

# O 1º vôo do "14 BIS" e as falsas primazias

Marcio B. Cezar

*Em 23 de outubro de 1906, precisamente às 16:00h, no campo de Bagatelle, na França, Alberto Santos Dumont, com o seu "14 BIS", elevava-se do solo e percorria uma distância aproximada de 60 metros, a cerca de 2 metros de altura.*

*Era a primeira vez que o HOMEM vencida a lei da gravidade, voando no "mais pesado que o ar".*

*Entretanto, a partir deste notável fei-*

*to, várias questões surgiram com referência à primazia da Aviação, todas elas procurando roubar a Santos Dumont a glória de ter sido o "Pai da Aviação".*

*Pretendemos expor, de maneira clara e concisa, as falsas primazias decorrentes do feito do nosso genial patrício pois, na expressão de um de seus biógrafos, foi Santos Dumont "quem deu asas ao mundo e glória ao Brasil".*

*Todos os jornais do mundo noticiaram, e fotografias autênticas perpetuaram a ocorrência. Um monumento foi erguido no local do vôo, para comemorá-lo.*

*A prioridade do vôo em favor dos irmãos Wright (Wilbur e Orville) é a que atualmente tem provocado maiores controvérsias. Os americanos reconhecem ter sido Santos Dumont o primeiro homem que voou no "mais pesado que o ar", na Europa, entretanto, não o admitem como autor do primeiro vôo realizado no mundo inteiro.*

*A argumentação levantada pelos americanos é de que os irmãos Wright "voaram", pela primeira vez, em 17/12/1903, ou seja, 2 anos e 10 meses antes do famoso vôo de Santos Dumont, em 23/10/1906.*

*Já que o assunto é muito vasto, citaremos alguns quesitos, nos quais está evidenciado, de maneira clara e insofismável, que os americanos não possuem provas oficiais para reivindicarem a paternidade da Aviação.*

*Citaremos abaixo um trecho da obra "O que eu vi, o que nós veremos", livro escrito pelo próprio Santos Dumont, seguido de alguns comentários:*

*"Um público numeroso assistiu aos primeiros vôos feitos por um homem, como tais, reconhecidos por todos os jornais do mundo inteiro. Basta abri-los, mesmos os dos Estados Unidos, para se constatar essa opinião geral.*

*Podia citar todos os jornais e revistas do mundo, todos foram, então, unânimes em glorificar "esse minuto memorável na História da Nevegação Aérea".*

No ano seguinte, o aeroplano Farman fez vôos que se tornaram célebres; foi esse inventor-aviador que primeiro conseguiu um vôo de ida e volta. Depois dele, veio Blériot, e só dois anos mais tarde é que os irmãos Wright fazem os seus vôos. É verdade que eles dizem ter feito outros, porém as escondidas.

Eu não quero tirar em nada o mérito dos irmãos Wright, por quem tenho a maior admiração; mas é inegável que, só depois de nós, se apresentaram eles com um aparelho superior aos nossos, dizendo que era cópia de um que tinham construído antes dos nossos.

Logo depois dos irmãos Wright, aparece Levasseur com o aeroplano "Antoinette", superior a tudo quanto, então, existia; Levasseur havia já 20 anos que trabalhava em resolver o problema do vôo; poderia, pois, dizer que o seu aparelho era cópia de outro construído muitos anos antes. Mas não o fez.

O que diriam Edison, Graham Bell ou Marconi se, depois que apresentaram em público a lâmpada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fios, um outro inventor se apresentasse com uma melhor lâmpada elétrica, telefone ou aparelho de telegrafia sem fios, dizendo que os tinha construído antes deles?

A quem a humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas (eles são os próprios a dizer que fizeram todo o possível para que não transpirasse nada dos resultados de suas experiências) e que estavam tão ignorados no mundo, que vemos todos qualificarem os meus 220 metros de "minuto memorável na história da aviação", ou é aos Farman, Blériot e a mim, que fizemos todas as nossas demonstrações diante de comissões científicas e em plena luz do sol?"

Dessas declarações deduz-se, claramente, que Santos Dumont não acreditava no alegado pelos irmãos Wright.

Exibe-se como única prova do "vôo" dos irmãos Wright em 1903, uma fotografia que só foi publicada cinco anos mais tarde. Trata-se de documento discutível. É o que se

conclui dos seguintes dizeres incertos na "Illustration", de Paris, de 6 de julho de 1908: "este documento é uma prova em papel fotográfico. Mas será uma fotografia? O aspecto é bastante equívoco, e nele se notam todas as características de um truque".

