

# AERO

## MAGAZINE

WWW.AEROMAGAZINE.COM.BR  
BRASIL · ANO 30 · Nº 350 · R\$ 25,00 · € 4,00

**REPÓRTER  
AÉREO**  
A NOTÍCIA  
VISTA DE UM  
HELICÓPTERO

**SEGURANÇA  
SANITÁRIA**  
O QUE  
APRENDEMOS  
COM A PANDEMIA

ACIDENTES  
E INCIDENTES

# BANDEIRA AMARELA

SEGURANÇA OPERACIONAL  
DA AVIAÇÃO GERAL  
BRASILEIRA REQUER  
ATENÇÃO

**LE BOURGET**  
SALÃO DE PARIS  
VOLTA COM  
VIGOR

**PILOTAGEM**  
COMO VOCÊ SE  
PREPARA PARA  
VOAR?



ISSN 0104-6233



# O AVIADOR, O PRÍNCIPE E A ROSA

*Do transporte aéreo de malotes postais às missões de reconhecimento na Segunda Guerra, a vida e a obra de Saint Exupéry se confundem e se completam*

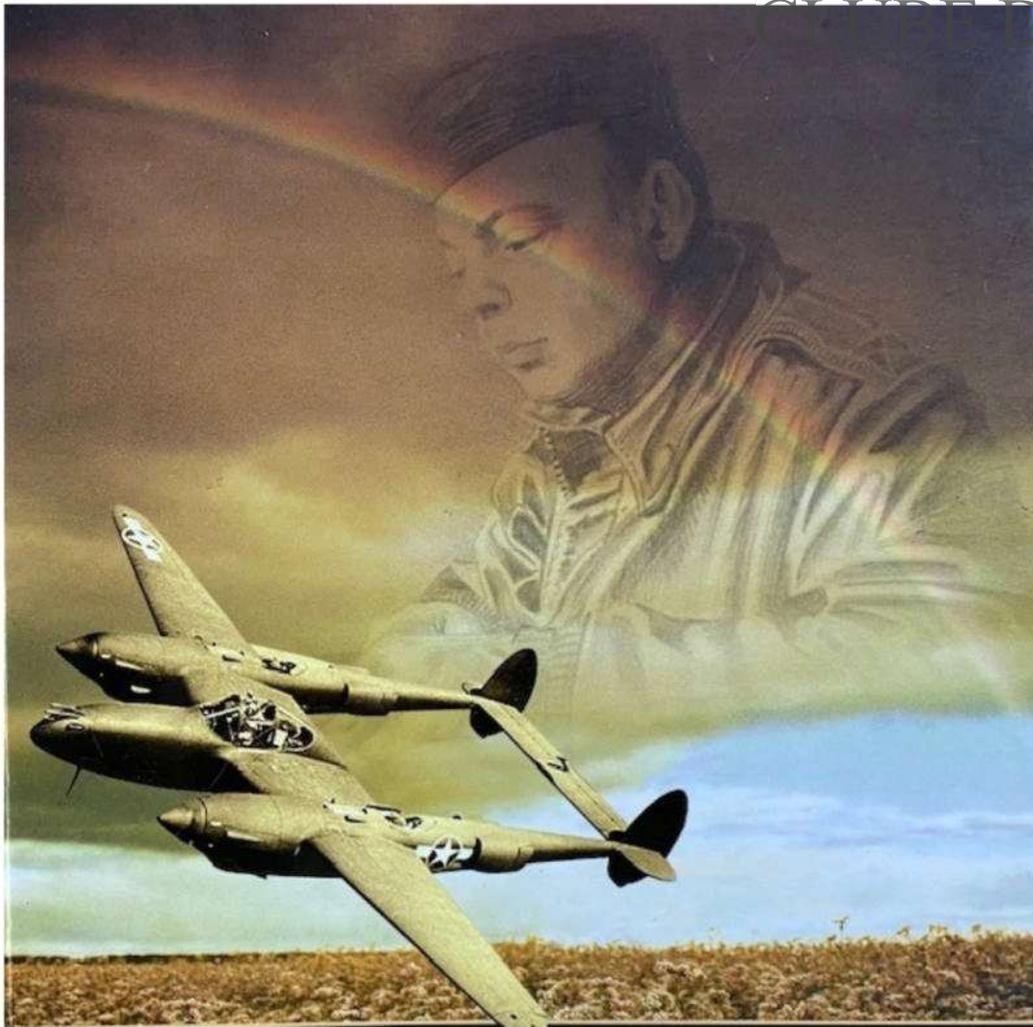
**POR** | TEOMAR BENITO CERETTA, ESPECIAL PARA AERO MAGAZINE

Não é raro encontrarmos leitores de *O Pequeno Príncipe* que se dizem surpresos ao tomar conhecimento de que o autor, Antoine de Saint-Exupéry, tenha uma história de vida ligada à aviação. Seu livrinho, considerado uma fábula, por alguns, conquistou leitores em todos os continentes. Atualmente, é o segundo livro mais lido no mundo, com traduções que ultrapassam uma centena de idiomas. Por consequência, em suas páginas encontramos os mais diversos personagens que, de uma forma ou de outra, estiveram ligadas à vida de Saint-Exupéry e, por isso, é considerado um livro autobiográfico.

Em meados do mês de outubro de 1926, Saint-Exupéry ingressou como piloto profissional nas Linhas Aéreas Latécoère, que já havia consolidado o transporte de malas postais de Toulouse, na França, a Dacar, no Senegal. Depois de assimilar uma experiência ao longo rota, que cruzava sobre o temido setor oeste do deserto do Saara, Saint-Exupéry foi designado para chefiar o aeródromo de Cap Juby, uma escala nos confins do Saara, ao sul do Marrocos. Naquele lugar ermo permaneceu durante dois anos, no duro ambiente que o temperou para a vida. Foi lá que escreveria seu primeiro romance, *Correio Sul*.







havia chegado a Buenos Aires para uma turnê de conferências. Crémieux apresentou Consuelo de Suncin a Saint-Exupéry. Consuelo era uma jovem viúva da nacionalidade salvadorenha, morena atraente, artista e escritora, que falava o francês com sotaque marcante, pela qual Saint-Exupéry se apaixonou de imediato.

