

AERO

MAGAZINE

WWW.AEROMAGAZINE.COM.BR
BRASIL · ANO 29 · Nº 341 · € 4.00

JAB
OS PRIMEIROS JOGOS
AÉREOS BRASILEIROS

CLÁSSICO
VOAMOS
UM ICÔNICO
CESSNA C170A

Acesse nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

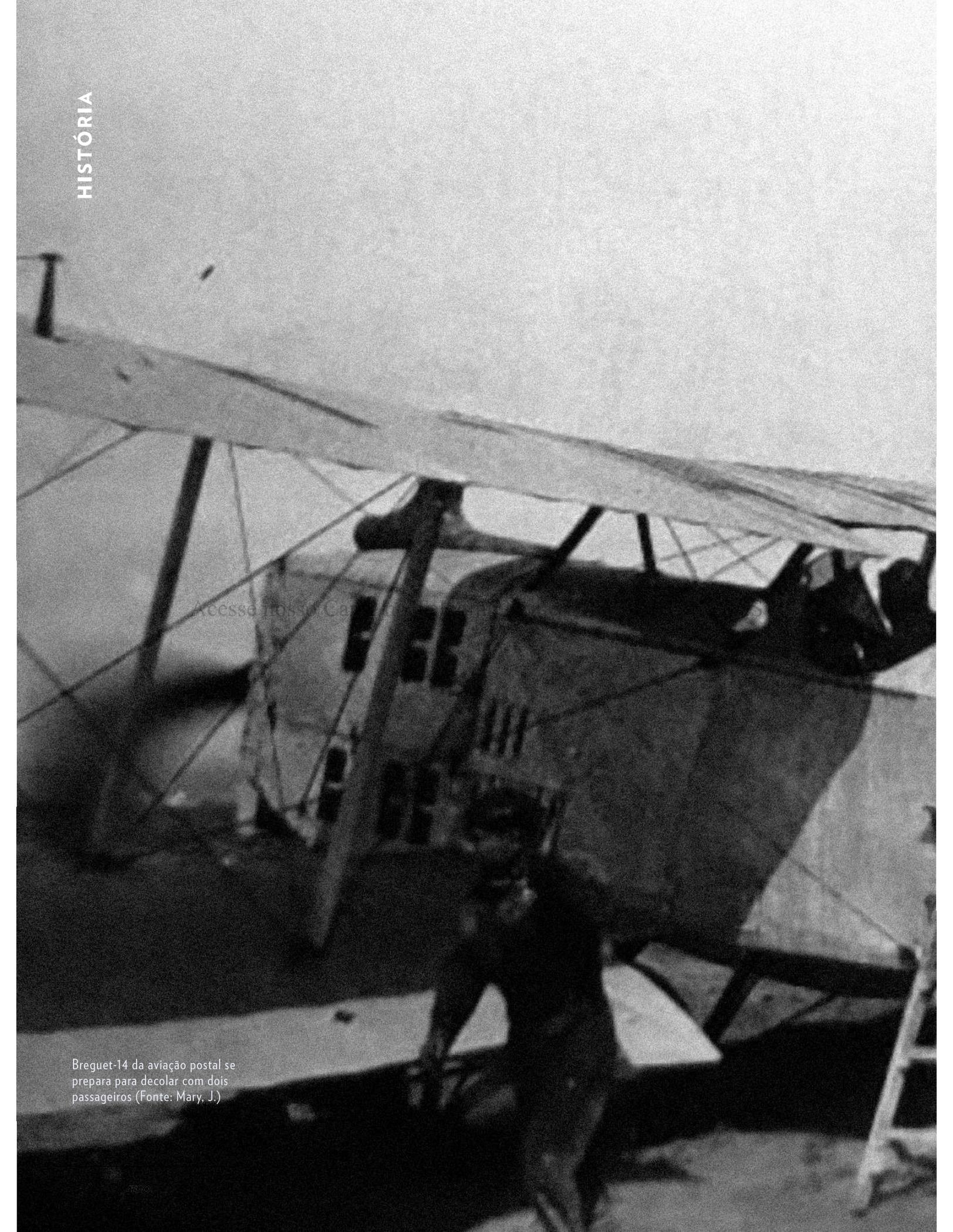
**A ERA
DE OURO**

DA AVIAÇÃO E OS AVIÕES A
PISTÃO QUE MARCARAM ÉPOCA

HISTÓRIA

Accesso Rosso Cap

Breguet-14 da aviação postal se prepara para decolar com dois passageiros (Fonte: Mary, J.)



