

A "Semana da Asa" de 1952

Reportagem de MARIA VESENTINI

"Na Aeronáutica vivemos como uma grande família reunida, sem um que desgarre. Todos se respeitam e se estimam e se apreciam. Não há vaidades nem recalques, trabalhando-se, continuamente, sem ninguém querer sobressair".

J. P. SALGADO FILHO

FOI pela dirigibilidade aérea que o Brasil se integrou nas grandes conquistas científicas dêste século. — A "Semana da Asa" foi instituída com o objetivo de desenvolver uma consciência aeronáutica nacional e de cultuar a memória de Santos Dumont e a de seu predecessor — Bartolomeu Lourenço de Gusmão. — A visita do Senhor Pierre Montel, Ministro da Aeronáutica da França, constituiu um dos acontecimentos mais significativos das comemorações da "Semana da Asa", do corrente ano.

A PÁTRIA DA AVIAÇÃO

Cada ciclo histórico apresenta uma característica individualidade, assinalada por um espírito interior, que se revela, principalmente, nas manifestações culturais e na moral religiosa dos povos, que o atravessam.

Segundo Emilio Castelar, as sociedades patriarcas das eras próximas à criação da Terra, esclareceram-se com a revelação religiosa do Ser, nos cumes do Monte Sinai; a sociedade romana, amadurecida pelas instituições do Direito Romano, com a revelação religiosa do Amor, no martírio do Calvário; e a nossa sociedade se iluminará com a revelação da Ciência.

Assim, se os povos primitivos e a sociedade romana foram inspirados pelo sentimento, religioso e a nossa época se caracteriza pelo espírito científico, a conquista do espaço aéreo constituirá o símbolo do espírito de aventura, da imaginação criadora de mundos novos e da intuição das coisas desconhecidas, das gerações de nossos dias, como a arquitetura gótica simboliza a Idade Média ou a intuição estética revela o espírito interno da cultura helênica.

Com o domínio da dirigibilidade aérea, a civilização contemporânea aproximou, fisicamente, todos os povos da Terra. Esse feito determina a possibilidade de aproximar os também espiritualmente, para o advento de uma nova era que, embora cinzelada pela fisionomia e pelas idéias dos ciclos históricos anteriores, apresentará uma indi-

vidualidade desconhecida mesmo nos mais dilatados períodos da história do mundo.

Vencendo as distâncias, a aviação contribuiu para que as mais diversas raças, os povos mais isolados das influências da moderna civilização recebessem o influxo do pensamento ocidental europeu, e, hoje, embora a humanidade não esteja integralmente unificada por essa cultura, os problemas internacionais tornaram-se comuns a todos os povos, não havendo, portanto, problemas regionais que não se repercutam entre todas as nações.

Essa similitude de preocupações internacionais revela as primeiras linhas, embora indecisas, do caráter de universalidade, que será um dos aspectos básicos do novo ciclo histórico, caráter esse em grande parte devido à aproximação física de todas as nacionalidades.

Entretanto, se para a civilização do futuro as rotas aéreas representam uma de suas mais poderosas forças construtivas, para o Brasil, neste período plástico de nossa nacionalidade, elas tornaram-se o mais oportuno e decisivo fator de coesão nacional.

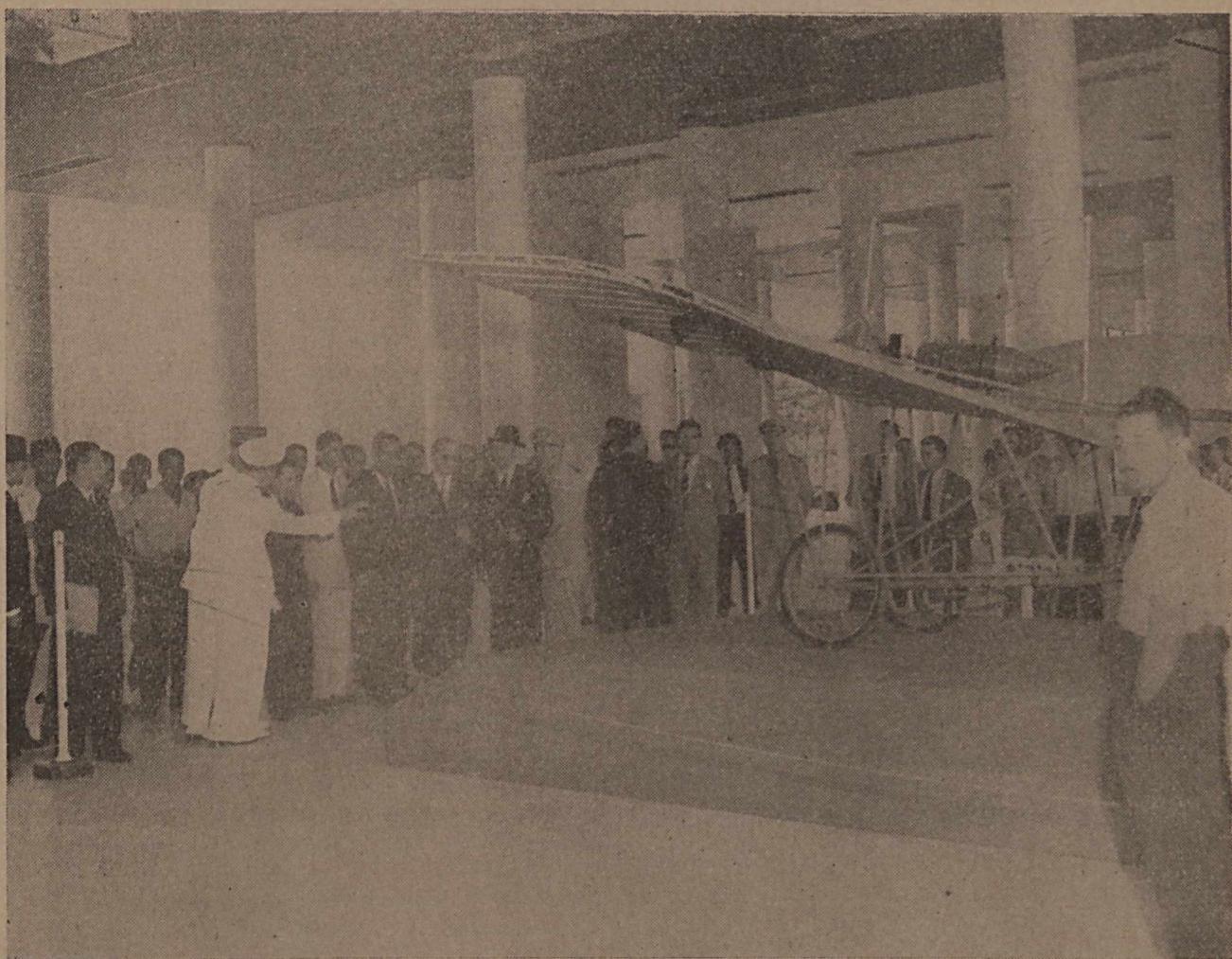
Com o concurso das forças aeronáuticas, aqui poderá florescer uma civilização indígena, que contribuirá para que o País venha a elaborar uma cultura ou abrir um caminho histórico no continente sul-americano, em futuro não muito remoto.

Não só as lendas, como também os fatos históricos registram e revelam que a conquista do ar constituiu sempre a mais bela fantasia humana, a mais arrojada intuição da imaginação científica e a suprema vaidade de todas as civilizações, desde as mais vetustas aos recentes anos que precederam a realidade da navegação aérea.

Como o símbolo de um povo revela sempre as grandes aspirações de seu espírito interior, tanto no antigo Egito, como nas legendárias civilizações orientais, ou nas mitologias greco-romana, escandinava, azteca ou incaica, vamos encontrar um simbolismo alado, quer no domínio religioso ou literário, quer no artístico ou político.

No Egito, havia o culto do sol alado, que recebeu o nome de Rá. A águia romana dominou, com suas legiões, as terras civilizadas da época. As mitologias teutônicas e escandinava imortalizaram as Valquírias, e a lenda de Ícaro revela o grande sonho alado da Grécia antiga, o qual não pôde concretizar, embora tenha dado à história do mundo os mais ilustres homens no domínio da ciência, da arte e da moral.

