios méritos”, no Campo de Bagatelle, na França. Era o “14-Bis” entrando para a História e o nome. Um idealista e um sonhador que significou o ser humano.

Abandonando os cabos e a tração animal, o suporte dos balões, Santos Dumont partiu para a sua histórica demonstração, 23 de outubro de 1901. Os jornais contaram a história popular que queria invadir o Campo de Bagatelle, na França. Alberto Santos Dumont, o pequeno e tenaz brasileiro, lá estava com seu estranho aparelho voador. Os fotógrafos de então, com suas máquinas-câmeras, corriam para todos os lados. Motores em funcionamento, nervos tensos, tudo preparado, o dia era de decisão. Logo colocado em direção costeira ao pontilhado do rio. Para lá, com o motor, 210 quilos. Motor a gasolina, 50 HP. O aparelho alçou-se ao ar, percorreu um pequeno trecho e pousou sem qualquer avaria. Era a vitória.

Alberto Santos Dumont inventou a sua nome entre os gênios da humanidade. O mundo era a sua locomotiva. Estudioso, trabalhador, inteligente, corajoso e hábil, lá estava Paris inteira para testemunhar um feito que marcava a História. Quando azeiteiros, a multidão o cercou, entusiasmada. Todos sabiam que estavam sendo testemunhas de um feito inesquecível da história da humanidade. O homem voava.



A volta em torno da Torre Eiffel: Santos-Dumont, a 19 de outubro de 1901, conquista a dirigibilidade

CORREIO DO POVO

14



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

A GLÓRIA DE SANTOS DUMONT

1 003

(Discurso pronunciado pelo Tenente-Brigadeiro R/1 Nelson Freire Lavenère-Vanderley, no dia do Centenário do Nascimento de Alberto Santos Dumont - 20 de Julho de 1973 - no Quartel General da 4ª Zona Aérea, em São Paulo)

Alberto Santos Dumont foi o brasileiro que, pelo seu gênio, suas invenções e seus feitos, maiores glórias conquistou; executou os seus trabalhos na França e angariou fama mundial; impulsionado por um ideal que alimentava desde a tenra juventude, realizou o seu sonho de navegar pelas ares, cobrindo de glórias, também, a sua pátria, o Brasil.

Para melhor se avaliar a glória de Santos Dumont é necessário compreender bem a ânsia que, através dos séculos, empolgava o espírito dos homens para a conquista do ar, ânsia que culminou no período das experiências de Santos Dumont quando, finalmente, foram encontradas as fórmulas práticas para a navegação aérea.

A ambição da conquista das ares é muito antiga e dominou o espírito dos homens desde as épocas mitológicas de Ícaro e de outras personalidades lendárias; mais do que isso: desde que o homem, ser privilegiado da criação divina, sentindo-se acorrentado ao solo pela força da gravidade, ergueu os olhos e viu, com admiração e inveja, as nuvens e a fumaça se formarem, se erguerem e se deslocarem e viu os pássaros e os insetos deixarem a superfície da Terra e se movimentarem para todas as direções, no meio ambiente atmosférico; desde então surgiu no homem, o rei da criação, a vontade e a ambição de encontrar uma maneira de, também, voar.

O padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, num rago de gênio, concebeu um aparelho que permitia elevar o homem no espaço e realizou, em 1709, as primeiras experiências com modelos reduzidos de balões aerostáticos.

Somente no fim do século XVIII, com a invenção dos irmãos Montgolfier

e do físico francês Charles, em 1783, foi que os balões aerostáticos tornaram-se uma realidade prática.

Estava dado o primeiro passo; o homem passou a elevar-se no espaço, por meio dos balões; faltava descobrir uma maneira de dotar os balões de um meio de propulsão próprio, de dirigí-los e de conseguir manobrá-los no meio atmosférico.

Essa última etapa da conquista das ares durou mais de cem anos; entre a primeira vez que um ser humano se elevou num balão, em novembro de 1783, e a data em que Santos Dumont demonstrou nos céus de Paris que tinha resolvido o problema da dirigibilidade dos balões decorreram 118 anos.

Somente depois que o motor a explosão foi desenvolvido convenientemente, na última década do século XIX, é que foi possível abordar, com boas probabilidades de êxito, o problema da dirigibilidade dos balões.

Durante os anos de 1899 e 1900, o genial brasileiro Santos Dumont realizou vários ensaios com os seus balões dirigíveis números 1, 2, 3 e 4, acumulando um cabedal tecnológico e um "know-how" único no mundo; naquela época não havia na Europa outro aeronauta que tivesse tanta experiência em balões quanto Alberto Santos Dumont.

Foi em Julho de 1901, vários meses portanto antes da conquista do Prêmio Deutsch de La Meurthe (19 de outubro de 1901) que Santos Dumont conquistou fama mundial; para sermos mais exatos, foi nos dias 12 e 13 de Julho de 1901 que Santos Dumont realizou duas experiências públicas, inclusive contornando a Torre Eiffel com o seu balão dirigível nº 5, as quais o consagraram mundialmente; o mundo civilizado tomou conhecimento de que o problema da dirigibilidade dos balões estava resolvido; que um passo definitivo para a conquista das ares tinha sido dado; que o problema da navegação aérea tinha saído do longo impasse passivo da etapa dos balões ~~estáticos~~ livres, durante a qual o homem podia se elevar na atmosfera mas só se deslocava horizontalmente levado pela fantasia dos ventos.

Essa foi uma das maiores glórias de Santos Dumont; a invenção de um tipo de balão dirigível que permitiu que o homem, pela primeira vez, navegasse de um modo prático na atmosfera, orientando o veículo aéreo

em qualquer direção, percorrendo um itinerário pré-estabelecido, voltando ao ponto de partida, tudo obedecendo à vontade do aeronauta.

Depois de numerosas experiências cheias de incidentes, nas quais arriscou a sua vida muitas vezes, finalmente, a 19 de outubro de 1901, Santos Dumont, utilizando o seu dirigível nº 6, conseguiu fazer o circuito pré-estabelecido, incluindo a circunavegação da Torre Eiffel, dentro do prazo de 30 minutos e conquistou o Prêmio Deutsch de La Meurthe. O entusiasmo em Paris atingiu ao delírio e a glória de Santos Dumont, mais uma vez, foi reconhecida no mundo inteiro.

Cinco anos depois, em 1906, sem nunca ter deixado de trabalhar, infatigavelmente, nas suas invenções, Santos Dumont atingiu o pínculo da sua glória, ao realizar os vãos pioneiros com o seu aparelho 14 Bis, no Campo de Bagatelle em Paris.

Pela primeira vez o homem se elevou nos ares comandando um aparelho mais pesado que o ar, utilizando exclusivamente a potência do seu motor e sem auxílio de recursos externos.

Essa glória inarrredora de Santos Dumont ficou amplamente comprovada porque as referidas experiências, nos dias 13 de setembro, 23 de outubro e 12 de dezembro de 1906 foram realizadas publicamente e notificadas pela imprensa e porque foram assistidas por uma comissão técnica.

Em 1907, o gênio inventivo de Santos Dumont produziu um aeroplano maravilhoso para a época, o "Devoiselle", com o qual ele chegou a estabelecer um recorde de velocidade, voando a noventa e cinco quilômetros por hora.

Pilotando vários modelos do "Devoiselle", Santos Dumont continuou voando até o ano de 1910, quando encerrou as suas atividades como piloto de aviões.

Em 19 de outubro de 1913, Santos Dumont teve nova e excepcional consagração: o Aero Clube de França inaugurou em Saint Cloud, em Paris, um monumento, um Ícaro em bronze, que consagrou para a posteridade os vãos de "Santos Dumont - pioneiro da locomoção aérea"; até então, nenhum inventor merecera, ainda em vida, tal homenagem; era o reconhecimento, pela França, da glória grandiosa de Santos Dumont.

Várias vezes o Governo Brasileiro, a partir de 1929, tem homenageado

Santos Dumont entido selos do correio com a imagem dos seus balões e do aeroplano 14 Bis; várias cédulas de dinheiro têm sido emitidas com o retrato do glorioso inventor brasileiro.

Depois da sua morte em 1932, a sua glória tem aumentado; no mesmo ano do seu falecimento, o Governo do Estado de Minas Gerais mudou o nome da cidade de Palmira para Santos Dumont, porque "a irradiação da sua glória deve alcançar, de maneira especial, a terra que lhe deu berço."

Pela Lei nº 218, de 4 de Julho de 1936, o Presidente da República instituiu o "Dia do Aviador", a ser comemorado todos os anos, no dia 23 de outubro, como exaltação da glória de Santos Dumont, ao realizar o seu primeiro vôo oficial em aparelho mais pesado que o ar.

No dia 23 de outubro de 1942, foi inaugurado pelo Presidente da República, no Rio de Janeiro então capital do país, um grandioso monumento de bronze, glorificando Santos Dumont; esse monumento foi colocado na praça existente na entrada do Aeroporto Santos Dumont, um dos mais importantes do país.

A Força Aérea Brasileira, criada em 1941, sempre teve uma grande fonte de inspiração na figura e nos feitos de Santos Dumont. Pela Lei nº 165, de 5 de dezembro de 1947, foi-lhe conferido, em caráter permanente, o posto de Tenente Brigadeiro; o nome de Alberto Santos Dumont passou a figurar, para sempre, no Almanaque do Ministério da Aeronáutica, onde se acham relacionados todos os oficiais da Força Aérea Brasileira em serviço ativo; foi uma homenagem ímpar que a Força Aérea Brasileira prestou ao pioneiro nacional da conquista das ares.

O Governo Brasileiro criou, por Decreto nº 39.905, de 5 de setembro de 1956, a medalha "Mérito Santos Dumont" com que, anualmente, são agraciados militares da Força Aérea Brasileira que se distinguem e personalidades civis e militares selecionadas pelo Ministério da Aeronáutica.

Quando foi restabelecido o posto de Marechal nas Forças Armadas Brasileiras, o Governo, pela Lei nº 3.636 de 22 de setembro de 1959, concedeu a Alberto Santos Dumont o posto honorífico de Marechal-do-Ar, com o qual o seu nome continuou a encabeçar a lista de oficiais-aviadores no Almanaque do Ministério da Aeronáutica.

