

cialmente, para tê-los capacitados e não para uma mera diplomação ao final do curso.

Tudo aquilo que os senhores possuem se deve, em muito, a nossa Força; e a ela cabe retribuir, com esforço e dedicação.

Ao longo dos anos, na carreira profissional que abraçamos, vimos que o militar, por excelência, deve ser simples; cômico de seus deveres; despojado de vaidades; conhecedor de suas limitações; voltado para a missão do grupo a que pertence e para a consecução dos objetivos a serem alcançados, com perseverança; e que deve manter sempre viva em sua mente que nada vale tão pouco como um homem sozinho.

Os senhores devem se orgulhar de, a partir deste instante, pertencerem ao corpo dis-

cente da ECEMAR, na certeza de que o prestígio que ela mantém está diretamente ligado e será consequência do maior engajamento de seus Oficiais-Estagários.

Parodiando o pensador, diríamos que a Aeronáutica não é só passado e presente; ao lutar por ela, defendemos o nosso amanhã, não o nosso ontem.

Mantenham-se cômicos de suas responsabilidades, como o fizeram até hoje, razão de suas presenças neste fórum do saber, pois sô assim, e com tranqüilidade poderão dizer, ao final de suas carreiras:

Não passamos em vão!

Sejam felizes.



FALANDO DE JEAN MERMOZ

ANTONIO CLARET JORDÃO - Ten Cel Av R/R

Em uma dessas esplendorosas manhãs dos Afonsos, ao chegarmos à entrada do Museu Aeroespacial, quando contemplávamos uma tênue bruma tentando esconder pássaros madrugadores... eis que nos foi formulada, mais uma vez, uma já quase constante indagação:

— Por que Jean Mermoz? — Por que nos Afonsos?

Instintivamente e quase compulsoriamente, vem a nossa mente a confirmação da preciosa e absoluta necessidade de cultuarmos a nossa memória. Por frações de segundos se delineou no pensamento toda a magnitude da época em que agora vivemos, de culto à história aeronáutica... criação do Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, INCAER... revitalização do Museu Aeroespacial (MUSAL)... e tudo mais de mentalidade e atividades nesse Campo... bendito o povo que conhece seu passado pode construir seu futuro!

Foi dentro desse fértil sentido memorial que nos veio a então resposta simples:

– Na pesquisa história de nossas origens, sem dúvida alguma, – Jean Mermoz nos brindou páginas de heroísmo, perseverança, sagacidade, inteligência, romantismo, idealismo, determinismo! – Foi incontestavelmente homem de largos horizontes, de tão largos horizontes quanto foram imensas suas rotas percorridas!

– O Cmt Maximiano Leal deu, em poucas palavras, a dimensão exata da presença de Jean Mermoz aqui em nossos céus!

“Jean Mermoz.

Deste lugar você partiu e regressou muitas vezes.

Confundindo-se com os astros, você e seus companheiros franceses da Aeropostale construíram, com paciência e audácia, as estradas invisíveis que aproximam os povos.

Um dia você não voltou.

Dizem que uma nova estrela apareceu na constelação do Cruzeiro do Sul...”

Nós complementaríamos a encantada descrição acima afirmando que ele inundou a beleza deste campo com sua heroica presença e se auto-compensou deixando-se ungir do “Espírito dos Afonsos”.

Poderíamos continuar a falar infinitamente sobre esse predestinado “Herói de Pátrias”. Sua vida se propõe a isso. Em seus poucos 38 anos de vida escreveu séculos de história. Mas vamos somente adiantar que, além de tudo que já se pesquisou e se narrou de sua vida, numa estupenda descoberta concluímos ao esmiuçar seu feitos:

– ESTUDANDO JEAN MERMOZ NOS AFONSOS DESCOBRIMOS UMA DAS PRINCIPAIS ORIGENS DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)!. – Seus amigos que o digam: – MELO, FONTENELLE, WANDERLEY, MONTENEGRO e EDUARDO GOMES. Foi marcante a influência de nosso herói na mentalidade desses seus amigos dos Afonsos.

Em outra ocasião explicaremos mais o porquê de Mermoz/Afonsos... fiquemos agora na leitura de alguns belos trechos dessa VIDA EXEMPLAR.

Leiam os trechos, e em seguida, concordarão conosco:

– Como é belo saber que um dos formadores do Espírito dos Afonsos, foi Jean Mermoz!

Com MERMOZ, em 1930

PRIMEIRA TRAVESSIA POSTAL DO ATLÂNTICO SUL

por Jean Dabry

Foi em Saint Laurent de la Salanque, Base de manutenção de hidroaviões da Linha Marselha-Algeria, localizada próximo a Perpignan, que conheci Jean Mermoz em fevereiro de 1930.

Em um solitário hangar situado ao sul do Lago Lecaute, uma equipe de mecânicos chegados de Toulouse, providenciava a montagem de flutuadores no Latécoère 28, aparelho destinado ao Serviço Postal do Atlântico Sul.

Léo Gimié e eu trabalhávamos na instalação do equipamento rádio e dos instrumentos de navegação.

Mermoz havia voltado da América do Sul, onde terminara de avaliar as linhas cuja prospecção havia sido feita por seus companheiros Paul Vachet, Ham, Reine e outros. Lá, ele conquistaria, mais tarde, a mesma extraordinária popularidade que o tornou famoso em Palmyra e na Costa do Ouro.