Em março de 1931, Saint-Exupéry retornou à França e naquela primavera se casou com Consuelo. Sua maneira latino-americana de viver destoava dos costumes europeus, o que era motivo para que a tratassem como um “vulcão salvadorenho”, não lhe faltando críticas dentro dos círculos familiares do esposo. De acordo com seus biógrafos, Saint-Exupéry e Consuelo sobreviveram a um matrimônio turbulento. Vida agitada, em um vaivém entre separações, apesar de tudo, eles não viviam um sem o outro.

### ACIDENTE

Naqueles anos, estavam em moda os raids aéreos. Não se sabe por qual razão, Saint-Exupéry vai se lançar mais uma vez a esse tipo de desafio. Ele pretende ligar Nova York à Terra do Fogo, no extremo sul da Argentina. Acompanhado de um mecânico, no dia 15 de fevereiro de 1938, decolou de Nova York com destino à Guatemala. Após uma parada técnica, ao reiniciar o voo, na decolagem, sofre um grave acidente. Milagrosamente, o avião, que estava com os tanques lotados de combustível,

Antoine de Saint-Exupéry, o aviador e escritor (fonte: René Zeller)

### AMÉRICA DO SUL

A partir de 1927, as Linhas Aéreas Latecoère, que fracassaram ao se estabelecer na América do Sul, foram transferidas para outro empreendedor, Marcel Bouilloux Lafont, que a rebatizou com o novo nome de Aéropostale. Com a ampliação dos negócios no Cone Sul, muitos pilotos e técnicos foram transferidos, principalmente para Buenos Aires, onde se concentrava a gerência dos negócios. Foi assim que, no dia 12 de outubro de 1929, Saint-Exupéry desembarcava no porto da capital portenha, onde chegou para assumir um cargo de chefia e, também, com a responsabilidade de estender a linha de Comodoro Rivadavia a Río Gallegos, na distante Patagônia, ao sul da Argentina. Além de voar por Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai, conforme

os registros históricos disponíveis, Saint-Exupéry esteve também no Brasil em duas situações.

Ao desembarcar em Buenos Aires, Saint-Exupéry chegou como um desconhecido, sem o *glamour* de escritor. Foi de suas experiências, como aviador na Patagônia e nas transposições da Cordilheira dos Andes, que reuniria elementos para escrever seu segundo romance, *Voo Noturno*. Na França, o livro é aceito pela crítica e pelo público, ganha o Prêmio Fêmina de Literatura e, assim, abrem-se as portas para sua carreira de escritor.