Finalmente, pela Lei nº 5.716 de 19 de outubro de 1971, setenta e dois anos depois da data da conquista do prêmio da dirigibilidade dos balões, o Marechal-do-Ar Alberto Santos Dumont foi proclamado "Patrono da Força Aérea Brasileira", indo ocupar o seu lugar na galeria dos grandes heróis nacionais onde já se encontravam Carlos - "Patrono do Exército Brasileiro" e Tamandaré - "Patrono da Marinha de Guerra do Brasil".

Meus senhores:

Esses são alguns aspectos principais da glória de Santos Dumont; da glória do "Patrono da Força Aérea Brasileira"; é uma glória de âmbito mundial, como vimos; é uma glória inarrredora, que tem crescido com os anos; cada vez que uma aeronave decola, é um pouco da sua glória que se alça.

Por estranha coincidência, a primeira vez que o homem pousou o pé na Lua, o fez na data de aniversário de Santos Dumont; é como se o destino quizesse ligar, por razões que o homem não pode explicar, a data em que nasceu a figura idealista de Santos Dumont, que dedicou toda a sua vida à conquista das ares e ao desenvolvimento da navegação aérea, com a data do episódio em que a humanidade, numa ampliação do sonho de Santos Dumont, iniciou as suas atividades em outros planetas.

O coração de Santos Dumont, contido em estojo de ouro, está guardado na Academia da Força Aérea Brasileira, em Pirassununga, onde são formadas as gerações de aviadores militares brasileiros; Santos Dumont continua tomando parte nas atividades da Aeronáutica Brasileira, como seu inspirador e seu Patrono; em cada avião que parte vai um pouco da sua alma, em cada motor que ronca ressoa um pouco do seu coração!



GLOBO ☆ 22-5-73 - 3.ª-feira ☆ Página 8



Charles Dolffus, Paris, França, no dia Sweet.

Charles Dolffus exhibe um dos objetos dos balões de seu amigo Santos Dumont

Dolffus, amigo de Dumont, vive cercado de balões

MONSIEUR Charles nos recebe pela manhã, cercado dos seus "souvenirs". É o maior colecionador de peças e documentações históricas, sobre balões, no mundo. De Santos Dumont mesmo, ele tem cartas, e peças, como o "soupage" que nos mostrou e que ficava na parte superior do "Phantos", criado por Santos Dumont em 1901. No papel de cartas de Santos Dumont, há uma Torre Eiffel em sépia, tendo à volta o seu balão, em baixo do qual está escrito: "Por mares nunca dantes navegados". Nesta frase está o emblema do inventor, ligado mais do que se possa afirmar, à sua Pátria...

As lembranças

Monsieur Dolffus faz questão de dizer que tem um filho doutor em Astronomia, "verdadeiro pesquisador", que foi diretor do Musée de l'Air durante 40 anos e por incrível que isso nos pudesse parecer, ainda voa em balões, para se divertir.

Santos foi colocado no nome dele, que é de origem francesa, Dumont... Foram companheiros de Aeroclub a partir de 1912. Antes da guerra eu já era piloto de balões atividade em que prossegui durante 62 anos. Ficamos conhecidos em reuniões mais íntimas, do Aero, e em casa do Paul Tussand, amigo pessoal de Dumont. Era muito gentil e amável o grande homem da época. Sua popularidade, extraordinária. Era um jovem, e ele agiu sobre a minha formação profissional, sobre os meus sonhos de vencer o espaço. Pode dizer que é o maior homem histórico do Brasil.

Monsieur não entende como, até agora, ainda não se tem de concreto nas homenagens "que certamente o Brasil lhe vai prestar" em julho. — Eu penso até em ir, afinal, chegado lá vencendo o Atlântico, em 1932, no primeiro zepelim dirigível francês, fui amigo particular de Santos Dumont, espero festejá-lo na terra onde ele nasceu. Ele falou de Minas Gerais, onde nasceu Dumont.

E os irmãos Wright? O que pensa Monsieur deles? Ainda existem legendas sobre primazes no campo do dirigível? — A prioridade é toda dos irmãos Wright. Isso é um fato histórico incontestável. Três anos antes de Santos Dumont já faziam eles suas experiências. Mesmo Santos Dumont sabia disso e acompanhava os efeitos. Os irmãos americanos fizeram tudo no escondido. Santos Dumont teve o grande mérito de realizar a sua aventura em público: em Bagatelle, Bois de Boulogne, Sitoua Paris como centro histórico do invento e teve para si as honras das que transmitem, sem modo, o resultado dos seus sonhos.

O nosso entrevistado tem um grande "tableau" (maior do mundo), com as fórmulas de todos os dirigíveis, fórmulas originais, criadas por Santos Dumont. Ele o viu na primeira experiência pública em 1902, e dali em diante só pensava nos balões vencendo as distâncias de espaço. Muito mais tarde, os colegas de Aero se interessavam pelas mesmas coisas. Ele recorda que Santos Dumont era alegre, mas calado. Concentradíssimo no que, de momento, fazia. "Dai que nem se lembrou de casar. Suas amigas eram as "cocottes" do Maxim's".

Ele tinha mesa reservada no Maxim's durante o ano inteiro; era muito celebrado sempre que aparecia lá. Amava ser tão popular, mas explicava que não pretendia com isso, "ser vítima". De 1901 a 1907 foi o homem mais popular do mundo. Depois, quando deixou a ação, ficou o mito. Mais popular e famoso, mesmo, que o próprio Lindbergh.

A segunda parte de sua vida, esta foi triste. Sofria terríveis escrúpulos de ordem moral. Considerava falta sua a visão ser posta em esquemas de guerra. "Fiz tudo visando ao esporte, transporte civil, a paz, mas eis a coisa transformada em meio de morte." Tinha que morrer neurastênico, mergulhado em sombrias reflexões de ordem moral, porque, além de tudo mais, era muito sensível.

Os perigos

O que pensará Monsieur Dolffus dos astronautas e das conquistas espaciais de nossos dias. Ele, ali, cercado, com seus balões, vivendo "souvenir" até mesmo no relógio que com as suas horas, formato de balão, com água em cima.

Charles Dolffus vive cercado de balões. Até mesmo os relógios do seu apartamento, cheios de coisas raras, são em formato de balão. O afimete de sua gravata, um balão de ouro. Nas paredes do "hall" e na sala, gravuras de balões, as primeiras de 1783. Não fosse ele o primeiro francês a cruzar o Atlântico, num zepelim, em 1932, a caminho do Brasil, não fosse ele o mais antigo piloto vivo do mundo a dirigir um balão, já seria uma figura histórica: pelo que viveu e por tudo que o cerca.

Vinte anos mais moço do que Santos Dumont, foi um dos dois amigos que Dumont tinha em Paris e permanecem aqui.

— É preciso — diz ele — desconfiar dos falsos amigos, dos que jamais o viram e falaram com ele, ou com os quais ele jamais falou, mas que surgem agora às dezenas. De fato, Madame Tisandier e eu somos os dois que restaram, aqui na França.

— Isso tudo vai além de mim, me supera. Acerto, sem fulgar. É a marca dos homens. Meu filho busca planetas, e a busca que jamais cessa. A nossa geração tem, pesada, foi a dos balões, quando qualquer acidente correspondia, hoje, a uma queda de bicicleta. Santos Dumont caiu muitas vezes, quebra tantas coisas (caiu mesmo em cima de uma casa em Neuilly), mas nunca se feriu. Tudo era mais difícil, não havia motores, tudo era falível. Para se chegar ao que Santos Dumont chegou, era preciso um estado de cultura técnica dos mais exatos e uma segurança absoluta de cálculos, que ele tinha. Constatou seus erros, correu mais rápido do que se corre hoje, embora estas fossem mais ligeiras.

O amigo

Monsieur esclarece que Santos Dumont não usava apenas aquele chapéu com que aparece nas figuras oficiais, "em particular no Brasil". Usava panamá, casaca e um "especial chapéu branco", dependendo das estações.

Em 1903 Santos Dumont saiu de uma "carreira", foi à gare de Neuilly, onde estudava balões, e andou nele, de "emoção", para consertar certas oscilações. Mais: no dia 19 de maio, em 1903, "aterrou" pela primeira vez em plena Champs Elysées, diante da sua casa, para tomar café com amigos.

Monsieur Dolffus, que se confessou influenciado por Dumont, antes mesmo de conhecê-lo. Dele tirou as inspirações, os motivos que o levaram a pilotar balões. Dolffus dá ser conselho aos jovens brasileiros que pretendem fazer carreira na Aeronáutica.

Acabem, analisem, sigam o exemplo de Santos Dumont. Não somente os que ele deixou, em coragem, mas de trabalho pessoal, que conseguem realizar, dando de si, diretamente, a serviço da sua criação. Ela pode pagar, mas dá a sua pessoa nessas experiências. Isso era algo de extraordinário em seu caráter. Adotem a persistência que ele teve: após uma queda, prosseguiu. Sempre caiu só, porque quis primeiro correr o risco sozinho, para depois dividir a segurança, a certeza, com quem as quizesse buscar. A aventura tinha sido vencida.



Cartaz do Salão de Paris

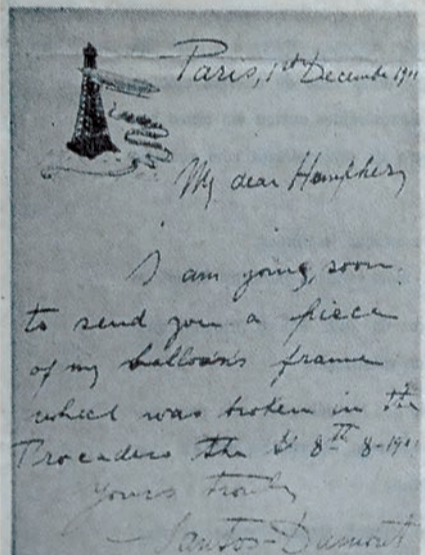
Na França, aos 24 anos

Chegado a Paris em 1887, tinha Santos Dumont 24 anos. Depressa se interessou pela aviação e, possuindo fortuna pessoal que lhe permitia ao mesmo tempo viver e por seus projetos em execução, decidiu construir ele mesmo um aparelho que lhe permitisse efetuar vôo dirigido por motor. Instalou-se num apartamento em esquina da Avenue des Champs Elysées com a Rue Washington, onde agora será colocada placa comemorativa. Fez lá uma plataforma, com ajuda de fio de ferro; uma mesa, que ficou dependurada a 2 metros do solo. Também uma cadeira estava suspensa, com instrumentação rotante que lhe permitia apertar os alimentos, embalado por oscilações de fio. Assim, habituou-se às posições inclinadas e elevadas. Isso parecia excêntrico, para ele sua "entourage". Sua primeira "conquista" excêntrica foi o trípode de Dion, ligado a balão, com que navegava no Bois de Boulogne a sua equipagem.

