

O DESEJO DE VOAR

Parte II

AERONAVES MAIS LEVES QUE O AR



Em 8 de agosto de 1709, na corte de Dom João V em Lisboa, Portugal, o padre Bartolomeu de Gusmão levantou vôo com uma "passarola" que havia construído. A máquina foi descrita na época por alguns desenhos fantasiosos impressos no periódico *Wienerische Diarium*, um jornal austríaco publicado em Viena em 1709. Segundo uma crônica do período o aparelho consistia em "um globo de papel grosso, metendo-lhe no fundo uma tigela com fogo", e teria voado por "mais de vinte palmos". A "passarola" não teve nenhuma influência sobre o desenvolvimento desta classe de aeronaves.

O primeiro estudo de aviação publicado foi "*Sketch of a Machine for Flying in the Air*" (Rascunho de uma Máquina para Voar), de Emanuel Swedenborg, publicado em 1716. Essa máquina voadora consistia de uma fuselagem e duas grandes asas que se movimentariam no eixo horizontal da aeronave, gerando assim o empuxo necessário para a sustentação da aeronave. Swendeborg sabia que tal aeronave jamais voaria, mas disse que problemas existentes no desenho seriam futuramente resolvidos.



Cerca de 74 anos depois temos a notícia do segundo voo de uma aeronave mais leve que o ar e foi realizado em Paris, em 1783. Um doutor, Jean-François Pilâtre de Rozier, e um nobre, François Laurent d'Arlandes fizeram um voo livre numa máquina por oito quilômetros a uma altura de 26 metros em um balão de ar quente inventado pelos irmãos Montgolfier, fabricantes de papel. O ar dentro da câmara de ar do balão era

aquecido por uma fogueira de madeira. O curso era incontrolável: o balão para onde quer que o vento o levasse.

O sucesso dos voos em balão, mesmo sem controle, fez com que o balonismo fizesse sucesso na Europa do século XVII permitindo um estudo mais aprofundado entre altitude e atmosfera.

Napoleão Bonaparte cogitou usar balões para invadir a Inglaterra, mas a ideia não se concretizou. (A guerra se iniciou quando a Inglaterra declarou guerra à França em 1803).

Na tentativa (bem sucedida) de substituir o fogo, os balões foram inflados com hidrogênio, no entanto, muito perigoso por ser gás altamente inflamável. Em 1852 foi inventado o dirigível, uma máquina mais leve que o ar, porém com controle de curso de direção através de motores e lemes,



inventado e controlado por Henri Giffard que voou 24 km na França usando um motor a vapor. Ao longo do fim do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o dirigível foi uma opção séria e confiável de transporte. O dirigível chegou a ser usado na Primeira Guerra Mundial para efetuar bombardeios.

OS PERSONAGENS:

ALBERTO SANTOS DUMONT

(Palmira, 20 de julho de 1873 — Guarujá, 23 de julho de 1932)



Fascinado por máquinas, em 1891, visita Paris na companhia de seu pai, o engenheiro Henrique Dumont, aonde teve contato com os primeiros motores a explosão interna. Assim que se estabeleceu em Paris, Santos-Dumont passou a se interessar pelo automobilismo, tendo trazido o primeiro automóvel para o Brasil. Em 1897 fez seus primeiros voos como passageiro de balão livre em Paris e, no ano seguinte,

projetou seu próprio balão, o Brésil. Santos Dumont criou uma série de modelos de dirigíveis, nem sempre com sucesso.

Primeiro homem a provar a dirigibilidade dos balões, conquistou o "Prêmio Deutsch de La Meurthe" com o seu dirigível Santos-Dumont Nº 6, percorrendo em menos de 30 minutos, um itinerário preestabelecido que incluía a circunavegação da Torre Eiffel.

Em 29 de Junho de 1903, Aída de Acosta pilotou o dirigível n.º 9 de Santos Dumont tornando-se assim a primeira mulher a pilotar uma aeronave.



CONDE FERDINAND VON ZEPPELIN

(8 de julho de 1838 Bade-Vurtemberg, Alemanha - 8 de março de 1917 Berlim, Alemanha)



A construção do primeiro dirigível zepelino começou em 1899 na Alemanha. O protótipo inicial, o LZ1 (LZ é uma abreviação de Luftschiff Zeppelin), tinha 128 metros de comprimento e era propulsionado por dois motores Daimler com 14,2 cv cada.

