

História

Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil

Após o término da Primeira Guerra Mundial, o Tratado de Versalhes proibiu a prática do voo motorizado na Alemanha. Diante disso, os pilotos e entusiastas de aviação alemães tiveram que procurar uma alternativa. Assim se originou o voo à vela esportivo, graças sobretudo aos esforços de Oscar Ursinus, editor da revista aerodesportiva Flugsport. O local escolhido para reiniciar as atividades ligadas ao voo à vela chama-se Wasserkuppe (Cúpula de Água, literalmente traduzido, pois vários rios têm suas fontes na região), e é uma montanha de encostas suaves localizada na região do Rhoen, situada aproximadamente no centro da atual Alemanha reunificada, a aproximadamente 8 km da fronteira da ex-Alemanha Oriental. Devido ao desmatamento ocorrido já na Idade Média, a maioria do terreno é formado de prados, onde o pouso de planadores é bastante seguro.

Durante os anos que se seguiram, o local foi se tornando a Meca do voo à vela, seus pilotos formando mais tarde o núcleo da Luftwaffe. Lá foram desenvolvidas as técnicas de voo aproveitando primeiro as ascendências orográficas, e mais tarde, por volta de 1929, as ascendências térmicas, ligadas aos cúmulos. Também os primeiros voos cross-country e as primeiras competições de planadores foram realizadas a partir da Wasserkuppe



Wasserkuppe em 2012 - foto de Caio Kallas Vasconcellos

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

No Brasil – 1934



Prof. Walter Georgii

Na década de 1930, o voo a vela se disseminou para outros locais na Alemanha, e para outros países. O voo à vela no Brasil também está ligado diretamente à Wasserkuppe.

Em 1934 foi organizada uma expedição com um avião à motor e quatro planadores, que visitou o Brasil e a Argentina. A expedição era chefiada pelo Prof. Walter Georgii, um renomado meteorologista e diretor da DFS (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug – Instituto Alemão de Pesquisa sobre Voo à Vela). Os pilotos eram Peter Riedel, Hanna Reitsch, Heini Dittmar e Wolf Hirth. A equipe ainda contava com o coordenador científico Engenheiro Willhelm Harth e com o mecânico chefe/meteorologista Richard Mihm.

Os planadores trazidos foram um Condor (Dittmar), um Fafnir (Riedel), um Moazagotl (Hirth) e um Grunau Baby (Reitsch), além de um avião rebocador Messerschmitt M-23 (que foi pilotado por diversos pilotos, inclusive do Sindicato Condor, que mais tarde se tornaria a Cruzeiro do Sul).

A expedição, vinda no navio Monte Pascoal (esta é a grafia correta), chegou ao Rio de Janeiro em 27 de Janeiro, mas devido à demora no desembarque aduaneiro das aeronaves, as demonstrações só tiveram início no começo de fevereiro.



No dia 16 de fevereiro de 1934, Heini Dittmar fez um voo no Rio de Janeiro, atingindo a altitude de 4350 m com um planador tipo Condor III, no interior de um cumulus de grande desenvolvimento vertical.



Fafnir e M3 pousados no Hipódromo da Gávea, Fevereiro de 1934

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

Após visitar o Rio, a equipe deslocou-se para São Paulo, ficando baseada no Campo de Marte. De lá foram feitos vários voos locais e um até a região de Arujá. No dia 4 de março, Peter Riedel fez um voo de 130 km, pousando o seu Fafnir em Tatuí.



Da esquerda para a direita: Heini Dittmar, Wolf Hirth, Prof. Georgii, Hanna Reitsch, Peter Riedel, Wilhelm Harth, Richard Mihm



Wolf Hirth sobre o Campo de Marte. Hirth morreu num acidente com o LO-100 em 1959.

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA
Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI



Hirth decolando do Campo de Marte no Moazagotl



Hanna Reitsch junto ao Grunau, no Campo de Marte



Peter Riedel na década de 1990. Riedel morreu aos 93 anos no dia 6 de novembro de 1998. Ele iniciou se no voo a vela em 1919 e continuou a se dedicar a este esporte durante sua vida toda. Passou os últimos anos de sua vida em Ardmore, no Oklahoma.



Riedel no FAFNIR

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA
Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

O voo de Riedel foi noticiado pelo jornal "O Progresso de Tatuí", **edição número 557, de 11 de março de 1934.**

nota:

PETER RIEDEL

PILOTANDO O PLANADOR

"FAFNIR" DESCEU EM

TATUHY -

"Poderiam ser 16 horas
de domingo último (4/3/1934),
quando a nossa população foi
dado ver, voando pela primei-
ra vez, no céu de Tatuhy, um
dos planadores dos "azes"
alemães que vieram visitar o
nosso Estado.