Os primeiros curiosos de Paris estavam vendo os passos "aéreas" iniciados por Santos Dumont. Ele estava sempre variando de sucessos. Em 13 de novembro de 1889, contornou a Torre Eiffel sobre seu "dirigível" nº 3, acionado por motor elétrico, depois voltou e pousou sobre a relva dos campos de Bagatelle. Com mais outros dirigíveis, em particular com o nº 9, os parisienses se habituaram aos espetáculos cotidianos de Santos Dumont sobrevoando Paris e se servindo do seu aparelho para passeios pessoais. Como no dia em que o viram posar diante de sua casa, em meio das árvores da Avenue Champs Elysées, descer, ir tomar café com amigos no bar mais próximo e subir, de volta ao trabalho. Ou quando voou com suas amigas, companheiras de "sotões" no Maxim's, em plena noite, na Place de la Concorde. Até que chegou a percorrer de ida e volta, no máximo em meia hora, 11 quilômetros e 263 metros de distância, sempre tendo a Torre Eiffel como ponto de retorno. Santos Dumont fia-

cou sendo "coqueluche" de Paris. Glorificado por cartões postais, jôquei, lembranças gravadas. Todo o comércio francês, na época, se inspirava nele. Santos Dumont era apontado nas ruas de Paris. Como uma glória "da França". Naquele tempo, a cidade já vendia turismo.

1906: O prêmio de 100 mil francos do Aero Club dividido entre o pessoal que trabalhava com ele (25 mil) e 75 mil, para os pobres do Marais. Naturalmente, a ideia do "aeroplano" crescia, se impunha nele. Em 1905 ele publicou artigo sobre as chances da aviação, ridicularizando os inventores que "imitavam os vãos dos pássaros", para realizar progressos. Coloca em ponto o dirigível nº 14, de ensaio. Em novembro de 1906, na grama de Bagatelle, levanta vôo a quase cinco metros do solo, por 220 metros e, com ele, nasce a chama da aeronáutica. Inventou logo depois a "La Demoiselle", em que se exigiu o balanceamento do corpo para corrigir o desequilíbrio primitivo das asas. Pesava 116 quilos, foi vendido a 7.500 francos e exposta no 1.º Salon de l'Aéronautique, Grand Palais, em outubro de 1909. Santos Dumont não tinha registrado nenhum "brevet" e autorizava a quem quizesse a copiar seu aparelho. Mesmo quem está habituado a ver em filmes os maiores avanços da época aerospacial fica muito, diante da fé e da coragem de Santos Dumont, ao ver as fotos que mostram suas aprofundadas experiências. Obediente, deu o melhor de si, intelectual e fisicamente, para evitar aos outros os riscos que não temia enfrentar.



Um bilhete para Humphrey

Este bilhete de Santos-Dumont, escrito a 1 de dezembro de 1901 e dirigida a seu amigo Humphrey, tem o papel timbrado com uma Torre Eiffel em sépia. Em volta da torre, um balão e a frase: "Por mares nunca dantes navegados". Dumont assinava seu nome usando um hífen. O texto da carta é o seguinte: "Meu caro Humphrey: Vou te mandar, em breve, um pedaço da cobertura do meu balão que se quebrou no Trocadero no dia 8 de agosto de 1901. Sim, certamente, Santos-Dumont".

Paris festeja o centenário

O centenário do nascimento de Santos Dumont será comemorado em Paris com um vasto programa de homenagens que o mês de agosto de 1936 com a inauguração do 3.º Salon de l'Aéronautique, no Le Bourget. Já na segunda-feira, uma cerimônia íntima, iniciada a um pequeno número de convidados, se desenrolou no quarto andar da Tour Eiffel, a convite de Monsieur Le-grain-Eiffel, no quarto onde o construtor da Torre residia e com a presença de uma sua nete. No dia 23 será inaugurada uma placa comemorativa sobre o nº 104 da Avenue Champs-Elysées, onde morava Santos Dumont, em harmonia com a presença de autoridades ligadas aos meios da aviação. No dia 26 haverá a apre-

sentação do Salão Santos Dumont, no Salão Aeronáutico de Le Bourget. Dia 28, em Bagatelle, onde em 1909 Santos Dumont fez o primeiro vôo controlado pelo Aeroclub de France, este lhe prestará homenagem, pela manhã, com a presença de ex-alunos importantes da instituição. E dia 30, no Hotel de Ville, personalidade das brasileiras cujos nomes

atada não foram divulgados receberam medalhas de ouro.

Nas apresentações que ora se fazem sobre a origem de Santos Dumont os franceses fazem questão de registrar que seu avô nasceu na França e foi para o Brasil no começo do século XIX, e que seu pai, Henrique, fez estudos de Engenharia em Paris, na Ecole Centrale.

Charles Dolffus exhibe um dos objetos dos balões de seu amigo Santos-Dumont.

Cartaz do Salão de Paris.



23 DE OUTUBRO DE 1906

EU VI SANTOS DUMONT VOAR

“LETRAS EM MARCHA”

Marechal EDGARD DO AMARAL
-Exclusivo para LETRAS EM MARCHA-

OUTUBRO 1976
Corria o ano de 1906. Era julho.

Meu pai, o Major Doutor Antônio Ferreira do Amaral, mais tarde General e Diretor-Geral de Saúde do Exército, fora designado para fazer um curso de especialização em cirurgia no Hotel Dieu (Paris) - uma vez que, no Hospital Central do Exército, chefiava a Clínica desse setor. Esse curso era muito conceituado, porque o dirigia o maior cirurgião de toda a Europa àquela época, o Professor Roux.

Eu era aluno do 5.º ano do Colégio Militar do Rio de Janeiro. Tinha doze anos e deixei a “Casa de Tomás Coelho” para embarcar com toda a família (meu pai, minha mãe e mais três irmãos) para a França. Fomos por via marítima, a bordo do “Borussia”, numa viagem que durou cerca de vinte dias - do Rio de Janeiro a Boulogne-sur-Mer.

Ao chegarmos a Paris, já encontramos tudo mais ou menos preparado para nossa estada naquele simpático país. É que lá residia um tio meu, irmão de minha mãe, o diplomata Alberto de Faria, homem bem lançado na vida e muito relacionado nos meios culturais, sociais e empresariais da Europa e, em especial, de Paris.

Assim é que, lá chegando, já encontramos alugado a nos esperar um apartamento na rue du Bac 40. A lo-

calização era muito boa e permitia que, de lá, meu pai fosse todos os dias a pé até o Hôtel Die.

Outra providência que já estava pronta ou quase isso era nossa matrícula, como internos, num excelente e famoso educandário - a École Le Bossuet, já frequentada pelos meus primos, filhos do tio Alberto.

Desse meu tio guardo boas e gratas recordações. Ele era um homem cultíssimo, ventilado e amante das belas coisas da vida. Um homem de estrela, embora fosse “paisano”... Mais tarde, chegou a atingir o posto de Embaixador. Além de tudo, muito feliz em sua vida familiar. Foi imortal; membro da Academia Brasileira de Letras - e nisto há uma particular curiosidade, eis que foi, também, pai de imortal (Octavio de Faria) e sogro de dois imortais (Afrânio Coutinho e Alceu Amoroso Lima).

Tio Alberto era também uma espécie de nosso cicerone em Paris. Assim, todos os sábados e domingos, vinha buscar-nos, a mim e a meus irmãos, para longos e belos passeios pelos lugares mais importantes ou mais característicos da cidade ou de seus arredores. Esses passeios eram dados em seu elegante automóvel, dirigido por motorista de boné, luvas e tudo - o que, para o ano que transcorria, 1906, era um altíssimo requinte.



Certa manhã, lembro-me bem - era 23 de outubro daquele ano - ele surgiu em nosso apartamento e exclamou:

— Aprontem-se todos! Vamos logo. Hoje iremos a Bagatelle assistir a um voo de aeroplano, pilotado por Santos Dumont!

Santos-Dumont era uma figura muito conhecida em Paris; e como brasileiro e pessoa importante naquela cidade - era conviva e pessoa da intimidade de tio Alberto, que inclusive o protegia.

Nem eu nem meus irmãos entendemos bem esse convite; mas nos apressamos e entramos logo no carro que partiu em alta velocidade: mais ou menos a uns trinta quilômetros por hora...

Chegamos a Bagatelle. Bagatelle era um campo de golfe. Lá depara-

mos com algo que, para os olhos de um garoto de doze anos, não passava de um enorme “papagaio”. Estava preso ao solo por diversos cabos. Dentro desse “papagaio”, em pé, paletó e gravata, chapéu desabado à cabeça, o amigo de meu tio - Santos Dumont. De repente, um motor começou a funcionar dentro do aeroplano.

E Santos-Dumont exclamou:

— Lachez tout.

Ato contínuo, os homens que o auxiliavam soltaram os cabos do chão e o enorme “papagaio” começou a rolar pelo chão e ... levantou voo. Permaneceu no ar durante algum tempo, deslocando-se cerca de sessenta metros.

Da terra, verdadeiramente deslumbrados, perplexos e atônitos, não

imaginávamos estarmos assistindo a um dos acontecimentos mais importantes do século XX: era o 14-Bis nos ares.

Esta cena, embora ocorrida exatamente há setenta anos, ficou indelevelmente gravada em meu cérebro e, mais tarde, como rapazinho, também em meu coração - quando a compreendi nas suas dimensões gigantescas e quando se começou a intensificar a “propriedade brasileira” da invenção de Santos-Dumont.

Todos os anos, quando se comemora o “Dia do Aviador” volto meu pensamento ao passado e sinto um misto de saudade, nostalgia e orgulho cívico ao recordar minha presença, ainda que como garoto de doze anos, nesse histórico momento em que um brasileiro deu asas ao mundo.



