



Alberto Santos-Dumont

Alberto Santos-Dumont est né le 20 juillet 1873 à Palmira — aujourd'hui ville de Santos Dumont — Brésil, et mort le 23 juillet 1932 à Guarujá, Brésil, est un pionnier franco-brésilien de l'aviation. Il passe la majeure partie de sa vie en France

Il construit de nombreux ballons à bord desquels il vole et conçoit le premier dirigeable pratique. La démonstration de son puissant aéronef « plus-lourd-que-l'air », le 14 Bis, a lieu dans le parc de Bagatelle près de Paris, lors d'un vol public, homologuant par la même occasion le premier record du monde d'aviation, le 23 octobre 1906. C'est le premier homme à posséder les trois brevets de pilote : ballon, dirigeable et aéroplane.

Son père, Henri Dumont était français naturalisé Brésilien qui fit fortune dans la plantation de café. Sa mère Dona Francisca dos Santos était la fille d'un notable Brésilien. Santos-Dumont eut sept frères et sœurs.

Alberto suivit des études à São Paulo et à la prestigieuse école des mines d'Ouro Preto. À la suite d'un accident de cheval, son père devint paraplégique et vendit les plantations. Sa famille décida d'émigrer à Paris en 1891. En 1896, Alberto retourna au Brésil où vivait sa mère mais en 1897 il revint vivre à Paris.

En 1898, Alberto participa à une course de ballons avec un ballon de 1 800 m³ nommé l'*Amérique*. Durant cette course il effectua un vol de 22 heures, de Paris à la Creuse. Cette même année, il commanda à deux ingénieurs français, Henri Lachambre et Alexis Machuron, le plus petit ballon du monde, qu'il appela le *Brazil*. Le diamètre de ce ballon était de 6 mètres, ce qui correspond à une sphère dont le volume et la surface sont égaux en chiffres : 113 mètres cubes et 113 mètres carrés. Construite en soie du Japon, l'enveloppe ne pesait que 3,5 kg et 14 kg après avoir été vernie en trois couches. Le filet en coton pesait 1 800 g. La nacelle, petite mais suffisamment spacieuse, pesait elle 6 kg. Un guiderope de 8 kg et un grappin de 3 kg complétaient l'équipement. Son poids total était de 27,5 kg sans ses engins d'arrêt. En raison du poids réduit de l'aéronaute, 50 kg, le *Brazil* gonflé à l'hydrogène réussit à emporter 30 kg de lest. L'inauguration eut lieu le 4 juillet 1898. L'ascension se prolongea pendant cinq heures, durée impressionnante pour un si petit ballon, et se termina près de Pithiviers.

Santos-Dumont fit construire son premier dirigeable, le *numéro 1* en 1898 par Henri Lachambre. Celui-ci était équipé d'un moteur De Dion-Bouton. Une grande lignée suivit jusqu'à 1905.

En 1900, Henry Deutsch de la Meurthe créa une compétition, dotée de 100 000 francs, réservée aux seuls dirigeables et qui consiste à couvrir en moins de 30 minutes la distance

entre Saint-Cloud et la Tour Eiffel. Santos-Dumont y participa et la remporta mais pas à son premier coup d'essai, il est notamment victime d'un accident dans le cadre de cette compétition le 8 août 1901, ce dernier heurtant la façade d'un immeuble au quai de Passy et se retrouvant suspendu au 5^e étage ! Il se passionna également pour les « machines volantes » de Clément Ader, des frères Wright et d'Otto Lilienthal, dont les machines parvenaient à peine à s'arracher du sol.

En 1904, il publia son livre *Dans L'air* chez Fasquelle. Ce livre ne fut tiré qu'à cinquante exemplaires numérotés.

Six mois après le premier vol de Traian Vuia, le 23 octobre 1906, dans le parc de Bagatelle, Santos-Dumont parvint à maintenir sa machine au-dessus du sol sur une distance d'une soixantaine de mètres « au-dessus de l'herbe ». L'histoire retint cet événement comme l'un des premiers vols d'Europe. Conforté par cet exploit, le 12 novembre 1906, à bord du 14 Bis, un biplan à moteur Antoinette d'une puissance de 50 ch, il franchit en vol une distance de 220 mètres en 21 secondes, à la vitesse de 41,3 km/h – considérable pour l'époque ; cette prouesse figurait sur les tablettes de la toute nouvelle Fédération aéronautique internationale comme le premier record du monde d'aviation. Il avait appelé son aéroplane « 14 Bis » parce que ses premières expériences de sustentation s'étaient déroulées arrimées à un dirigeable immatriculé « 14 ».

Le 22 novembre de la même année, l'aérostier remporta le prix d'aviation créé conjointement par Deutsch de la Meurthe et Ernest Archdeacon. En 1907, Santos-Dumont tenta à quinze reprises des vols motorisés avec les moteurs Antoinette. Bon nombre furent des échecs.

Alors que le nom de Santos-Dumont circulait depuis plus de 10 ans dans les milieux des aéronautes et des aérostiers, Alberto entreprit la construction des « Demoiselle », petits monoplans motorisés. Ces réalisations augmentèrent sa popularité auprès du public français mais aussi auprès des vedettes des meetings aériens. Son aura augmenta d'autant plus qu'il offrait gratuitement les plans de ses avions à ceux qui souhaitaient les construire. Ces appareils étaient d'une incroyable maniabilité, si bien qu'ils devinrent à leur tour les vedettes des exhibitions aériennes que le public réclamait. Encouragé par ses succès et sa célébrité naissante, Santos-Dumont modifia et améliora ses aéronefs. Bientôt ce furent de véritables avions de tourisme faits de toile de chanvre et de bambous qu'il vendit en kit au public. Il en abandonna les droits de licence ce qui en favorisa la construction par des tiers, Roland Garros, Audemars et Brindejonc des Moulinais firent leurs premiers vols sur des « Demoiselle », on les appelait alors les « demoisellistes ».

Après la Première Guerre mondiale, Santos-Dumont resta encore en France une dizaine d'années. Mais la seule perspective de voir évoluer l'aviation aux seules fins militaires le dégoûta. Il fut atteint de sclérose en plaques en 1928 et retrouva son pays natal la même année où il fit quelques meetings, mais il finit par se suicider dans une chambre du Grand hôtel de Guarujá le 23 juillet 1932.