Gimié e eu fazíamos parte da tripulação de Henry Delaunay nos vôos do "Oiseau Blanc" n.º 2, um avião Levasseur, e recebemos com desagrado a dissolução do grupo ordenada por Didier Daurat, em consequência do acidente ocorrido em Istres aos 23 de dezembro de 1929.

Sem que erro algum pudesse ser imputado a Delaunay, ao lado de quem me encontrava no momento, posso testemunhar que, o trem alijável sofreu um colapso causando grandes avarias na fuselagem, depois que esta arrastou-se sobre a pista de piçarra, exatamente no momento em que íamos empreender o programa de provas com peso máximo a bordo, antes da travessia do Atlântico.

Por isso, sem intenção de desprestigiá-lo, recebemos Mermoz com certa reserva como nosso novo Comandante, julgando-o responsável pela desagregação da tripulação de Henry Delaunay, o legendário herói de Florianópolis no Brasil em 1928, que retornava ao vôo após 10 meses de hospitalização com as mãos cruelmente marcadas pelo fogo e a quem amávamos como a um irmão.

Entretanto, logo aos primeiros contatos com Mermoz, ele nos cativou. Emitia em torno de si um contagiante calor humano, uma esfuziante alegria de viver e não escondia o entusiasmo por antever a próxima ligação transoceânica em direção à América Latina.

Gimié e eu havíamos cumprido, dias antes, a dolorosa missão de reconhecer os corpos de três de nossos companheiros da linha Marselha-Algeria, mortos em acidente ao colidirem com o cabo Béar, voando em um hidro-

avião CAMS, quando tentavam, desesperadamente, alcançar Saint-Laurent.

Mermoz, acompanhado de um companheiro de esquadrilha de Thionville, nos convidou a jantar em Perpignan. Durante a refeição, após evocar lembranças da linha, nos fala com infinita simplicidade sobre o que significava o objetivo a ser atingido por ele. Esforça-se por dissipar o ambiente de tristeza reinante pela perda dos companheiros.

Logo em seguida, parte para Marignane onde irá adaptar-se à técnica de pilotar hidroaviões e obter o novo brevê.

SEU DOMÍNIO SOBRE OS TEMPORAIS

O Latécoère 28 foi trasladado de Saint-Laurent para Marignane durante o mês de abril, após uma série de vôos de ensaio durante os quais sua autonomia foi rigorosamente avaliada, a fim de serem estabelecidas as reais possibilidades da máquina.

Entre 11 e 12 de abril de 1930, voando um circuito formado por Marignane, Cap. D'Ague-Notre Dame de la Ciotat, Istres e Marignane, 4.308 Km foram cobertos em 30h25min. O recorde mundial de distância em circuito fechado para hidroaviões havia sido batido. Mais importante do que isso: o avião demonstrou possuir um raio de ação amplamente suficiente para a travessia do Atlântico Sul.

Este resultado pôde ser obtido pela inclusão de um tanque de combustível suplementar engenhosamente colocado entre a cabina e a parede que separa os tanques principais. Eu e Gimié nos revezávamos na bomba manual para alimentá-los.

Durante esse prolongado vôo, o consumo de combustível e velocidade com diversos regimes foram avaliados.

Eu sugeri a montagem de um horizonte giroscópico "Gyrorector" para o P.S.V. (pilotagem sem visibilidade), como o que Dieudonné Costes utilizara com sucesso em seu "raid" precedente. Este instrumento, entretanto, não foi aceito nem por Didier Daurat, nem por Mer-

moz, que alegaram restar muito pouco tempo para que o painel de instrumentos do piloto fosse modificado.

Desta maneira, os únicos instrumentos de vôo dos quais o piloto poderia dispor eram o indicador de viragem e o inclinômetro.

A tripulação estava agora bem integrada, o avião, cuidadosamente revisionado em Mairignane, e eu fazia meu "debut" em Saint-Louis, no Senegal. O vôo seria feito por etapas, porque tínhamos a bordo, além de M. Dourat e do Chefe dos mecânicos de Saint-Louis, o material de reposição para aquela Base.

Sobre a travessia do Atlântico Sul em 12 e 13 de maio de 1930, tudo já foi contado, mas gostaria de enfatizar esta etapa que durou 21h10min, e que foi minuciosamente organizada. As ligações rádio foram excelentes. Gimie testou as comunicações, não somente com Dakar, Porto-Praia e Natal, mas, também, com os pequenos navios da Compagnie Aeropostale, escalonados ao longo do trajeto e, fato completamente desconhecido, com a direção geral da Aeropostale, em Paris.

Quanto a Mermoz, admirei seu domínio e sua calma quando atravessamos a frente intertropical, o "Pot-au-Noir", a baixa altitude, sob uma chuva diluviana que provocava, de espaço a espaço, baixa no regime do motor.

Após a suave amerrissagem no rio Potengi em Natal, o correio foi levado imediatamente por Raymond Vanier em direção ao Rio de Janeiro, onde Reine e Jean Macagne o esperavam, assim como Henri Guillaumet em Buenos Aires ansiava pela chegada do primeiro Correio Aéreo saído de Toulouse, para encaminhá-lo a Santiago do Chile, na extremidade final da linha.

O sucesso das asas francesas, realizado em 1930, e pela primeira vez no mundo, a ligação postal cem por cento aérea, entre a França e os países da América Latina, foi festejada com entusiasmo, notadamente no Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, onde fomos convidados para numerosas e calorosas manifestações.

