

O Drama do "Pax" e os meritos de Severo

ARTIGO DA "REVUE", DE PA-
RIS DO 1. DE JUNHO
DE 1902.

I

Uma catastrophe terrivel veio interromper as experiencias do balão dirigivel *Pax*, no momento preciso em que ia ser tentada a prova definitiva. Em lugar de registrar uma victoria, temos de deplorar a morte do engenhoso inventor e do seu infortunado mechanico.

Augusto Severo, logo que chegou a Paris, foi expor os seus projectos á *La Revue* e foi aqui mesmo que, pela primeira vez, deram-se a conhecer os principios novos que elle contava applicar (1).

Limitamo-nos a considerar que Augusto Severo tivera a idéa, completamente nova, de collocar a helice de propulsão na extremidade do proprio eixo do balão. A barquinha, de forma toda especial, penetrava até o centro do aerostato e fazia corpo com este, assegurando ao systema uma rigidez perfeita. Na prôa do balão encontrava-se uma helice destinada a deslocar o ar de modo a diminuir a resistencia á marcha. Finalmente, a direcção devia ser assegurada por meio de pequenas helices dispostas na armação da barquinha entre o balão e o sôlho que supportava os motores, os mecanismos e os aeronautas.

Augusto Severo imaginara para produzir a força motriz, *motores electricos* e *pilhas muito poderosas*, mas, tendo de demorar-se pouco tempo em Paris—o seu mandato de deputado chamava-o ao parlamento brasileiro—aconselharam-no, dando-lhe como exemplo o que fizera Santos Dumont, a substituir esses motores, cuja construcção seria demorada e dispendiosa, pelos motores á petroleo de Buchet.

(1) Artigo da *La Revue*, de 1º de Dezembro de 1901, transcripto

Forçado pelo tempo, o infeliz aeronauta acabou por se deixar convencer.

Alem disso, por occasião dos ensaios dos motores, estes funcionaram maravilhosamente.

GEORGES CAYE.

GEORGES CAYE, que assigna o magistral artigo da *La Revue* que começamos hoje a traduzir, alem da sua autoridade em assumptos de aeronautica é o autor apreciado do celebre *Tratado pratico de mechanica e de electricidade industriaes*, que constitue verdadeira auctoridade na materia.

O Drama do "Pax" e os meritos de Severo

ARTIGO DA "REVUE", DE PA-
RIS DE 1. DE JUNHO
DE 1902.

II

Entretanto, Severo conser-
vava algum receio e cinco di-
as antes da experiencia que
devia custar-lhe a vida, dizia
á sua mulher e aos seus inti-
mos: "Si ainda tivesse di-
nheiro e tempo deante de
mim, não hesitaria um só mo-
mento em mandar construi-
r os meus motores electricos.
Certamente, os motores Bu-
chet são perfectos, não en-
contrei melhores como moto-
res a petroleo; porem este fô-
co de calor debaixo do meu
balão me causa medo."

A sua apprehensão era bem
justificada, dando-se a peque-
na distancia que separava os
motores do aerostato. Com
motores electricos este perigo
não existia e a catastrophe
não se teria produzido. As-
sim, nos surprehendemos ao
ver esses mesmos que o ti-
nham levado a servir-se dos
motores a petroleo criticar
severamente o emprego des-

ses motores no dia seguinte á catastrophé.

Por outro lado, a barquinha devia, segundo os planos do inventor, ser construída inteiramente de aluminium. Foi a falta de dinheiro que o forçou a recorrer ao bambú, que era ao mesmo tempo mais pesado e menos resistente.

Esta modificação obrigou-o a supprimir os ballonetes previstos primitivamente que deviam assegurar a forma permanente do balão e afastar os perigos de explosão. A falta de força ascensional constrangerá-o a renunciar aos ballonetes e a utilizar o volume delles para armazenar maior quantidade de hydrogeneo.

A cubagem do balão prevista para 1900 metros ficou pois elevada a perto de 2.500 metros cubicos.

Desde o fim do mez de abril começou o enchimento do balão que ficou logo prompto para os ensaios.

O tempo não sendo favoravel, foi preciso esperar muitos dias antes de fazer uma primeira sahida; e foi somente na manhã de 4 de Maio que a primeira experiencia á corda poudé ter logar. Os resultados responderam plenamente á espectativa do inventor. O balão equilibrava-se perfeitamente e promettia uma estabilidade completa. Os motores funcionavam muito bem; as transmissões do movimento faziam-se do melhor modo. A helice da prôa foi ensaiada em primeiro logar e attingiu uma velocidade de mais de 120 voltas por minuto. O deslocamento de ar que ella determinava era tal que, sob a sua simples acção, e sem que a helice de propulsão estivesse em movimento, o *Pax* avançava com tamanha força *contra o vento* que quinze homens eram impotentes para retel-o.

Teve-se mesmo de parar bruscamente a transmissão afim de evitar que os operarios não fossem projectados contra o muro que fechava o parque aerostatico.

A experiencia da helice propulsiva situada na popa do balão foi ainda mais concludente.

Finalmente as helices directrices funcionaram muito bem e pareciam dever assegurar uma direcção facil ao systema.

Tendo o tempo ficado coberto é começado a chover, as experiencias foram interrompidas.