### CONSULELO DE SUNCIN

No final de 1930, Saint-Exupéry participou de um evento cultural na Aliança Francesa, a convite de Benjamin Crémieux, um crítico literário que

não explodiu. Saint-Exupéry e seu mecânico foram retirados dos destroços com múltiplas fraturas. Permaneceu em estado crítico e, por vários dias, convalesceu entre a vida e a morte. Sua mãe e Consuelo deixaram a França às pressas para lhe fazer companhia.

Algum tempo depois, já recuperado de seus ferimentos, passou a frequentar lugares acompanhado de Consuelo. Em uma das excursões pela Guatemala Antiga, conhecida como a cidade abandonada, onde roseiras cresciam por entre as ruínas, dirigindo-se para sua esposa, disse que ela seria a rosa de um conto, que ele escreveria um dia.

## SEGUNDA GUERRA

No entanto, antes de retornar à França, Saint-Exupéry foi até Nova York para se recuperar por completo do acidente e, acolhido na casa do general Donavan, lá escreveria parte do seu terceiro romance, *Terra dos Homens*, publicado nos Estados Unidos com o título *Wind, Sand and Star* (*Vento, Areia e Estrelas*), um *best-seller* cujos direitos autorais lhe deram uma sólida estabilidade material.

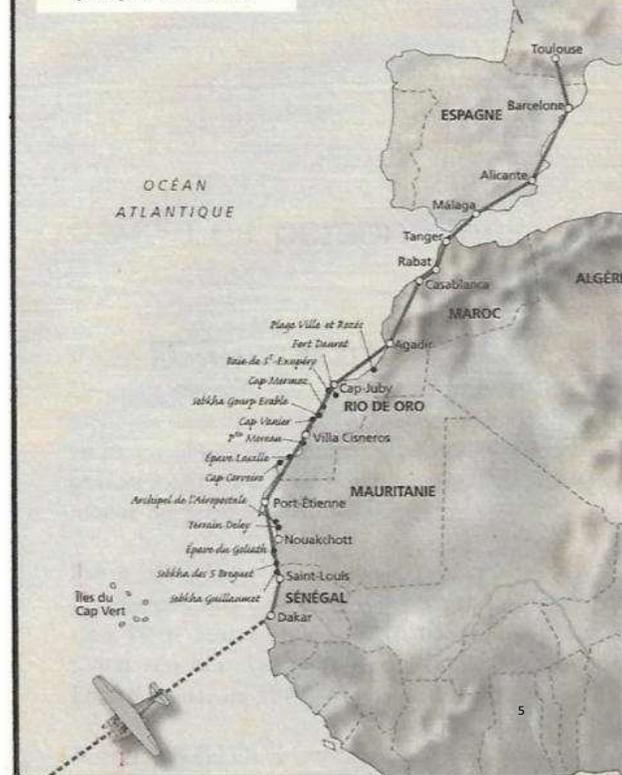
Nos primeiros dias de agosto de 1939, Saint-Exupéry retornou a Nova York, onde, durante quinze dias, manteve contatos com seus editores, livreiros e jornalistas. A guerra mundial era manchete nos jornais. Sabendo que a França estava ameaçada diante do poderio militar alemão, retornou imediatamente ao seu país. Uma semana depois,

Saint-Exupéry foi convocado para prestar o serviço militar na condição de capitão da reserva. Negou-se a assumir um cargo de monitor, uma atividade burocrática na retaguarda. Seu desejo era pegar em armas para combater o inimigo. Usando de sua influência junto aos amigos, conseguiu ser destacado para voar na Esquadrilha de Reconhecimento 2/33, onde fazia voos de fotografia a grande altitude.

No dia 10 de maio de 1940, a Alemanha invadiu a França, desencadeando uma tragédia. Ainda naquele sinistro mês, Saint-Exupéry foi a Paris, onde solicitou um encontro com o presidente do conselho do governo para apresentar uma proposta pessoal. Desejava ir em missão aos Estados Unidos para se encontrar com o presidente Roosevelt com o intuito de conseguir aviões. Sua proposta foi tratada com desdém. A derrota se alastrava a perder de vista, causando um caos com a fuga de milhares de pessoas que se deslocavam para o sul. No dia 17 de junho, foi a Argel para se reunir com um grupo de oficiais. Com dois terços da França invadida, alguns dias mais tarde, a luta cessava. No dia 5 de agosto de 1940, com a derrocada da França, Saint-Exupéry foi desmobilizado.