ELE POUSA O LATÉ SOBRE A AREIA DA PRAIA

Nossa alegria era sombria pelo desaparecimento recente de Julien Pranville, do piloto Elisée Négrin e do rádio-navegador Pruneta. Partindo de Buenos Aires, o Laté 28, que voava com destino a Natal, enquanto baixava envolvido por denso nevoeiro noturno, chocou-se com a superfície do Rio da Prata, nas proximidades de Montevideo.

M. Pranville, que era o Diretor de Prospecção e Negrin cederam seus salva-vidas pneumáticos aos dois passageiros brasileiros para que pudessem se manter na superfície da água. Somente um deles logrou alcançar a margem.

Quando conseguiu salvar-se, João Alberto de Barros forneceu detalhadas informações sobre a catástrofe, na qual pereceram todos os outros ocupantes do avião. Enalteceu a abnegação do Diretor e da tripulação, o que emocionou profundamente a opinião pública na América Latina.

Ao final do grande banquete oferecido em nossa honra e na do pessoal da Compagnie Générale Aeropostale, no Hotel Glória, no Rio de Janeiro, os numerosos convidados, após terem feito um minuto de silêncio em homenagem aos desaparecidos, renderam, pouco depois, com aplausos prolongados, homenagem a Henri Delaunay que, dois anos antes em Florianópolis tinha tido as mãos e os pés cruelmente queimados por haver conseguido pousar com seu avião em chamas, durante a noite, salvando deste modo a vida de três passageiros brasileiros.

Prosseguindo do Rio para Montevideo, a viagem foi marcada por um pouso forçado, em plena noite, durante o qual foram postas em evidência, mais uma vez, as qualidades de piloto de Mermoz, que se encontrava no comando do Laté 28 - Renault com Etienne, a quem havia cedido o lado esquerdo.

Sem utilizar a bomba Michelin ou os foguetes Holt, orientando-se somente pela ar-

rebentação, Mermoz pousa sem incidentes o Laté na areia úmida.

Trabalharam várias horas para arrastar o avião e livrá-lo da maré enchente, calçando sucessivamente suas rodas e empurrando com a força de seus braços a fuselagem do avião, alternadamente, de um lado para o outro.

Jean Macaigne e eu, únicas testemunhas desta aventura que tinha como cenário a praia de Torres, entre Florianópolis e Porto Alegre, guardamos sua lembrança, principalmente ele por ser o rádio-navegador de bordo.

A viagem prosseguiu no dia seguinte em direção a Montevidéu, após o reparo da tubulação de óleo.

Após havermos pousado na capital uruguaia, fomos alvo de simpática recepção. Em seguida, prosseguimos para Buenos Aires.

No campo de Pacheco, nos aguardava à frente de imensa multidão o capitão Vincent Almonoz Almonacid, um grande amigo de nosso País — ele serviu durante a guerra de 1914 como piloto integrante de uma esquadrilha de bombardeiros noturnos — Bernard Artigau, um veterano às da caça, com doze vitórias oficiais, e seu irmão Pero L. Cambacerès, com todos os pilotos argentinos, Antoine de Saint-Exupéry e Henry Guillaumet. Após alguns dias passados na Argentina, de onde trouxemos recordações inescutíveis, partimos finalmente de volta a Natal, onde nos aguardava o avião que iria levar a mala postal de retorno à África.

Dificuldades nos aguardavam. O rio Potengi faz um ligeiro cotovelo em frente a Natal. A cada tentativa, quando Mermoz procurava acompanhar essa curva do rio, o flutuador esquerdo submergia e ele era obrigado a descontinuar a corrida antes que algo mais sério pudesse acontecer nos instantes seguintes.

Meu amigo Pierre Larcher, piloto e engenheiro, chegou de Natal com uma equipe de mecânicos e descreveu o que assistira de terra observando da margem.

O Laté 28 foi transportado para a Lagoa do Bonfim, situada ao sul de Natal.

A QUINQUAGÉSIMA-TERCEIRA TENTATIVA

Após a quinquagésima-terceira tentativa, Jean Mermoz conseguiu decolar no final da tarde do dia 8 de julho, quando uma brisa forte vinda do mar encrespou a superfície da lagoa.

Entretanto, durante as sucessivas tentativas de decolagem, o avião havia sido bastante abalado. Os mecânicos Cavallès e Duruthy haviam confiado às escondidas de Mermoz, pouco antes da partida, a seus companheiros de tripulação, um tambor contendo 20 litros de óleo. Já em plena travessia, empenhados até a medula em nosso trabalho a bordo, notamos que a pressão do óleo começava a cair lentamente. Quando amanheceu, pudemos evidenciar que a perda de óleo já se tomava visível nos montantes dos flutuadores.

Torna-se claro que jamais poderemos alcançar Dakar. Agora, a pressão do óleo já atinge as imediações de zero.

— Se tivéssemos ouvido o conselho dos mecânicos de terra e tivéssemos a bordo algum óleo de reserva, poderíamos chegar até o Phocée, um pequeno navio da Companhia Aeropostale estacionado a 500 milhas a sudoeste de Dakar, disse Mermoz.

Repentinamente, seu rosto se ilumina e ele rompe em estrondosa gargalhada ao ver-me carregando o tambor de óleo secretamente colocado a bordo.

Seu conteúdo foi imediatamente vertido no reservatório do sistema de lubrificação contíguo à parede de fogo, à direita do posto de pilotagem.

A pressão do óleo é imediatamente restabelecida e prosseguimos na direção do navio. Mensagens rádio são enviadas para o Phocée, enquanto Gimié providencia a navegação para que o encontremos sem dificuldades.