O "FAFNIR", pilotado por
Peter Riedel, veio de São Pau-
lo passando por São Roque,
Sorocaba e Boituva. Indo até
Porto Feliz, de onde regressou,
passando por esta cidade,
onde aterrou próximo à Esta-
ção Sorocabana, em virtude
da falta de nuvens ascenden-
tes.

O aparelho foi desmon-
tado e conduzido a São Pau-
lo.

Peter Riedel, pernoitou
no Hotel Afonso. tomando
parte em uma brincadeira no
Clube Tatuhyense, onde foi
cumprimentado pela impren-
sa e autoridade locais, regres-
sando no dia seguinte para a
Capital".

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

O texto abaixo, de autoria de Wolf Hirth, publicado em "Flieger und was sie erlebten" de W. v. Langsdorff, relata o voo de Riedel em mais detalhes, e a tradução integral está logo a seguir.

Riedel fliegt 135 Kilometer im unbekannten Brasilien

Peter Riedel startete um 10.15 Uhr zum ersten Male. Er hatte die Absicht, in einem zweistündigen Fluge die Wetterverhältnisse zu prüfen. Da das Wetter aber so überaus günstig war, faßte er kurzerhand den Entschluß, einen größeren Überlandflug zu wagen. Er landete wieder und beriet sich mit Professor Georgii über die Möglichkeiten, den „Fafnit“ nach einem gelungenen Überlandflug wieder aus dem Inneren des Landes zurückzubringen. Kurz nach ein Uhr mittags ließ er sich vom Flugkapitän Wachsmuth vom „Condor-Syndicat“ hochschleppen und traf über der Stadt bereits so gute Aufwinde an, daß er schon in 300 Meter Höhe ausklinken konnte. Wie er später erzählte, gelang es ihm, mit einer Geschwindigkeit von zwei Meter pro Sekunde an die Wolkenbasis heranzutreten, die in 1800 Meter Höhe über São Paulo und der Umgegend lag. Riedel orientierte sich in dem ihm unbekannten Lande an Rauchfahnen, am Verlauf der Gebirgszüge, am Lauf der Flüsse und an den Schienen der Eisenbahn. Von Wolke zu Wolke lotste er sich hindurch, wobei ihm die Urubus, wie schon oft, gute Dienste leisteten. Der günstige Ostwind führte ihn nach Westen; an der Bahnlinie entlang segelte er in Richtung Sorocaba.

Bei uns lag um 4 Uhr nachmittags noch keine Landmeldung vor, so daß wir schon etwas unruhig geworden waren. Wachsmuth stieg daher mit Professor Georgii als Beobachter zu einem Erkundungsflug auf; sie flogen ebenfalls bis Sorocaba, ohne jedoch etwas vom „Fafnit“ zu sehen, und traten unverrichteterdinge den Rückflug an. Um 6 Uhr erhielten wir dann zu unserer Erleichterung die telephonische Meldung, daß Riedel in Tatuhy — das in der Luftlinie 125 Kilometer vom Marefelve entfernt liegt — glatt gelandet sei. Die Freude war natürlich sehr groß bei uns. Bei diesem Langstreckenflug, der eine ganz außerordentliche Leistung angesichts der gänzlich unbekannten Verhältnisse und der Ungewissheit der Landemöglichkeiten war, konnte Peter Riedel über der Hochebene von Itu bis zu einer Höhe von 2400 Meter hinaufklettern. Wenn der Seewind nicht aufgekommen wäre und er sich anstatt nach Süden nach Norden hätte wenden können, wäre es ihm sogar möglich gewesen — wie er später, krebserot und verbrannt,

in einem Vortragsabend der Gesellschaft „Germania“ den Segelfliegern von São Paulo schilderte —, einen noch längeren Flug auszuführen.