Também a Itália do Renascimento não solucionou o problema da conquista do ar, ainda que



O Ministro Pierre Montel e o Prefeito do Distrito Federal, Sr. João Carlos Vital, acompanhados de outras autoridades, em visita ao "Demoiselle", quando se achava no saguão central do aeroporto Santos Dumont.

Leonardo da Vinci procurasse, durante toda a sua vida, um meio de tornar possível o vôo humano.

O domínio do ar estava reservado à civilização contemporânea, ao continente americano, a um novo país de formação latina: o Brasil.

O Brasil é a pátria da aviação, porque foram quatro predestinados brasileiros que legaram, à história contemporânea, a concretização do velho sonho alado da humanidade:

1.º) a descoberta do aerostato, por Bartolomeu Lourenço de Gusmão;

2.º) a dirigibilidade dos balões sem motor, por Júlio César Ribeiro de Souza;

3.º) a dirigibilidade dos balões com motor, por Alberto de Santos Dumont;

4.º) a evolução dos dirigíveis, por Augusto Severo de A. Maranhão.

Aderindo esta reportagem às comemorações da "Semana da Asa", do corrente ano, procuraremos também ressaltar o feito glorioso desses audazes pioneiros da aerostação, traçando, para isso, um ligeiro esboço biográfico de sua vida e de sua época.

BARTOLOMEU LOURENÇO DE GUSMÃO

O inventor do aerostato nasceu em Santos, no Estado de São Paulo, em 1685.

Embora alguns historiadores superficiais lhe tivessem atribuído a nacionalidade portuguesa, o historiador Pedro Tacques, na sua "Nobiliarchia Paulistana", no capítulo "Affonsos-Gayas", estudando a radicação à terra da família da mãe de Bartolomeu, afirma:

"era profundo o enraizamento do patriarca da aerostação à terra do Brasil. Já a sua quarta avó nascera no litoral paulista, assim como sua mãe, avó, bisavó e trisavó."

Bartolomeu Lourenço de Gusmão cursou os estudos dos primeiros anos no Colégio dos padres Jesuítas, de Santos; e os secundários no Seminário de Belém, na Bahia, onde era reitor nessa época o padre jesuíta, provincial Alexandre de Gusmão, amigo da família.

Como estudante, dedicou-se ao estudo das ciências físicas e da matemática e tornou-se famoso, não só por sua privilegiada inteligência e memória, como também por seu talento inventivo.

Com 13 anos apenas, inventou uma bomba hidráulica capaz de abastecer o Seminário da água necessária, que era transportada por escravos, em barris, para o alto, e deficiente pelo pequeno número de escravos de que dispunha o Seminário.

Com referência a esse invento, Gustavo Tissandier, no seu livro "Mártires da Ciência", página 130, diz :

"A primeira manifestação de seu engenho foi o mecanismo que inventou para fazer subir a água de qualquer rio, lago ou brejo, ou mesmo do mar, à altura que se quisesse."

Com 16 anos incompletos, já Bartolomeu havia terminado seus estudos e seguiu então para Coimbra a fim de tirar o curso superior.

José Soares da Silva, na "Gazeta", de 1701, descreve a sua chegada a Portugal :

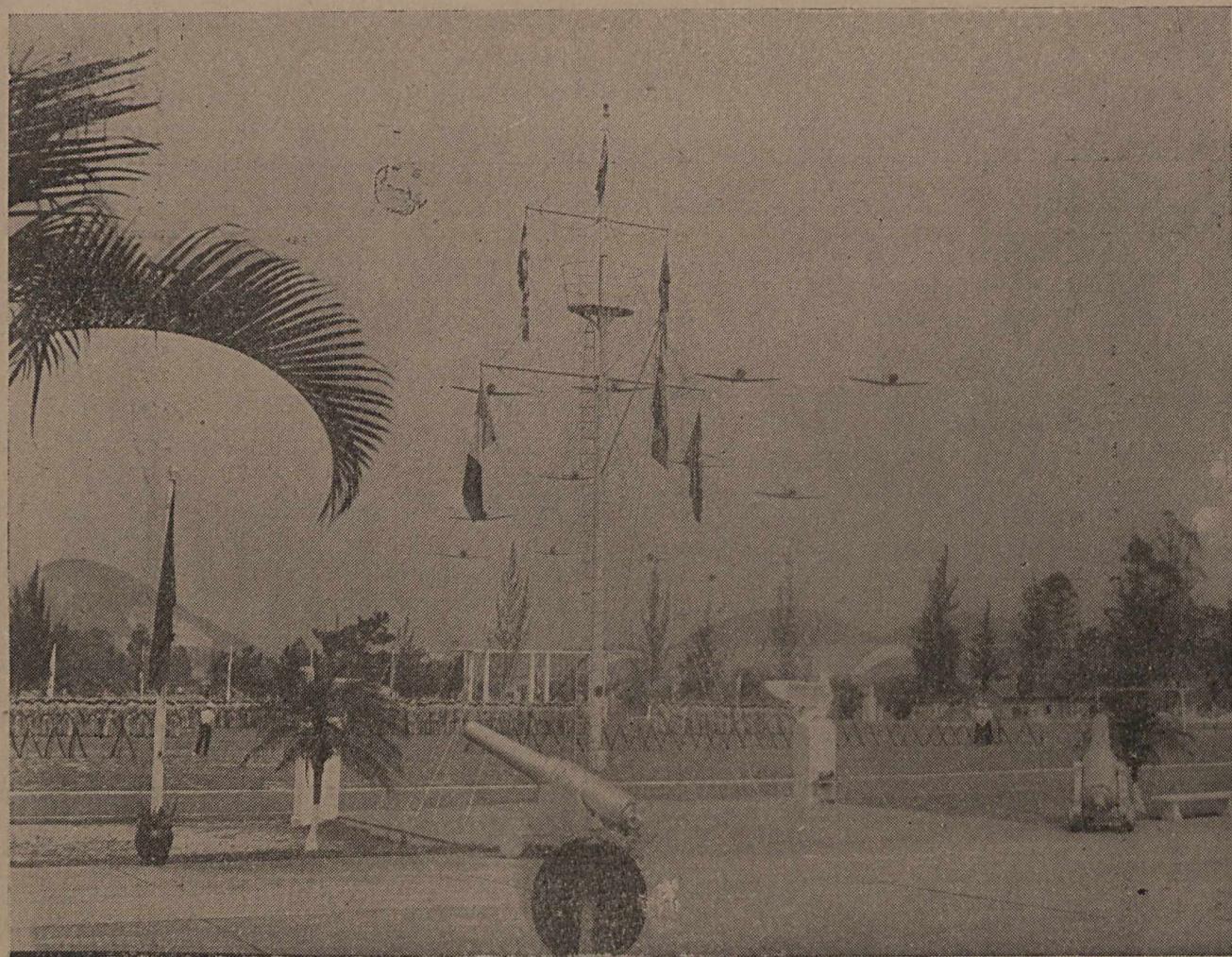
"... ter chegado a Lisboa um moço prodígio, natural de Santos, desembarcado de uma das naus da última frota, e dotado de tantos talentos e de memória tão assombrosa, que se propunha, contando apenas 15 para 16 anos, recitar de cor Virgílio, Horácio, Ovídio, Quinto Cúrcio, Sallustio e Sêneca, de trás para diante e de diante para trás, declarar o nome dos autores de todos os versos antigos que lhe fôssem apresentados, glosar tôdas as poesias que lhe propusessem, explicar a obra de Aristóteles, versar qualquer ponto de filosofia, responder a tôdas as dúvidas

da Sagrada Escritura, repetir de cor, para baixo e para cima, os Evangelhos dos quatro evangelistas, as epístolas de São Pedro e São Jerônimo, os livros dos Salmos, dos Cantares e de Éxodo, e declarar, sem hesitação, quantos anos de vida teve cada um dos profetas."

Mas Bartolomeu Lourenço de Gusmão dirigiu-se para Coimbra a fim de seguir a carreira eclesiástica. Por isso, recolheu-se ao silêncio e aos estudos das línguas modernas e antigas, chegando a falar e a escrever corretamente o português, o francês, o italiano, o espanhol e o latim, e traduzir corretamente o grego e o hebreu.

Ordenado clérigo, começou a notabilizar-se como orador sacro, tendo o rei D. João V se tornado um dos mais sinceros admiradores de seu talento.

