



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 2 do processo
n.º 6547 do 1924

TELEFONE DANTAS

BIOGRAFIA DO SENHOR PAUL VACHET

Nascido dia 30 de janeiro de 1897 em CHALON-SUR-SAONE (FRANÇA).

Após ter completado seus estudos secundários na cidade onde nasceu, vai para Paris em 1913, para preparar o concurso da Escola Politécnica. Depois de um ano de cursos de matemáticas especiais no Liceu Saint Louis, seus estudos são interrompidos pela guerra de 1914.

Logo após a declaração de guerra, deseja alistar-se voluntariamente, mas deve, para isto, esperar alguns meses para poder completar a idade de 18 anos, mínimo exigido pelas autoridades militares. Logo após ter preenchido esta condição indispensável, alista-se diretamente na Aviação Militar onde fica incorporado, dia 24 de março de 1915, cerca de dois anos antes da chamada de sua classe para o exercício.

Menos de três meses mais tarde, já se acha no fronte, pertencendo ao pessoal não navegante de uma famosa esquadrilha de bombardeios chefiada pelo célebre Capitão HAPPE, com apelido de "O corsário do Ar" cuja cabeça estava posta a prêmio pelos alemães, em razão da violência e da importância dos danos causados por essa esquadrilha.

VACHET pede então ao Capitão HAPPE a licença de integrar no pessoal navegante. Este Chefe compreensivo aceita o pedido e coloca VACHET como metralhador-bombardeiro junto a seus pilotos. VACHET recebe o batismo do fogo, como tal, em outubro de 1915; no mesmo tempo em que continua a efetuar bombardeios nestas condições, obtém do Capitão HAPPE que o mesmo lhe ensine a pilotar com um avião de guerra, no próprio campo da esquadrilha.

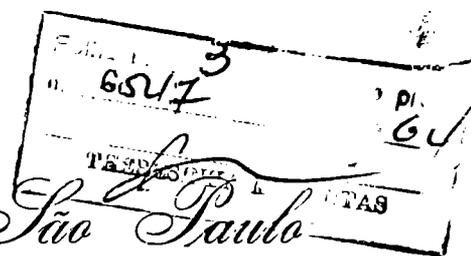
Executa assim seu primeiro vôo sózinho, como piloto, dia 30 de novembro de 1915, isto não tendo completado 19 anos. Cinco meses mais tarde, dia 27 de abril de 1916, obtém seu "brevet" de piloto militar, e desta data em diante, nesta qualidade, sempre na esquadrilha HAPPE que continuará a guerra, recebendo a sua primeira citação logo em julho de 1916.

Durante mais de dois anos, tomou parte de todas as expedições de dia e de noite, que deixaram célebre o Grupo de Bombardeios ao qual a sua esquadrilha fazia parte, o "GB4", até o dia, quando ferido no decorrer de um combate aéreo, ele teve que ser evacuado.

Dedicou-se depois, como monitor, à preparação de pilotos e lo



Câmara Municipal de São Paulo



- 2 -

grou preparar 50 pilotos para a guerra de 1918. Terminada esta, foi instrutor de pilotagem na Polônia.

Em 1921, seguindo sua vocação, foi contratado como piloto das "LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE". Essa Companhia incumbiu-o da organização da linha "CASABLANCA/FEZ/ORAN", em vista do estabelecimento da primeira linha aérea ligando Marrocos à Algeria.

Em janeiro de 1923, realiza a primeira viagem ORAN/ALGERIA.

Em 1924, foi incumbido de lançar a linha de hidro-aviões ALICANTE/ORAN. Ainda em 1924 é êle chamado pelo Sr. LATÉCOÈRE para ao lado de mais dois pilotos estudar a linha FRANÇA/AMÉRICA DO SUL.

O Chefe dessa Missão é o Príncipe CHARLES MURAT, um dos administradores da Cia. LATÉCOÈRE. Êle é ajudado por um de seus colegas do Conselho de Administração da Companhia, Sr. CHARLES PORTAIT.

Compreende a Missão: o Capitão ROIG, Diretor da Companhia no Marrocos que tinha vindo alguns meses antes ao Rio de Janeiro e a Buenos Aires para tomar os principais contatos com os Governos brasileiro e argentino; os pilotos PAUL VACHET e VICTOR HAMM, e três mecânicos: GAUTHIER, ESTIVAL e CHEVALIER.

Um terceiro piloto se juntou aos dois, vindo da França: o Capitão ETIENNE LAFAY, que tinha acabado de deixar a Missão Militar Francesa no Brasil onde tinha formado os primeiros pilotos militares deste país.

No dia 14 de janeiro de 1925, VACHET, HAMM e LAFAY, pilotando cada um um BREGUET 14, começam o reconhecimento do percurso RIO/BUENOS AIRES, levando cada um consigo um mecânico como passageiro. O Capitão ROIG tinha embarcado também a bordo do avião de VACHET.