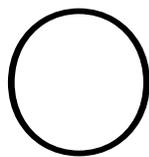
CARTAS POR VIA AÉREA

Os desafios das primeiras linhas voltada para o transporte postal com aeronaves e o surgimento do envelope par avion

POR | TEOMAR CERETTA, ESPECIAL PARA AERO MAGAZINE

Acesso nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS





envio de correspondências remonta à antiguidade. As diferentes civilizações se utilizavam de práticas idênticas para o envio de mensagens. Dos egípcios aos chineses, dos romanos aos incas nas Américas, a forma primitiva para o envio de uma carta se dava por meio de mensageiros, que poderiam levar em mãos uma correspondência, muitas vezes, utilizando-se de montarias como mulas, jumentos ou cavalos, incluindo carroças. Rios, lagos e oceanos também serviam de vias para levar correspondências por meio de barcos.

Com o surgimento da máquina a vapor, o envio de correspondências ganhou importância pela agilidade no transporte por trens e vapores que singravam lagos, rios e oceanos nas longas distâncias com velocidades extraordinárias. Com o advento do automóvel, o velho sistema de transporte terrestre da antiguidade foi substituído e se tornou mais versátil pelas estradas.

DOS POMBOS AOS AEROPLANOS

A prática de se enviar uma mensagem via aérea já acontecia no Antigo Egito, utilizando-se de pombos-correios. Mensagens eram amarradas em suas patas e, uma vez soltos, valendo-se do senso de orientação, retornavam para seus ni-

nhos. No século 19, pombos-correios foram largamente utilizados para trocas de mensagens militares. Durante a Primeira Guerra Mundial, os pombos-correios foram usados com frequência para comunicações nos teatros de operações.

Com a invenção do aeroplano na primeira década do século 20, o envio de cartas ganhou rapidez, batendo recorde de tempos através dos céus. De acordo com o escritor e historiador francês Gérard Piouffre, no dia 25 de julho de 1909, o aviador Louis Blériot atravessou o Canal da Mancha. Ele não levou correio, mas cartões postais. Com o rápido progresso da aviação, as primeiras experiências de correio aéreo começaram a surgir. No dia 18 de fevereiro de 1911, nas Índias Britânicas, o aviador francês Henrique Pequet transportou o primeiro correio oficial “*par avion*” do mundo, em um trajeto de dez quilômetros que separa a cidade d’Allahabad da estação de Naini, no tempo de 27 minutos. No dia 2 de setembro do mesmo ano, na Dinamarca, o aviador Robert Svendsen transportou aproximadamente cento e cinquenta cartões postais entre Middelfart e Fredericia, sobre uma distância de 15 quilômetros, com um sobrevoo de uma parte do Mar Báltico. A 9 de setembro, uma ligação entre Londres e Windsor foi realizada pelo aviador britânico Gustave Hamel.

A experiência mais conhecida do público foi realizada

pelo aviador Henri Brégi, juntamente com seu passageiro René Lebaut, redator-chefe do *Petit Journal*, quando ligou Casablanca a Rabat em cinquenta minutos. Nos dias seguintes, a viagem prosseguiu até as cidades de Meknès e Fès, no Marrocos.

PRIMEIRAS ROTAS

Antes do início da Primeira Guerra Mundial, o transporte postal por avião se tornou uma realidade, mesmo que se restringisse a experiências isoladas. No dia 31 de julho de 1912, o tenente-aviador Nicaud fez o primeiro voo postal na França, ligando as cidades de Nancy a Lunéville com um Farman. No dia 13 de agosto de 1913, o aviador francês Jules Védrines assegurou com sucesso uma ligação entre Paris e a cidade de Deauville. Em outubro do mesmo ano, o tenente Ronin transportou, de Paris a Bordeaux, dez quilos e meio de cartas com um avião Moraine-Saulnier.