Entretanto, não se arrefecera o entusiasmo do padre Bartolomeu pelo estudo das ciências físicas e matemáticas. Embora persistisse em cultivar a retórica eclesiástica, não se deixou porém absorver por um misticismo puramente contemplativo. Passava seus dias e suas longas noites de vigília nas exaustivas pesquisas de um modesto laboratório, perscrutando as leis físicas da natureza, as quais lhe conferiram a invenção da Máquina Aerostática, que o imortalizou e ofereceu ao Brasil o pri-



Flagrante da Escola de Aeronáutica, quando esquadriões de aviões realizavam evoluções sobre a Escola, como parte dos testejos comemorativos da "Semana da Asa".

meiro capítulo da gloriosa conquista da navegação aérea.

Ao terminar o brilhante curso de seus admirados sermões, voltou ao Brasil para visitar a família e tomar ordens de presbítero. E foi aqui no Brasil, por essa época, que ele resolveu definitivamente o problema da conquista do ar.

Recomendado pela rainha Isabel de Farsenio, de Espanha, ao rei de Portugal D. João V, foi por este monarca feito capelão fidalgo de sua casa.

Mais tarde, o padre Bartolomeu dirigiu então ao monarca português a célebre "Petição de Privilégio", que, no dizer do Dr. Domingos de Barros, "é a primeira e mais bela página da Aeronáutica". Por essa petição, solicitava ao rei que lhe concedesse um prêmio pelo instrumento de voar, que ele descobrira, como também o privilégio exclusivo sobre ele, no que foi atendido.

Em 1709, no Pátio da Casa da Índia, perante o rei, a corte e grande multidão de curiosos, fez Bartolomeu Lourenço de Gusmão a experiência da sua máquina voadora, cuja forma o processo de ascensão ainda hoje não estão devidamente esclarecidos. O aparelho subiu suavemente e desceu pouco depois perante os aplausos de uma assistência, que se convencia da realidade de poder agora o homem voar como os pássaros.

O povo passou a denominá-lo "O Padre Voador" e a Inquisição a acusá-lo de "feiticeiro", não o perseguindo desde logo pela alta proteção de que o inventor gozava na Corte.

D. João V, como prêmio ao seu trabalho, dentre os grandes favores com que o agraciou, fê-lo sócio da Academia Real de História Portuguesa.

Mais tarde, o monarca encarregou-o de ir a Roma obter da Santa Sé o grau de Patriarcal para a capela real de Lisboa. Mas seus inimigos, invejosos de sua glória, teceram-lhe vasta rede de intrigas no Vaticano e, por isso, ele fracassou na missão que lhe fôra confiada, pois o Papa negou-se a recebê-lo, "por estar mancomunado com o Diabo!"

Não satisfeitos em derrotá-lo no seio da Igreja, seus adversários estenderam a tenebrosa trama até o rei D. João V, que, fraco e irresoluto de espírito, acabou por ordenar a prisão de Bartolomeu Lourenço de Gusmão, pelo Santo Ofício.

Entretanto, o "Padre Voador" conseguiu fugir para a Espanha. Aí, despojado de todos os recursos financeiros, moralmente aniquilado pelas enfermidades e pelos desgostos, aos 38 anos de idade expira miseravelmente no Hospital da Misericórdia de Toledo, a 19 de novembro de 1724. Seu enterro foi feito às expensas da Irmandade de São Pedro, tal a pobreza em que morrerá!

JÚLIO CÉSAR RIBEIRO DE SOUZA

Depois que o inventor do aerostato, o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, perseguido pelos tribunais do Santo Ofício e esgotado pela

doença e pelos revéses não conseguiu prosseguir os estudos sobre a Aerostação, esta evoluiu muito lentamente, porquanto os que procuravam a solução da dirigibilidade aérea, que estava nas leis aerodinâmicas, não souberam aplicá-las.

O Dr. André Benedetti, ilustre engenheiro patrício, no seu trabalho "Idéia brasileira no Zepelin", afirma :

"Com a construção de um dos primeiros balões alongados do tipo Testu Brissy e depois do tipo Henri Giffard, em 1852, deu-se um novo passo no caminho das pesquisas em busca da técnica aerodinâmica, que então constava na ciência só pelas leis de Newton (1668), estabelecendo a relação entre os dados físicos determinativos da resistência encontrada por uma superfície plana que avança no ar com determinada velocidade.

Contudo, a ciência da época em que se produziram os balões alongados, não soube aplicar essas leis e esses conhecimentos ao problema da direção dos balões, cuja solução procuravam obter com uma forma particular do aparelho e com o uso de propulsores."

Portanto, se a descoberta do aerostato se deve ao gênio de um aeronauta brasileiro, a dirigibilidade dos balões foi solucionada por outro brasileiro ilustre, embora praticamente desconhecido pelo seu povo e até mesmo pela história de seu País: Júlio César Ribeiro de Souza.

"Esse gênio, que teve um conhecimento científico exato do problema aeronáutico de então, e um descritivo perfeito dos futuros aspectos e das mais arrojadas realizações da navegação aérea moderna, foi Júlio César Ribeiro de Souza. Enquanto na Europa homens de ciências e inventores repetiam experiências, baseados em princípios absurdos, Júlio César estabelecia as teorias e a essência das leis mais exatas da aerodinâmica, que se conhecem hoje como obra de cientistas modernos, e, aplicando-as aos casos práticos de então, obtinha de forma brilhante e definitiva, com vantagens nunca até então sonhadas, a solução do problema da dirigibilidade dos balões."

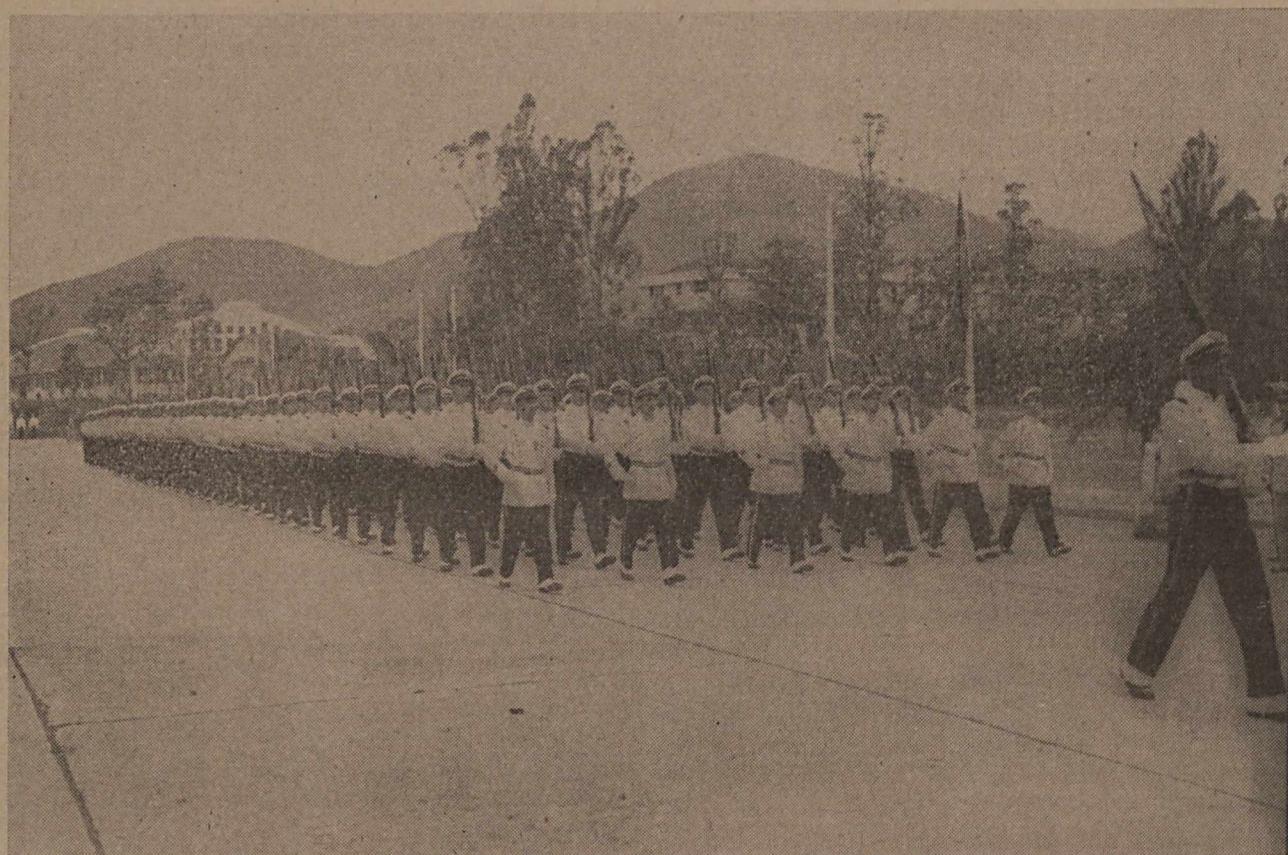
Júlio César Ribeiro de Souza nasceu a 13 de junho de 1843 na Vila de São José do Acará, no Estado do Pará.

