

A Aviação ao serviço do Comércio

Em 1921, a Aviação alemã empregou 149 aviões; 5 linhas funcionaram regularmente do 1.º de maio ao 1.º de novembro, parando todas durante o inverno. Até ao mês de agosto, haviam feito 4.000 vôos e transportado 5.500 passageiros, 13.500 kg. de correspondência e 3.500 kg. de encomendas postais (mais do quádruplo de 1920). Os aviões postais percorreram diariamente a média de 8.000 km. O governo alemão subsidiou nesse ano as companhias aéreas com um total de 14 milhões de marcos. Acaba de se constituir a «*Südamerikanische Gesellschaft Zeppelin*», com capitais espanhóis e americanos. O capital eleva-se a 80 milhões de pesetas, 30 dos quais foram cobertos pelos governos interessados; os 50 restantes, pela indústria. Explorará a linha Sevilha—Buenos Aires por meio de grandes dirigíveis, de que se estão já construindo três. Fará o trajecto em 90 horas (em vapor, 17 a 23 dias) e poderá transportar 20 passageiros. Já se fala na Itália em ligar Sevilha com Roma, por meio de dirigíveis, em ordem a não demorar a correspondência vinda por essa forma da América do Sul, onde as colónias italianas são numerosíssimas.

Em março último, 75.900 cartas foram transportadas por via aérea entre França e Marrocos; em fevereiro de 1922, o número das cartas elevou-se a 53.699; em março de 1921, esse número foi apenas 14.005. Uma carta que siga de Tolosa de França às 9 h. da manhã chega às 10 h. do dia seguinte a Casa Blanca; por via marítima, levaria 3 ou 4 dias mais. A sobre-taxa das cartas de Paris a Londres desceu ultimamente a 20 centimos, o que de certo fará aumentar muito a correspondência aérea entre as duas capitais. O movimento do pórtio de Bourget em abril último montou a 195 aviões com 699 passageiros, e a 15.503 kg. de mercadorias e 101 kg. de correio (em 1921, em igual mês, contaram-se no Bourget 101 aviões, 369 passageiros, 3.362 kg. de mercadorias e 82 kg. de correspondência).

No presente ano, o governo francês continua a subsidiar, com grossas somas, as diversas companhias aéreas nacionais.

Em 17 de abril último, deu-se em França uma grande catástrofe. Por cima da aldeia de Thieuloy, dois aeroplanos comerciais, um (D. H. 18) pertencente à companhia inglesa «*Daimler*», e outro francês (Farman-Goliath) da companhia «*Grands Express Aériens*», a voar em direcções opostas, encontraram-se, partindo-se em estilhaços e morrendo as 7 pessoas que nelles iam. Voavam perto da terra, por mau tempo, chuva miúda e vento forte.

É o primeiro acidente d'este género. Para evitar tais desastres, tomaram-se já medidas práticas de grande alcance, por exemplo, fixado rigorosamente o itinerário de cada linha, o piloto será obrigado a conservar-se constantemente a 10 quilómetros dessa linha, à esquerda do mesmo

piloto, de modo que os dois aviões, ida e volta, ficarão distanciados 20 quilômetros no ponto de cruzamento.

Em 1922, a Inglaterra subsidia todas as suas companhias aéreas, cujas viagens (pelo menos 45 por trimestre) durem menos de 4 horas; o subsídio fica pois reduzido às viagens Londres—Paris e Londres—Bruxelas.

O «Air Ministry», para evitar desgraças, ordenou que ninguém possa lançar coisa nenhuma das aeronaves abaixo, sob pena de prisão por 6 meses ou de multa de 200 libras.