No dia 5 de novembro de 1940, foi para a África do Norte, de onde seguiu de navio para Lisboa e, de lá, embarcou para os Estados Unidos. “Exilado” em Nova

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



York, dois anos mais tarde, em fevereiro de 1942, lançou *Flight to Arras*, que apareceria na França com o título *Piloto de Guerra*. O sucesso de leitura foi imediato, conseguindo influenciar fortemente a opinião pública americana. O livro despertou o entusiasmo da juventude norte-americana que se preparava para a guerra.

## O PEQUENO PRÍNCIPE

Na esteira do sucesso de *Terra dos Homens* e *Piloto de Guerra*, ambos publicados nos Estados Unidos, seus editores americanos sabiamente sugerem um novo projeto para Saint-Exupéry. Peggy Hitchcock havia notado que Saint-Exupéry sempre desenhava um garoto, onde quer que estivesse, sobre papéis, guardanapos, ou mesmo sobre bilhetes de ingressos, e foi quem teve a ideia de encomendar um conto para crianças, tendo em vista as

Rota Toulouse  
a Dacar (fonte:  
Piouffre, G.)



Laté-25 usado por Saint-Exupéry em seus voos, na Argentina (foto: do autor)

proximidades das festas de Natal. E foi num lance genial que ele criou *O Pequeno Príncipe*, um livro para crianças, e para os adultos que um dia foram crianças.

Para recordar da rosa em *O Pequeno Príncipe*, vale a pena extrair um diálogo de suas páginas, entre o príncipezinho e a raposa, quando ela o aconselha a rever as rosas. [...] *“Tu compreenderás que a tua é única no mundo”*. [...] *“Foi a ela que eu escutei queixar-se ou gabar-se algumas vezes. É a minha rosa”*. [...] *“Foi o tempo que perdeste com tua rosa que fez tua rosa tão importante”*. [...] *“Tu te tornas eternamente responsável por aquilo que cativas. Tu és responsável pela rosa”*. Adeus disse a raposa. *“Eis o meu segredo. É muito simples: só se vê bem com o coração. O Essencial é invisível para os olhos”*.

A rosa em *O Pequeno Príncipe* é, em suma, Consuelo, a esposa de Saint-Exupéry, contemplada em todos os aspectos. O perfume da rosa revela a paixão. Os espinhos, os momentos turbulentos da

vida do casal. Enfim, assim Saint-Exupéry cumpriu a promessa feita lá na Guatemala à rosa, sua esposa.

#### ESTADOS UNIDOS

Um dos acontecimentos mais importantes para Saint-Exupéry foi a entrada dos Estados Unidos na guerra como uma poderosa força aliada contra o eixo. Ele via na ação uma grande oportunidade para retornar à luta. Depois do desembarque norte-americano na África do Norte, no dia 6 de novembro de 1942, ele começou a preparar o “terreno” para retomar seu lugar ao lado dos velhos companheiros no Grupo 2/33. Em março de 1943, deixou Nova York em um navio que fazia parte de um comboio militar, e foi para a Argélia.

Saint-Exupéry estava com 42 anos, idade regulamentar além dos limites para pilotar aviões de guerra, o que foi seu grande empecilho. Na ocasião, mais uma vez, iria usar de sua influência para se reunir às forças libertadoras. As tropas francesas que se encontravam

na Argélia se uniram imediatamente ao contingente americano, que havia fornecido armamentos e aviões para libertar a França invadida.

Auxiliado por amigos influentes, vencidas as dificuldades, Saint-Exupéry retomou seu lugar no grupo de reconhecimento 2/33, que estava concentrado em Laghouat, em meio ao deserto da Argélia. Os americanos forneceram aos franceses o bimotor P-38 Lightning, um dos melhores aparelhos para voos de reconhecimento em grandes altitudes. É nesse avião que Saint-Exupéry irá se adaptar para se juntar aos companheiros.