O primeiro voo de um zepelín foi feito em 2 de julho de 1900. Durou apenas por cerca de 18 minutos, por ter sofrido uma falha mecânica. Após os reparos necessários a aeronave mostrou seu potencial nos voos que se seguiram, ultrapassando o recorde de 6 m/s do dirigível La France, por uma margem de 3 m/s, mas mesmo assim, não conseguiu atrair possíveis investidores. Mais alguns anos seriam necessários para que o Conde arrecadasse fundos suficientes para um segundo voo.



Em 1929, a tecnologia dos dirigíveis estava avançada a ponto que um Zeppelin controlado pelo Graf Zeppelin, deu a primeira viagem em torno do mundo, nos meses de outubro e dezembro. A esta altura, os dirigíveis eram usados por numerosas linhas aéreas na Europa. Rotas transatlânticas foram iniciadas ainda no mesmo ano, expandindo-se rapidamente.

Estes dirigíveis atracavam-se em uma torre aonde o embarque e o desembarque de passageiros era realizado. Ainda existe uma destas torres no Brasil, em Recife. Em 1937, a era do dirigível acabou quando o Zeppelin Hindenburg sofreu um terrível acidente, em Lakehurst, Nova Jérsei, Estados Unidos, com 97 ocupantes a bordo vindos da Alemanha. Durante as manobras de aterrissagem, um incêndio tomou conta da aeronave e o saldo foi de 13 passageiros e 22 tripulantes mortos e um técnico em solo, no total de 36 pessoas.



A causa do incêndio foi o hidrogênio usado para inflar a aeronave, um gás altamente inflamável. Mesmo sendo o único acidente com vítimas fatais o Zeppelin perdeu popularidade até porque os aviões de passageiros já estavam se tornando competitivos e mais rápidos.

AARÓN FÉLIX MARTÍN DE ANCHORENA CASTELLANOS

(Buenos Aires em 5 de novembro de 1877, Colônia , Uruguai , 24 de fevereiro de 1965)



Foi um aristocrata argentino que se destacou como aviador pioneiro no Rio da Prata e como fazendeiro no Uruguai, tendo voado em 1905 com Alberto Santos Dumont e também com Paul Tissandier .

Em 25 de dezembro de 1907 com o lendário balão "Pampero" , trazido da França fez o primeiro voo sobre o River Plate de propriedade da Sociedade Sportiva Argentina para o Uruguai.

EDUARDO BRADLEY e CAP. ANGEL MARIA ZULOAGA

Eduardo Bradley (1887-1951) foi piloto argentino e balonista. Em 1916, dirigiu o primeiro balão capaz de atravessar os Andes. O seu brevê de piloto foi o primeiro a ser emitido após os recém-criados regulamentos da Organização de Aviação Civil Internacional.

Já um experiente balonista, Bradley tinha feito mais de cem voos, batido recordes de altitude (de 6.900 metros), duração do voo (28 horas, 10 minutos) e de distância percorrida em um único voo (900 km, de Buenos Aires até Rio Grande do Sul).

Angel Maria Zuloaga (1885 - 1975) foi militar e aviador que alcançou o posto de general de brigada e destacado como um dos pioneiros da aviação mundial. Em 24 de junho de 1916, juntamente com Eduardo Bradley , fez a primeira travessia de balão da Cordilheira dos Andes , partindo de Santiago do Chile e chegando à cidade de Uspallata na Argentina.



IRMÃOS MONTGOLFIER

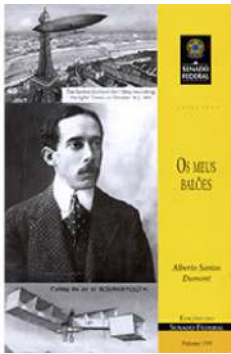
Joseph-Michel (1740 — 1810) e Jacques-Étienne (1745 — 1799), inventores franceses que construíram o primeiro balão tripulado do mundo voando em 5 de junho de 1783.



Conta-se que o experimento se iniciou em uma brincadeira com um saco de papel invertido sobre uma fogueira e que levantou voo. A partir daí os irmãos prosseguiram seus experimentos até culminar com o voo tripulado num balão amarrado a uma corda em 1783.