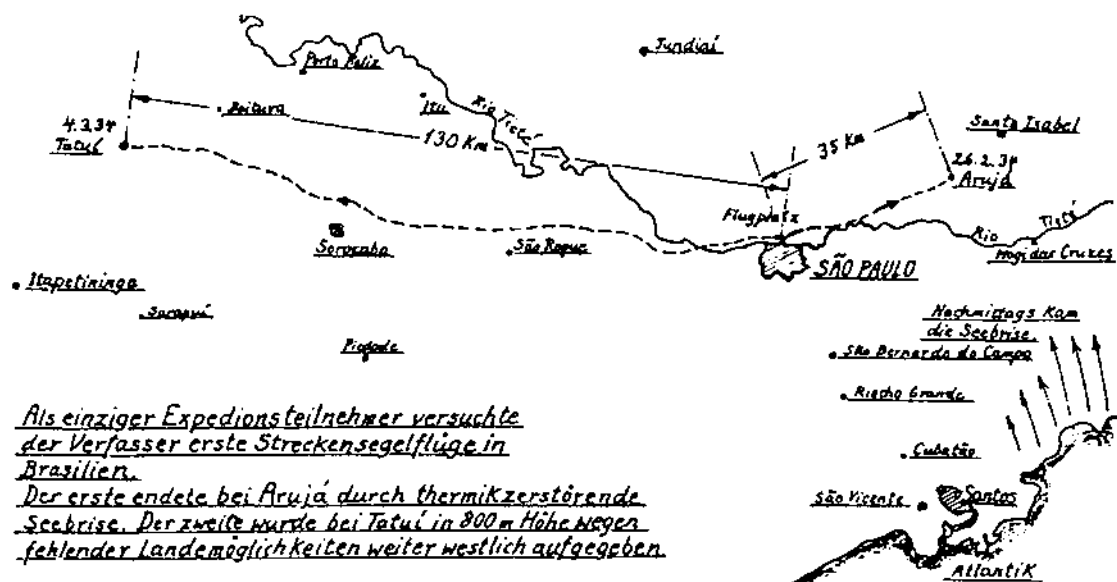
Während Peter Riedel diesen Fernflug ausführte, waren aber wir anderen auch nicht faul. Wir gelang es, auf dem „Moagotti“ in ständigem Kreisen in der Nähe des Flugplatzes einen Dauerflug von 7 Stunden und 5 Minuten zustande zu bringen, der von Heini Dittmar auf seinem „Condor“ noch um 15 Minuten überboten wurde. Ich konnte dabei sogar einige sehr nette Aufnahmen von dem unter mir kreisenden „Condor“ machen. Es war gar nicht so einfach, die „Kiste“ im Gleichgewicht zu halten, während ich an meinem Photoapparat herumfingerte und die Instrumente beobachtete.

Auch Hanna Reitsch trug zu dem schönen Erfolge des „Deutschen Flugtages“ bei. Sie führte auf dem Grunau-Baby eine Reihe eindrucksvoller Kunstflüge aus, die außerordentlichen Beifall erhielten.

Neben den praktischen Vorführungen, die jeden Tag von der deutschen und brasilianischen Presse ebenso ausföhrlich wie begeistert registriert wurden, wurde von der Expedition auch in theoretischer Arbeit viel geleistet. Der wissenschaftliche Begleiter, Dipl.-Ing. Harth, schilderte vor Mitgliedern der deutschen Kolonie die Entwicklung des Segelfluges in Deutschland. Das Interesse am motorlosen Flug ist hier außerordentlich gestiegen. Aus dem ganzen Lande kommen Nachrichten von Club-Gründungen, und von überall ergeben Einladungen an uns, denen wir natürlich in dieser Anzahl nicht Folge leisten können, weil unser Reiseprogramm schon genau vorgeschrieben ist.

Wir hatten in Rio geglaubt, daß die Herzlichkeit und Begeisterung, mit der man uns empfangen hatte, nicht zu überbieten sei. Den Beweis des Gegenteils erlebten wir in São Paulo. In den Familien, auf den Schulhöfen und Sportplätzen ist immer nur von den Segelfliegern die Rede. Die „Deutsche Zeitung“ von São Paulo schreibt: „Nicht einen Deutschen gab es in diesen Tagen, der nicht stolz war, ein Deutscher zu sein, und nicht einen einzigen, der nicht zum Freund der Segelflieger wurde.“ Unter diesen Umständen fällt es schwer, an den Abschied zu denken.

Aus W. v. Langsdorff: „Flieger und was sie erlebten“.



80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

Tradução:

Peter Riedel voa 135 km no Brasil desconhecido

Peter Riedel decolou pela primeira vez às 10:15. Ele tinha a intenção de verificar as condições meteorológicas durante um voo de umas duas horas. Mas como as condições que encontrou estavam extremamente favoráveis, decidiu arriscar um voo de navegação mais longo. Pousou em seguida e discutiu com o professor Georgii sobre as alternativas para se resgatar o Fafnir após um voo cross-country bem sucedido. Pouco depois de uma hora da tarde ele decolou rebocado pelo comandante Wachsmuth do Sindicato Condor, encontrando térmicas tão boas sobre a cidade, que desligou com apenas 300m. Riedel contou mais tarde que conseguiu subir com 2 m/s até a base das nuvens, que estava a 1800 m de altura sobre a cidade de São Paulo e região. Ele se orientava pelas colunas de fumaça, pelas serras, pelos cursos dos rios e pelas linhas férreas, já que desconhecia o território. Pulava de nuvem em nuvem, ajudado pelos urubus, que como já em outros voos lhe prestavam bons serviços. O vento Leste favorável levava-o para oeste; planava em direção à Sorocaba, seguindo uma linha férrea.

