

O ultimo voo de Augusto Severo

Escrito por Olimpio

Seg, 14 de Abril de 2014 16:11 - Última atualização Seg, 14 de Abril de 2014 16:20



O deputado brasileiro chegou a Paris em 1901 disposto a ganhar o prêmio Deutsch, mas foi superado por Santos Dumont. Seu dirigível, o Pax, voaria, mas por pouco tempo.

Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, cujo nascimento, em 11 de janeiro de 1864, acaba de completar 150 anos, chegou a Paris no dia 5 de outubro de 1901, levando consigo os planos de uma aeronave revolucionária: o Pax, um formidável dirigível semirrígido que deveria resolver simultaneamente os problemas de manobrabilidade e estabilidade dos balões. Com esse veículo, ele pretendia concorrer a um prêmio de 100 mil francos (US\$ 20 mil), o Grande Prêmio do Aeroclube da França, criado em 15 de abril de 1900 e destinado àquele que criasse a primeira máquina voadora eficiente.

Segundo o regulamento do concurso – chamado pela imprensa de “prêmio Deutsch” numa referência ao nome do fundador, o empresário francês Henri Deutsch de la Meurthe –, o prêmio seria entregue ao piloto que, num voo sem escalas, supervisionado por uma comissão do Aeroclube da França, partisse e retornasse ao Parque de Aerostação de Paris no tempo máximo de meia hora, cumprindo um trajeto preestabelecido de 11 quilômetros, tendo a Torre Eiffel no meio desse percurso.

Com Augusto Severo, viajara a sua companheira, Natália Silveira Cassini, e dois filhos. Logo no dia seguinte ao desembarque na capital francesa, ele encomendou o Pax à Casa Lachambre, famosa fabricante de balões. Depois, ele realizou a façanha de fazer subir em menos de duas semanas, no bairro de Vaugirard, um galpão de 35 metros de comprimento por 17 de altura e 15 de largura.

O último voo de Augusto Severo

Escrito por Olimpio

Seg, 14 de Abril de 2014 16:11 - Última atualização Seg, 14 de Abril de 2014 16:20

Em 15 de outubro de 1901, passados apenas dez dias de sua chegada à França, Severo foi entrevistado no hotel em que estava hospedado com a família por um repórter do Petit Phare, de Nantes, que tivera a informação de que ele era um importante deputado brasileiro:

– Desde quando se ocupa o sr. deputado de balões?

– Oh! Sou um matreiro do ar. Desde 1894, época em que mandei construir um grande balão de 52 metros de comprimento. Foi Lachambre quem o fez. Logo que fi cou pronto mandei-o para o Brasil. (...) Durante uma ascensão, a minha barquinha de madeira, que era realmente muito volumosa, quebrou-se pelo meio e tive uma queda. A coisa não passou, porém, de um grande susto. Peço-lhe para observar que já nessa época eu mandara colocar as minhas hélices na proa do meu balão. Preciso esse ponto por ser de importância capital. (...)

Encomendei (este ano) ao sr. Lachambre o meu segundo balão. Dei-lhe o nome de Pax. Se não receasse cair na ênfase, lhe diria que já estou vendo o meu aeróstato vencedor do vento, vencedor das tempestades, pairando sobre o mundo como um sinal de paz universal. Mas sabemos esperar. (...) Devo fazer antes algumas experiências para familiarizar os meus amigos Álvaro Reis e Pacheco com o ar; esses bons amigos nunca subiram em balão. Tentarei depois a grande experiência, que se realizará a 15 ou ao mais tardar a 20 de novembro (de 1901).

Severo, nessa entrevista, se referiu ao Bartholomeu de Gusmão, dirigível que o inventor projetara em 1892 e levantou voo dois anos depois, mas cujas estruturas, feitas em bambu, não suportaram o esforço. O acerto de suas concepções, no entanto, o animaram a um novo projeto, o Pax.

Enquanto o Pax era manufaturado, Severo, que devia ser ele mesmo o piloto da aeronave, fez três ascensões em balões esféricos como treino: a primeira, sob a direção de Emile Carton, no dia 28 de outubro de 1901, em companhia do filho Otávio e do amigo Álvaro Pereira Reis; a segunda, em 18 de novembro, com Natália e o construtor do Pax, Henri Lachambre; e a terceira, em 28 de novembro, na qualidade de piloto, com Reis e Antônio Pacheco da Silva.

Severo já havia então perdido o prêmio Deutsch: em 4 de novembro de 1901, após uma prova muito contestada realizada no dia 19 do mês anterior com o dirigível N^o 6, o Aero clube da França resolvera conceder o prêmio a Alberto Santos Dumont, um experiente balonista brasileiro que desde 1898 vinha fazendo animadoras experiências de condução com balões alongados dotados de lemes, hélices e motores a gasolina.