Um livro que vai sair em Paris esclarece uma discutida curiosidade histórica

anchete **Santos-Dumont e Louis Cartier**
Os inventores do relógio de pulso

Rio de Janeiro
27 de novembro de 1976
N.º 1.284 — Ano 24
REVISTA SEMANAL

Reportagem da Sucursal de Paris (Via Air France)

MUITO se tem discutido a respeito da invenção do relógio de pulso. Mas tal assunto vai ficar de uma vez por todas elucidado com a publicação do livro de Gilberto Gautier, intitulado *Il Était une Fois Cartier*. A autora dedica um capítulo desse livro às relações entre o famoso joalheiro francês Louis Cartier e o aeronauta brasileiro Alberto Santos-Dumont, que foi a figura mais popular de Paris na primeira década de nosso século. Louis Cartier era um dos admiradores das façanhas aeronáuticas de Santos-Dumont, primeiro com seus balões e, depois, com o mais-pesado-que-o-ar. O joalheiro, de 25 anos, e aeronauta, de 28, se tinham conhecido em 1900, numa festa organizada pelo Barão Deutsche de la Meurthe, que instituiu um prêmio internacional, mais tarde levantado por Santos-Dumont. Nessa ocasião, numa festa realizada no Maxim's, o inventor brasileiro disse a Cartier que, ocupado com as manobras do seu balão, sentia dificuldade em consultar o relógio de bolso. Não poderia ele fazer um relógio-bracelete, que tornasse as coisas mais fáceis?

Diz a autora do livro que Louis Cartier foi íntimo de Santos-Dumont, a tal ponto que este lhe revelara até mesmo seus planos mais ousados e secretos, com os quais esperava contribuir para o progresso da aviação. Por sua vez, Louis Cartier resolveu corresponder ao apelo de Santos-Dumont e, treze meses depois da conversa no Maxim's, apresentou ao inventor o modelo de relógio de pulso que logo ficaria conhecido pelo nome do aeronauta. Escreve Gilberto Gautier: “No dia em que Santos-Dumont desceu do seu avião, na Bagatelle, depois de um voo de 220 metros, ele viu, no relógio criado para ele por seu amigo Louis Cartier, que era o detentor de um recorde mundial — o primeiro na história do avião — por ter coberto esse percurso em apenas 21 segundos.” Além desse relógio de pulso, Santos-Dumont adquiriu a Cartier outro, de ouro, cercado de rubis, em que mandou gravar, no interior, esta dedicatória: “A B. de N., seu A.S.-D.” Quem seria?

Louis Cartier, sob o estímulo de Santos-Dumont, criou o primeiro relógio de pulso.

Modelo original do relógio-pulseira Santos-Dumont e o inventor brasileiro em conversa com a Rainha Maria, da Romênia, na França.

A Casa Cartier, criada em 1847, pelos ancestrais de Louis Cartier, tal como era no ano de 1859, no Boulevard des Italiens n.º 9, em Paris.






Modelo original do relógio-pulseira Santos-Dumont e o inventor brasileiro em conversa com a Rainha Maria, da Romênia, na França.

Louis Cartier, sob o estímulo de Santos-Dumont, criou o primeiro relógio de pulso.

A Casa Cartier, criada em 1847 pelos ancestrais de Louis Cartier, tal como era no ano de 1859, no Boulevard des Italiens n.º 9, em Paris.



Retrato do aeronauta brasileiro quando se encontrava no apogeu.

Santos-Dumont, voando no avião 14-Bis, na tarde de 23 de outubro de 1906, no campo da Bagatelle, em Paris, quando conquistou a Taça Archdeacon, oferecida a quem primeiro se elevasse no mais-pesado-que-o-ar.

Dois protótipos de aviões construídos segundo desenhos e especificações de Santos-Dumont, que iria conquistar êxitos espetaculares num campo em que outros pioneiros tinham fracassado. Usando rodas, em vez de catapultas, como os irmãos Wright, ele decolou e pousou por seus próprios meios.

Santos-Dumont numa famosa caricatura de Sem, para uma revista de Paris. Ao centro, contornando a Torre Eiffel numa gravadora revista L'Illustration e, embaixo, num instantâneo fotográfico tirado na ocasião, demonstrando o entusiasmo dos espectadores de sua sensacional façanha.

A Encantada, casa construída por Santos-Dumont em Petrópolis e um de seus interiores.

A casa em que ele nasceu, na Fazenda de Cabangu, na província de Minas Gerais, convertida em monumento público pelo governo federal, num quadro a óleo de Wambach, datado de 1943.



Idealista, nunca pensou em tirar proveito de seus inventos

MAS Santos-Dumont sentiu que o pequeno avião começava a se desequilibrar, aderindo para a esquerda, quando começava a descer, e cortou subitamente o motor. Com isso, provocou uma queda brusca e, com o violento atrito com o solo, as rodas outra vez se soltaram, sem maiores danos para o aparelho.

Santos-Dumont saltou e perguntou a Ernest Archdeacon: "Como é? Venci? Ganhei o prêmio?" O doador respondeu: "Em minha opinião, não há a menor dúvida quando a isso. Mas porque parou tão depressa?" Santos-Dumont respondeu: "Porque estava perdendo a direção!"

Esse momento dramático e glorioso de sua carreira foi admiravelmente reconstituído no livro *Santos-Dumont — A Study in Obsession*, escrito pelo vice-marechal-do-ar da Inglaterra, Peter Wykeham, para quem o grande brasileiro

foi "um dos mais extraordinários pioneiros da história da aviação". Diz ele que, no dia seguinte, os jornais de Paris exclamavam, em suas manchetes: "L'Homme a Conquis L'Air!" ("O Homem Conquistou o Ar") e "Une Minute Mémorable Dans L'Histoire de la Navigation Aérienne" ("Um Minuto Memorável na História da Navegação Aérea"). A grande revista francesa *L'Illustration*, que acompanhava com vivo interesse os feitos de Santos-Dumont, escreveu na edição de 27 de outubro de 1906: "A fotografia que aqui publicamos, a única que foi autenticamente tomada por ocasião desta apaixonante experiência, mostra que o avião não se elevou a uma altura bem grande do solo: cerca de 2 metros. Mas isso, aliás, não estava em questão, pois o grande interesse da experiência era o de demonstrar que, mesmo sem o concurso de um apoio mais leve que o ar, se pode realizar um voo planejado."

O avião de Santos-Dumont foi o primeiro a se elevar do solo por seus próprios meios, num voo oficialmente controlado. É incontestável que os irmãos Orville e Wilbur Wright, mecânicos norte-americanos, fizeram voar o seu *Kitty Hawk* em data anterior, mas o aparelho deles era lançado ao ar por uma catapulta. E quando, depois do feito de Santos-Dumont, foram demonstrado em Paris, ainda utilizavam a catapulta

para o lançamento. Até 1909, Santos-Dumont se dedicou a inventos aeronáuticos, encerrados com dois tipos de *Demotelles*. Interessou-se também por hidroplanos, escreveu artigos e livros sobre suas experiências. Rico e idealista, nunca pensou em obter vantagens materiais de seus inventos. Nem requereu patentes, nem tentou industrializá-los. Aliás, outro notável brasileiro, Medeiros e Albuquerque, foi o primeiro homem a obter, no Bureau de Patentes de Washington, a patente internacional do avião a jato, nos idos de 1919, e acabou sendo espoliado de seu invento e de sua condição de pioneiro.

Santos-Dumont veio passar no Brasil o turbulento período da Primeira Grande Guerra. Chegara à maturidade sem se ter casado. Seria sempre um solteirão. Como seu contemporâneo Marcel Proust, abraçado pela paixão da literatura, esse brasileiro abraçado pela paixão da aeronáutica não teve um grande amor, e as belas mulheres que conheceu e com quem conviveu no auge da fama não foram mais que parceiras eventuais em partidas de tênis, ou alunas que faziam corajosamente o aprendizado da aeronáutica. O avô joalheiro pareceu ter despertado nele um talento imprévisito: desenhou e mandou executar, em Paris, um relógio diferente de todos os outros, para ser usado, como uma pulseira, dando assim origem ao relógio de pulso.

SECUE

Precocemente envelhecido e mentalmente avariado, em consequência da arteriosclerose, Santos-Dumont estava melancólico e deprimido, quando voltou ao Brasil. Seu suicídio, num hotel de Guarujá, durante a revolução de 1932, causou a mais funda emoção.



Santos-Dumont em frente ao monumento que o Aero-Club da França fez erguer em Saint-Cloud para celebrar seus feitos (uma réplica figura em seu túmulo, no Cemitério de São João Batista, no Rio) e ao volante da Mercedes em que passeava nas ruas de Paris.



126 **Movim**

Ele tentou banir o uso do avião como arma de extermínio

RIOI num intenso verão, durante a Primeira Grande Guerra, que subiu para Petrópolis, onde se instalou num hotel, que tinha em frente o Morro do Encanto, iluminado, durante a noite, pelas luzes intermitentes dos vaga-lumes. Ficou seduzido por esse recanto petropolitano e aí fez construir uma bela casa, para seu recolhimento de solteirão, dando-lhe o nome poético de *A Encantada*. Construiu nela um observatório em que colocou telescópios para contemplar as estrelas. Contratos como caçadora uma viúva petropolitana, dona Eulália, que vivava um tanto perplexa com os hábitos estranhos do patrão. Por mais que acordasse cada vez mais cedo, já o encontrava de pé, tendo algumas vezes feito o seu próprio café. Ai viveu Santos-Dumont um período, sossegado, recebendo poucos amigos e raramente descendo ao Rio de Janeiro, onde tinha um pequeno barco a vela, o *Tico-Tico*, à sua espera. E escrevia muito, não mais em francês, como em Paris, mas em português. Nesse ambiente, ao mesmo tempo cidadão e bucólico, ele escreveu o livro *O que Vi, o que Viemos*, com muita coisa de profético. O governo brasileiro, em retribuição a seus serviços, doou-lhe, em 1918, a casa de Cabangu, onde ele nasceu, com o terreno que a cercava. Mas Santos-Dumont não chegou a habitá-la. Viagou pelas Américas e, em 1922, voltou a Paris. Em fevereiro de 1926, com a saúde em acentuado declínio, escreveu uma petição à Liga das Nações pedindo que a aviação fosse banida como arma de guerra. Estava tão doente que logo se internou num sanatório suíço. Quando aí se encontrava em maio de 1927, Charles Lindbergh realizou o seu famoso voo solitário dos Estados Unidos a Paris. O Aero-Club mandou convidá-lo para banquete de gala ao aviador