As 4 horas da tarde ainda não tínhamos nenhuma notícia de Riedel, o que nos deixou um pouco inquietos. Assim, o cmte. Wachsmuth decolou para um voo de busca, levando o prof. Georgii como observador; voaram também até Sorocaba mas não acharam sinais do Fafnir, retornando em seguida sem lograr resultado algum. Às 6 da tarde, para o nosso alívio, recebemos uma mensagem, dizendo que Riedel pousara com segurança em Tatuí (grafia antiga Tatuhy), a 125 km em linha reta do Campo de Marte. Naturalmente, nossa alegria foi muito grande. Durante este voo de distancia, que representou uma façanha extraordinária, face ao desconhecimento das condições de voo e da incerteza quanto às possibilidades de pouso fora, Peter Riedel conseguiu subir até uma altura de 2400 m sobre a região de Itu. Se não fosse o surgimento da brisa marítima¹ e se ele pudesse ter se voltado para o norte ao invés de para o sul, teria lhe sido possível - como ele contou mais tarde, vermelho como um caranguejo e queimado, durante uma palestra para os pilotos de planador paulistas na sociedade "Germania" - fazer um voo ainda mais longo.

Enquanto Peter Riedel fazia seu voo de distancia, nós outros também não estávamos ociosos. Pilotando o "Moazagotl", consegui fazer um voo de duração de 7 hs e 5 minutos, rodando nas imediações do campo, voo esse que foi superado em 15 minutos por Heini Dittmar no "Condor". Não foi fácil manter o equilíbrio da "bicheira", enquanto eu mexia na máquina fotográfica e observava os instrumentos.

Também Hanna Reitsch contribuiu para o belo sucesso do "Dia Alemão de Voo". Ela executou uma série marcante de voos acrobáticos com o Grunau Baby, que angariaram um aplauso popular extraordinário.

¹ Embora esteja a cerca de 130 km do litoral, os efeitos da brisa marítima influem muito na duração da atividade térmica em Tatuí.

80 ANOS Da EXPEDIÇÃO de VÔO À VELA Wasserkuppe e o Voo à Vela no Brasil - AERoclube DE TATUI

Além dos voos de demonstração diários, que eram entusiástica e detalhadamente registrados pela imprensa tanto alemã quanto brasileira, a expedição também apresentou várias contribuições teóricas. O coordenador científico, Dipl.Ing. Harth, falou sobre o desenvolvimento do voo à vela na Alemanha para membros da colônia alemã. O interesse no voo sem motor aumentou de maneira extraordinária. Do Brasil inteiro chegavam notícias sobre a fundação de clubes de voo à vela, e recebemos convites de toda a parte, os quais naturalmente não podíamos todos aceitar em tal quantidade, pois nosso programa de viagem já estava definido.

Acreditávamos, no Rio, que o entusiasmo e cordialidade com os quais fomos recebidos não pudessem ser superados. Tivemos a prova do contrário em São Paulo. Nas famílias, nos pátios escolares e nas praças de esporte só se falava em voo à vela. O "Jornal Alemão" de São Paulo escreveu: Não havia um alemão nesses dias, que não estivesse orgulhoso de ser alemão, e não havia sequer um único que não virasse amigo dos Volovelistas. Nestas circunstâncias, ficava difícil pensar na partida.

Existem algumas versões desta história que apontam Heini Dittmar como o piloto que veio a Tatuí em 1934 pilotando o Grunau. Trata-se de equívocos. A documentação existente é unânime em afirmar que Riedel foi quem fez o voo. Esta página baseia-se em parte no artigo escrito pelo próprio Riedel, por ocasião dos 50 anos da Missão, e publicado na revista "Aerokurier" de maio de 1984, páginas 594 a 596. Após um breve período em São Paulo, a equipe deslocou-se via navio para Buenos Aires, onde chegou em 14 de Março.



A impressão que São Paulo deixou nos integrantes da expedição de 1934 pode ser avaliada pelo fato do sucessor do FAFNIR, o FAFNIR2 ter sido registrado como D-SÃO PAULO.