Recentemente, um grupo formado por «Vickers Ltd.» e pela Sociedade de Essências «Shell» ofereceu-se ao governo britânico para ligar, por meio de comunicações aéreas, Londres com a Índia e com a Austrália. Esse grupo ou companhia tem de capital 4 milhões de libras esterlinas, das quais 1.800.000 em ações, o resto em obrigações. Põe como condição que o Estado assegure o lucro de 91.000 libras anuais e lhe ceda todo o material de dirigíveis actualmente existente na Inglaterra, e bem assim as estações de Puhlam, Cardington e Howden com tudo o que encerram. Propõe-se construir 5 dirigíveis do tipo Zeppelin LZ-125, com cerca de 120.000 metros cúbicos de capacidade. O programa prevê um serviço 2 vezes por semana para a Índia, depois uma partida de dois em dois dias para a Índia, com uma ramificação duas vezes por semana para a Austrália. A viagem durará 5 dias até Bombaim (17 dias por mar); 8 dias e meio para Hong-Kong (actualmente 4 a 5 semanas); 11 dias e meio para a Austrália (4 a 5 semanas por mar).

Até agora, teem-se limitado os Estados Unidos ao transporte do correio por via aérea, sem mercadorias e sem passageiros. Esse serviço, inaugurado em maio de 1918, tem hoje como artéria principal a linha Nova York—San Francisco, cuja extensão é de 4.400 km. Foi já feito uma vez em 25 h. e 21 minutos; esperam fazê-lo de um modo regular em 30 horas. Desde o princípio do serviço até ao fim de 1921, os aviões postais haviam percorrido uns 5.500.000 quilômetros e transportado 100 milhões de cartas. Agora porém acaba de se fundar ali uma sociedade — «General Air Service Corporation» — que tem por fim estabelecer linhas aéreas, servidas por dirigíveis. Cada um destes deve ter 120.000 metros cúbicos de capacidade, para poder transportar 100 passageiros e 100 toneladas de correio e de mercadorias. Parece que se encarrega da sua construção uma filial da sociedade alemã «Schütte-Lanz». Esperam começar em 1923 a linha Nova York—Chicago, com 2 dirigíveis.

A 10 de fevereiro último, foi capturado, 40 milhas ao Sul de Miami, o avião inglês «Annabelle» por uma esquadrilha da polícia do ar, composta de 11 aparelhos, cada um dos quais levava sua metralhadora, capaz de disparar por minuto 400 tiros. O «Annabelle» conduzia de contrabando uma carga de 11.500 caixas de whisky.

Até aqui, foram os aeroplanos utilizados na guerra, no desporto, nos transportes de correio, de passageiros e de mercadorias; para a vigilância

de incêndios nas florestas, para a caça das focas reunidas em rebanhos, para descobrir os bancos de peixes, para fotografar regiões desconhecidas e para destruir lagartas e insectos pelo fumo; agora vão com eles procurar descobrir nos Estados Unidos a maneira por que se propaga a ferrugem negra do trigo que em toda a América faz estragos incalculáveis nos trigais. Como o Departamento da Agricultura supõe que os esporos são transportados nas altas correntes da atmosfera, destinaram a êsse estudo aviões que levarão *traps* ou panos especiais estendidos e convenientemente preparados para neles se pegarem os esporos, se nas altas regiões os houver. Verificada a teoria e conhecida a origem do fungo, fácil ficará opor-lhe uma barreira eficaz.

Vejamos agora o orçamento que algumas das principais nações apresentaram à aprovação dos seus congressos, para desenvolver e custear os serviços aeronáuticos. Nos Estados Unidos, êsse orçamento (de junho de 1922 a junho de 1923) eleva-se à enorme quantia de 35.600.000 *dollars*. É a aeronáutica marítima que fica dispondo de maiores créditos — 17 milhões, contra 15 milhões da Aeronáutica militar. O correio aéreo de Nova York a San Francisco, por Chicago e Omaha, absorve 3.200.000 *dollars*.

A Inglaterra destina ao novo ano económico (abril de 1922 a abril de 1923) 10.895.000 libras, contra 17.280.000 libras no ano precedente.