Historicamente, o início das operações aeropostais regulares na França aconteceu em 17 de agosto de 1918, quando dois aviões bimotores Letord decolaram de Paris-Le Bourget, com destino a Saint-Nazaire, com uma escala em Le Mans. Os dois aeroplanos decolaram sob a admiração de curiosos e algumas autoridades, um evento incomum, que foi realizado com a participação dos Correios e divulgado pela imprensa. O primeiro avião decolou com duas malas postais contendo 1.500 cartas e 70 cartões postais, com peso

**La ligne Aéropostale
en Espagne et au
nord-ouest de l'Afrique**
(avec, *en italique*, les surnoms donnés
par les pilotes à certains lieux)

de 15 quilogramas, para serem distribuídos entre as cidades de Saint-Nazaire e Le Mans. O segundo aparelho servia de socorro, caso o avião postal enfrentasse algum problema técnico. Esse voo foi considerado o primeiro serviço de correio aéreo regular sobre o território francês. O serviço postal era de atribuição exclusivamente militar, o que passou a ser de domínio civil a partir dos meados de 1919.

De 1914 a 1918, enquanto perdurou o primeiro grande conflito bélico mundial, o aeroplano foi concebido e destinado primordialmente às missões militares como uma temida arma aérea, até então desconhecida pela humanidade. Terminada a guerra, a aviação se encontrava inativa com centenas de aeronaves e pilotos ociosos sem ter o que fazer. Empresários visionários não tardaram em fazer uso do avião em seus negócios para os tempos de paz. O avião, para eles, passaria a ter uma relevante participação no segmento econômico em diversos países, como uma genuína plataforma de transportes. Assim surgiram as primeiras experiências da aviação comercial de linha aérea.



MUITOS FRACASSOS

Na opinião de alguns empresários e aviadores, se o avião teve papel fundamental no transporte de bombas para serem lançadas sobre tropas inimigas, terminado o conflito, bastaria trocar os elementos de combate por pessoas e mercadorias

para serem transportadas a longas distâncias em tempo recorde. Foi nesse contexto que surgiram as primeiras empresas de aviação comercial de linhas aéreas na França, bem como em diversos

países, a partir de 1918. A complexidade do novo negócio, a inexperiência e a falta de equipamentos adequados em meio a uma crise generalizada no pós-guerra levaram

Rota Toulouse-Dakar (Fonte: Piouffre, G.)

J'ai refait tous mes calculs
notre idée est irréalisable
il ne nous reste qu'une chose à faire
la réaliser

P.G. LATECOÈRE

alguns empresários ao fracasso logo no início de seus empreendimentos. Dentre as aéreas francesas debutantes, com exceção das Linhas Aéreas Latécoère, a maioria delas teve vida curta. A Paris-Bruxelas parou ao fim de quatro meses de operação. A Paris-Maubegue-Valenciennes, tal como a Paris-Strasbourg e a Paris-Bordeaux, também não resistiram a mais que quatro meses de atividade.

Os aviões empregados para fazer as ligações comerciais eram os mesmos aparelhos utilizados nos combates durante o primeiro grande conflito mundial. Encerradas as escaramuças, milhares desses aparelhos se encontravam inativos. Era necessário utilizá-los de uma maneira produtiva para não os perder ao abandono. Diversos modelos que foram projetados para missões de guerra comportavam apenas dois tripulantes. O piloto ocupava o banco dianteiro, e o metralhador, ou

o observador, acomodava-se do jeito que podia logo atrás do seu assento. No entanto, na versão civil, a mesma aeronave podia levar, além do piloto, até dois passageiros “sob medida” no banco traseiro que, espantosamente, tinham diante de si, a poucos centímetros, o tanque de combustível que era acondicionado atrás do banco do piloto.

LINHAS AÉREAS LATÉCOÈRE

Foi naquele cenário que, no ano de 1918, um século atrás, surgiu um dos mais ousados empreendimentos de transportes aéreos postais na França, uma nova empresa de caráter privado, que se denominava Linhas Aéreas Latécoère. A organização aconteceu na cidade de Toulouse, que viria a ser o berço e o maior centro industrial aeronáutico e aeroespacial da França na atualidade.