norte-americano. Santos-Dumont chorou de emoção. Mas estava doente demais para ir. Sua saúde continuou a declinar grandemente. Veio ao Brasil, em fins de 1925, e um grupo de amigos e admiradores — Tobias Moscoso, Amauri de Medeiros, Ferdinand Laboriau, Frederico Oliveira Coutinho, Amoroso Costa e Paulo de Castro Maia — fretou ao Sindicato Condor o hidroplano Santos-Dumont para sobrevoar o transatlântico francês *Arco*, como uma forma de lhe dar boas-vindas. Mas o hidroavião explodiu no ar, morrendo todos os que se achavam a bordo. Absaladíssimo com a tragédia, Santos-Dumont trancou-se por duas semanas no Copacabana Palace e, em seguida, recolheu-se à *Encantada*. Mas nem mesmo aí poderia permanecer por muito tempo, com a lembrança do desastre a persegui-lo. Voltou à Europa, só regressando em 1931. Quando viajava pela última vez para o Brasil, foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras, na vaga de Graça Aranha. Mas, precocemente esclerosado, em profunda depressão, não estava mais em condições de tomar posse. Perdia frequentemente o contato com a realidade, a que só voltava durante os momentos de intermitente lucidez. Foi a consciência de seu estado que, em desses momentos, o levou a suicidar-se, a 23 de julho de 1932, no hotel em que se encontrava, em Guarujá. Isso ocorreu em plena Revolução Constitucionalista de São Paulo e só dois dias depois era a notícia conhecida no Rio, tendo Getúlio Vargas logo decretado luto nacional por três dias. Ao ser criado o Ministério da Aeronáutica, tornando-se a Aviação Militar uma arma independente, Alberto Santos-Dumont foi escolhido para seu patrono, embora tendo sido sempre um civil.



Precocemente envelhecido e mentalmente avariado, em consequência da arteriosclerose, Santos-Dumont estava melancólico e deprimido, quando voltou ao Brasil. Seu suicídio, num hotel de Guarujá, durante a revolução de 1932, causou a mais funda emoção.

SDA1277 - p. 64-67

A qualidade que nunca se apaga.



Borrachas MERCUR

Fábrica: Sta. Cruz do Sul - RS

a arte do conto

Em A ARTE DO CONTO, R. Magalhães Júnior, membro da Academia Brasileira de Letras, grande prêmio de literatura da Fundação Cultural do Distrito Federal em 1972, examina, com erudição segura, os vários gêneros de contos, suas origens, sua evolução, suas relações com o teatro, apresentando-nos, ainda, uma antologia fascinante, com uma série de escritores de primeira categoria.

BLOCH EDITORES S.A.
Rua Frei Caneca, 511 • 2214 • 21.000 • Rio de Janeiro, RJ

Devido receber pelo reembolso postal a lista n.º 61024800, A ARTE DO CONTO, de R. Magalhães Júnior, no valor de Cr\$ 70,00

Nome _____
Endereço _____
Bairro _____
Cidade _____
Estado _____

N.º 61024800
Cr\$ 70,00

A VENDA TAMBÉM NAS LIVRARIAS



26 Fortaleza, 01/07/84
"O Povo"

VISÕES DO COSMOS

RUBENS DE AZEVEDO OBSERVATÓRIO OTO DE ALENCAR
CCT/UECe

Santos Dumont amador de Astronomia



Aspecto do Observatório Santos Dumont a ser instalado no Colégio Batista de Fortaleza

Alberto Santos Dumont, o “Pai da Aviação”, foi um dos homens mais bem dotados do Brasil no que tange à inteligência e à criatividade. Todos sabem a história dos seus balões, da descoberta por ele da sua dirigibilidade e da invenção do mais pesado que o ar - o avião. Todos os brasileiros sentem por essa figura extraordinária a mais imorredoura admiração. Ele foi quem “deu asas ao homem”, na expressão do seu maior biógrafo, Henrique Dumont Villares.

Mas o que nem todos sabem é que Santos Dumont inventou o relógio de pulso - objeto que fez furor em toda a Europa e tinha, mesmo o nome de “l’Horloge Petit Santos”. Como precisava de ambas as mãos para dirigir seus aeroplanos, teve de criar um relógio preso ao pulso, pois não podia, a todo momento, retirar o “cebolão” do bolso do colete...

Mas o espírito inventivo de Santos Dumont não parava: ele vivia inventando coisas. Disso é um exemplo a sua casa chamada “Encantada”, localizada bem no centro de Petrópolis, em terreno íngreme, junto a um pequeno bosque, e que é hoje um dos pontos turísticos de maior afluência na bela cidade das hortensias. A casa se parece mesmo com uma casa de conto de fadas: pequena, em estilo chalé, pintada de branco, com pequenas janelas verdes, ela se mostra como a realização de um sonho infantil aos olhos do visitante. Tudo, na Encantada, foi feito por Santos Dumont. Seu espírito supersticioso se revela logo à entrada: ninguém pode subir as escadas da casa com o pé esquerdo. No interior, há uma escada semelhante. Na sala de estar, há uma estante-mesa de sua invenção. Todos os móveis e utensílios têm o seu traço criativo, desde o chuveiro, com aquecimento a álcool às escadas leves e artísticas que levavam até o tecto, onde instalou um pequeno observatório astronômico. Como todo homem de gênio, Santos Dumont logo foi conquistado pela majestade do Universo e pelos espaços celestes - não fora ele o moderno Icaro que abriu as asas do homem em busca do céu. A propósito, uma das crateras lunares,



A “Encantada” - Casa de repouso de Santos Dumont, em Petrópolis tem em seu telhado um pequeno terraço que servia de observatório astronômico. No encarte: Santos Dumont no auge de sua popularidade na Europa.

situada no sopé da cadeia dos Montes Apeninos, tem o nome de Santos Dumont, ali colocado pela União Internacional de Astronomia.

Foi na Encantada que ele escreveu o livro “O que eu vi, o que nós veremos” em que narra as suas experiências, aquelas relatadas no seu livro anterior “Dans l’Air” e apresenta suas previsões para o futuro da aviação.

Não temos registro de seus trabalhos de Astronomia. Mas temos a certeza de que, como cuidadoso e competente que era, deve ter realizado trabalho de grande valor, o qual deverá ter ficado escondido entre seus desenhos, mapas e alfarrábios. Além disso, ninguém teve ainda a curiosidade de reunir os seus trabalhos para publicação de suas obras completas.

Foi em homenagem a esse grande brasileiro que se instalou, recentemente, no Colégio Batista Santos Dumont o Clube de Física e Astronomia Santos Dumont, e que tem a seguinte Diretoria, formada por alunos: Francisco Hervansuer Gomes Linhares, presidente; Carlos

Claro Rodrigues Vargas, vice; Francisco Dmontier Gomes Linhares e Ana Carolina Braga Guilherme, assessores. Estudantes do 1o. e 2o. Grau, têm a orientação e coordenação do prof. Dermeval Carneiro Neto, presidente da Sociedade Brasileira dos Amigos da Astronomia. Dispondo de três telescópios de média potência, o Clube já iniciou seus trabalhos. É propósito do Colégio Batista instalar uma cúpula de 4m de diâmetro, que abrigará um telescópio de maiores proporções, já encomendada.

Aspecto do Observatório Santos-Dumont a ser instalado no Colégio Batista de Fortaleza.

A “Encantada” - Casa de repouso de Santos-Dumont, em Petrópolis tem em seu telhado um pequeno terraço que servia de observatório astronômico. No encarte: Santos-Dumont no auge de sua popularidade na Europa.