A 7 de Maio, teve logar uma nova experiencia que, embora menos longa, não foi menos interessante. O conde de Vaultx, nosso distincto collaborador, estava presente, assim como muitos representantes do Aero-Club. M. de La Vaultx parecera a principio dar pouca confiança á obra de M. Severo, porem mu-

do de opinião depois das experiências que tiveram lugar na sua presença e, na manhã seguinte era dos primeiros no hangar, antes das 4 horas da manhã, pensando que a saída definitiva iria ter lugar. Mas o tempo não era decididamente favorável a M. Severo e foi somente a 12 de Maio, isto é, cinco dias mais tarde, que as experiências definitivas puderam ser começadas.

GEORGES CAYE.

O Drama do "Pax" e os meritos de Severo

ARTIGO DA "REVUE", DE PA-
RIS DE 1. DE JUNHO
DE 1902.

III

Havia quinze dias que chegavamos todas as manhãs ás 4 horas, porque queríamos assistir á prova decisiva do *Pax* e dar aos leitores da *La Revue*, conforme o desejo externado pelo seu director, informações exactas e precisas.

Foi a esta perseverança que devemos ser o unico representante de toda a imprensa que se achou presente no parque de Vaugirard no dia da catastrophe. Isto valeu-nos uma emoção terrivel, mas, em compensação, permittiu-nos relatar o que se passou a nossos olhos e dizer com *inteiro conhecimento de causa* como começára esta ascensão que devia terminar tão tragicamente. E' o que nos impede de seguir o exemplo dos criticos desastrados que, sem

terem visto o apparelho, a cham justo e digno atacar a memoria daquelle que só lhes pode oppor o silencio do tumulo.

A's 5 horas e 15 minutos o balão sahia do seu hangar. Por medida de prudencia e a fim de dispor de maior quantidade de lastro, M. Severo decidiu partir só com o seu mechanico Sachet, deixando em terra M. Alvaro Reis que devia partir com elle. Este ficou desapontado com o contra-tempo. Quem teria pensado então que, recusando leve-lo, Severo salvava-lhe a vida?

Eram exactamente 5 horas e 25 minutos da manhã quando o Pax deixou o solo. Primeiramente, o balão estando retido por cordas, ensaiaram-se os motores e as helices que funcionavam muito bem, conforme todos os assistentes poderam constatar. Depois, ligaram o "guide-rope" e Severo, tendo dito um ultimo adeus a seus amigos e enviado um ultimo beijo á sua mulher e ao seu filho mais velho que estavam presentes, o Pax atirou-se novamente ás nuvens.

Quando o balão chegou ao fim da corda, o homem que segurava a extremidade desta reteve-o um momento. Severo, sentindo-se parado, julgou a sua força ascencional insufficiente e lançou dois sacos de lastro, o que o fez elevar-se bruscamente.

Poz então em movimento as helices de direcção das quaes queria primeiramente certificar-se. Poude-se-o ver descrever acima das nossas cabeças anneis mais e mais estreitos, depois—oitos—cada vez mais apertados—e isto primeiramente num sentido, depois em sentido contrario, conforme faz fé um documento que possuo : uma photographia sobre a qual tomei o aerostato em tres posições successivas sem mudar de lugar.

Debaixo do ponto de vista da direcção, era absolutamente senhor do seu balão. E' certo que M. Santos Dumont pretende o contrario.

Mas o seu encarniçamento em amesquinhar a memoria do seu compatriota e confrade explica-se talvez pelo factodelle, sem nunca ter visto o balão de Severo, julgar necessario para a sua dignidade falar a respeito delle. Para nós é certo que com um simples leme, sem helice de propulsão em movimento, ninguém teria podido obter este resultado. Alem disso, M. Santos Dumont estava no caso de reconhecer os inconvenientes deste fragil orgão de direcção e deveria lembrar-se das suas quedas no Trocadero e em Monaco.

Entretanto as pequenas helices faziam evoluir maravilhosamente o aerostato e o

Pax parecia absolutamente senhor da sua direcção. M. Severo estava tão satisfeito do resultado que, durante dez minutos repetiu a experiência. Por não estarem em movimento as helices de propulsão, o balão foi arrastado pelo vento. Tudo ia pois muito bem. Reinava o maior praser entre os poucos espectadores que a hora matinal não amedrontara, e tendo sido dado por Severo o signal convencionado, todo mundo se preparava a ganhar os automoveis para se transportar ao campo de manobras de Issy-les-Moulinaux.

De repente um grito dilacerante rompeu de todos os peitos. O balão pegava fogo! Um clarão sinistro, partido da extremidade de traz da barquinha elevava-se para o aerostato que se inflammava subitamente. Uma espantosa detonação chegava até nós ao passo que o *Pax* e os seus dois aeronautas abismavam-se com uma vertiginosa velocidade atravez do espaço e, cahindo de uma altura de mais de 400 metros, vinham despedaçar-se horrivelmente na avenida do Maine.

Ser-me-ia impossivel descrever a dor que invadiu todos aquelles que assistiram a esse spectaculo horrivel, mais horrivel e mais triste para nós que rodeavamos a mulher e o filho do infortunado Severo, para nós que acabavamos de apertar as mãos das duas victimas desta catastrophe, para nós que passavamos tão bruscamente da alegria do successo ao horror da morte.....

GEORGES CAYE.