Foi pedido ao Capitão-comandante do navio que o aproasse para o vento e mandasse fazer ao mar um escaler que permanecesse a cerca de 200 metros a estibordo.

A despeito de uma excelente aproxi-

mação e uma amerrissagem realizada com toda cautela, eis que a crista de uma onda maior se choca com os flutuadores, exatamente no momento em que eles tocam a água. O choque foi duro, fazendo ceder o montante do flutuador esquerdo. Imediatamente, o avião aderna cerca de 45° para a esquerda, mergulhando parte da asa.

O escaler do Phocée se aproxima; temos tempo de salvar a mala postal e alguns objetos de valor que Mermoz e Gimié recebiam sobre o flutuador bom, enquanto eu os passava pela porta fronteira da cabina.

O Laté 28 é rebocado pelo Phocée, que retoma sua rota em direção a Dakar.

Durante a tarde, Gimié piora de uma otite que já vinha se manifestando há tempos e deixa-se medicar por Mermoz. No Phocée, não havia médico de bordo e o imediato nada mais fez do que assistir.

A despeito do revés, a tripulação foi imensamente prestigiada ao chegar a Dakar e Toulouse. Nos dias de folga, iam para Marignane onde Guillaumet e Etienne faziam seu treinamento em hidroaviões. Ao mesmo tempo, duas outras tripulações prontas aguardavam o momento de pilotar o Laté 28 através do Atlântico: a de Leon Givon com Lucien Regnier como rádio-operador, e Adam como navegador, e a de Henry Delaunay, Pechard e Fernand Clavère.

Então, é tomada definitivamente a decisão de não se usar mais o Laté 28 nas travessias do Atlântico Sul.

A Société Latécoère constrói um novo tipo 28: o "Grand Raid", em versão terrestre. Mermoz inicia os treinamentos em Toulouse. Durante um treinamento com plena potência, sobreveio uma rutura na célula do avião. Jean Mermoz salva-se de pára-quedas, apesar do velame ter sido rompido por alguma parte protuberante do aparelho durante o salto; ele fica bastante ferido, pois a queda ao solo foi violenta.

Apesar dos ferimentos Mermoz, que em hipótese alguma desejava que a ligação com a América do Sul fosse interrompida, começa a pensar em utilizar um avião Bernard.

ELE PROCURA DIDIER DAURAT

Paillard, piloto de ensaio, que bate em 2 de abril de 1931 o recorde mundial de permanência no ar, sobrevoando um circuito que começava e terminava em Oran, com 8.950 Km em 59 horas e 14 minutos de vôo. Durante outro vôo de treinamento, Mermoz escapa por milagre de um acidente. Uma das rodas do Bernard foi arrancada. O avião fica destruído. Nessa mesma época, ele fica chocado com os rumores que corriam a respeito de ataques feitos à Cia. Aeropostale na pessoa de seu Presidente M. Marcel Bouilloux Lafont por quem ele nutria especial estima. Conhecera-o na América do Sul, onde havia realizado importantes trabalhos portuários e ferroviários, antes de vir a interessar-se pela aviação com um entusiasmo tão vibrante, que conquistou Mermoz.

As instalações e terrenos da Companhia Aeropostale no Brasil, na Argentina, no Uruguai e no Chile exigiram altíssimos investimentos, levando-se em consideração que nada existia anteriormente para esse tipo de emprego do avião que, no mínimo, seria insuficiente para a montagem de um serviço aéreo regular.

Em consequência da crise financeira mundial de 1930, a Aeropostale encontra dificuldades que foram politicamente exploradas pela França, na tentativa de desestabilizar seu equilíbrio econômico.

Essas dificuldades deram lugar a um debate parlamentar em março de 1931. A Cia. Générale Aeropostale foi colocada em liquidação judicial. A despeito dos esforços de Mermoz, houve cisões entre o pessoal. Um engenheiro, chefe do serviço de eletricidade e rádio — Edouard Serre, ferrenho opositor de Didier Daurat, conseguiu afastá-lo de seu cargo de Diretor de prospecção de linhas em Toulouse, usando expedientes duvidosos e até escusos, segundo o entender de Mermoz.

Ele, que tinha por ambos uma irrestrita admiração, ficou irritado. Juntamente com Saint-Exupéry, tentou dissuadir os diretores da

decisão, mas não logrou êxito no sentido de que ela fosse reavaliada.

O valor técnico de Edouard Serre era incontestável. Ele montara, ao longo das linhas da Aeropostale, uma rede de comunicações de confiabilidade indiscutível. Entretanto, seu comportamento dentro do quadro hierárquico levantou sérias reservas, quando assumiu o cargo de Diretor de prospecção, em Toulouse. A política veio dividir os homens que, no plano profissional, sempre mantiveram um ambiente de grande estima entre si.

Jean Mermoz, profundamente chocado com o sectarismo que se manifestava, não deixa de lado o seu objetivo de manter, a despeito dos ventos e mares, a ligação aérea entre a França e a América Latina cem por cento ativa, embora momentaneamente interrompida pela decisão de abandonar-se o equipamento de vôo: o Laté 28, para fins de travessia do Atlântico Sul.

Lançando mão de suas próprias economias e de empréstimos angariados entre os amigos, ele ajuda um jovem engenheiro aeronáutico – René Couzinet, na construção de um avião terrestre, trimotor, capaz de cruzar o Atlântico. Uma versão menor desse avião teria sucesso se empregado em linhas de menor percurso. É com uma versão extrapolada desse mesmo aparelho que Mermoz sonha. Entretanto, ele não seria viável antes de 1933.