Nos meses consecutivos, a construção do Pax prosseguiu a passos lentos. Se Severo havia

O último voo de Augusto Severo

Escrito por Olimpio

Seg, 14 de Abril de 2014 16:11 - Última atualização Seg, 14 de Abril de 2014 16:20

encontrado excelentes operários como auxiliares, o mesmo não se podia dizer dos seus fornecedores, que o serviam mal. Rara era a peça do balão que não exigia substituição ou reparação, e muitas vezes, quando pensava poder fazer a primeira ascensão, tinha de adiar o evento em semanas. Tais inconvenientes acarretavam despesas consideráveis. Uma carta de Natália à sobrinha Alice Duarte, escrita em 13 de dezembro de 1901, revela um pouco do cotidiano da família e dos problemas enfrentados:

“Nós vamos bem, mas eu tenho saído muito pouco porque Augusto está todo o dia no balão, que tem dado um trabalho... e tem custado mais do que ele pensava. O trabalho está adiantado, mas parece que só no fim do mês estará concluído. Temos tido muito desgosto com a imprensa do Brasil, quando a da Europa, em mais de quatrocentos artigos, só tem elogiado os trabalhos e planos de Augusto, sendo que o seu retrato tem sido dado em muitos jornais. Por estes dias, entre outras, Augusto receberá a visita de E. Zola.”

Ao contrário das expectativas, só em abril de 1902 o Pax ficou pronto. Custou ao todo 150 mil francos, quando talvez não custasse mais de 100 mil, se não houvessem sido necessários tantos reparos e substituições de peças.

O enchimento com hidrogênio durou cinco dias e terminou em 1º de maio. Uma vez cheio o balão, iniciou-se uma verdadeira peregrinação ao hangar do inventor, onde a aeronave impressionava, com seu porte majestoso. O número de visitantes era tal que foi necessário estabelecer-se um serviço de ordem dirigido pela polícia.

O Pax tinha 2.334 metros de cubagem, 30 de comprimento, 20 de altura e 13 de diâmetro. Possuía dois motores a petróleo, da marca Buchet: um de 24 cv à traseira e o outro de 16 cv à dianteira, os quais lhe davam uma potência total de 40 cv. Era dotado de sete hélices: uma tratora, na proa, duas propulsoras (uma na popa e outra na barquinha) e quatro laterais, destinadas a proporcionarem os movimentos de esquerda e direita do aeróstato, à guisa de leme de direção.

Uma estrutura de bambu sustentava as hélices da popa e da proa exatamente as extremidades do eixo longitudinal do balão, em vez de na barquinha, como era usualmente feito, evitando assim que a atuação de duas forças em sentido contrário – a tração e o arrasto – em pontos não diametralmente opostos da aeronave, gerassem perturbações prejudiciais ao equilíbrio e à marcha. Tal problema era conhecido como “tangagem” e até então não havia tido uma solução prática.

Severo fez duas ascensões cativas (com o balão preso por cordas) em maio para se familiarizar com o manejo do dirigível: a primeira no dia 4 e a segunda no dia 7. Ambos os testes deram excelentes resultados. O balão obedecia com facilidade ao impulso das hélices e demonstrava equilíbrio perfeito. Severo parecia fazer jus à antonomásia que ganhara, o “vencedor dos ventos”; mas o Pax estava mantido pela corda, o que favorecia a estabilidade. Teria o dirigível a mesma estabilidade quando livre e entregue às correntes aéreas? Essa era a grande questão e só uma ascensão livre poderia elucidá-la.

O voo inaugural foi marcado para 12 de maio. Às 5h30min desse dia, o balão, ovacionado por

O último voo de Augusto Severo

Escrito por Olimpio

Seg, 14 de Abril de 2014 16:11 - Última atualização Seg, 14 de Abril de 2014 16:20

uma pequena multidão, deixou o solo. A aeronave levava Severo e o mecânico francês Georges Saché, que havia trabalhado com Buchet, o fabricante dos motores do Pax. A ele coube a regulagem dos engenhos.

A experiência, à primeira vista, anunciava sucesso. O balão parecia obedecer docilmente às mãos do condutor e evoluía com facilidade. A 100 metros de altura, contudo, a grande hélice traseira deixou de girar a contento. Severo, provavelmente a fim de atingir altitudes superiores em busca de correntes aéreas favoráveis, começou a jogar lastro fora.

De repente, a cerca de 400 metros de altura, os espectadores viram um clarão surgir na altura da nacela. Quase no mesmo instante, uma explosão tremenda foi ouvida. O balão havia se incendiado e estourado!

Sem a sustentação proporcionada pelo hidrogênio, os restos sólidos do aparelho tombaram com uma rapidez vertiginosa no meio da avenue du Maine; por puro acaso, ninguém foi atingido. Outro fato impressionante: conquanto bastante prejudicada pelo choque extraordinário, a estrutura não chegou a se desmontar. Sob os escombros e o entrelaçamento do que havia sido a barquinha, encontraram-se os cadáveres dos dois aeronautas.

As causas do acidente nunca foram estabelecidas com certeza. Pioneiro mundial dos dirigíveis semirrígidos, Severo também foi o primeiro mártir da aeronáutica brasileira.

Fonte: <http://www2.uol.com.br/historiaviva> - **por Rodrigo Moura Visoni**