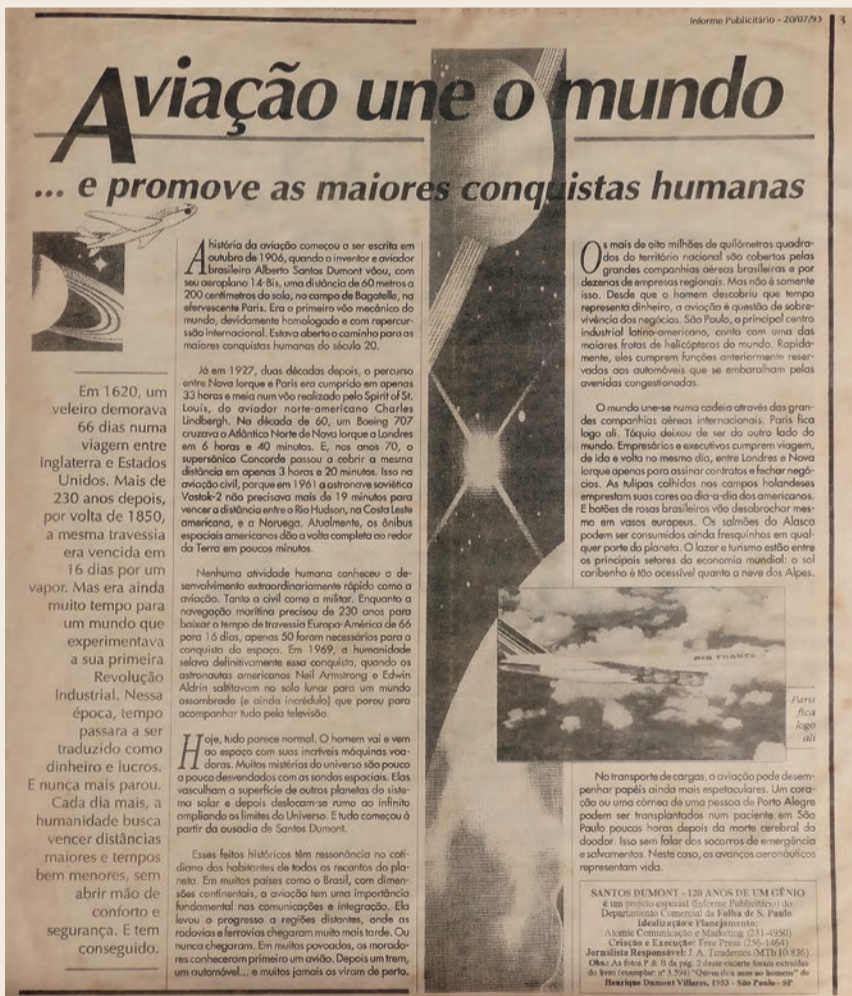
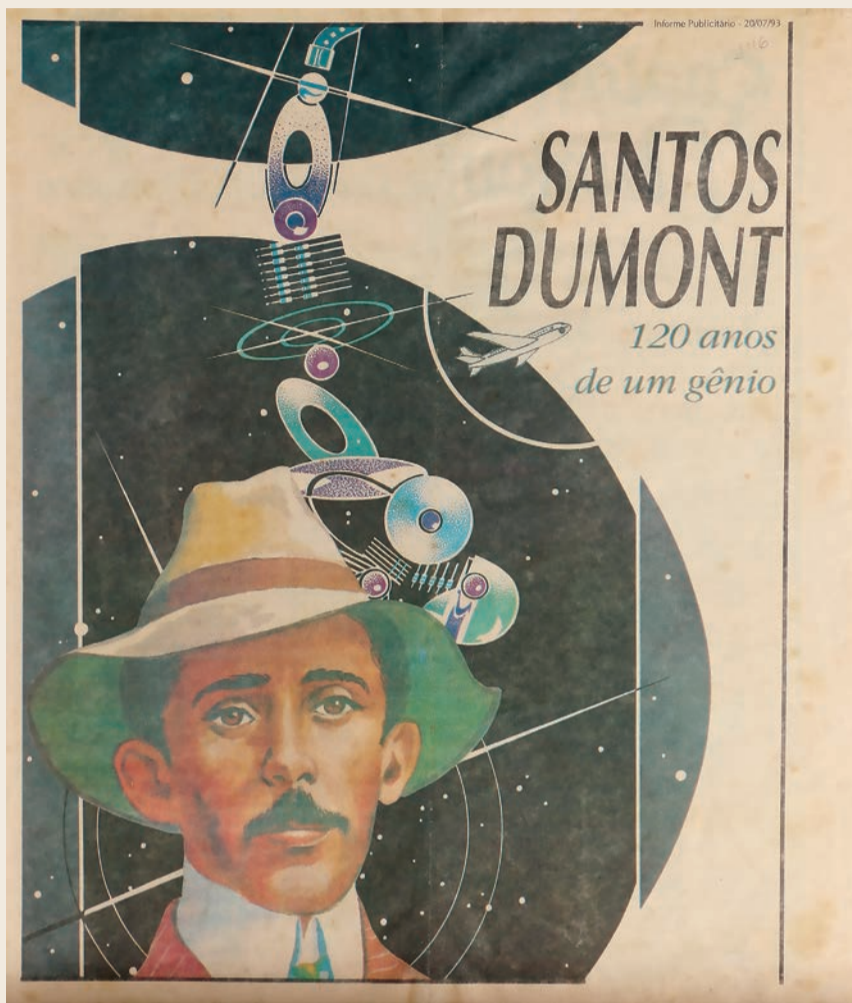
E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

CENDOC

“Documentar para Perpetuar”



“Meu primeiro balão o menor O mais lindo o único que teve um nome: BRASIL” (legenda de Santos-Dumont).

Maquete de Santos-Dumont antecipa a forma dos poderosos caça-bombardeiros.

Obstinado com o futuro, Santos-Dumont aprimorou a fabricação de balões livres, dirigíveis, monoplanos e biplanos, além de ter construído e experimentado mais de 20 inventos relativos à arte de voar.

“DANS L’AIR” (capa da 1ª edição de um livro de Santos-Dumont).

Com o modelo nº 6, Santos-Dumont conquista o prêmio “Deutsch de la Meurthe” e, mais tarde, ao referir-se a esse prêmio, escreveu: “Nesta manhã de 12 de julho de 1901 e na tarde de 23 de outubro de 1906, vivi os momentos mais felizes de minha vida”.

Em 1620, um veleiro demorava 66 dias numa viagem entre Inglaterra e Estados Unidos. Mais de 230 anos depois, por volta de 1850, a mesma travessia era vencida em 16 dias por um vapor. Mas era ainda muito tempo para um mundo que experimentava a sua primeira Revolução Industrial. Nessa época, tempo passava a ser traduzido como dinheiro e lucros. E nunca mais parou. Cada dia mais, a humanidade busca vencer distâncias maiores e tempos bem menores, sem abrir mão de conforto e segurança. E tem conseguido.

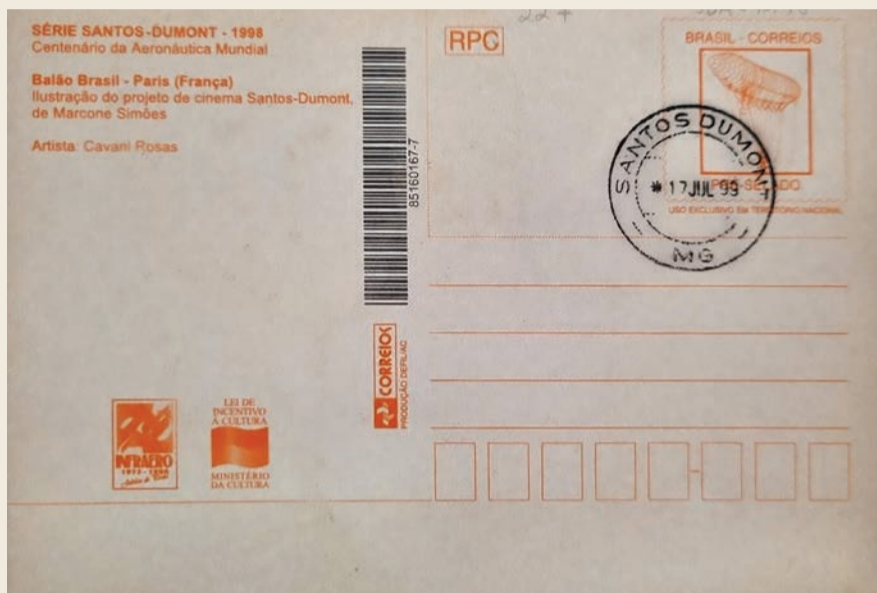
Paris fica logo ali.



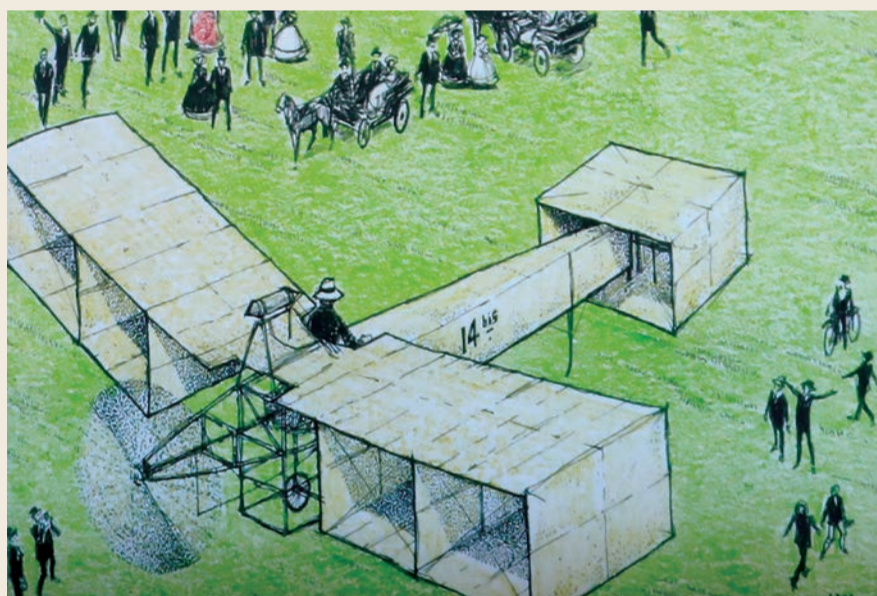
E o Brasil falava de Santos-Dumont...



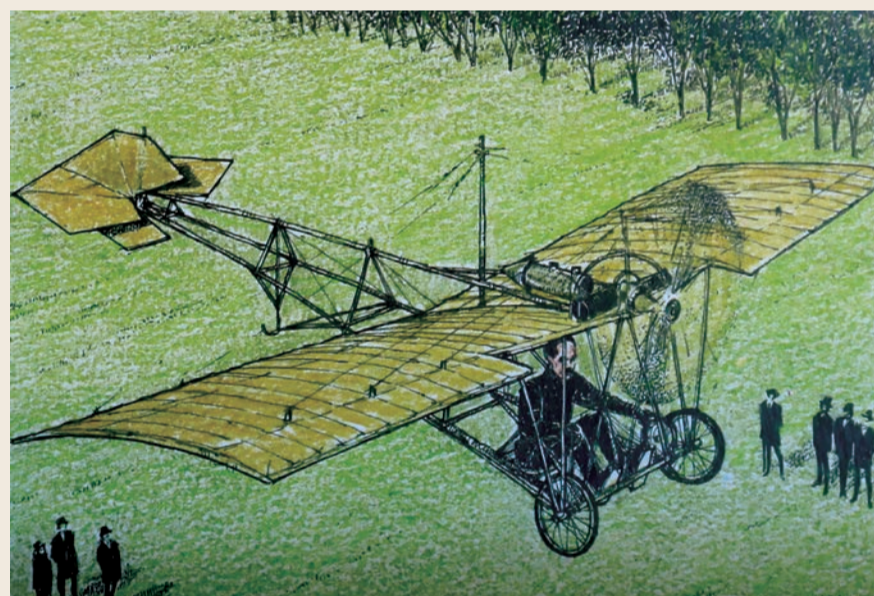
Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”



Balão Brasil



14-Bis



Demmoiselle

SÉRIE SANTOS-DUMONT – 1998

Centenário da Aeronáutica Mundial
Balão Brasil – Paris (França)
Ilustração do projeto de cinema Santos-Dumont,
de Marcone Simões
Artista: Cavani Rosas

SÉRIE SANTOS-DUMONT – 1998

Centenário da Aeronáutica Mundial
Biplano 14 bis
Ilustração do projeto de cinema Santos-Dumont,
de Marcone Simões
Artista: Cavani Rosas

SÉRIE SANTOS-DUMONT – 1998

Centenário da Aeronáutica Mundial
Monoplano N° 19 também conhecido como “Demoiselle”
Ilustração do projeto de cinema Santos-Dumont,
de Marcone Simões
Artista: Cavani Rosas



E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”



Nome de cratera lunar desde 1976, Alberto Santos-Dumont disputa com os irmãos Wright o título de inventor do avião. E vence.

