









3

COMO dissemos no último artigo, oficialmente em Trauen-Fassberg ensaiavam-se motores de aviação...

O curioso é que o ruído dos ensaios era constante, dia e noite, em toda a zona desolada dos vales de Orze. Operários vestidos com fatos de borracha anti-ácida viam-se no interior das câmaras de combustão gigantes, as quais estavam constantemente ensaiando.

Quase todos os dias se davam as mesmas ordens, com ar vibrante: «Sicherheit, Wachtordern!, Achtung, Sicherheit!, Fünf Minuten!». (Avisos de segurança! Atenção, segurança durante cinco minutos!). Os alto-falantes começavam a funcionar fornecendo elementos precisos. Os especialistas, reunidos, com as suas notas e os seus aparelhos de fiscalização, esperavam nervosos... atentos... às experiências. Estes mesmos ruídos, ensaios... e experiências repetiam-se 18 anos mais tarde, na Rússia (nos Urals), e nos E. U. A. (no Novo México). Os mesmos ruídos que precederiam o fulgurante porta-satélite através dos iões e da Exosfera...

De momento trabalha-se... Atenção! Quatro, três, dois, um, ZERO! Um farol vermelho iluminava-se num extremo das salas de ensaio e uma voz dava as últimas ordens: «gasóleo!... dióxido de zinco!» O gás transformava o local num inferno, era impossível ouvir os alto-falantes pois o ruído era apocalíptico. Minutos depois cessava o ruído, a chama morria e os nervos tranquilizavam-se. Uma vez mais as paredes tinham resistido às formidáveis pressões térmicas.

«Ensaio terminado!», diziam os alto-falantes.

Helmut von Zborowsky

O «Luft Ministerium» pensava de Helmut von Zborowsky, cientista alemão da época dos ensaios: «É austero, intuitivo e de uma inteligência extraordinária». Aos trinta anos Zborowsky era autor de uma dúzia de inventos concernentes directamente à autopropropulsão. Antes e durante a guerra trabalhava

CASA - Aluga-se

De 1.º andar, com 7 divisões, sita na Avenida da República - Vila Real de Santo António. Quem pretender dirija-se à rua Matias Sanches, 44.

em silêncio. Mas com uma extraordinária eficácia.

Em 1957 encontrava-se em Paris dirigindo um laboratório de pesquisas semi-independente por conta da S. N. E. C. M. A.

A este homem deve-se, entre outras coisas, o «Coleoptero».

O projectil A-10

No ano de 1938 uma mulher chamada Irene Bredt ingressou na equipa de ensaios de Trauen-Fassberg. Acabava de casar com Eugen Sanger, que era um dos co-autores do A-10. Que é o A-10?

Lembra-se o leitor do projectil intercontinental de grande potência com que se ameaçavam mutuamente Bulgária e Eisenhower?

Lembra-se das «amáveis» propostas a que fez alusão o «não menos amável» senhor Khrushchev na altura do escândalo do Suez?

Pois aí tem o A-10. Acabava de ser transformado... Mas lembremos o seguinte:

A Navegação Interplanetária virá até nós como uma vaga alta, parecida à morte... — disse Eugen Sanger em 1955. Será incluída com a segurança de uma lei natural nos problemas terrestres, especialmente na navegação de altura. Da mesma forma que o navio de três masts cedeu o lugar ao transatlântico; tal como o reactor substituiu a Mongolfiere e, por último, tal como a bomba atómica pulverizou a dinamite.

Por detrás de Hitler estava Goering. E Goering sabia o que fazia...

Em 1932 um «Serviço especial» foi criado nas oficinas de fabricação de armamento de Berlim. A direcção foi confiada ao físico Karl Becker, o qual teve um adjunto; este adjunto era um homem de 37 anos, ex-voluntário da guerra de 1914-18, que durante a mesma foi feito prisioneiro pelos franceses. Tratava-se de Walter Dornberger.