Seus primeiros estudos foram feitos na capital de sua Província, onde fêz os exames preparatórios para admissão à Escola Militar. Em 1862, com 19 anos de idade, foi para o Rio de Janeiro, onde se matriculou na Escola Militar, que deixou em 1865 para servir como voluntário na guerra contra o Paraguai, em cujas operações tomou parte até o final.

Terminada a campanha, volta com o seu batallão para o Rio de Janeiro e, em 1870, tem baixa a pedido, voltando para a sua Província natal. Dessa época em diante, exerceu os lugares de professor primário, bibliotecário público e oficial da secretaria do Governo paraense.

Em 1875, começou a estudar a navegação aérea e aperfeiçoou a navegação aerostática, inventando um sistema de balões e sua dirigibilidade sem motor.

Obtendo uma subvenção da Assembléia Provincial, foi para Paris, onde fêz uma conferência expondo suas teorias e construiu ali um balão de 10 metros de altura e 2 de diâmetro, fazendo a



Corpo de Cadetes desfilando durante as solenidades da "Semana da Asa", realizadas na Escola da Aeronáutica.



J. Ministro Pierre Montel passando em revista o Corpo de Cadetes da Escola da Aeronáutica, formado em sua honra

sua primeira ascensão a 8 de novembro de 1881, demorando-se no espaço cerca de 3 horas. No Brasil fêz também duas ascensões (em dezembro de 1881 e em março de 1882).

Como o padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, Júlio César Ribeiro de Souza morreu pobre e ridicularizado, depois de haver dado à sua Pátria a segunda glória no domínio da navegação aérea.

ALBERTO DE SANTOS DUMONT

O ciclo da conquista do ar pela aerostação seria terminado também por outro brasileiro intrépido, Alberto de Santos Dumont, que conquistou a dirigibilidade dos balões com motor, para completar as conquistas iniciadas por Júlio César Ribeiro de Souza.

Alberto de Santos Dumont nasceu em João Ayres, no Estado de Minas Gerais, a 20 de julho de 1873. Foi criado porém em Ribeirão Preto, no Estado de São Paulo, no meio de grandes plantações de café, onde seus professores provincianos nunca puderam torná-lo um bom aluno, pois enquanto procuravam mortificá-lo com o alfabeto e tabuada, o menino abstraiia-se no vôo dos pássaros, que se divisavam pela janela da escola.

A mecânica era-lhe a grande preocupação e absorvia-lhe os dias da meninice. Enquanto as crianças de sua idade entregavam-se aos folguedos habituais, ele passava o tempo a observar a máquina de beneficiar café, da fazenda paterna.

Formando-se em engenharia civil em 1891, parte pela primeira vez com sua família para a Europa.

Empolgado pela fascinação da conquista do ar, partiu para Paris no intuito de mandar construir um balão munido de motor e de um propulsor.

Mais tarde, quando se instalou em Paris, mandou construir o primeiro balão que se chamou *Brasil*. Era de forma esférica, podendo levar um lastro de 52 quilos e tendo, na parte inferior, uma barquinha de vime. Cubava 113 metros apenas, sendo então o menor do mundo. O *"Brasil"* subiu ao ar no dia 4 de julho de 1898, no jardim da Aclimação de Paris.

O segundo balão, denominado *"A Música"*, cubava 500 metros. Quando se dispunha a realizar nova ascensão nesta máquina, o Aeroclube da França abriu um concurso para o estudo das correntes atmosféricas. Concorreram 12 balões, ficando vencedor o *"A Música"*, que subiu mais alto e mais tempo se demorou nos ares, onde manobrou durante 23 horas.

Tendo reconhecido que os balões de forma esférica não podiam convir à aerostação moderna, mandou construir um outro, muito diferente; era um cilindro formado por dois cones, de 25 metros de extensão, e 1,75 m de raio. Cubava 600 metros. O leme era de lona e a hélice tinha 1,80 m de comprimento. Tinha a forma de um fuso e levava um outro interno com o objetivo de com-

pensar a perda de gás que ocorresse no balão externo.

Esse balão recebeu o nome de *"Santos Dumont n.º 1"*, tendo a primeira experiência se realizada a 18 de setembro de 1898, no Jardim da Aclimação de Paris, rasgando-se no meio da partida, devido a uma falsa manobra dos indivíduos que sustentavam as cordas.

Santos Dumont fêz consertar o balão e, dois dias depois, fêz sua ascensão perante um grande público, que o aplaudia entusiasticamente.

Em 1899, apareceu o *"Santos Dumont n.º 2"*, mais resistente do que os anteriores. Apresentava uma forma francamente ovóide, cubando 200 metros de gás.

O aeronauta brasileiro realizou com êle diversas ascensões em Nice, sendo a última prejudicada por um tufão que atirou a máquina sobre umas árvores, despedaçando-a. Santos Dumont nada sofreu e apesar de inúmeras pessoas, aproveitando-se desse incidente, tentarem dissuadi-lo de continuar suas experiências, mândou construir o *"Santos Dumont n.º 3"*, em novembro de 1899 e o *"Santos Dumont n.º 4"*, em agosto de 1900.

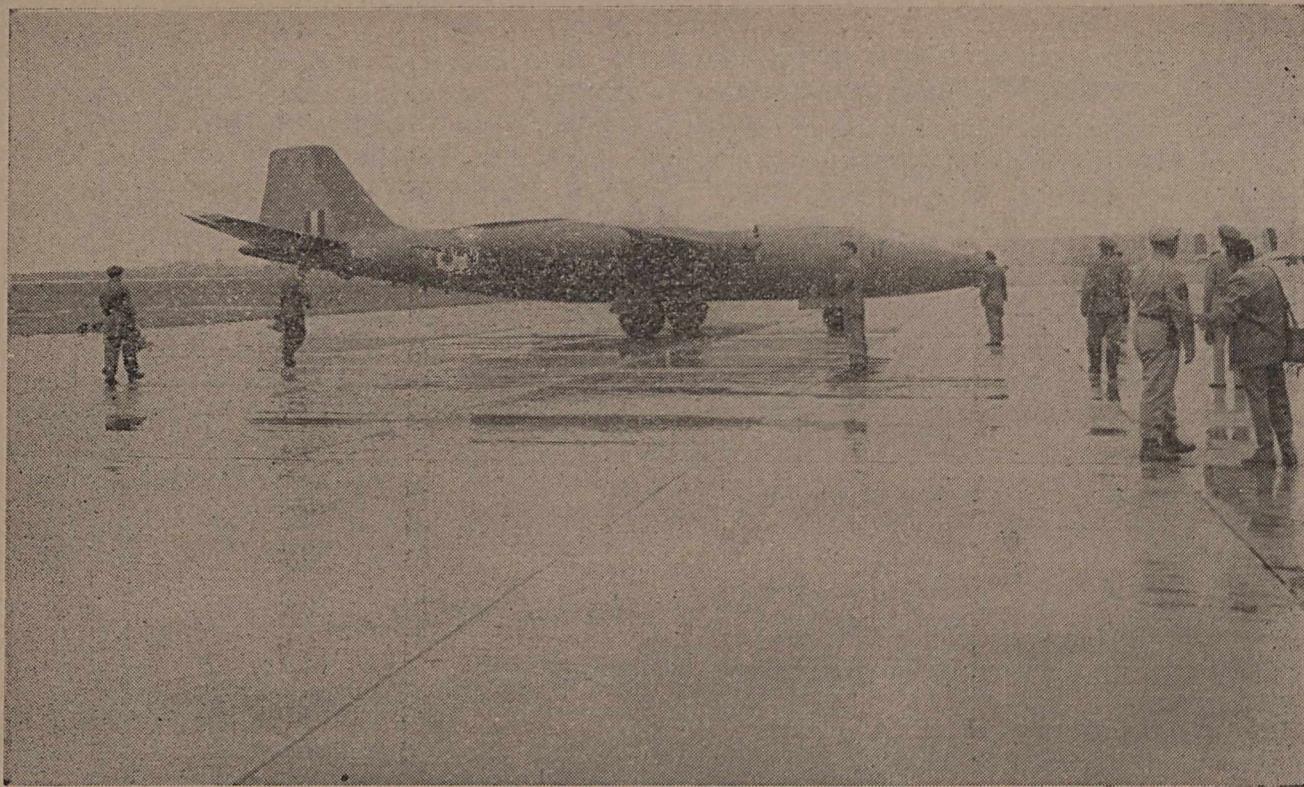
Foi por essa época que apareceu no Aeroclube da França o Sr. Deutsch de La Meurth, grande entusiasta do problema da navegação aérea, embora desconhecido dos outros membros daquela instituição. Ele estabelecia o prêmio de cem mil francos ao primeiro aeronauta que, dentro dos cinco anos seguintes, partindo de Saint Cloud, que era então o local onde se achava o parque do Clube, fizesse a volta da Torre Eiffel e voltasse ao ponto de partida, no prazo máximo de 30 minutos, sendo esse percurso de 11 km. Acrescentou mais que, se no fim de 5 anos não fosse ganho o prêmio, se distribuissem os juros do dinheiro aos que melhores provas tivessem feito.