A França prevê uma despesa de 436 milhões de francos; dos quais 246.397.082 para o Ministério da guerra; 37.318.543 para a Marinha; 4.991.000 para as Colónias e 147.251.470 para o Ministério dos Trabalhos públicos.

A Espanha, em razão da guerra de Marrocos, propõe 175 milhões de pesetas para a criação de 10 esquadrões cada um composto de 18 aeroplanos medianos e para 6 aviões gigantescos de bombardeio.

Pelo seu lado, a Comissão Sueca de Aeronáutica pediu ao Governo a quantia de 3.821.400 coroas, afim de estabelecer o serviço aéreo entre a Suécia, Inglaterra, Rússia e a Europa Central. Além disso, avalia as despesas ordinárias de um ano em 580.250 coroas.

Concluamos êste breve artigo com duas notícias que devem interessar aos leitores da Brotéria.

A primeira é a Conferência feita em Londres pelo Sr. Luís Bréguet em que, perante a «Royal Aeronautical Society», desenvolveu o tema do barateamento das viagens aéreas, vindo a concluir que dentro de 10 anos os preços serão reduzidos na proporção de 7 para 1, e dentro de 20 anos na relação de 15 para 1. Por esta forma, a realizar-se o optimismo de Bréguet, não haverá transportes que em barateza possam competir com a aviação.

O *record* de duração de vôo dos aeroplanos foi ganho pelos pilotos americanos Stinson e Bertaud num monoplano metálico J. Larsen. A duração do vôo foi de 26 horas e 30 segundos, com um frio intenso e por mau tempo. Elevaram-se em 29-XII-1921, em Mineola (Long-Island, Nova

York), durante uma ligeira chuva de neve, e foram assaltados por um violento vendaval (de mais de 100 quilómetros por hora) à altura de 2.000 metros onde se manteve constantemente o aparelho, sem sair da região de Long-Island. Aterriçaram em 30-XII-1921, um pouco depois do meio dia.

DIONEL.

A CAMINHO DO BRAZIL

Pelo ar através do Atlântico. — Dois nomes gloriosos: Gago Coutinho e Sacadura Cabral. — Uma glória para a Pátria e um invento para a ciência.

Dois homens que por honra nossa são portugueses prenderam ultimamente as atenções do mundo científico. Gago Coutinho e Sacadura Cabral, oficiais da Marinha Portuguesa e aviadores de grande mérito, propuseram-se levar a cabo uma viagem pelo ar, atravessando o Atlântico, em direcção ao Brazil; este acontecimento, sobre ter-nos enchido de orgulho, porque mais uma vez faz reviver o valor histórico e o génio aventureiro da raça portuguesa, recordando-nos as glórias do passado, chamou a atenção de todo o mundo e mórmente dos cientistas aviadores que neste arrojado empreendimento terão uma lição utilíssima e um exemplo que há de certamente frutificar. A travessia aérea do Atlântico, empreendida e realizada a vez primeira por aviadores portugueses, ficará pertencendo ao mesmo tempo à historia e à ciência. À história, porque esta a recordará em páginas azues e em letras de ouro, repetindo, ufana e agradecida, através das gerações futuras, os nomes imortais e gloriosos de Gago Coutinho e Sacadura Cabral; e à ciência porque, mercê do prodigioso invento dos dois ilustres aviadores portugueses, a aviação virá a ter um meio seguro de dominar o espaço, cruzando-o em direcções definidas e precisas e com orientações seguríssimas, únicas que até agora permitiram ainda demandar rochedos isolados e quasi perdidos na vastidão imensa do oceano.

Por mais de um motivo, não podia a Brotéria deixar de referir-se a este notabilíssimo acontecimento. É a Brotéria uma revista científica portuguesa. Como tal, cumpre o dever de prestar as suas homenagens de saudação aos dois heróicos aviadores Coutinho e Cabral, pela glória que para a Pátria representa o grandioso feito da sua viagem aérea. E como revista científica orgulha-se a Brotéria de falar nos instrumentos inven-