Os dois técnicos seguiam de muito próximo as experiências que efectuavam os da «Liga para a Navegação Interestelar», que continuavam sempre lutando com as intermináveis dificuldades económicas.

Um dia Becker mandou chamar o jovem Werhner von Braun ao seu escritório.

«Von Braun, temos necessidade de si, dos seus conhecimentos, da

A verdade sobre os PROJECTEIS DIRIGIDOS

sua capacidade, do seu trabalho e das suas experiências. Podemos facultar-lhe os meios para continuar as mesmas.

O olhar de Becker era grave quando acrescentou: — No entanto é noutra escala de trabalho... é numa via um pouco diferente daquela que tem seguido até agora.

Von Braun ouvia entusiasmado. A sua ideia tomava corpo. Desde a sua infância tinha desejado jogar a carta «Astronáutica». Que importância a vida! Uma coisa o preocupava: estudar, pesquisar, construir um autopropulsor que fosse capaz de sair da Atracção terrestre.

— Será posto à sua disposição um terreno apropriado — continuava Becker. — Se aceita dar-lhe-emos um lugar na Repartição de Fabricação de Armamentos.

Começa o «período Kummersdorf»

O centro encontrava-se situado não muito distante de Berlim, numa zona «Raums Militar Verboten», que estava equipada com máquinas das mais modernas em matéria de construção de autopropulsores.

Von Braun pôs-se a trabalhar apaixonadamente. Estudava quinze horas diárias os planos, os ensaios, as silhuetas dos tubos das câmaras de combustão, os novos carburantes, etc.

No que respeita à alimentação dos futuros projecteis, acabou por optar pela fórmula que lhe pareceu mais racional: oxigénio líquido e mais uma mistura de 75% de álcool metílico e 25% de água.

O primeiro projectil foi designado de «Aggregat I». Era uma cópia modificada de um protótipo já ensaiado pela Liga anos antes. O pulso-reactor pesava 180 kgs. e de-

veria elevar uma carga de 324 quilos. Tratava-se da futura V-1.

Multiplicaram-se os ensaios. Passou-se imediatamente ao «Aggregat II». Desta vez era um verdadeiro projectil. Foi lançado em Dezembro de 1934 na ilha de Borkum, na foz do Ems, no Mar do Norte.

O A-II chegou a atingir a altura de TRÊS QUILOMETROS.

Não era suficiente

Era necessário continuar... Mais alto! Mais forte! Mais rápido! Mas Kummersdorf encontrava-se mal preparado para continuar as experiências. No entanto a Repartição de Armamentos de Berlim tinha tudo previsto e tinha pensado em

Adaptado por Júlio Sáenz de la Torre do documento BÉBÉS LUNE ET VRAIS SATELLITES, de Philippe Harzer. Direitos reservados SELIT - IMPRENSA INTERNACIONAL. Direitos para Portugal do JORNAL DO ALGARVE.

tudo... excepto em ter um von Braun que avançava para a Alta Atmosfera com as suas botas de sete léguas.

Von Braun tinha passado as festas do Natal de 1935 em Breslau com sua família. Estava preocupado. Queria encontrar um sítio para os novos bancos de ensaios... os futuros lançamentos. Os pais de von Braun deram-lhe a solução sem querer, ao falar na costa báltica. «Por que não ensaia a Noroeste da ilha de Usedom?», lembrou-lhe a mãe. Lembrou-se da estadia com seus avós naquela parte selvagem e quase desconhecida da Pomerânia Ocidental. Alguns dias depois partia para Usedom, via Stettin. Explorou toda a região num carro militar. Efectivamente o Noroeste estava quase totalmente desabitado. Revestida de pinheiros marítimos e tojos, a região era frequentada por grandes cervos. Havia milhares de patos selvagens e galinhas de água.

«Deserto. Impressionante. Trezentos quilómetros livres em direcção a Este, para um futuro campo de tiro. Magnífico» — aponta von Braun no seu caderno de notas.