Com o *"Santos Dumont n.º 4"*, o ilustre aeronauta patrício concorreu ao prêmio, não tendo competidores. A ascensão realizou-se a 11 de julho de 1901, gastando a máquina 35 minutos, isto é, mais 5 minutos do que os estabelecidos.

Depois de construir o *"Santos Dumont n.º 5"* procurou de novo ganhar o prêmio Deutsch. A experiência realizou-se a 8 de agosto de 1901 e quase lhe custou a vida. Devido a um escapamento de gás, o balão foi de encontro a umas pedras, ficando rasgado, e Santos Dumont suspenso à rede que sustinha a barquinha, num 4.º andar do boulevard Delessert, onde os bombeiros o foram retirar.

A 19 de outubro de 1901, convocada novamente a Comissão do Aeroclube de França, Santos Dumont disputa outra vez o prêmio Deutsch, com o *"Santos Dumont n.º 6"*. Vitorioso nessa experiência, os 120.000 francos a que então montava com os juros o Prêmio Deutsch de La Meurth, lhe foram conferidos.

Santos Dumont distribui 50.000 francos aos seus mecânicos e operários das fábricas que o tinham auxiliado, e o restante a Mr. Lepine, chefe



Avião capitânia da esquadrilha dos "Canberra", em sua visita ao Brasil, durante a "Semana da Asa", d'este ano.



O Major Brigadeiro Vasco Alves Secco, quando cumprimentava um dos pilotos da esquadrilha dos "Canberra".

de polícia de Paris, para que ele retirasse dos montes de socorro e casas de empenho, tôdas as ferramentas de operários que lá estivessem, para serem entregues a seus donos.

Em dezembro de 1928, veio Santos Dumont ao Brasil e estavam-lhe preparadas homenagens que deveriam constituir a mais expressiva consagração pública. Entretanto, o avião Santos Dumont, em que alguns homens de ciência iam ao encontro do navio que trazia o ilustre aeronauta patrício, foi vítima de consternador desastre, onde pereceram todos os passageiros.

Santos Dumont, profundamente impressionado com o ocorrido, pediu ao Governo que não lhe fôssem prestadas as homenagens da sua recepção, no que foi atendido.

A glória e a fortuna não lhe alteraram a integridade do caráter, como também os êxitos em suas experiências não o estacionaram no domínio da conquista do ar. Interessou-se depois pelo aeroplano e foi o primeiro que demonstrou a possibilidade do vôo em aparelho mais pesado do que o ar, com uma máquina diferente da que Wright havia empregado na América.

Continuou seus estudos num recolhimento modesto e silencioso, e, quando trabalhava num aparelho para facilitar a marcha do homem, veio a falecer na ilha de Guarujá, a 23 de julho de 1932, sem aperfeiçoar ainda essa obra.

O Governo prestou-lhe funerais de Chefe de Estado e ao contrário do que sucedeu ao Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão e a Júlio César Ribeiro de Souza, o conquistador da dirigibilidade dos balões com motor teve, na morte, aclamações patrióticas de seu povo e honras cívicas de tôdas as grandes nações.

Sua vida foi uma gloriosa sucessão de êxitos sociais e intelectuais, de despreocupações financeiras e econômicas, e isenta de inimigos que pudesse obscurecer a luminosa trajetória de seu destino.

AUGUSTO SEVERO DE A. MARANHÃO

Descendente de tradicional e fidalga linhagem, Augusto Severo de A. Maranhão nasceu em 1866 no Estado do Rio Grande do Norte.

Embora o ciclo aeronáutico seja formado pelas três insígnes etapas — a invenção do aerostato, pelo "Padre Voador"; a dirigibilidade dos balões sem motor, por Júlio César Ribeiro de Souza, e a dirigibilidade dos balões com motor, por Santos Dumont — Augusto Severo de A. Maranhão obteve também novas glórias para o Brasil no domínio da Aerostação, pelo seu notável empenho no estudo da direção dos balões.

Com o apoio do Presidente da República, Marechal Floriano Peixoto, foi a França a fim de mandar construir, na conhecida Casa Lachambra, o balão que inventara, o "Bartholomeu de Gusmão" que, trazido para o Brasil em 1893, foi mon-

tado em um galpão do Ministério da Guerra, no Campo de Tiro do Realengo.

Continuando seus estudos aeronáuticos, em 1902 construiu em Paris o novo balão que idealizara, o "Pax", assim batizado por ser Augusto Severo um fervoroso partidário da paz e da arbitragem.

O Dr. Domingos de Barros, explanando o seu modo de ver a respeito do balão de Augusto Severo, na campanha jornalística por ele encetada sob o título "Reivindicações Aeronáuticas Brasileiras", assim se expressa :

"Augusto Severo abordou o problema da navegação aérea de uma maneira verdadeiramente aeronáutica, isto é, de acordo com os preâmbulos essenciais e característicos dos fluídos elásticos.

Tôdas as aeronaves criadas até agora, inclusive o magnífico navio aéreo alemão (Zeppelin), têm sido projetadas para preencherem exatamente o mesmo programa dos navios marinhos, isto é, para vencer as violentas convulsões das correntezas aéreas, que varrem a superfície dos mares.

Augusto Severo foi o único, de todos os elaboradores da aeronáutica, que considerou a navegação aérea como radicalmente diversa da navegação sobre o mar, uma vez que aquela possui o privilégio inestimável de utilizar-se da terceira dimensão do espaço para escolher um plano conveniente à linha de marcha mais propícia, isenta das resistências e perigos criados pela agitação do baixo fundo do Oceano Aéreo.

Dessa utilização da faculdade de navegação sobre a vertical, fez o princípio fundamental da nova locomoção."

"Podemos, pois, reivindicar para Augusto Severo a prioridade da criação do navio aéreo!"

A 12 de maio de 1902, Augusto Severo realizou sua última experiência aérea. Embarcando com seu dedicado mecânico francês Sachet, subiu do Parque Vaugirard entre as aclamações dos amigos, que o admiravam pelo denodo e perseverança em resolver um dos mais complexos problemas da época. Quando o balão atingiu a altura de 400 metros aproximadamente, explodiu no ar, precipitando no espaço os corpos carbonizados do intrépido aeronauta e do mecânico encarregado de dirigir as manobras do aerostato.

Encerrando este ligeiro esboço retrospectivo da vida dos predestinados aeronautas patrícios, que deram ao Brasil a glória da conquista do ar, podemos afirmar, como o Presidente Getúlio Vargas que "o nosso pendor para a Aeronáutica tão acentuado na atualidade, parece, realmente, uma predestinação histórica".