Em 1904, os irmãos Wright requeriam, na Inglaterra, patente para um planador (sem motor) de sua invenção. Fato estranho para quem alega ter voado com motor (devidamente catapultado) um ano antes.

Essa patente tomou o número 6732, conforme consta na revista "Flight", nº 774.

Do jornal "O Globo" de 27 de maio de 1973, transcrevemos o seguinte trecho de discurso proferido por Pierre Clostermann, herói da aviação francesa na R.A.F. durante a 2ª guerra mundial: "A história, que às vezes é injusta, escreveu que numa parte da costa deserta do Atlântico, dentro da clandestinidade, sem testemunhas, dois jovens americanos tinham conseguido, em 1903, efetuar um vôo em planador motorizado lançado por catapulta. Mas finalmente, o primeiro vôo de um mais pesado que o ar que se eleva no espaço pelos seus próprios meios, oficialmente controlado e homologado, e foi este, sem discussão possível, o de Santos Dumont".

No seu vôo de 220 metros, realizado em 12/11/1906, uma companhia cinematográfica filmou a cena. Este filme é uma das diversas provas oficiais que dão a primazia do vôo, em avião, ao brasileiro Santos Dumont.

Os irmãos Wright afirmam que todos os seus "vôos", efetuados em 1903, eram registrados no seu diário. Diga-se, de passagem, que o referido "diário" não é encontrado em nenhum museu americano e, mesmo que fosse, não poderia tal "diário" ser considerado como prova concreta em seu favor.

Os vôos de Santos Dumont sempre foram testemunhados e amplamente noticiados.

O Aero clube da França sempre os homologou e o inventor nunca escondeu nem, tampouco, patenteou as suas inúmeras cria-

ções.

Os Estados Unidos possuíam a sua representação diplomática em Paris, para a qual não deveria ser segredo o "êxito" proclamado pelos seus patrícios. Entretanto, em face dos inúmeros sucessos alcançados, na época, por Santos Dumont, nunca chegaram a reclamar, perante o Aero clube da França, a primazia norte-americana do vôo.

É de causar espécie, que os irmãos Wright, tomando conhecimento dos êxitos de Santos Dumont, não reclamassem, desde logo, a paternidade de suas experiências.

Os Wright escreveram ao Capitão Ferdinand Ferber (aeronauta francês e seu agente em negociações) e pediram uma "descrição minuciosa e esquemas" do avião de Santos Dumont (14 BIS), cujos feitos notáveis já eram amplamente divulgados:

"Caro capitão Ferber:

Meu irmão e eu tomamos conhecimento, por uma correspondência de Paris publicada no "New York Herald", que o público francês apreciou grandemente um vôo de 220 metros em linha reta de Santos Dumont, num aeroplano de sua construção. Ficariamos muito satisfeitos de conhecer notícias exatas sobre essas experiências de Bagatelle, e estamos certos de que fareis para nós um relatório fiel dos ensaios e uma descrição da máquina voadora, acompanhada de um esquema. Já tivemos a oportunidade de ver, numa gravura do "New York Herald", que o aeroplano repousa na terra sobre três rodas, e deduzimos então que necessário se faz, a Santos Dumont, uma corrida prévia para decolagem, isto realizado sobre um campo extenso e bem uniforme. Com a catapulta de lançamentos que entregamos, Orville e eu saltamos diretamente no ar, com a velocidade adequada, de uma forma mais prática. Desde que os franceses julgam "sensacional performance" um vôo em linha reta de apenas 220 metros, estamos certos de encontrar um excelente ambiente se chegarmos a fazer exhibições na França. Entretanto, a viagem e o transporte da máquina e da catapulta obriga-

rão a despesas demasiado elevadas para os dois pobres mecânicos de Dayton. Por isto, caro Capitão Ferber, se técnicos franceses, escolhidos por vós, desejarem vir a Dayton, para eles fariamos a exibição da máquina no campo vizinho, com um vôo de cinco minutos, em circuito completamente fechado, cedendo-lhes opção para a performance e venda da máquina, mediante o pagamento de 50.000 dollars-cash.

Yours Truly  
Wilbur Wright."