Os Correios brasileiros tinham confiado a essa Missão o transporte de malas postais com destino a Montevideo e Buenos Aires. Êstes sacos postais foram embarcados no avião de VACHET. Êles constituíam o primeiro correio postal oficialmente remetido pelos Correios Brasileiros para serem transportados por avião.

O Rio de Janeiro tinha sido ligado a Buenos Aires, por via aérea, uma só vez, alguns anos antes pelo piloto paulista bem conhecido, EDU CHAVES, que tinha efetuado nesta ocasião uma proesa esportiva que ficou célebre.

Êste piloto, grande amigo da França, tinha porém posto à dispo



Câmara Municipal de São Paulo

Folia n.º 4
n.º 6547 do proc.
de 19 64
THEODOSIA M. D.

sição dos aviões da Missão LATÉCOÈRE seu aeroporto particular situado em GUAPIRA nos subúrbios de São Paulo, onde êsses aviões aterraram de fato, três horas e meia depois de sua saída do Rio. As tripulações foram acolhidas com muita simpatia por EDU CHAVES que se tinha encarregado da organização da escala.

É de notar que êstes aviões são os primeiros aviões comerciais de transporte tendo aterrado em São Paulo (14 de janeiro de 1925). Ês ses aparelhos e seus motores eram de fabricação francesa e seus pilotos eram três franceses.

Prosseguindo sua rota, após reabastecimento de combustíveis em GUAPIRA e revisão rápida dos motores, os dois aviões pilotados por VACHET e LAFAY atingiram Buenos Aires no dia seguinte às 16 horas mais ou menos, sendo que o terceiro tinha sofrido acidente na escala de Pôrto Alegre, devido às más condições do campo de pouso.

Na América do Sul, foi encarregado do estudo, reconhecimento em vôo, organização da infraestrutura e da exploração das seguintes linhas:

RIO/BUENOS AIRES.....	Janeiro	de 1925	- 2.500 km.
RIO/NATAL.....	Março	de 1925	- 2.200 km.
RECONHECIMENTO NATAL/BELÉM.....	Dezembro	de 1927	- 1.800 km.
BUENOS AIRES/ASSUNCIÓN.....	Outubro	de 1928	- 1.200 km.
BUENOS AIRES/COMODORO RIVADAVIA...	Agosto	de 1929	- 1.600 km.
LINHAS DA VENEZUELA E ANTILHAS....	Abril	de 1930	- 1.800 km.

Incumbiu-se da organização no Brasil, para proteção da linha , dos seguintes aeroportos:

- NATAL (Parnamirim)
- RECIFE (Guararapés)
- MACEIÓ
- BAHIA (Camassary)
- BAHIA (Itapoão)
- CARAVELAS (Km.14)
- VITÓRIA
- RIO (Jacarepaguá)
- SANTOS (Praia Grande)
- FLORIANÓPOLIS (Campeche)
- PÔRTO ALEGRE (Gravataí)
- PELOTAS

Êsses aeroportos, com exclusão de um ou outro, foram adotados de definitivamente pelo Governo brasileiro, pela sua estratégia e segurança



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 5 do Livro
n.º 6547 do 1.º 60
TERCEIRA ALFABETIZAÇÃO

- 4 -

de vôo:

Após a guerra o Governo francês incumbiu o então Coronel PAUL VACHET de vir ao Brasil para o restabelecimento da aviação comercial FRANÇA/AMÉRICA DO SUL, incumbência que foi coroada de pleno êxito.

Em 1945, após o sucesso de sua missão no Brasil, foi êle nomeado, pelo Governo francês, Diretor Geral da Companhia AIR FRANCE no Brasil, posição que desfrutou até o momento de sua aposentadoria.

Deve-se a êle a introdução dos aviões "CONSTELLATION" e "SUPER CONSTELLATION" para a América do Sul, tal como o Governo francês dispensava para os outros pontos da América do Norte, da África e da Ásia.

Tão prestimosos foram os seus serviços prestados ao Brasil que o Governo brasileiro distinguiu-o com as Comendas de "OFICIAL DO CRUZEIRO DO SUL" e da "ORDEM DO MÉRITO AERONÁUTICO".

Da França, possui as seguintes condecorações:

Comendador da Legião de Honra (Légion d'Honneur)
Medalha Militar
Cruz de Guerra, 1914-1918
Oficial da Resistência
Medalha da Aeronáutica 1945
Medalha de Honra da Aeronáutica

Do Paraguai, recebeu a Comenda da "Ordem do Mérito Nacional Paraguai".

Do Marrocos, possui a condecoração de "Cavaleiro de Ouissam Alaouite".

Encerrando essas considerações, devemos esclarecer que a outorga do título de "Cidadão Paulistano" encontra seu fundamento por ter sido São Paulo, no campo do nosso grande EDU CHAVES - Guapira, o ponto de partida da aviação comercial, ligando esta Capital ao Sul e ao Norte do país e, também, por ter sido êsse vôo comercial o primeiro vôo postal entre São Paulo, o Sul e o Norte do país.

Marcos Melega.