O DIA DO AVIADOR

"O Presidente da República dos Estados do Brasil:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, no Brasil, o "Dia do Aviador", que será celebrado em 23 de outubro de cada ano, providenciando os poderes públicos para que essa come-

moração tenha condigna celebração cívica, desportiva e cultural, esta especialmente escolar, e acentuando-se a iniciativa do notável brasileiro Santos Dumont, quanto à prioridade de vôo em aparelho mais pesado do que o ar.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 4 de julho de 1936, 115.º da Independência e 48.º da República.

GETÚLIO VARGAS."

A Lei n.º 218, acima transcrita, poderia chamar-se a Lei Magna da expressão cultural de nossa nacionalidade, pois marcando o início do despertar da consciência aeronáutica nacional, concitou

o País a cumprir seu destino histórico no domínio da Aviação, uma vez que foi pela dirigibilidade aérea que o Brasil se integrou nas grandes conquistas científicas deste século.

Com a Lei n.º 218, o Governo atendia a uma das mais expressivas aspirações da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil, a que deve a nossa Aviação Civil grande parte de seu arrojado e permanente progresso.

A Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil, reuniu-se, pela primeira vez, em julho de 1935, a fim de realizar uma patriótica missão no setor do turismo aéreo nacional.



O Ministro Pierre Montel colocando uma palma de flores ao pé do monumento do aviador Jean Mermoz — que têz a primeira travessia aérea do Atlântico.

Essa iniciativa partiu de jovens e idealistas aviadores patrícios, que tiveram o valioso concurso dos diretores daquela veterana entidade do turismo.

Propõe-se desenvolver uma consciência aeronáutica nacional, êsses anônimos bandeirantes do progresso da navegação aérea despertaram a Aviação Civil da inércia em que jazia, depois da primeira Grande Guerra, e contribuiram, eficaz e decisivamente, para a criação do Ministério da

Aeronáutica e para tornar o Brasil a primeira potência alada — civil e militar — da América Latina.

Em agosto do mesmo ano, a referida Comissão instituiu a "Semana da Asa", que se tornou uma das mais significativas efemérides cívicas da nossa história contemporânea.

A "Semana da Asa" foi criada com o patriótico objetivo de cultuar a memória imortal de Santos Dumont — o Pai da Aviação —, e a de seu prede-

cessor — Bartolomeu Lourenço de Gusmão — e também de contribuir para a formação de uma mentalidade aeronáutica nacional.

A Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil escolheu, para essas comemorações, o mês de outubro, porque foi nesse mês que Santos Dumont levou a efeito, no "14 Bis", o seu primeiro vôo. E o dia 23 de outubro foi escolhido para ser o "Dia da Aviação Brasileira", o dia de suas glórias aeronáuticas, conquistadas tanto pelos pioneiros patrícios na aerostação do século passado e do princípio dêste, como também pelos aeronautas de hoje, sobretudo os que se cobriram de glórias no Correio Aéreo Nacional e na última conflagração mundial.

Sob os auspícios do Governo da República, esse objetivo foi plenamente concretizado.

Como determinadas sementes germinam apenas em solos propícios e em certas épocas do ano, a "Semana da Asa" surgiu num momento histórico de predestinada oportunidade, para cumprir a sua gloriosa missão — aparelhar o País, que foi o berço da navegação aérea, não só para competir com todas as nações no progresso sempre crescente da conquista do ar, como também para manter as suas tradições históricas dessa conquista.

Se ao sôpro do novo espírito do Renascimento pagão a Europa Ocidental libertou-se da arte gótica e dos grilhões do feudalismo, a instituição da "Semana da Asa" foi o despertar de nossa consciência aeronáutica.

Com o decidido apoio do Governo Federal, a cooperação dos diversos órgãos da imprensa, das empresas radiodifusoras, das forças armadas, dos aero-clubes, das escolas públicas e particulares, das diversas entidades sociais, científicas e culturais de todo o País, as solenidades cívicas da "Semana da Asa", realizadas anualmente, a partir de 1935, constituíram o nosso verdadeiro renascimento aeronáutico.

Nos seus programas anuais da "Semana da Asa", a Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil instituiu concursos patrióticos de teses sobre a Aviação; Concurso de Desenho e Modelos de Planadores; Concurso de Frases sobre Santos Dumont, conferindo, aos vencedores, valiosos prêmios, sendo as frases contempladas com menção honrosa.

Também patrocinadas pelo Touring Clube do Brasil tornaram-se famosas as revoadas turísticas que davam, durante as comemorações da "Semana da Asa", oportunidade a grande número de pessoas para se familiarizarem com a Aviação ou entrarem em contacto com a realidade da nossa navegação aérea, depois de seu renascimento.

A "Semana da Asa" pode ser considerada como a conclusão do edifício aeronáutico que o Brasil erigiu no século XX, sendo a base dêsse edifício o ciclo da aerostação traçado por Bartolomeu Lourenço de Gusmão, Júlio César Ribeiro de Souza e Alberto Santos Dumont.

Enquanto o ciclo aeronáutico, forjado por esses audazes pioneiros, se nos afigura uma predestinação histórica, a "Semana da Asa", arrancando a nossa Aviação Civil do marasmo em que jazia, tornou-a um instrumento de paz, de cultura, e de progresso, no presente.

A aviação brasileira cabe prosseguir a obra do Barão do Rio-Branco, quer na política externa, quer na conservação da integridade de nossas fronteiras.

Quanto à nossa política internacional, Santos Dumont foi o primeiro a reconhecer, na dirigibilidade aérea, uma força construtiva, um liame de aproximação fraternal entre os povos. Nunca lhe atribuiu um destino bélico. As poderosas esquadrias aéreas, que destruíram populações indefesas na Guerra de 1914-18, amarguraram-lhe os últimos dias de sua vida e concorreram para apressar-lhe a morte.

Portanto, a aeronáutica do Brasil será sempre um meio de manter, pacificamente, a nossa harmonia não só entre a grande e nobre família americana, como também entre todos os povos que mantiverem nossos ideais de justiça e de liberdade humanas.

Com relação à nossa integridade territorial, a navegação aérea tornou-se, atualmente, o meio mais eficaz e direto de mantê-la.

Com seus 8.511.189 km² e uma população absoluta avaliada em 52.618.000 almas, fortemente concentrada na faixa litorânea, o Brasil é um imenso território despovoado. Basta lembrar que sua densidade de população é de 6 habitantes por km². Portanto, sómente o avião pode atingir diariamente os pontos mais distantes de nossas fronteiras, que compreendem cerca de 16.424 km, sendo 9.000 km de litoral, incluídas as reentrâncias.

O aviador brasileiro será o bandeirante do século XX. Só ele poderá agora conduzir o progresso e a civilização ao nosso "hinterland". A aviação será, portanto, o nosso grande meio de desenvolvimento cultural e econômico.

Esse bandeirantismo teve início em 10 de julho de 1931, quando se iniciou as primeiras linhas do Correio Aéreo Militar, hoje Correio Aéreo Nacional, organização idealizada pelo brigadeiro Eduardo Gomes, a qual estabeleceu a marcha para o Oeste, sem interrupções e sem desfalecimentos.

Por essa época, o Governo do País assumiu também uma política de amparo ao nosso desenvolvimento aeronáutico. Graças a essa proteção, o número de nossos aeroportos, que eram 10 em 1930, atingiu a mais de 500, anos depois.

Estabeleceram-se, também, a criação do Departamento de Aeronáutica Civil, por decreto n.º 19.902, de 22 de abril de 1931, Departamento que honra sobremodo o Governo Federal; a instituição do "Dia do Aviador", por decreto de 4 de julho de 1936, instituição solicitada pela Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil; a instituição do "Código Brasileiro do Ar", pelo

Decreto-lei n.º 483, de 8 de julho de 1938; a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação, as quais correram para o desenvolvimento da nossa aviação de turismo.

A amplitude dessa política aeronáutica chegou a construir, com todos os requisitos modernos, o aeroporto de Fernando de Noronha — ilha oceânica situada a 400 km de Natal — para a maior segurança da navegação aérea o melhor intercâmbio aéreo entre o Brasil e a Europa. Para dominar também a imensidão de nosso território, foi

estabelecida a intercomunicação das diferentes regiões do Território do Acre com a Amazônia e ao mesmo tempo com Mato Grosso e a Capital da República, ficando assim a capital do Amazonas a menor distância de vôo do Rio de Janeiro, do que pelas linhas aéreas do litoral.