Outra história envolve o Padre português Bartolomeu de Gusmão, que teria fugido para a Espanha por conta da Inquisição em Portugal, deixando seus escritos com o irmão e cientista

Alexandre de Gusmão. Fontes alegam que quando Alexandre esteve em Paris manteve estreitas relações de amizade com o cientista José de Barros, o qual por sua vez era amigo pessoal dos Montgolfier e lhes teria passado essas informações. Ainda segundo algumas fontes, a originalidade do trabalho de Gusmão ficou demonstrada com as publicações das revistas francesas Nouvelle Europe e L'Aeron do início do século XX, especificamente, referindo-se à descoberta da petição que Bartolomeu de Gusmão fez a D. João V de Portugal, para a sua construção e demonstração pública, que tinha sido encontrada no Vaticano. No entanto essa reivindicação não é reconhecida pelos historiadores de aviação não lusófonos, em particular a Fédération Aéronautique Internationale.



LEITURA COMPLEMENTAR

Disponibilizado pela Biblioteca do Senado Federal o livro "Os meus Balões", tradução da edição francesa, com 343 páginas, uma autobiografia escrita por ele próprio, contando os principais episódios de sua vida. Esta tradução é de A. de Miranda Bastos de outubro de 1956.

-<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/539476/0/01068972.pdf>

Índice de Figuras

- Fig. 1 - Brasil, selo RHM A-23, de 1929, Padre Bartholomeu de Gusmão
- Fig. 2 - Suécia, selo Y-247a, 1929, Emanuel Swedenborg
- Fig. 3 - França, selo Y-313, 1936, François Pilâtre de Rozier
- Fig. 4 - Guiné, selo Y-2833, 2006, Henri Giffard
- Fig. 5 - Brasil, selo RHM C-2202, Alberto Santos Dumont
- Fig. 6 - Fotografia, Aída de Acosta
- Fig. 7 - Bilhete Postal RHM BP-196, Balão, Santos Dumont, 1998
- Fig. 8 - Máximo Postal Particular, Centenário da Diribilidade 19/10/1901-2001, Selo RHM C-2742 e Carimbo Comemorativo da Série Heróis Nacionais, Brasília, Zioni 8660 de 21/04/2008
- Fig. 9 - Fotografia, Conde Ferdinand von Zeppelin
- Fig. 10 - Hungria, selo Y- 3147, 2008, Ferdinand von Zeppelin
- Fig. 11 - Acidente com o Zeppelin Hindenburg em Lakehurst, Nova Jérsei, Estados Unidos, 1937
- Fig. 12 - Argentina, FDC de 2 de novembro de 1968, XXII Semana Aeronáutica e Espacial
- Fig. 13 - Argentina, Máximo Postal da Primeira Exposição Argentina de Aeronáutica, setembro de 1961
- Fig. 14 - Pintura, Irmãos Montgolfier
- Fig. 15 - Capa do livro "Os meus Balões" da Biblioteca do Senado Federal

Bibliografia

- https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_da_avia%C3%A7%C3%A3o#S%C3%A9culo_XVIII_-_S%C3%A9culo_XIX
 - https://pt.wikipedia.org/wiki/Aída_de_Acosta
 - <https://pt.wikipedia.org/wiki/Zepelim>
 - <https://www.dw.com/pt-br/1937-explos%C3%A3o-do-dirig%C3%ADvel-hindenburg/a-512261>
 - https://es.wikipedia.org/wiki/Aar%C3%B3n_de_Anchorena
 - https://pt.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Bradley
 - https://es.wikipedia.org/wiki/%C3%81ngel_Mar%C3%ADa_Zuloaga
 - https://pt.wikipedia.org/wiki/Irm%C3%A3os_Montgolfier
 - <http://www.stampnewsonline.net/StampNewsOnline-PW/Collections/Collections-2012/Col-AirBalloonsSep2012-PW.htm>
 - <http://lsalema-sdumont.blogspot.com/2010/08/brasil-dirigivel-n3-1999.html>
 - <https://www.filatelista-tematico-blog.net/selo-personalizado-1o-dirigivel-construido-no-pais-pela-airship/>
 - <http://globalfirstsandfacts.com/2018/10/20/jacques-etienne-montgolfier/>
- Catálogo de Selos do Brasil, RHM, 59ª edição, 2016
www.colnect.com



Dr. Roberto Antonio Aniche
Membro da Soc. Filatélica Paulista
Membro da Sobrames Soc. Bras. Médicos Escritores
www.robortoaniche.com.br