O terreno onde ia ser construída a Base n.º 1 de ensaios militares do II Reich (Grande Alemanha) tinha sido encontrado. Só restava edificar... PEENEMONDE!

Peenemünde

Edificou-se em dois anos. Quase imediatamente tomou a direcção da H. A. P. (Heeres Anstalt Peenemünde — Centro Militar de Peenemünde), Walter Dornberger.

O «Aggregat III» era um protótipo que tinha sido lançado já em Kummersdorf e foi de novo ensaiado. O projectil tinha sete metros de altura e devia elevar um peso de 534 kgs. Desgraçadamente não reagiu às cargas que tinha indicado a Repartição de Armamentos de Berlim. Com efeito, não podia levar uma carga útil muito importante.

corresponderia a muitas promessas... e até as ultrapassaria.

No entanto, a partir do Verão de 1939 a ciência ia passar «provisoriamente» para um segundo plano...

Paradoxalmente, ao chegar à altura que tanto procurou, o Fuhrer, ele próprio, de uma só penada retirou a prioridade aos centros de Peenemünde...

Por que perdeu Hitler a guerra? Eis aqui a resposta

Não acreditava na V-2. Hitler, que na Primavera de 1940 tinha visto a derrota da França, só acreditava numa coisa: no seu génio! Quando se deu conta do seu erro, von Paulus capitulava em Estalinegrado e os blindados de Malinovsky rolavam nas planícies da Ucrânia.

Febilmente deu ordem em 1944 para intensificar a produção daquilo que a «propaganda Staffel» chamava «Armas secretas».

Simplemente... era demasiado tarde...

Os historiadores reconhecem que Hitler perdeu a guerra por três razões:

1.ª — Ante Dunquerque, ao deixar reembarcar o exército inglês (Tinha sido uma brincadeira de crianças para a Wehrmacht impedir o reembarcar).

2.ª — Ao repudiar e não querer admitir a supremacia da autopropropulsão sobre todos os outros sistemas de propulsão.

3.ª — Em Smolensk ao perder totalmente a batalha de Moscovo.

Graças a von Brauchitsch os ensaios puderam no entanto continuar na ilha de Usedom. Mas foi em 3 de Outubro de 1942 que a primeira V-2 foi colocada na plataforma metálica de onde voaria para a ionosfera... constituindo durante quinze anos o modelo tipo de todos os projecteis construídos por americanos, russos, franceses, italianos, etc.

Próximo artigo — A verdade histórica de Peenemünde.

Farmácia de Serviço

De hoje até ao próximo sábado, está de serviço a Farmácia Carrilho, Praça Marquês de Pombal, telefone 31.

NYLON FIOS E CABOS Para a pesca. Depósito. Caixa Postal 309 - LISBOA.

SOCIEDADE OCEANICA DO SUL, S. A. R. L. Rua de S. Bento, 178-1.º LISBOA. Motores marítimos: SKANDIA, KAMPER, ATLAS IMPERIAL SIMRAD — Sondas e rádios telefones para a pesca. Máquinas para a indústria de conservas: SUDRY ASSMAN — Aparelhos gravadores de som para ditado. Aparelhos descongeladores e de aquecimento para a indústria e conforto MASSER — Máquinas para café-creme EUREKA Agentes em todo o Algarve

AUTOMÓVEIS usados E FOURGONETES PROVENIENTES DE TROCAS, DEVIDAMENTE REVISTOS. Não comprem sem consultar a Agência Citroën em Faro Facilidades nos pagamentos

ROLAMENTOS E CHUMACEIRAS RIV FABRICO ITALIANO PARA APLICAÇÕES INDUSTRIAIS REPRESENTANTES EXCLUSIVOS AUTO-LUSITANIA AV. DA LIBERDADE 73 A79-LISBOA

SULFATO DE AMÓNIO DO «AMONÍACO PORTUGUÊS» Esta é a sua marca