A "SEMANA DA ASA" DE 1952

Depois de criar a "Semana da Asa" e de promover durante alguns anos as suas comemorações cívicas, a Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil transferiu a responsabilidade da



Sra. Bertha Grandmasson Salgado Filho, em visita ao

túmulo de Salgado Filho, na "Semana da Asa" de 1952.

realização anual desses festejos comemorativos ao Aeroclube do Brasil que, em 1943, recebeu uma subvenção do Governo, com o objetivo expresso de promover, anualmente, a celebração da "Semana da Asa".

Entretanto, em 1951, a fim de celebrar dignamente o cinqüentenário da conquista da diribilidade aérea de Santos Dumont, o Ministério da Aeronáutica assumiu a responsabilidade de organizar as festividades da "Semana da Asa", as quais, graças ao apoio do Ministro da Aeronáutica — Brigadeiro Nero Moura — e do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica — Major-Brigadeiro Vesco Alves Secco — como também à operosidade

do então Diretor da Aeronáutica Civil — Henrique Dyott Fontenele, tiveram um brilho excepcional.

No corrente ano, ainda como consequência das grandes homenagens prestadas em Paris, por ocasião do referido centenário, a Santos Dumont e ao Brasil, pelo Governo Francês, em 1951, ficou estabelecido que, a visita que a delegação brasileira fizera à França, naquele ano, seria retribuída com a visita de uma delegação francesa ao Brasil, por ocasião da "Semana da Asa" de 1952.

Devido ao cunho excepcional que se desejava imprimir às comemorações da "Semana da Asa", de 1952, o Ministério da Aeronáutica, por sugestão do Aeroclube do Brasil, tomou novamente a res-

ponsabilidade de organizar e executar o programa do referido certame.

De acordo com as diretrizes traçadas pelo Ministro da Aeronáutica — Brigadeiro Nero Moura — os objetivos da "Semana da Asa" de 1952, comemorada no período de 20 a 26 de outubro próximo passado, foram os seguintes:

a) estabelecer o cordial congracamento de todos os aviadores civis ou militares — pessoal de vôo ou das organizações de terra e cujos festejos terão a sua maior intensidade no Dia do Aviador, a 23 de outubro;

b) incrementar, por todos os meios, a formação da mentalidade aeronáutica no público em geral, promovendo para isso exposições de material aeronáutico, ilustradas com gráficos e quadros estatísticos, organizando visitas às instalações de terra e proporcionando os esclarecimentos que se fizerem necessários;

c) rememorar e cultuar os nomes dos pioneiros da Aeronáutica, exaltando suas conquistas e realizações;

d) despertar na adolescência e juventude brasileiras o interesse e o gôsto pela aeronáutica, satisfazendo, tanto quanto possível, as suas aspirações de conhecimento e sensação do vôo, e dando-lhes, por meio do aeromodelismo, a exata compreensão dos problemas da técnica aviatória.

De acordo também com a Portaria Ministerial n.º 292, de 17 de setembro de 1952, foi constituída a seguinte Comissão Executiva para organizar o programa da Asa de 1952 e presidir a sua execução:

Presidente :

Major Brigadeiro Vasco Alves Secco, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

Vice-Presidentes :

Major Brigadeiro Althayr Eugenio Rozsanyi, Comandante da 5.ª Zona Aérea.

Major Brigadeiro Armando de Souza Mello Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea.

Major Brigadeiro Ivo Borges, Comandante da 2.ª zona aérea.

Brigadeiro do Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim, Diretor-Geral de Aeronáutica Civil.

Brigadeiro do Ar Epaminondas Gomes dos Santos, Comandante da 3.ª Zona Aérea.

Brigadeiro do Ar Carlos Rodrigues Coelho, Comandante da 1.ª Zona Aérea.

Membros :

Dr. Herbert Moses, Presidente da Associação Brasileira de Imprensa (A.B.I.).

Senhor Lourival Nobre de Almeida, Presidente do Aero-Clube do Brasil.

Dr. Mário de Azevedo Ribeiro, Presidente do Jockey Clube Brasileiro.

Almirante Jorge Dodsworth Martins, Presidente do Rotary Club do Rio de Janeiro.

Dr. Juvenal Murtinho Nobre, Presidente do Touring Club do Brasil.

Brigadeiro do Ar Godofredo Vidal.

Coronel Aviador Clovis Monteiro Travassos, Comandante da Escola de Aeronáutica.

Dr. Genolino Amado, Diretor da Agência Nacional.

Comandante Fernando Araújo Arruda Albuquerque, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Senhor Orival de Carvalho, Presidente do Sindicato dos Aerooviários do Rio de Janeiro.

Dr. Jorge Dias de Oliva, Presidente da "Companhia Itaú de Transportes Aéreos".

Coronel Eleutério Brum Forlich, Presidente da "Empréssia de Transportes Aerovias Brasil S/A".

Dr. Renato Archer, Presidente da "Empréssia de Transportes Aéreos Norte do Brasil S/A".

General João de Mendonça Lima, Presidente do "Lóide Aéreo Nacional S/A".

Comandante Gratuliano Ximenes de Oliveira, Presidente da "Navegação Aérea Brasileira S/A".

Dr. Paulo Sampaio, Presidente da "Panair do Brasil S/A".

Comandante Linneu Gomes, Presidente da "Real S/A Transportes Aéreos".

Senhor Rubens Berta, Presidente da "S/A Empréssia de Viação Aérea Rio Grandense — V.A.R.I.G.".

Dr. José Bento Ribeiro Dantas, Presidente da "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.".

Senhor Cláudio Ricardo Hoelck, Presidente da "Transportes Aéreos Nacional Ltda.".

Senhor Rubens Avellar, Presidente da "Viação Aérea São Paulo, S/A — V.A.S.P.".

Dr. João Batista do Amaral, Presidente da "União Brasileira de Aviadores Civis — U.B.A.C.".

Major Aviador Osvaldo Terra de Faria, Encarregado do Setor de Relações Públicas do Gabinete do Ministro da Aeronáutica.

Diplomata Dr. Lucilo Haddock Lobo, Oficial de Gabinete do Ministro da Aeronáutica.

Senhor José Garcia de Souza.

Foi o seguinte o programa da "Semana da Asa" de 1952, organizado por essa Comissão Executiva:

20 DE OUTUBRO — 2.ª-FEIRA

12,00 horas — Praça Salgado Filho. Monumento a Santos Dumont: — Empréssias de Aero Navegação e Sindicatos dos Aeronautas e Aerooviários fazem colocar, por comissões, palmas e cestas de flores.

15,00 horas — Praça Salgado Filho. Monumento de Santos Dumont: — Representação das Associações Jockey Clube Brasileiro — Touring Club do Brasil — Rotary Club do Rio de Janeiro — Aero Club do Brasil — Federação dos Escoteiros do Ar — Associação Brasileira de Imprensa, e outras, colocam palmas e cestas de flores.

17,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Inauguração da Agência Postal Telegráfica, com a presença dos Exmos. Srs. Ministros da Viação e Obras Públicas e da Aeronáutica, Diretor-Geral dos Correios e Telégrafos. — Aplicação dos primeiros carimbos comemorativos da "Semana da Asa". — Inauguração da 2.ª "Mostra do Selo Aéreo", contribuição da Comissão Filatélica do D.C.T. e do Clube Filatélico do Brasil. Entrega às autoridades presentes de lembranças Filatélicas comemorativas da efeméride. — Visita ao Stand onde se acha exposto cópia do avião Demoiselle, oferecido pelo Governo Francês.

21 DE OUTUBRO — 3.ª-FEIRA

9,00 horas — Aero Clube do Brasil — Campo de Manguinhos: — Prova "Círcuito Aéreo Guanabara" (noviços). — Manguinhos — Xerém — Nova Iguaçu — Jacarepaguá — Manguinhos.



Vice-marechal do Ar D. A. Boyle, e o Ministro da Aeronáutica, Sr. Nero Moura, durante a visita dos "Canberra", na "Semana da Asa", dêste ano

10,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont — Vôos de passageiros sobre a cidade oferecidos pelas Companhias Real e Cruzeiro do Sul.

