

## Alberto Santos-Dumont



Alberto Santos-Dumont naquit le 20 juillet 1873 à Palmira, au Brésil. Cette ville porte aujourd'hui son nom.

Très jeune, il fabrique des cerfs-volants et des montgolfières miniatures qu'il s'amuse à

faire voler de nuit. A la tête d'une fortune confortable confiée par son père, il vient en France en 1891 et étudie le métier d'ingénieur et les sciences auprès d'un précepteur.

En 1891 aussi, René Panhard et Émile Levassor installent le premier moteur à quatre temps (licence Daimler) sur une voiture automobile à essence qui effectue la première traversée de Paris. Cette innovation inspire le jeune Alberto qui repart avec l'idée que, grâce au moteur, la conquête de l'air allait prendre un nouveau virage.

Il commença par faire du ballon libre. En 1897, un aéronaute français (Alexis Machuron) donne à Alberto son baptême de l'air avec un vol de 96 km. Séduit, le Brésilien a trouvé sa voie. A l'âge de 28 ans, il sera considéré comme le maître incontesté de l'aérostation de l'époque. Petit et léger, il associait l'agilité de l'athlète et l'habileté du mécanicien.

### Sommaire :

- Alberto Santos-Dumont
- 75 ans déjà !

En 1898, il fait construire son premier dirigeable de forme allongée et entame ses premiers essais. Au bout de quelques jours son dirigeable s'écrase à la suite du dégonflement soudain de l'enveloppe. Santos-Dumont doit sa survie à Madame la Chance.

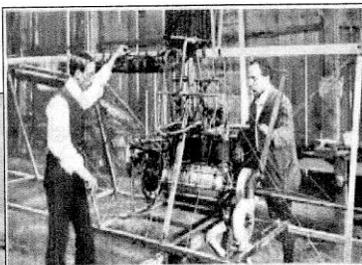
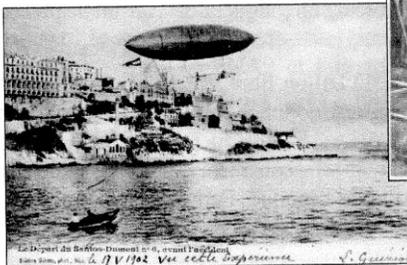
Les années suivantes, de nouveaux dirigeables voient le jour. De modèles en modèles et d'échecs en échecs, le Brésilien en arrive à son n° 6, dont la forme rappelle celle d'un cigare, long de 33 m et muni d'un moteur de 20 ch, avec lequel il remporte, le 19 octobre 1901, le Grand Prix « Deutsch de la Meurthe », ayant accompli le parcours « Saint-Cloud-Tour Eiffel-Saint-Cloud » en 29 min. 30 sec.

Cette victoire, fortement applaudie par la foule, lui vaut de remporter la coquette somme de 100.000 francs-or, laquelle sert à payer ses mécaniciens et ses ouvriers. Une autre partie de cet argent fut distribuée à des pauvres.

Le 13 février 1902, le dirigeable n° 6, se prépare à rallier la Corse et évolue dans la baie de Monaco lorsque, pris entre une bourrasque et la surchauffe du soleil, il commence à vaciller tout en se dégonflant pour terminer dans les flots froids de la Méditerranée. Santos-Dumont fut recueilli par le canot du prince de Monaco.

Fort de son expérience, Alberto le battant, continue ses essais en réalisant d'autres dirigeables qui le conduiront au n° 14 et de là, au 14bis, issu de discussions avec Gabriel Voisin, et qui était une sorte de grand aéroplane de type « canard », inspiré du cerf-volant de Hargrave, pionnier britannique. Le nom de « 14bis » vient de ce que ses premiers essais dans le domaine de la sustentation se sont déroulés avec l'avion arrimé sous le dirigeable n° 14. En 1906, Alberto s'attribue avec le 14bis les deux premiers records officiels de l'aviation pour aéroplanes à moteur, dont l'un avec un vol à 2-3 m du sol sur une distance de 220 m en 21 sec. à la vitesse de 38 km/h environ.

*Santos-Dumont et son mécanicien, réglant le moteur du dirigeable n° 6*



*Le dirigeable n° 6 face à Monaco, juste avant son accident*

Le temps passe et notre précurseur construit ses propres appareils. Le n°20, qu'il nommera « Demoiselle », très léger avec des ailes translucides, est son chef d'œuvre. Il y eut plusieurs versions. La « Demoiselle » devint populaire grâce au vol que réalisa Santos-Dumont entre Saint-Cyr et Buc (8 km) à une vitesse moyenne de 90 km/h environ.



*Le « Demoiselle » dans toute sa splendeur*

*Santo-Dumont posant devant son chef-d'oeuvre*



A la fin de la guerre 14-18, Santos-Dumont continuera de séjourner en France pour de longues périodes pendant une dizaine d'années. Mais, ayant compris que l'aviation allait servir à des fins militaires destructrices, il renonça à poursuivre son œuvre et sombra dans le désespoir.

En 1928, se sachant atteint de sclérose en plaques, il décida de retourner définitivement dans son pays natal où il finira par se suicider dans une chambre du Grand hôtel de Guarujá. C'était le 23 juillet 1932.

Alain Delannai

## 75 ans déjà !



En 2015, il y aura trois quarts de siècle que se déclenchait la 2<sup>e</sup> guerre mondiale. En mai 1940, la Belgique essayait de se défendre le plus vaillamment possible contre l'envahisseur. Durant la campagne des 18 jours, deux petites escadrilles d'avions belges de reconnaissance, légèrement armés, furent décimées, mais quelques appareils parvinrent en bon état de vol à la côte belge, avec

l'espoir des pilotes de pouvoir franchir la Manche vers l'Angleterre. On connaît la suite.

Ces avions étaient les Renard R31, dont la réplique en bois est en cours de réalisation par nos bénévoles depuis quelques années. Vous le savez.

En cette fin de 2014, la réplique a pris réellement forme, avec son empennage structurellement complet, son fuselage fermé en arrière des roues et le début de l'assemblage du cadre A (reliant le train d'atterrissage et les mâts supports d'ailes au



fuselage) qui est programmé pour les premiers mois de 2015, les ailes étant d'autre part construites depuis longtemps, mais pas entoilées, et les roues prêtes à l'usage. Voyez les photos.

C'est l'occasion pour le fils du constructeur de féliciter à nouveau tous les concepteurs et réalisateurs bénévoles de cette réplique pour leur efficacité et leur persévérance dans des conditions parfois difficiles, et de les encourager à prolonger activement leurs efforts en vue d'illustrer une belle réalisation de l'industrie aéronautique en Belgique, il y a plus de 75 ans.

C'est aussi le moment conventionnel pour le Secrétaire et le Président de souhaiter aux membres du FNAR et à leur famille, une heureuse nouvelle année, une bonne santé, et de conserver le meilleur moral possible dans toutes les situations de réalisation de leurs projets et de leurs espoirs.

Nos vœux très forts pour 2015 ! Bien cordialement !

A. Delannai et A.F. Renard