

## A Travessia Aerea do Atlantico

O periodico norte americano - Boletim da Sociedade de navegação aerea da America (*Aero Club of America Bulletin*) - publica no seu numero de abril do corrente anno um curioso artigo sobre a travessia do Atlantico, acompanhado dum elucidativo mapa. Embora nele haja alguma coisa que se nos afigura fantastico, pelo menos por agora, esse artigo tem para nós o interesse de pôr a importância que num futuro, talvez proximo, hão-de ter as nossas ilhas da Madeira, Açores e Cabo Verde, como estações de descida ou de paragem na travessia aerea do Oceano Atlantico; por isso damos dele um extrato, acompanhado do mapa que o ilustra. O auctor dessas linhas, destinadas, ao que parece, a causarem grande sensação entre os cultores da navegação aerea e os que lhe seguem os progressos com interesse, é o sr. Raffe Emerson, engenheiro e aviador e autoridade incontestada no assunto.\*

«É muito possível que o oceano seja atravessado por via atmosferica antes de 1914, talvez mesmo neste ano de 1912.

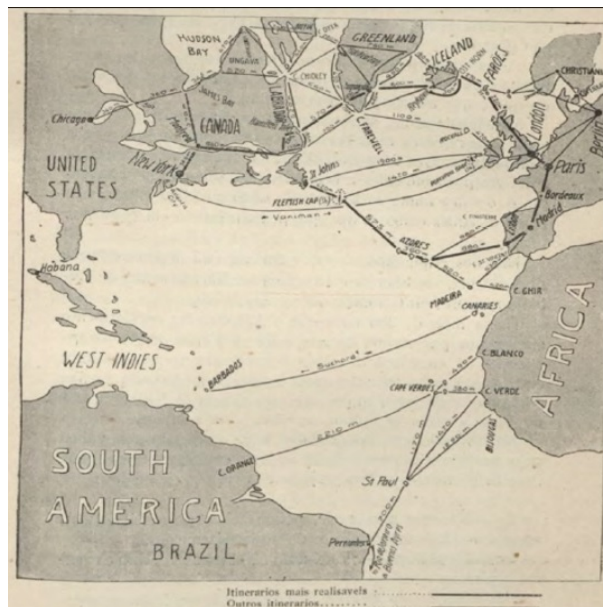
O mapa anexo indica alguns dos mais favoraveis itinerarios para a travessia. Haverá presentemente algum veículo aéreo capaz de fazer o trajéto?

Os seguintes dados reúnem os melhores resultados obtidos pela navegação aerea até esta data (março de 1912), e sugerem uma ideia do que se pode conseguir:

	Duração Horas e minutos	Distância Milhas	Altitude Pés	Velocidade Milhas por hora	Peso transportado	Distância Número de milhas percorridas num dia
Balão livre	73.00	1.211	35.400	a 60	a 40.000	.....
Dirigível	71.30	568	7.100	57	a 7.000	.....
Aeroplanos	11.15	461	13.400	101	1.350	4.200
Deslisadores (gliders) . . . .	00.09.53 a 1.00 pés . . . . .		.....	a 70	a 300	.....
Papagaios	.....	23.600				

*a* - quer dizer, aproximadamente.

Um veículo aéreo que consiga manter-se no ar durante um trajeto de 270 ou, melhor ainda, de 450 a 870 milhas, numa determinada direcção, pode atravessar o oceano.



Existem hoje dirigíveis e aeroplanos capazes de realizar este desideratum, repetindo o resultado obtido nas suas melhores experiências.

Em quanto importaria a travessia?

Em que ocasião e como deveria realizar-se?

Qual seria a utilidade prática?

Os admiráveis progressos de que se ufana a moderna civilização humana, devem-se a pioneiros que arriscaram a saúde, o trabalho e a vida, caminhando e lutando passo a passo para que aqueles que os seguiram pudessem tirar proveito que eles não gosaram.

Colombo atravessou o furioso Oceano em busca de um caminho para a Índia, mais curto, menos demorado e mais barato do que o que até aos seus dias se trilhára.

Semelhantemente, os *Aeronautas do Ar* esperam achar um meio mais rápido e mais barato para transporte de passageiros e de malas através da grande distância, que separa os povos da terra. As probabilidades a favor daqueles que querem atravessar o oceano numa só viagem de 1.800 ou 3.000 milhas, não parecem tantas como as dos que pensam fazê-lo em pequenos voos.

Não nos esqueçamos de que o Atlântico foi atravessado pela primeira vez, via Islandia e Groenlandia, 500 anos antes de Colombo; o próprio Colombo veio pelos Açores.

Havia mais de 300 anos que o Atlântico era regularmente atravessado por navios de vela, e foi só 9 anos após a aplicação de engenhos de vapor a um desses navios, que uma embarcação conseguiu atravessar as águas obedecendo apenas ao impulso do novo motor; 31 anos depois da feliz excursão do barco a vapor de Fulton, de Nova York a Albany.