Esta missiva é um documento curioso sob vários ângulos. Revela a estupefação dos Wrights diante do meio empregado por Santos Dumont, a fim de alçar vôo. Ambos desejam obter "notícias exatas" a respeito das "experiências de Bagatelle". E ainda solicitam "um relatório fiel dos ensaios e uma descrição da máquina voadora, acompanhada de um esquema". Todavia, o detalhe que mais os preocupa, que os deixa mortos de curiosidade, é o processo de o "14-bis" efetuar a decolagem sem o auxílio de catapultas e de torres providas com discos de metal. Eles não afirmam, na carta, que são capazes de fazer o mesmo, que o avião no qual executam vôos, pode subir, realizar o deslocamento através da atmosfera, e finalmente aterrissar, tudo isto pelos próprios recursos do aparelho. Outro pormenor importante: Wilbur Wright não assegura, nestas palavras dirigidas ao Capitão Ferber, que ele e Orville foram os primeiros que voaram num "mais pesado que o ar". Quanto a este fato, silenciam de modo completo; não apresentam nenhuma reivindicação.

Finalmente, em 8 de agosto de 1908, fazem os Wright a primeira exibição, em público, na França. Verificou-se, então, que eles precisavam, para levantar vôo, de uma catapulta, torre, trilho, "pilone", etc.

Somente o "pilone" pesava 700 kg, e o trilho de madeira tinha o comprimento de 24 metros.

Nenhum jornal norte-americano publicou, antes do dia 23 de outubro de 1906,

qualquer fotografia oficial das experiências dos Wright. As primeiras fotografias apareceram somente em 1908, na "Century Magazine".

Na grande sessão realizada em dezembro de 1910, no Aeroclube da França, ficou registrado na ata "ter sido Santos Dumont o primeiro aviador do universo que subiu em aeroplano com motor".

Evidencia-se, assim, que a França nunca esqueceu os feitos do notável brasileiro, apesar da intensa propaganda desenvolvida por ocasião dos vôos realizados pelos irmãos Wright naquele país, a partir de 8 de agosto de 1908.

Nota-se, outrossim, que poucos meses antes do célebre vôo de 23 de outubro de 1906, Santos Dumont fora recebido pelo Presidente Theodore Roosevelt que lhe pediu informasse às classes armadas norte-americanas quanto à utilização do dirigível como aparelho de defesa, observação e ataque a submarinos.

Vejam-se no quadro abaixo, os dados publicados pela revista norte-americana "National Aeronautics", órgão oficial da "National Aeronautics Association" de Washington:

PILOTOS	LOCAIS	DATAS	TEMPO
Santos Dumont	Bagatelle	23.10.1906	21"
Henri Farman	Issy le Moulineaux	26.11.1907	52"
Léon Delagrangé	Champs de Mars	11.04.1908	6' 30"
Henri Farman	Issy le Moulineaux	06.07.1908	29' 53"
Léon Delagrangé	Issy le Moulineaux	06.09.1908	20' 19"

Durante muitos anos foram publicados estes dados de caráter oficial sem que tenha havido qualquer contestação.

Na revista norte-americana "Reader's Digest", de dezembro de 1942, encontramos um artigo intitulado "Santos Dumont, Pai da Aviação", condensado da revista "Air Facts". Da página 54 transcrevemos o seguinte trecho: "em 1906 deu ao mundo a primeira demonstração pública de vôo num aparelho mais pesado que o ar (os irmãos Wright só vieram a voar publicamente em 1908).

Conclusão: fatos não mentem. A primazia do vôo mecânico é, incontestavelmente, do nosso Santos Dumont. Entretanto, para roubar essa glória, os americanos desencadearam uma grande campanha, em favor dos irmãos Wright.

A culpa não cabe, propriamente, aos norte-americanos, e sim, aos brasileiros que não souberam aproveitar a oportunidade do sucesso alcançado por Santos Dumont.

Devemos realçar, também, que não se pode considerar como resolvido o problema do vôo mecânico (mais pesado que o ar) por um aparelho incapaz de, por seus próprios meios, erguer-se do solo (os Wright dependeram da catapulta até 1910).

É necessário que a vida e a obra do grande brasileiro saiam do elemento especializado e penetrem nas escolas, faculdades e fábricas; no povo enfim.

Render homenagem à memória desse grande aviador, é obrigação moral nossa.

Não nos esqueçamos de que "Santos Dumont deu asas ao mundo e glória ao BRASIL".