Aproximando-se dos 43 anos de idade, iria enfrentar o rigor dos regulamentos americanos e, usando o prestígio de escritor renomado, enviou uma carta expondo suas razões a um representante do presidente Roosevelt, que se encontrava no África do Norte. A primeira barreira foi vencida. Imediatamente, dirigiu-se a Túnis, onde seu grupo ocupava um espaço no aeródromo de Marsa. Ele, que não voava havia três anos, teve de se submeter a um rigoroso treinamento no veloz P-38 Lightning. Executou sua primeira missão de reconhecimento sobre o território francês, depois de voar durante seis horas cansativas. Sua segunda missão se deu cinco dias mais tarde. No regresso, foi infeliz durante o pouso. Depois de ultrapassar a cabeceira da pista, seu avião foi parar debaixo de

um parreiral. Saint-Exupéry saiu ileso do interior do avião, seriamente danificado. Diante do acontecido, os americanos encontraram bons motivos para afastá-lo do voo.

### APENAS CINCO MISSÕES

Moralmente abatido, mesmo assim tentou convencer as autoridades aeronáuticas de cancelar a revogação que o havia interditado ao voo. Foi em vão. Depois de amargar um longo ócio na casa de amigos em Argel, período em que ficou afastado oito meses do voo, mais uma vez iria usar de seus meios para retornar ao seu grupo. Dessa vez, a ajuda foi intermediada por um antigo oficial da aviação francesa, que foi seu diretor em um curso de navegação aérea, em Brest, no ano de 1929.

O retorno foi facilitado pelo coronel Chassin, que comandava um grupo de bombardeiros sediado na Sardenha. Chassin o acolheu e lhe confiou algumas missões no bombardeiro Marauder para executar missões sobre o norte da Itália. Apesar de voar, ele detestava aquele tipo de missão. Desejando retornar ao grupo de reconhecimento 2/33, o coronel Chassin o transferiu para se reunir aos velhos companheiros que operavam o moderno P-38, que ele já havia voado no norte da África.

Mais uma vez, Saint-Exupéry teria de passar pelo crivo de uma readaptação de voo no P-38. Dessa vez, foi encaminhado para uma grande base aérea americana, em Oujda,

no Marrocos. Preparado para retomar seu lugar no grupo 2/33, o general Ira Eaker, que comandava a Força Aérea Americana no Mediterrâneo, concedeu-lhe, em caráter excepcional, o limite de cinco missões de reconhecimento. E foi enfático: “Apenas cinco missões, nem uma a mais”.

### DE VOLTA AO 2/33

No dia 16 de maio de 1944, chegou ao aeródromo de Alghero, situado ao norte da Ilha da Sardenha, onde se juntou aos velhos companheiros que já o bem conheciam. Com o avanço dos aliados para o norte, no mês de junho de 1944, o grupo 2/33 foi transferido para Borgo, uma cidade localizada ao norte da Ilha da Córsega. Daquela base, Saint-Exupéry decolava para realizar suas missões de fotografia sobre a França. Não demorou muito para que atingisse o limite das cinco missões que lhe foram confiadas. Sabendo disso, seu amigo coronel Chassin disse-lhe: “É preciso parar”. Em três meses, havia feito mais missões do que seus colegas em um ano.

Quando lhe disseram que “agora tinha o direito de falar e, por consequência, não tinha a obrigação de arriscar a vida”, ele retrucou. “Impossível, agora irei até o fim”. Em uma carta enviada a um amigo dizia: “Creio estar dando a minha contribuição. Sinto-me um bom carpinteiro”.

O Estado Maior americano havia decidido que, no dia primeiro de agosto de 1944, informariam Saint-Exupéry