Mesmo antes do armistício da Primeira Guerra Mundial, no mês de setembro de 1918,

o empresário francês Pierre-Georges Latécoère apresentou seu ambicioso projeto ao governo francês. Seu plano consistia em estruturar uma linha comercial de transportes de malas postais entre a França e a América do Sul. O itinerário era assustador, pois, num primeiro momento, suas rotas se estendiam sobre a Espanha e acompanhavam a costa litorânea da África sobre o deserto do Saara até Dacar, no Senegal. Posteriormente, previa-se a travessia do Atlântico Sul, para atingir a cidade de Recife, no Brasil. Depois de percorrer a extensa costa brasileira, a longa malha deveria passar por Montevidéu e, por fim, chegar a Buenos Aires, na Argentina.

O projeto de Latécoère foi considerado uma ousadia irrealizável e descabida pelas autoridades francesas, tamanha a sua loucura. No entanto, mesmo assim, decidido, pôs em execução seus planos. Frente à negativa das autoridades, que trataram seu projeto

com pessimismo, retornou à empresa e proferiu a frase que ficaria selada para sempre na história do Correio Aéreo: *“J’ai refait tous mes calculs. Notre idée est irréalisable. Il ne nous reste plus qu’une chose à faire: La réaliser”*. (Eu refiz todos os meus cálculos. Dizem que nossa ideia é irrealizável. Não nos resta outra coisa a fazer: Realizá-la). E foi assim que, no dia 19 de novembro de 1918, ele registrou na Prefeitura de Toulouse a *Société des Lignes Aériennes Latécoère*, comumente conhecida como Linhas Latécoère.

Para auxiliar e organizar a execução do negócio, Latécoère confiou a direção geral da nova empresa ao amigo Beppo De Massimi, um italiano naturalizado francês que participara da Primeira Guerra Mundial como oficial observador das Forças Aéreas do Exército Francês. De Massimi era um hábil negociador. Entusiasmado, dedicou-se ativamente à construção do primeiro grande segmento da linha Toulouse-Barcelona-Casablanca-Dacar.

TOULOUSE-DACAR

No dia de Natal de 1918, o Latécoère mandou preparar um avião Salmson-2 recém-saído das linhas de montagens. Lacônico, disse ao seu aviador René Cornemont: “Para começar, ligaremos Toulouse a Barcelona”. Imediatamente, partiram do aeródromo de Montaudran para o primeiro voo de exploração. Arranjos foram feitos para que o avião de Latécoère pousasse no aeródromo da cidade, uma

vez que Barcelona ainda não dispunha de um aeródromo. Em seu caderno de anotações pessoais, De Massimi anotou: 25 de dezembro de 1918, nascimento de Jesus Cristo e da Linha [...].

Aproveitando para fazer publicidade do seu negócio, diante das personalidades espanholas, Latécoère desceu do aeroplano e entregou às autoridades uma carta enviada pelo cônsul da Espanha baseado em Toulouse. Abriu sua valise e retirou dela um exemplar do cotidiano *Dépêche du Midi* do mesmo dia, e ofereceu-o aos espanhóis. Essa façanha só o avião poderia oferecer. O gesto era um triunfo que favorecia o empresário francês, diante de certa desconfiança de algumas personalidades espanholas.

Após o voo de estreia a Barcelona, providências foram tomadas e Latécoère tratou de executar seu audacioso projeto. Imediatamente, enviou seu emissário De Massimi para negociar com a Espanha o sobrevo de seus territórios, organizar e estabelecer rotas, além das escalas intermediárias como pontos de apoio. Da mesma forma, De Massimi negociou com os governos em territórios africanos permissões para percorrer seus espaços aéreos que iniciavam em Tânger, no Marrocos, até Dacar, no Senegal. O Correio Aéreo Francês, apesar das dificuldades inerentes a um serviço aéreo pioneiro, definia a primeira etapa da linha.

Tão logo, Latécoère tratou de negociar a abertura de linha com o ministro dos

Trabalhos Públicos. Depois que Barcelona foi alcançada, agora, em um efeito dominó, Latécoère desejava estender as etapas para outras cidades espanholas com o objetivo de atingir o Marrocos, uma vez que as autorizações de sobrevo de desses territórios estavam asseguradas.