1906. Santos-Dumont pilota seu 14-Bis no histórico voo no Campo de Bagatelle, em Paris, a 23 de outubro de 1906: quando pousou, mais de 50 metros depois, tinha garantido um prêmio de 3 mil francos e o epíteto de “Pai da Aviação”. O voo foi testemunhado por uma multidão, ao contrário daquele que os Wright teriam feito em 1903.

“A quem a Humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? As experiências dos irmãos Wright feitas às escondidas (...) ou é a Farman, a Blériot e a mim que fizemos nossas demonstrações diante de comissões científicas (...)?” Santos-Dumont.

O brasileiro que escreveu seu nome na Lua

1801 para desenvolver seus principais projetos. Na última formação obtida com professores franceses — complementando o estudo em bons colégios de São Paulo, quando o jovem já morava em Ribeirão Preto — incluía-se a leitura das obras de Júlio Verne, o escritor francês, as aventuras impossíveis, que lhe deu ideias raras e imaginativas.

Nome de cratera lunar desde 1976, Alberto Santos Dumont disputa com os irmãos Wright o título de inventor do avião. E vence



1801 para desenvolver seus principais projetos. Na última formação obtida com professores franceses — complementando o estudo em bons colégios de São Paulo, quando o jovem já morava em Ribeirão Preto — incluía-se a leitura das obras de Júlio Verne, o escritor francês, as aventuras impossíveis, que lhe deu ideias raras e imaginativas.



Pelo badalado voo do 14-Bis, Santos Dumont recebeu o prêmio Archédeacon, de 3 mil francos — curiosamente, muito menos do que embolsara pelo dirigível nº 6. No mês seguinte, a 12 de novembro, ele iria ainda mais longe, percorrendo mais de 200 metros no mesmo campo de Bagatelle e conquistando o prêmio de 1.500 francos do Aeroclube da França.

driguezidade. Em 1910, no entanto, o brasileiro abandonaria de vez os projetos de aviação — apenas um ano depois da primeira feira de produtos aeronáuticos do mundo, em Reims, na França. A esclerose múltipla, doença que o acompanhava havia já alguns anos, estava se agravando.

1906

Santos Dumont pilota seu 14-Bis no histórico voo no Campo de Bagatelle, em Paris, a 23 de outubro de 1906: quando pousou, mais de 50 metros depois, tinha garantido um prêmio de 3 mil francos e o epíteto de “Pai da Aviação”. O voo foi testemunhado por uma multidão, ao contrário daquele que os Wright teriam feito em 1903

“A quem a Humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? As experiências dos irmãos Wright feitas às escondidas (...) ou é a Farman, a Blériot e a mim que fizemos nossas demonstrações diante de comissões científicas (...)?”



O GLOBO

GLOBINHO

DOMINGO, 15 DE OUTUBRO DE 2000

O inventor de aviões

Henrique Lins de Barros* e Flávia Moraes Lins de Barros • da Ciência Hoje das Crianças

• ALBERTO SANTOS-DUMONT entrou para a história ao criar o “14 Bis”, primeiro aparelho a decolar, voar e pousar sem auxílio de qualquer mecanismo externo que o impulsionasse

• “14 Bis” voou pela primeira vez em 1906




Era uma vez um menino chamado Alberto Santos-Dumont, que nasceu muito tempo atrás, no dia 20 de julho de 1873, em Cabangu, Minas Gerais. Dizem que quando era um garotinho, Santos-Dumont gostava de ver os passarinhos voando e adorava andar de trem. Ainda pequeno, foi morar em Ribeirão Preto, São Paulo, na fazenda da família, onde se plantava café. Na fazenda, havia um trem para pegar os sacos de café, e Santos-Dumont adorava brincar no trem.

Quando tinha 19 anos, Santos-Dumont foi morar em Paris, na França. Foi nessa época que seu pai morreu e ele ficou morando por lá. E aí ele viu as pessoas voando em balões. Ele resolveu experimentar. Depois que voou uma vez, ficou tão contente que resolveu construir um balão só para ele.

Como era pequeno, baixo e magro, fez um balão bem pequeno. E como ele estava lá na França, com saudades do Brasil, deu ao balão o nome de Brasil.

Ele gostava tanto de voar de balão que resolveu inventar um que ele pudesse dirigir, e que não fosse voando meio ao sabor do vento. Aí colocou um mo-

tor de automóvel num balão comprido; e ainda colocou um leme, como o de um barco, e uma hélice bem atrás da cestinha que levava ele dentro. A esse balão que ele podia dirigir, deu o nome Dirigível nº 1. Mas quando resolveu experimentar, o balão caiu. Santos-Dumont não se machucou, mas deve ter ficado triste.

Rapidinho fez o balão Dirigível nº 2 — que era quase igual ao nº 1 — e ele também caiu. Santos-Dumont percebeu que devia fazer um balão mais gordo e fez o Dirigível nº 3.

No balão, Santos-Dumont ia em pé dentro de uma cestinha parecida com um cesto de roupa suja.

O balão tinha um motor a gasolina e um leme. Dessa vez ele acertou: saiu voando com o dirigível sobre Paris. Adorou ver o mundo de cima. Gostou tanto que resolveu fazer um dirigível maior. Foi o Dirigível nº 4.

Nessa época, as pessoas tinham resolvido dar um prêmio para quem conseguisse decolar e voar em torno da Torre Eiffel, uma torre muito grande que há em Paris. Santos-Dumont queria ganhar aquele prêmio e, como o Dirigível nº 4 não estava bom, construiu o nº 5, quase igual ao nº 4. Mas o nº 5 esvaziou-se e caiu.

CONTINUA NA PÁGINA 4

* Museu de Astronomia e Ciências Afins — Mast/CNPq

Continuação da página 1

Um avião de pano e madeira

Depois do susto, Santos-Dumont fez o Dirigível nº 6 e conseguiu dar a volta em torno da Torre Eiffel. Todo mundo ficou espantado e ele ficou famoso. Este voo foi no dia 19 de outubro de 1901. Era a primeira vez que uma pessoa conseguia dirigir direito um balão... dirigível. Isto é: pela primeira vez uma pessoa conseguia controlar o voo e ir para onde queria.

Santos-Dumont continuou a construir balões: o nº 7 era um balão de corrida; o nº 9 era pequeno e ele usava para passear; o nº 10 era um dirigível-ônibus.

O nº 8 ele não fez, porque não gostava do número.

Cinco anos depois de passear em volta da Torre Eiffel, ele começou a pensar em construir um avião, coisa que até então ninguém tinha conseguido. Pensou que seria bom construir um avião com o rabo na frente das asas, para ajudar a levantar voo. O avião ficou meio esquisito, era branco, feito de madeira e pano e parecia voar em marcha a ré.

Esse era o “14 Bis”. Santos-Dumont ia em pé dentro da mesma cesta de sempre. Com o “14 Bis” ele conseguiu fazer o primeiro voo num avião. Era uma coisa incrível! As pessoas não podiam acreditar no que viam. O primeiro voo do “14 Bis” foi pequeno. O avião voou alguns segundos, só subiu dois metros e percorreu 60 metros. Isso foi no dia 23 de outubro de 1906. O maior voo que fez foi de 220 metros, no dia 12 de novembro de 1906. Além de assombroso para a época, era importante: pela primeira vez alguém voava num avião.

Depois do 14 Bis, ele fez outros dois aviões, um balão-avião e um deslizador aquático com hélice que não funcionaram. Aí ele entendeu como podia construir um bom avião. Em 1907, Santos-Dumont fez um avião pequeno, o Demoiselle, de bambu e de pano, parecendo uma libélula. O avião voou bem e ele, em 1909, fez um novo Demoiselle, que foi o primeiro ultraleve, parecido com os de hoje. Foi um sucesso.

Santos-Dumont também inventou um relógio de pulso para ver as horas enquanto voava sem precisar tirar o relógio do bolso; o hangar, a garagem dos balões da época e dos aviões de hoje; a porta de correr para fechar os hangares e muitas coisas mais.

• Ciência Hoje das Crianças. Telefone: 0800-264846. www.ciencia.org.br



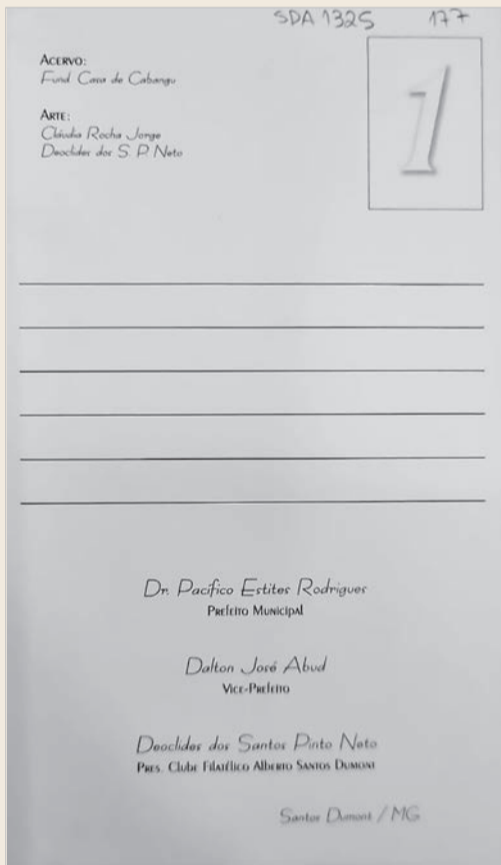
E o Brasil falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica

• CENDOC

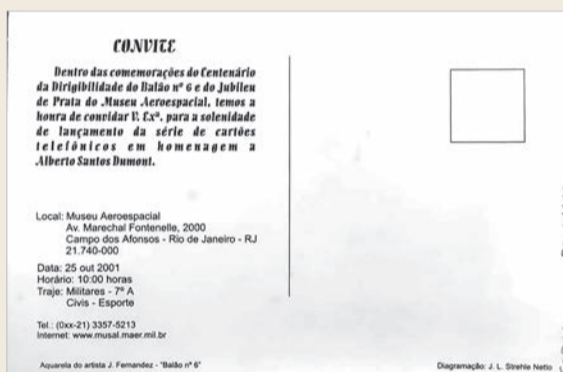
• “Documentar para Perpetuar”