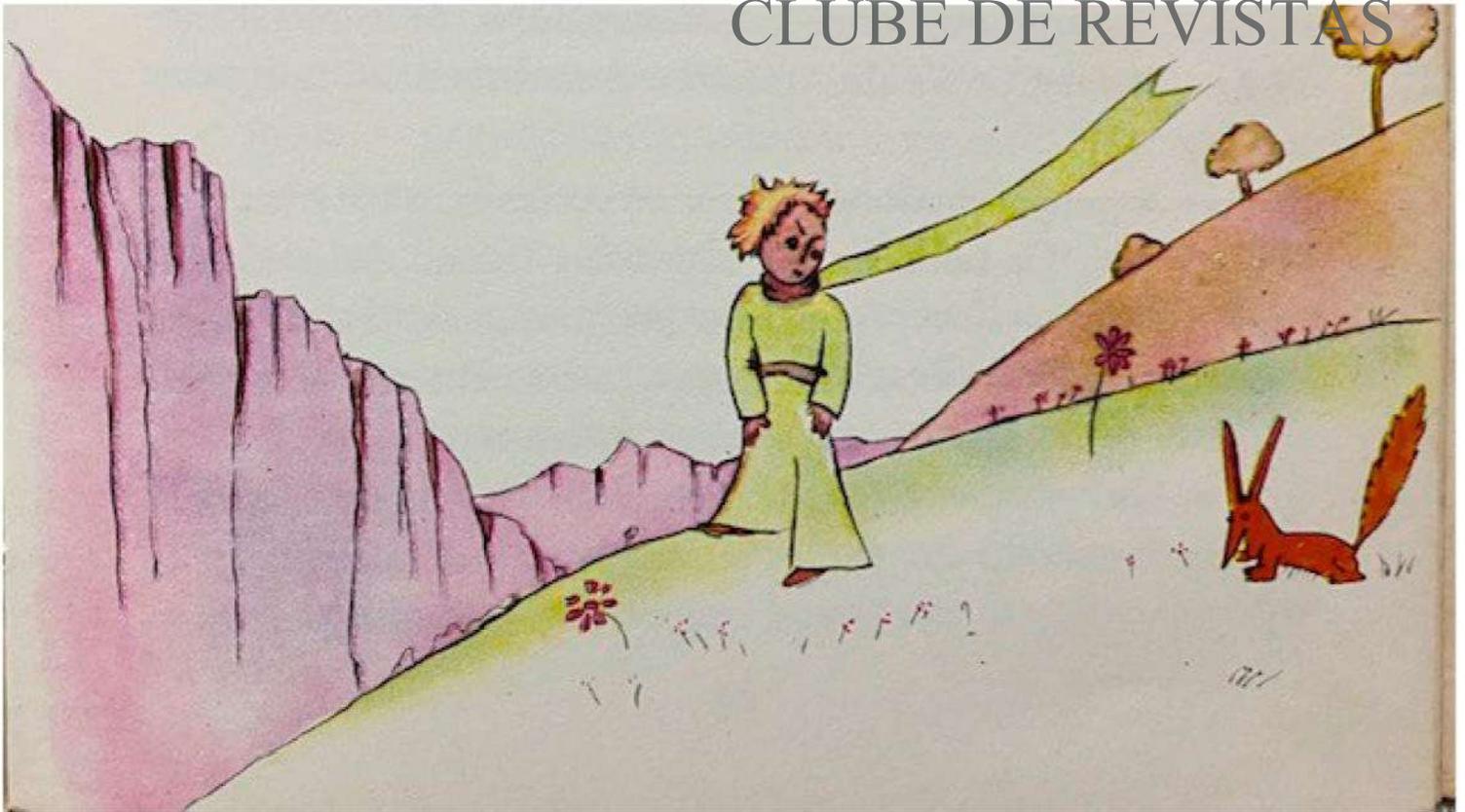


Consuelo, a esposa de Saint-Exupéry (fonte: Des Vallières N.)

sobre o local do desembarque dos aliados na costa da Provença. No entanto, uma regra formal exigia que todo o aviador, sabedor do local secreto do desembarque, seria automaticamente retirado da linha de voo. Por razões de segurança, a suspensão do voo estava atrelada a uma lógica muito simples. Se um aviador aliado fosse abatido e pego como prisioneiro, ele poderia, sob tortura, revelar importantes informações militares ao inimigo.

### ÚLTIMO VOO

No dia 30 de julho de 1944, à noite, Saint-Exupéry preparava mais uma missão que iria executar sobre Annecy e Grenoble, no dia seguinte. Na manhã do dia 31, assim que chegou ao aeródromo, recebeu do capitão Leleu as últimas informações sobre sua missão. Logo depois, foi auxiliado pelo comandante Gavaille a vestir seu macacão de voo e a ▶



O principezinho, a raposa e a rosa (fonte: O Pequeno Príncipe)

se instalar na nacele do P-38. Gavaille tinha conhecimento de que aquela seria a última missão de reconhecimento de Saint-Exupéry. No dia seguinte, seria informado sobre o segredo do desembarque norte-americano em solo francês e, forçosamente, deixaria de voar em missões de guerra. Uma vez bem instalado em seu assento, acenou aos colegas e rolou para a decolagem. Os companheiros que acompanharam seu avião a distância, que se afastava rápido, não imaginavam que acabavam de vê-lo pela última vez.