Na travessia aérea do Atlântico há a considerar os engenhos cujo motor é o vento e aqueles que não empregam esse agente. Para os primeiros, quatro projetos tem sido considerados:

- 1.º - Navegar para oeste, pouco acima do nível do mar, aproveitando os ventos alísios do norte do equador.
- 2.º - Caminhar para leste, num nível mais alto, com os ventos contrários aqueles.
- 3.º - Seguir um ciclone, na direção de nordeste, acompanhando o caminho geralmente preferido pelos vapores.
- 4.º - Procurar o movimento da atmosfera, para leste, (a umas 3 ou 4 milhas de altura) na zona temperada do norte, e ser levada por ela com velocidade de 80 a 100 milhas por hora.

Como veículos tem sido propostos: balões livres, dirigíveis e hidroplanos (ou navios do ar), assim como papagaios ou deslizadoros, ligados por meio de uma corda a uma quilha mergulhada na água, a fim de lhes dar direção e a necessária resistência para se manterem no ar.

Independentemente do vento, os trajetos que proporcionam os mais curtos lances sobre a água, e nos quais mais se tem pensado são:

1.º - Da Terra Nova (Newfoundland) à Irlanda, cerca de 1.700 milhas.

2.º - Da Terra Nova aos Açores, cerca de 1.200 milhas.

3.º - Via Labrador, Groenlandia, Islandia, Ilhas Faroe e Escossia; cerca de 4.500 milhas de Nova York a Paris (comparado com 3.500 milhas, via vapor e caminho de ferro) e com um lance máximo sobre a água de 270 milhas.

4.º - Uma rota análoga, ao sul, via Antilhas (West Indies) America do Sul, Ilhas de Cabo Verde e Espanha, cerca de 9.400 milhas, com um lance sobre a água de 1.280 milhas. Empregando uma grande jangada como estação suplementar, ancorada na altura do banco da Terra Nova, temos a acrescentar:

5.º - Banco da Terra Nova (Flemish Cap) aos Açores, 870 milhas.

6.º - Flemish Cap a uma jangada análoga, ancorada à altura do Banco Porcupine, a oeste da Irlanda, cerca de 1.400 milhas.

Vaniman propõe-se partir em dirigível, de Atlantic City, no principio de uma tempestade, ajudando-o os seus motores a dominar a violencia dos elementos e estes, por sua vez, auxiliando-o na travessia pela velocidade. Calcula o aeronauta aproximadamente 3 ou 4 dias para fazer a travessia nestas condições e tem mais duma probabilidade de exito. A sua rota provavel e o seu aparelho de telegrafia sem fios pô-lo-hão em continua e segura comunicação com os transatlanticos.

Brucker há de vir do oeste, da Madeira, com o vento aliseo, também em dirigível, descendo nos Barbados ou nas Antilhas.

Tratando-se de dirigíveis e balões livres, para voos de grandes distancias, a maior dificuldade está na expansão do gaz pelo calor do sol, pelo que vários meios de evitar os efeitos dessa expansão tem sido estudados.

O que limita a resistencia do aeroplano é a confiança no motor, o qual será necessario duplicar para voos amplos.

Quer com balões, quer com aeroplanos, a barquinha deve ser bem resistente contra o mar, e possuir os indispensaveis aparelhos de telegrafia sem fios. Se um homem foi capaz de atravessar o Atlantico em três semanas num barco de 16 pés, o piloto aéreo e o seu

engenheiro devem poder atingir o itinerário dos transatlânticos, ou pelo menos a mais próxima costa, mesmo que lhes suceda serem despostos no meio do oceano.

Quatro vias realizáveis para a travessia do oceano se nos oferecem, a saber:

- 1.º - Por aeroplanos ou dirigíveis, via Groenlandia e Islandia, com estações de descida;
- 2.º - ou via Terra Nova e Açores;
- 3.º - ou Terra Nova à Irlanda diretamente (sacrificando a carga do combustível);
- 4.º - Nível alto (3 a 4 milhas) em dirigível (usando só a corrente de leste).

A viagem entre Nova York e Paris durará provavelmente 1 a 3 dias.

Acrescentemos aos sérios preparativos de Vaniman e de Brucker (dirigíveis de grande velocidade), para um voo em 1912, os de Rodgers, que se propõe tentar a travessia pela Groenlandia, pelos Açores ou por S. John's-Irlanda, usando um hidro-aeroplano. Ignoramos se ha outros preparativos para este ano.

Antes de 1920, talvez lá para 1915, esperamos ver um caminho comercial entre a America e a Europa, com transporte de passageiros e bagagens. É de crer que os europeus possam vir à exposição de S. Francisco sempre pelo ar e que o mundo terá sido circundado por uma viagem em menos talvez de dezoito dias».

---

\* *Revista Militar* n.º 4, abril de 1912, pp. 280-284.