FRENTE
Santos=Dumont
Centenário da Circumnavegação da Torre Eiffel
19/10/1901 – 19/10/2001

VERSO
Acervo: Fund. Casa de Cabangu
Arte: Cláudia Rocha Jorge, Deoclides dos S. P. Neto
Dr. Pacifico Estites Rodrigues - prefeito municipal
Dalton José Abud - vice-prefeito
Deoclides dos Santos Pinto Neto
Santos-Dumont/MG

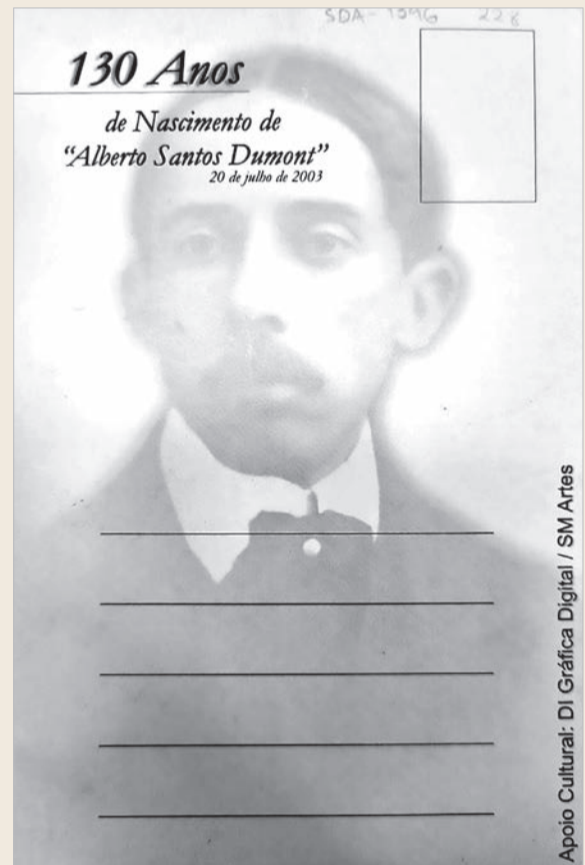
SDA1325 - p. 75



FRENTE
TELEMAR
Centenário do Voo Dirigido
Prêmio “Deutsch”
1901-2001

VERSO
CONVITE
Dentro das comemorações do Centenário da Dirigibilidade do Balão nº 6 e do Jubileu de Prata do Museu Aeroespacial, temos a honra de convidar V.Ex.ª para a solenidade de lançamento da série de cartões telefônicos em homenagem a Alberto Santos-Dumont.
Local: Museu Aeroespacial
Av. Marechal Fontenelle, 2000
Campo dos Afonsos – Rio de Janeiro – RJ
21.740-000
Data: 25 out 2001
Horário: 10:00 horas
Traje: Militares – 7º A
Cívica – Esporte
Tel.: (0xx-21) 3357-5213
Internet: www.musal.maer.mil.br
Aquarela do artista J. Fernandez – “Balão nº 6”
Diagramação: J. L. Strehle Netto

SDA1328 - p. 75



FRENTE
Santos = Dumont

VERSO
130 Anos de Nascimento de “Alberto Santos-Dumont”
20 de julho de 2003
Apio Cultural: DI Gráfica Digital / SM Artes

SDA1396 - p. 75



DESTAQUE ESPECIAL

DOADO AO MUSEU DA AERONAUTICA
O CORAÇÃO DE SANTOS DUMONT
"CORREIO PAULISTANO" 24 OUT 1944



Cerimonia de alta significação pelo cunho cívico e patriótico de que se revestirá, será a que vai realizar-se, depois de amanhã, às 17 horas, na sede do Aero-Clube do Brasil de acordo com o programa comemorativo da "Semana da Asa", aprovado pelo ministro da Aeronáutica. Então, em ato solene, com a presença do ministro Salgado Filho, do engenheiro Roberto Pimentel, presidente do Aero-Clube do Brasil; da Comissão de Festejos da Semana da Asa e de altas autoridades da Aeronáutica, além de elementos destacados da nossa aviação comercial e civil e do mundo administrativo e social, o dr. Paulo de Oliveira Sampaio, presidente da Panair do Brasil, fará entrega ao titular da pasta da Aeronáutica de um escrínio contendo o coração de Alberto Santos-Dumont, destinado ao Museu da Aeronáutica, instituição em boa hora criada pelo referido ministro que confiou sua direção ao aviador civil comandante José Garcia de Sousa. O escrínio — uma peça de fino trabalho artístico — consta de uma estatueta de bronze, simbolizando a aviação, representada por uma composição escultórica do homem alado que sustenta uma esfera celeste, folheada a ouro, mostrando as constelações do mundo sidral. No interior dessa esfera um globo de cristal guarda o coração do grande filho do Brasil a quem muito justamente se chama o "Pai da Aviação". A estatueta contém uma placa de ouro com uma inscrição em que é feita a doação pela Panair do Brasil e repousa sobre um pedestal de mármore, tendo como apoio uma coluna de jacarandá. Como se sabe, Santos-Dumont faleceu na cidade de Santos, em julho de 1932. Os médicos que embalsamaram o seu corpo extrairam-lhe o coração que, até agora, vinha sendo zelosamente guardado a espera de um destino definitivo em local onde fosse possível cultivar, com toda a dignidade, a memória dessa legítima glória nacional. Chegada tão boa oportunidade, o coração de Santos-Dumont será encaminhado por intermédio da Panair do Brasil ao Museu da Aeronáutica, no preciso momento em que, em todo o país, se festejam as realizações e o progresso da aviação que tanto, deve ao grande brasileiro. Na gravura uma reprodução fotográfica do escrínio a que se refere esta informação.

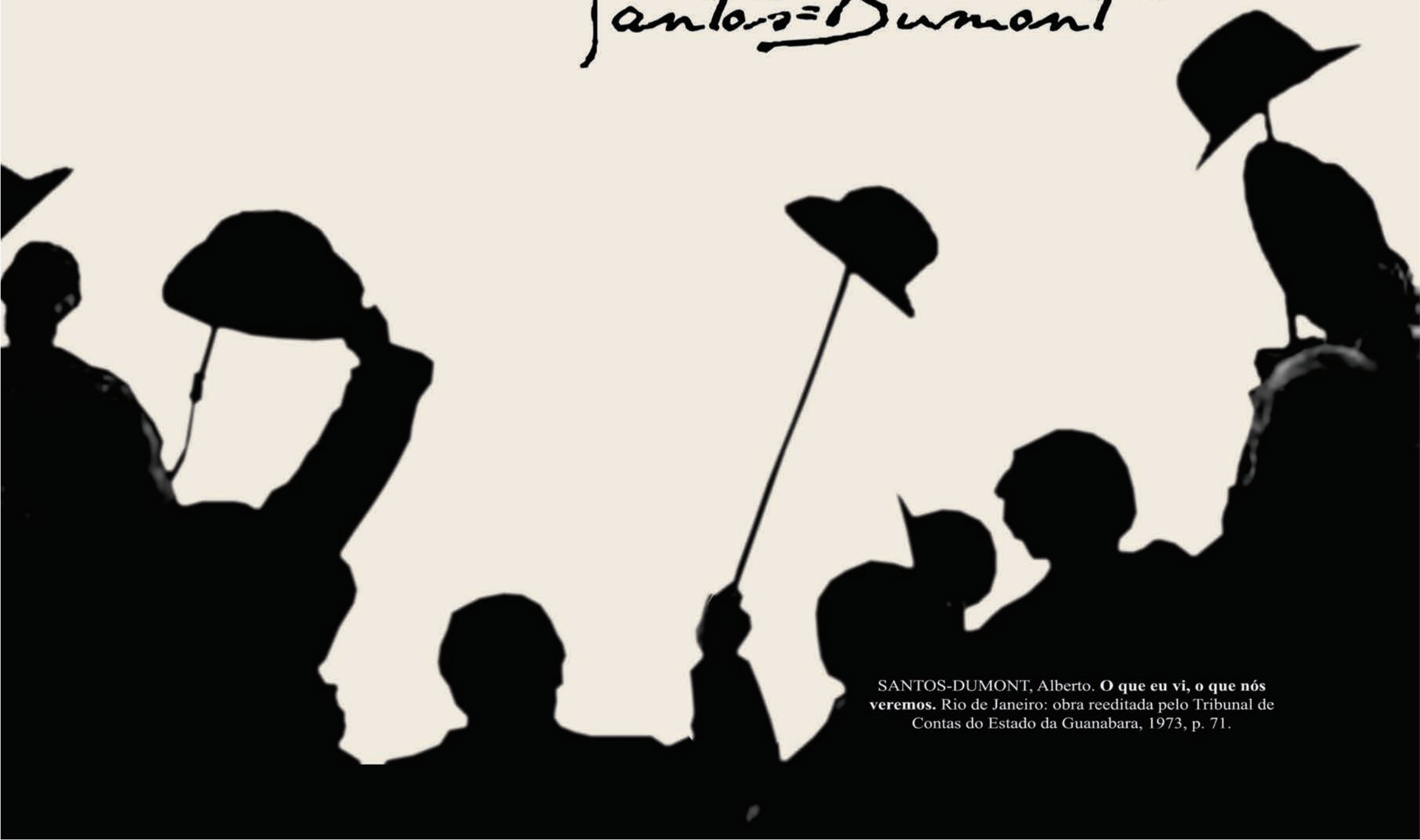


Acervo documental do CENDOC
Coleção Tenente - Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavanère - Wanderley - p. 76
Patrono do Correio Aéreo Nacional

Escrínio com o coração de Santos Dumont
Acervo do Museu Aeroespacial - MUSAL
Campo dos Afonsos - RJ
Fotografia de Ricardo Padovese

"[...] homenagem que se
prestou a um brasileiro,
refletir-se sobre a
Pátria toda."

Santos-Dumont





(Arquivo B.A.A.F.)



*“ O avião conduz mais alto a
Bandeira do Brasil ”*

J. P. Salgado Filho

Ministro da Aeronáutica

1941 a 1945



*Visite as nossas Exposições Virtuais no site do CENDOC
www.cendoc.intraer
www.cendoc.aer.mil.br*



FORÇA AÉREA BRASILEIRA
Asas que protegem o País