BREGUET-14

O empresário estruturou sua empresa com numerosas aeronaves Breguet-14, que foram cedidas pelo exército como sobras de guerra. Embora o Breguet-14 tenha se comportado como um robusto avião, ele tinha um ponto fraco. Seu motor Renault de 300 cavalos de potência, com 12 cilindros em V, não inspirava confiança. As panes eram frequentes, principalmente com paradas súbitas da hélice. Esse biplano voava a uma velocidade média de 170 quilômetros por hora na altitude de cruzeiro a dois mil metros. Sua autonomia permitia atingir até 500 quilômetros em voo direto. Mas o Breguet-14 era o que se tinha de melhor naquele momento como avião adaptado para transporte comercial.

Latécoère construiu oficinas para manutenção de suas aeronaves e contratou um batalhão de funcionários. Seu braço direito, o emblemático Didier Daurat, inicialmente contratado como aviador, posteriormente passaria à chefia da empresa na qualidade de diretor de exploração. Daurat também tinha a responsabilidade de selecionar aviadores e o pessoal para formar o grupo de trabalho, com os quais



Envelope Par Avion criado na cidade da Casablanca (Marrocos)

construiriam o que passariam a chamar carinhosamente de “obra”. Pilotos e mecânicos passavam por sua criteriosa avaliação antes de terem o direito de vestirem seus macacões.

Os primeiros aviadores foram contratados: Roig, Hamm, Vachet, Delrieu, Dombay, Beauté, Vanier, Dieudonné Costes, Rodier, Lécrivain, Pivot, Enderlain, Rozès, Deley, entre tantos outros que formaram o grupo pioneiro, que deixariam suas marcas de ousadias para a história.

Depois de seis meses dos voos de reconhecimento à capital marroquina de Rabat, no primeiro dia de setembro de 1919, o próprio chefe Didier Daurat inaugurava o correio aéreo postal para o Marrocos. Imediatamente, ele tratou de prover as escalas ao longo da rota com pessoal e material para atender aos aviões em trânsito.

ENVELOPE PAR AVION

É interessante ressaltar que foi na escala de Casablanca, uma das mais importantes cidades marroquinas, que

surgiu a ideia do envelope *Par Avion*, ou Via Aérea. Deve-se essa invenção ao aviador Joseph Roig, então chefe do aeródromo daquela cidade, logo no início das operações. A razão se deve ao fato de que, enquanto Roig fiscalizava a triagem postal na agência central dos correios de Casablanca, percebeu a dificuldade dos funcionários em distinguir as cartas ordinárias, carimbadas em 0,25 F (Francos), das correspondências destinadas ao correio aéreo, timbradas em 0,75 F. O controle destas últimas se fazia necessário, uma vez que a taxa suplementar de 0,50 F deveria ser transferida às Linhas Latécoère.

Para facilitar a triagem, Roig sugeriu a confecção de um envelope aerpostal com as bordas vermelhas, o que ajudaria na publicidade da linha. Esse envelope seria fornecido gratuitamente aos usuários do correio aéreo. A sugestão foi prontamente aceita. Logo Roig recebeu um primeiro lote de 400 mil desses envelopes. As bordas tricolores com as cores da bandeira francesa apareceram

um pouco mais tarde, fazendo sucesso e inspirando outras nações a adotar o mesmo método com características próprias de cada país.

Ao mesmo tempo em que se criava o envelope *par avion*, em Casablanca, foi na cidade de Toulouse que surgiu a primeira aduana aérea do mundo, tendo em vista a necessidade de fiscalizar o transporte internacional de encomendas. Desse modo, fiscais alfandegários passaram a controlar os movimentos dos aviões que chegavam ao aeródromo de Montaudran. A partir de então, os voos com uma frequência semanal eram garantidos pelos novos aviadores, em que cada um, ao seu turno, fazia as ligações regulares, e já amargavam as panes imprevistas além da impiedosa meteorologia. ↴

BIBLIOGRAFIA

BOBROWSKI, Edouard. *Aéropostale*. Paris: Hachette Litterature, 1980.

CERETTA, Teomar B. *Nas Asas da Linha do Tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale*. Florianópolis: Edição do autor, 2019.

MARY, Jack. *Paul Vachet pionnier des lignes d'Amérique du Sud*. Paris: Éditions Lou-batières, 2006.

PIOUFFRE, Gérard. *Le courrier doit passer! L'aventure de l'Aéropostale*. Paris: Éditions France Loisirs, 2007.