11,00 horas — Visita às instalações da Cruzeiro do Sul no Caju oferecida aos alunos das Escolas Municipais e Secundárias. — Demonstração em voo dos aparelhos "Magnetômetro" e "Cintiômetro", instalados nos aviões da Cruzeiro do Sul para verificação de reações magnéticas.

17,00 horas — Vôos de passageiros sobre a cidade oferecidos pelas Companhias "Varig" e "Aerovias Brasil".

22 DE OUTUBRO — 4.^a-FEIRA

10,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Vôos de passageiros (menores) sobre a cidade e oferecidos pelas Companhias Real e Cruzeiro do Sul.

17,00 horas — Idem, pelas Companhias Varig e Aerovias Brasil.

17,30 horas — Clube de Aeronáutica — Praça Marechal Ancora: — Coquetel oferecido pelo Aero Clube do Brasil, ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica. — Entrega de Diplomas de Sócios Beneméritos.

23 DE OUTUBRO — 5.^a-FEIRA

DIA DO AVIADOR

MANHÃ — ESCOLA DE AERONÁUTICA

1.^a PARTE — CERIMÔNIA RELIGIOSA

08,10 horas — Formatura da Tropa no Estádio.

08,15 horas — Incorporação da Bandeira.

08,30 horas — Chegada do Trem dos convidados.

08,30 horas — Chegada do Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica. Revista à Tropa, sendo prestadas a Sua Excelência as continências regulamentares, pelo Corpo de Cadetes.

08,45 horas — Tropa: Ensaijar armas; saída do saílho; deslocamento para a Capela.

09,00 horas — Início da Missa, na Capela, celebrada pelo Bispo Don Alalano Denoday.

2.^a PARTE — CERIMÔNIA MILITAR

09,45 horas — Tropa reunir no local previsto.

10,00 horas — Chegada do Sr. Pierre Montel, Ministro da Aeronáutica da França.

10,10 horas — Apresentação para o início das cerimônias.

10,20 horas — Cerimônia de condecorações.

10,40 horas — Desfile da Tropa em continência ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica. — Cerimônia de colocação de Palmas no Monumento de Jean Mermoz e no Monumento do "Cadete Imortal".

11,30 horas — "Buffet" para Oficiais, Cadetes e convidados, no Rancho dos Cadetes.

12,00 horas — Almôço para altas autoridades, no Rancho dos Oficiais.

* * *

09,00 horas — Visita das Escolas Municipais e Secundárias às instalações e oficinas da Panair, no Calabouço.

Noite — Clube de Aeronáutica

22,30 horas — Baile de Congraçamento, oferecido pela Diretoria do Clube de Aeronáutica aos aviadores civis e militares.

24 DE OUTUBRO — 6.^a-FEIRA

10,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Vôos de passageiros sobre a cidade e oferecidos pelas Companhias Real e Cruzeiro do Sul.

12,00 horas — Rotary Club do Rio de Janeiro: — Almôço nos Salões do Automóvel Clube oferecido ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica e altas autoridades civis e militares da Aeronáutica Brasileira.

14,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Vôos de passageiros sobre a cidade e oferecidos pela Panair do Brasil.

17,00 horas — Idem, pelas Companhias Varig e Aerovias Brasil.

17,00 horas — Coquetel oferecido pelo Touring Club do Brasil ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, aos aviadores civis e militares.

Nota — Para os vôos de menores, há necessidade de apresentação de licenças de pais ou responsáveis. Os "tickets" para os vôos serão distribuídos pelo Dr. Celso Azambuja, no balcão do Touring Club, no Aeroporto Santos Dumont.

25 DE OUTUBRO — SÁBADO

10,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Vôos de passageiros sobre a cidade e oferecidos pela Real.

15,00 horas — Praia do Flamengo: — Demonstração de Paraquedismo — Escola de Paraquedistas do Exército e Aero Clube do Brasil. — Salto em massa da Escola de Paraquedistas, aproximadamente 200 homens. — Salto retardado de 10 paraquedistas do Aero Clube do Brasil.

17,00 horas — Estação de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont: — Vôos de Passageiros sobre a cidade e oferecidos pelas Companhias Varig e Aerovias.

17,30 horas — Associação Brasileira de Imprensa: — Coquetel oferecido ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica.

22,00 horas — Baile de Congraçamento oferecido pelo Clube de Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, na sede social — Avenida Ernani Cardoso, 183 — Cascadura.

26 DE OUTUBRO — DOMINGO

09,00 horas — Romaria Cívica ao Túmulo de Santos Dumont, no Cemitério São João Batista.

10,00 horas — Seda do Sindicato Nacional dos Aeroviários: — Matinée Infantil para os filhos dos Associados.

10,00 horas — Aero Clube do Brasil — Campo de Mangueiros: — Concurso de Aeromodelismo.

12,30 horas — Jockey Clube Brasileiro — Hipódromo da Gávea: — Almôço oferecido ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica e altas autoridades civis e militares da Aeronáutica Brasileira. — Corrida em homenagem à Aeronáutica Brasileira, com os seguintes páreos:

Grande Prêmio Salgado Filho

Alberto Santos Dumont

Augusto Severo

Bartolomeu Lourenço de Gusmão

Jean Mermoz

Ministro Pierre Montel

Fôrça Aérea Francesa

Fôrça Aérea Brasileira

Capitão George Guynemer.

19,00 horas — Baile dos Aeroviários e Aeronautas realizado nos Salões do High-Life.

Dentre as significativas solenidades das comemorações da "Semana da Asa", do corrente ano, destaca-se a visita da Delegação Francesa ao Brasil, em retribuição à visita que a delegação brasileira fizera à França em 1951, durante as comemorações em homenagem a Santos Dumont.

Com a Delegação Francesa distinguiu-se o Ministro da Aeronáutica da França, Sr. Pierre Montel que, ao voltar para o seu país, declarou: "Oxalá possamos retornar ao Brasil! Assim teríamos ocasião de estreitar os laços de amizade e estima que lhe dedicamos."

Tivemos, também, a visita dos aviões a jato ingleses — os célebres "Canberra" da R.A.F. — comandados pelo Vice-Marechal do Ar D. A. Boyle.

A chegada dos aparelhos assumiu aspecto festivo, comparecendo altas autoridades civis e militares, destacando-se, entre estas, o embaixador britânico Sir Geoffrey Harington Thompson, Major-Brigadeiro Vasco Alves Secco, chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, representantes do Corpo Diplomático, grande número de convidados, famílias, jornalistas e outras pessoas gradas.

No Aeroporto Santos Dumont, foi franqueada ao público a exposição da 2.^a Mostra do Selo Aéreo, contribuição da Comissão Filatélica do D.C.T. e do Clube Filatélico do Brasil. A Mostra ocupou uma área de 100 metros quadrados, contando com 15 expositores, sendo 13 colecionadores e duas entidades. Na exposição figuraram numerosas coleções de selos, etiquetas, não só do Correio Aéreo, como de foguetes, meio usado outrora em alguns países da Europa para transporte de correspondência.

Também no mesmo Aeroporto, foi exibida, ao público, uma reprodução autêntica do "Demoiselle", aparelho com o qual realizou Santos Dumont, em Paris, o primeiro vôo do mais pesado que o ar. A reprodução do famoso aeroplano foi, sob o patrocínio das nossas autoridades aeronáuticas, recentemente confeccionado na França e trazida para o Brasil, destinando-se sua exposição pública a homenagem à memória de Santos Dumont.

mont, durante os festejos comemorativos da "Semana da Asa".

Muito concorridos foram os vôos de passageiros sobre a cidade, oferecidos pelas companhias comerciais de aviação, destinados a familiarizar o grande público com as viagens aéreas cotidianas, e a contribuir para a formação de uma mentalidade aeronáutica nacional, que é um dos mais patrióticos objetivos da "Semana da Asa".

Encerrando as comemorações da "Semana da Asa", realizou-se uma romaria cívica ao túmulo de Santos Dumont, no cemitério de São João Batista, promovida pelo Brigadeiro Raimundo Aboim, diretor da Aeronáutica Civil.

Graças à instituição da "Semana da Asa" e à construtiva política aeronáutica do Governo do País, "o céu brasileiro tornou-se verdadeiramente a chave das rotas da América Latina".

— — — — —