Em 1932, mais precisamente no mês de maio, fomos convidados pelo ministro do Ar da Itália – Marechal Italo Balbo, para nos reunirmos em Roma, onde deveria ter lugar um Congresso Mundial de aviadores que haviam realizado vôos transoceânicos.

Usando um hidroavião Lioré-Olivier 21-1 com dois motores, protótipo ainda, partimos para Ostia, não sem o contratempo de um pouso forçado em Saint-Florent, na Córsega, ocasionado por preocupantes vibrações nos comandos de vôo, causadas pela carenagem do cubo da hélice traseira, cujos pontos de fixação haviam cedido, provocando um desbalanceamento. Ao pousar em Saint Laurent, procedemos à remoção da carenagem e a viagem prosseguiu

sem incidentes. Em Roma, a França também estaria representada por Jean Assollant e Armand Lotti, Dieudonné Cóstes, Maurice Bellonte e Challe.

O Congresso e as grandiosas manifestações que se seguiram, estenderam-se por várias cidades – Florença, Veneza, Nápoles, e foram organizadas pelos italianos em homenagem ao vôo da grande esquadrilha de aviões Savoia-Marchetti, comandada por Italo Balbo, através do Atlântico Sul, partindo de Gênova e, posteriormente, do Atlântico Norte.

Os aviadores transoceânicos da Alemanha, Brasil, Espanha, Grã-Bretanha, Hungria, Portugal e Estados Unidos, puderam constatar na oportunidade, o grande progresso da aviação italiana, estimulada pelo dinamismo lúcido de seu chefe, bem querido e querido em todos os escalões hierárquicos.

Em face do regime político da Itália, essa realidade não foi exatamente apreciada.

Foi até mesmo ignorada pelos expoentes responsáveis por nossa aviação, que vinha se enfraquecendo a olhos vistos, em consequência dos choques entre facções políticas que geravam desordem, a despeito do valor de nossos técnicos.

Pouco após nosso regresso da Itália, tivemos conhecimento do projeto de M. Pierre Cot, que deveria ser o Ministro do Ar do governo Daladier, em 1933. Ele pretendia fazer a fusão das quatro Companhias de Aviação existentes – FARMAN, C.I.D.N.A., AIR-UNION e AIR ORIENT, formando uma única Companhia: a Compagnie Générale Aeropostale, cujas ações teriam sido vendidas em baixa.

O MANTENEDOR DA LINHA

Tornou-se evidente, então, para Mermoz, que era bem informado sobre o que se passava nos bastidores, que a intriga gerada contra M. Marcel Bouilloux, Lafont e a Cia. Aeropostale, não havia sido de todo imprevista. Não faltava lógica na intenção de se formar uma única Companhia, e isto realmente aconteceu. Ela recebeu o nome de "AIR FRANCE" e foi cons-

truída exatamente na ocasião em que Jean Mermoz efetua o célebre vôo Paris-Buenos Aires no trimotor Arc-en-Ciel, projetado e construído por René Couzinet. Em vôo sensacional com este novo avião terrestre, capaz de manter-se no ar com um só motor, o Atlântico Sul foi atravessado em 14 horas em janeiro de 1933, partindo de Saint Louis, no Senegal, até Natal, no Brasil.

Escolhida pelo construtor, assim achava-se formada a tripulação sob o comando de Mermoz: Capitão Carretier, segundo piloto; Comandante Mailloux, navegador; Jousse, mecânico; Jean Manciel, navegador. A repercussão desse vôo foi enorme na América Latina. Foi a comprovação irrefutável de que, graças a Jean Mermoz, as asas francesas não abandonaram jamais a linha, a despeito da má impressão que poderiam ter causado as dificuldades criadas pela Cia. Aeropostale.

O mundo inteiro compreendeu que foi Mermoz quem manteve viva a linha França-América do Sul a despeito do clima desfavorável existente em Paris em relação aos vôos do Arc-en-Ciel. Mas ele prossegue lutando com toda a energia.

A viagem de regresso foi retardada pelo mau estado do terreno — extremamente fofo — em Natal.

Entrementes, a maioria dos futuros Diretores da Companhia única, que seria oficialmente criada em agosto de 1933, manifesta maior interesse pelas linhas européias em direção ao Extremo Oriente.

O extraordinário prestígio e a grande popularidade de Jean Mermoz não eram menores que sua disposição de espírito, exceto para uma minoria, notadamente para aquele que seria, em futuro próximo, Diretor Adjunto da Cia. Air France — Maurice Nogués, piloto pioneiro; seu brevê registra o N.º 114, emitido em 21 de junho de 1910; participou com brilhantismo no conflito mundial 1914-1918. Terminadas as hostilidades, ele entra como piloto de linha da Companhia Franco-Romana sob a direção de um de seus companheiros de combate —

Albert Deullin. Deullin morre em acidente durante um vôo de treinamento em Villacoublay em 28 de maio de 1923. É Nogués quem o substitui como piloto-chefe. Pouco tempo depois, a Cia. recebe o nome de Compagnie Internationale de Navigation Aérienne. Desbravador de linhas aéreas, Nogués sai-se bem em 1924 com Laulhé e Martin numa viagem de estudos entre Paris e Moscou e, logo a seguir, em direção ao Extremo Oriente. Com o mecânico e navegador Massot, no início de 1930, foi o criador da linha da Indochina e Diretor Técnico da Cia. Air Orient. Era ele que viria a ser, em 1933, o Diretor de prospecção e Diretor Geral da Air France. Jean Mermoz é nomeado piloto-inspetor geral.