Depois de executada sua missão de reconhecimento sobre os alvos, agora retornava com as imagens nos equipamentos fotográficos para entregá-las ao laboratório que revelaria seus resultados. Sabendo que ele pilotava um avião militar sem armamento, suas chances de escapar de um ataque inimigo eram muito pequenas. Mas ele desdenhava desses perigos, como revelou em seu livro *Piloto de Guerra*.

Ao se aproximar do litoral de Marselha, faltavam apenas 350 quilômetros para chegar a Borgo e, dentro de 30 minutos, pousaria sem muito o que relatar. Entretanto, o tempo de voo para cumprir sua missão começou a ultrapassar os limites. Pequenos atrasos em voos são normais, porém, à medida que o tempo aumentava, seus colegas iniciaram uma preocupante vigília. No entanto, ainda o aguardavam numa ingênua esperança de vê-lo na aproximação final para o pouso. Enfim, os minutos de espera se alongaram, a autonomia do avião se esgotara e, na incerteza do seu paradeiro, amargaram uma espera inútil.

#### DESTROÇOS EM MARSELHA

No dia 7 de abril de 2004, a agência France-Press trazia o seguinte título: “Encontrado o avião de Saint-Exupéry, 60 anos após seu desaparecimento”. Os destroços do P-38 do autor de *O Pequeno Príncipe* foram encontrados no litoral de Marselha, do lado leste da

pequena ilha de Riou, seis décadas após sua morte.

Tudo aconteceu quando, em 1998, um pescador francês havia encontrado ao acaso, em sua rede de pesca, um bracelete com o nome de Saint-Exupéry. Imediatamente, uma operação foi organizada por mergulhadores, que intensificaram as buscas com o intuito de localizar o avião. Em maio de 2000, um mergulhador informou às autoridades as coordenadas exatas onde havia localizado os destroços do Lightning, a 70 metros de profundidade. Com a intensificação das buscas a partir de 2003, diversas peças do avião foram recuperadas. O material recolhido passou por uma limpeza química, o que permitiu identificar sobre o painel da caixa do turbo compressor do motor a inscrição de uma série de números (2743) gravados manualmente, seguidos da letra L.

De acordo com um relatório de investigação, a série dos números gravados na



peça correspondia ao número de fabricação da Lockheed, o fabricante do modelo P-38 Lightning voado por Saint-Exupéry naquele dia fatídico. E que esse número civil na tabela de concordância da US Air Force, sob a matrícula militar 42-68223, corresponde exatamente aos do avião encontrado naquele local. Porém, essas descobertas não permitem explicar as causas da queda do P-38. Muito se especulou sobre o desaparecimento de Saint-Exupéry. Alguns historiadores supõem que um caça inimigo seria o responsável por atingir o avião do “princezinho”, o que pode ser provável.

Em 2008, um veterano piloto de caça alemão, Horst Rippert, manifestou-se publicamente sobre essas dúvidas.

Afirma que teria sido ele o autor dos disparos contra o Lightning, quando voava naquela região com um avião Messerschmitt ME 109. No entanto, nos relatórios do Grupo de Caça a que pertencia Rippert, não há registros de que seus aviões se engajaram em combates no litoral francês, sobre aquela área. Muitas discussões que tratam desse fato continuam como um mistério sem solução. E o mistério permanecerá, até quando, não se sabe. ✈

#### FONTES BIBLIOGRÁFICAS

- CATE, Curtis. *Saint-Exupéry*. Paris: Grasset, 1994.
- CERETTA, Teomar B. *Nas Asas da Linha do Tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale*:

*Florianópolis, Ed. Do Autor, 2022.*

- MIGEO, Marcel. *Saint-Exupéry*. Lisboa: Aster, 1960.
- PIOUSFRE, Gérard. *Le courrier doit passer! L’aventure de L’Aéropostale*. Paris: France Loisir, 2007.
- SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. *O Pequeno Príncipe*. Rio de Janeiro: Agir, 1979.
- VALLIÈRES, Nathalie des. *Saint-Exupéry L’Archange et l’écrivain*. Paris: Découvertes Gallimard Littératures, 2006.
- VIRCONDELET, Alain. *C’étaient Antoine et Consuelo de Saint-Exupéry*: Paris, Fayard, 2009.
- ZELLER, Renée. *A Vida Secreta de Antoine de Saint-Exupéry - A Parábola do Pequeno Príncipe*. São Paulo: Madras, 2006.

Registro da última decolagem de Saint-Exupéry em 31 de setembro de 1944 (fonte: Des Vallières. N.)