O novo Diretor fez uma viagem de inspeção ao longo das linhas da América do Sul, cumprimentando Mermoz pelos resultados obtidos com o pouco pessoal de que dispunha, mas, com toda certeza unguido do mesmo espírito de abnegação com que se puseram ao trabalho desde o início. Esse mesmo espírito, ele desejava inculcar no pessoal da linha da Indochina. Os dois homens prosseguiram em sintonia de pensamentos, ideais e horizontes, tão obscuros ao início da Aeropostale. Pouco a pouco a escuridão foi-se dissipando, deixando entrever um brilhante futuro ao qual Jean Mermoz consagraria toda sua vida. Infelizmente, ao regressar de uma viagem a Saigon com um novo avião o Dewoitine 332, batizado "Emeraude", Maurice Nogués encontraria a morte aos 15 de janeiro de 1934, juntamente com o piloto Launay, o rádio-navegador Queyrel, o mecânico Crampel, assim como o Diretor de Material da Companhia — Maurice Balazuc, e todos os passageiros daquele vôo inaugural, entre eles o governador da Indochina — Pasquier, e o Diretor da Aviação Civil — Chaumié. O Emeraude que partira de Lion para Le Bourget, ao atravessar uma frente, recebeu uma sobrecarga de gelo nas asas e caiu em Corbigny, com perda total.

HONRAS NACIONAIS PARA TODOS DO EMERAUDE

O governo francês decreta honras na-

cionais às vítimas da catástrofe. Mas é na Bretanha, sua terra natal, na pequena cidade de Belle-Isle-en-Terr, que Maurice Nogués deverá receber essas homenagens, ainda mais tocantes pela simplicidade da população acompanhada de numerosos representantes da companhia Air France, funcionários de terra e navegantes.

A urna funerária foi carregada por quatro tripulantes que eram particularmente chegados a ele e o amavam: o inspetor-geral Jean Mermoz, o piloto-chefe Winckler, Alexandre Pichodou e Louis Lanata. Um grande chefe nos abandonara prematuramente. Mas a linha continua ...

Foi assim que, no mês de maio de 1934, tive novamente a honra de, juntamente com Léo Gimíé, formar a tripulação que, chefiada por Mermoz, iria voar o Arc-en-Ciel, agora colocado à disposição da Air France. Desta vez, o mecânico de bordo seria Alexandre Calenot. Encorajado por Guillaumet e Mermoz, tirei o meu brevê de piloto em 1932 e passei a instruir as tripulações de Toulouse e Marignane, readaptando-as às atividades de pilotos-navegadores no Atlântico Sul, a partir do momento em que os aviões para esse mister fossem colocados à disposição da Air France. O Laté 28 trouxe a mala postal de Toulouse para St. Louis, no Senegal, onde já havíamos entrado em serviço. O Atlântico foi atravessado sem dificuldades no dia 28 de maio, em 16h10min.

A decolagem noturna do Arc-en-Ciel, que transportava um importante correio e estava cheio de combustível, portanto com seu peso máximo, não foi tarefa fácil. Os três motores hispano pareciam não desenvolver potência máxima e o avião não acelerava. Seu velocímetro não registrava mais do que 80 ou 90 km/h. Mermoz descontinua a decolagem, culpando os motores. As luzes de balizamento já se encontravam próximas, quando percebe os faróis do carro em que Pichard e Duthuron vinham informar-se a respeito da decolagem abortada.

Os sulcos profundos deixados pelas rodas do Arc-en-Ciel ao longo da corrida de decolagem, denunciavam a precariedade do terreno

e explicavam com clareza a razão pela qual o avião não ganhava velocidade, a ponto de Mermoz ter que descontinuar-la. Ao amanhecer, para nosso grande espanto, uma barra de ferro que era transportada por um dos funcionários, caiu ao chão e praticamente desapareceu.

Quando o terreno foi preparado para ser utilizado como campo de pouso, aplainaram apenas a parte superior dos formigueiros existentes em grande número. Entretanto, suas "painelas" permaneceram intactas embaixo da superfície. Os mamíferos noturnos – tatus famintos de formigas e suas larvas, cavavam uma verdadeira rede de túneis – longas galerias de formigueiros, não muito profundos. Com a continuidade das chuvas diluvianas, eles cedem ao peso bastante maior do Arc-en-Ciel, em relação aos aviões de menor porte.

Na época, Natal não dispunha de equipamento pesado de terraplenagem: Buldozers, plainas, escavadeiras e rolos compressores eram inacessíveis. Também não havia à mão, pás, picaretas e outras ferramentas essenciais para tentarmos fechar as galerias subterrâneas. Tivemos que nos valer de meios fortuitos e resolver o problema, pois a entrega de uma pista em condições levaria semanas.

É quando Mermoz recebe um rádio passado pelo Inspetor da Companhia Air France, que se encontrava em Fernando de Noronha, a fim de construir uma pista. Ele deixa entender que a faixa de terra escolhida já permite utilização. A ilha de Fernando de Noronha, dista 208 milhas de Natal, no rumo de 53° magnéticos, coincidindo praticamente com a rota para Dakar. Mermoz decide conhecer o novo campo que servirá, eventualmente, como alternativo. Aos 14 de junho de 1934, ele parte para o reconhecimento. Pouco tempo após haver decolado, Gimíé recebe uma mensagem de Fernando de Noronha que nos causou certa preocupação, pedindo o maior cuidado possível durante o pouso.

Nós estávamos sem combustível suficiente a bordo para regressar a Natal.

Mermoz me diz:

– Seremos forçados a pousar e verifi-

carmos cuidadosamente o estado do terreno, a fim de nos assegurarmos se uma decolagem com plena carga poderá ser realizada.

Sobrevoando a ilha, Mermoz observa a pista, e sua fisionomia se transforma, dizendo:

– Jamais poderemos decolar com plena carga dessa pista. Poderemos usá-la apenas como alternativa, em última instância, mas vejamos como se encontra o seu piso.

O vento soprava de sudoeste e isso diminuía a corrida após o pouso. Próximo ao final do campo havia um precipício quase a pique.

Atingidos pela ascendente provocada por uma elevação pronunciada que existia nas proximidades da cabeceira da pista, Mermoz é obrigado a arremeter duas vezes. Na terceira tentativa, fez uma aproximação mais curta e toca o solo correndo poucas centenas de metros mais e parando bruscamente sobre uma área de barro mole, na qual o avião atola. Mermoz, pálido de raiva, salta do avião e comenta com o Inspetor da Air France sua inconseqüente leviandade. Em seguida, sem perder tempo, coloca todo o pessoal presente a trabalhar, a fim de tirar o precioso aparelho do atoleiro. Como não existissem meios mecânicos de tração, foram os próprios prisioneiros da ilha, seus guardas e os técnicos europeus dos cabos telefônicos submarinos que, com o auxílio de cordas, rebocaram o Arc-en-Ciel para local ideal de partida.

Regressando a Natal, após uma decolagem quase acrobática em Noronha, percebeu que a pista de Natal estava pronta. Após o pouso, rolou repetidas vezes o avião com plena carga, para certificar-se da resistência do terreno.

Por medida de segurança, apenas por precaução, quando decolamos em 31 de julho com o correio para a Europa, o fizemos em direção a Porto Praia, nas ilhas de Cabo Verde, o que nos permitiu colocar menos combustível a bordo. Após reabastecermos em Praia, o correio prosseguiu em direção a Vila Cisneros e, no mesmo dia, para Casablanca, onde os motores do Arc-en-Ciel deveriam ser revisados. Mermoz concordou com meu afastamento da tripulação, para poder dar assistência à minha mulher, cujo

estado de saúde era crítico após o nascimento de nosso filho. Fui substituído por Henri Guillaumet. Fernand Clavère entrou como navegador. Ainda comigo, Gimié e Collenot, Mermoz efetuou duas outras travessias no Arc-en-Ciel entre a África e o Brasil. Ao regressar a Paris, Jean Mermoz seria condecorado com a Comenda de Comandante da Legião de Honra, aos 33 anos de idade. As demonstrações com o Arc-en-Ciel, de Couzimet, que esperávamos serem conclusivas, não o foram. Em vez de comandar aviões desse tipo, excepcionais para a época, mudaram de orientação e optaram por pesados hidroaviões que Jean Mermoz iria pilotar.

NEM UM ANJO NEM UM SANTO

Deveras magoado com a incompreensão e o ceticismo que encontrou em Paris, inquieto com as fraquezas da nossa aviação entregue a comerciantes, Jean Mermoz, na perseguição de um ideal, adere ao voluntariado nacional, e engaja-se ao movimento da Croix de Feu, cujo Chefe – o Coronel La Rocque, encorajado pelo Marechal Lyautey tenta fazer a reconciliação dos franceses em torno dos combatentes.

Esta decisão de Mermoz não foi inspirada pelo desejo de defender privilégios, notadamente para uma classe dirigente surda e cega, na qual se evidencia a carência manifesta no âmbito social, devendo assegurar o sucesso do Front Populaire em 1936.

Não é por ambição pessoal que ele irá agir e eu tive a prova disso em fevereiro de 1936, no Brasil.

Encontrava-me com ele em Recife, poucos dias após o desaparecimento do hidroavião Ville-de-Buenos Aires, no Atlântico Sul, em cuja tripulação se encontrava o amigo Alexandre Collenot, pelo qual nutria uma afeição fraternal.

Atenuou nossa tristeza um convite para jantar com o governador de Pernambuco. O governador Lina Cavalcanti era um personagem político popular, que tinha sobre a democracia concepções pessoais, amplamente divulgadas.

Ele conhecia a extraordinária popularidade de Mermoz e não ignorava os insultos e calúnias que as duas extremas-direita e esquerda, lançavam na França contra o movimento do qual ele estava se tornando Vice-Presidente e que anunciava mudar o clima social do país, unicamente por meios legais, sem lançar mão da força, apoiando-se em elementos que eram a nata dos velhos combatentes da França.

Durante a sobremesa, surpreendido, à queima roupa, ele perguntou a Mermoz:

— Então, quando você pretende tomar em suas mãos a França?

Jean Mermoz dá uma gargalhada e responde que isso não é pergunta que se faça. E passa a explicar por que meios constitucionais o movimento Croix de Feu, que procura evitar o confronto sangrento, tal como o que houve na Espanha, está engajado em mudar o curso dos acontecimentos que se precipitavam na França e na Europa.

Esta resposta desaponta manifestamente o interlocutor.

Estamos em fevereiro de 1936. A fulgurante passagem de Mermoz sobre a terra se aproxima do seu final.

Ele não é um anjo nem um santo; é ele mesmo, consciente das qualidades que lhe foram associadas por zeladores, provavelmente, bem intencionados.

É simplesmente um homem predestinado, que pelos seus feitos impressiona a imaginação de multidões.

A juventude, de quem é o ídolo, e que vibra por ele de admiração o crê satisfeito. Com efeito, a glória, esta efêmera ilusão que atrai tanta popularidade, na realidade não o encanta muito. Ao contrário do que muitos pensam, esta popularidade não lhe traz satisfação, mas sim, o encargo de uma responsabilidade cada vez maior.

A lembrança de todos os companheiros, desaparecidos no serviço de linha, o persegue e ele se sente meio responsável, a ponto de me confiar um dia:

— Sinto um aperto no coração, mas sei que sou capaz de parar os vôos sobre o Atlântico se

não encontrar uma explicação para o problema dos redutores das hélices, que são, provavelmente, a causa do último acidente.

Ele fazia alusão ao acidente do Ville-de-Buenos Aires.

Na vida privada, ele que adorava crianças, não teve a felicidade de tê-las, o que o faz dirigir sua afeição para os filhos dos seus amigos, os quais ele cobre de brinquedos. Mais especialmente o de Collenot.

Para todos Mermoz é uma figura legendaria, e isso inevitavelmente cria invejosos e rivais, mas ele, na sua aparência imperturbável, continua perseguindo seus ideais e sofre por ver os homens que servem à Aviação divididos e, principalmente, porque dedica a mesma estima a todos. Após ter sido o "mantenedor", ele insiste em reunir, mas chega a duvidar, por constatar os estragos que o ódio semeado pelos extremistas fez.

Durante uma alocução de elevação de pensamento, que ele faz nos Invalides, durante o funeral do piloto Robert Bajac, ele libera sua filosofia de trabalho do piloto de linha da época:

— Quando um dos nossos desaparece, ele não é apenas um ponto na fórmula muito eloqüente, mas comvente de amplitude e simplicidade que possa melhor definir a finalidade pela qual ele lutou.

No coração solidamente temperado de um piloto de linha, não existe o espanto diante da morte, que o faz amar a vida terrestre ao ponto de não temer arriscá-la ou perdê-la. Qual de nós não tem esta ambição: o legítimo orgulho de um fim digno de nossos esforços, de nossas lutas, de nossos sacrifícios livremente, ardentemente consentidos?

A JEAN MERMOZ E SEUS COMPANHEIROS

Depois, aos 7 de dezembro de 1936.

— "Cortamos o motor traseiro direito...", esta foi a última mensagem enviada pelo

Croix-du-Sud entre Dakar e Natal, com a seguinte tripulação:

Jean Mermoz;
 Alexandre Pichodou - segundo piloto;
 Jean Lavidalie - mecânico;
 Edgard Cruveiller - rádio-operador; e
 Henri Ezan - navegador.
 Sobreveio o silêncio.

Durante dias seguidos, aviões e navios franceses e de outras bandeiras rastream o oceano nas imediações do ponto de onde havia partido a última mensagem transmitida por Cruveiller. Tudo em vão. Nada foi encontrado. Nem destroços, nem manchas ou corpos, exatamente na mesma área onde havíamos pousado em emergência, no ano de 1930.

A brusca interrupção da mensagem emitida pelo rádio de bordo é a mais verossímil hipótese do rompimento da caixa de redução do motor traseiro direito, causando a liberação da hélice que seccionou, em sua trajetória, os comandos na parte traseira da fuselagem.

A consternação causada por esse desaparecimento foi sentida profundamente, não só na França, mas, também, em toda a América Latina. Com o desaparecimento de Jean Mermoz iria faltar não somente o Chefe que desempenhou um papel determinante no desenvolvimento da Linha Aerpostal para a América do Sul, mas, sobretudo, um homem verdadeiramente digno, bem formado, que lutou bravamente por uma sociedade mais justa e fraternal.

Outros pilotos, cujo desempenho na Aviação foi também de grande importância, jamais gozaram de uma popularidade tão grande. Sua lembrança se prolongará através dos tempos com a mesma nitidez, sem perder o brilho com

que suas audazes conquistas eletrizaram um dia povos de diversos continentes. Para aqueles que tiveram a ventura de conhecê-lo, ou de privar com ele, era o símbolo da juventude pura, entusiasta, enfrentando corajosamente a vida.

De uma juventude deste jaez é que necessita a sociedade de hoje, na marcha inexorável imposta pela aceleração prodigiosa da tecnologia.

Nossos amigos da América Latina, não desprezam as lembranças de Jean Mermoz e de todos os que morreram em serviço aéreo, ou ainda em vida, bem executadas pela glória das asas francesas, mensageiras da paz e, sempre, extraordinariamente vivas no Brasil, no Uruguai, na Argentina, no Chile e no Paraguai.

Por ocasião do trigésimo aniversário do desaparecimento do Croix-du-Sud, no Atlântico, os pilotos e as tripulações da Companhia Aerolíneas Argentinas vêm se juntar ao pessoal da Companhia Air France e aos numerosos amigos fiéis com que a Aviação conta.

Eles depositam uma braçada de flores ao pé do magnífico monumento elevado nas proximidades de Costanera e do Aeroparque (Aeródromo de Linhas Interiores): "A Jean Mermoz y sus companeros".

Cerimônia igual se deu no monumento do Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro, no de Colina, em Santiago do Chile, e na França, no Parque da Prefeitura em Neuilly-sur-Seine.

Esta fidelidade ao culto de sua lembrança é particularmente emocionante, quando podemos constatar que muitos nomes gloriosos, associados diretamente à Conquista do Espaço não estão mais na memória de muitos de nossos contemporâneos.