

Comment naviguer dans les airs

Il y a un siècle,
Santos-Dumont montrait
comment voler dans
un appareil plus
lourd que l'air

NELSON MARCOLIN

Spécial pour cette édition

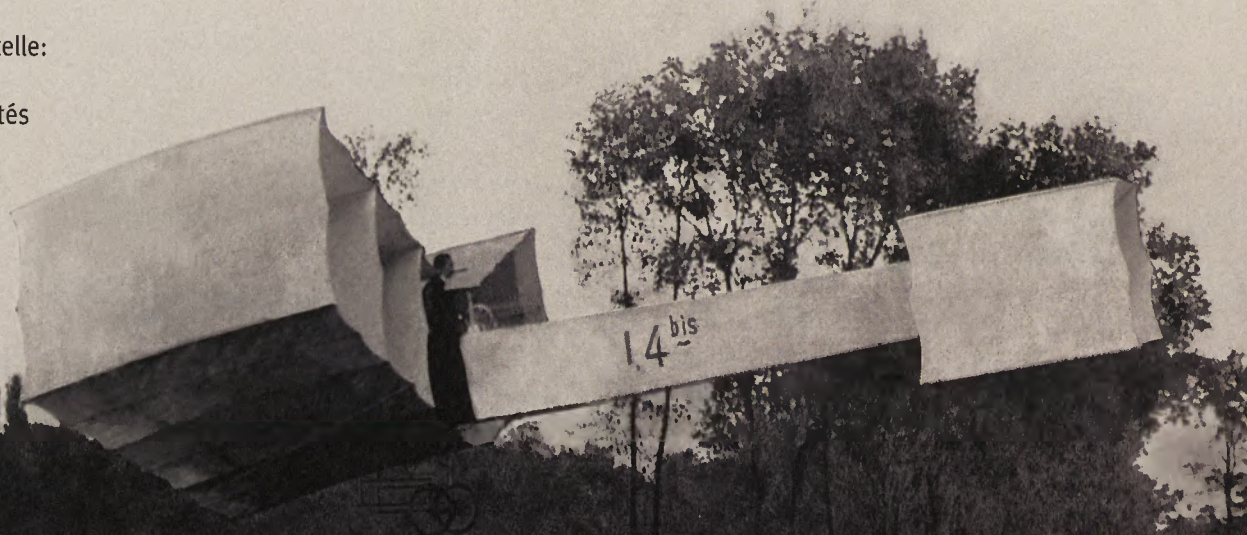
P

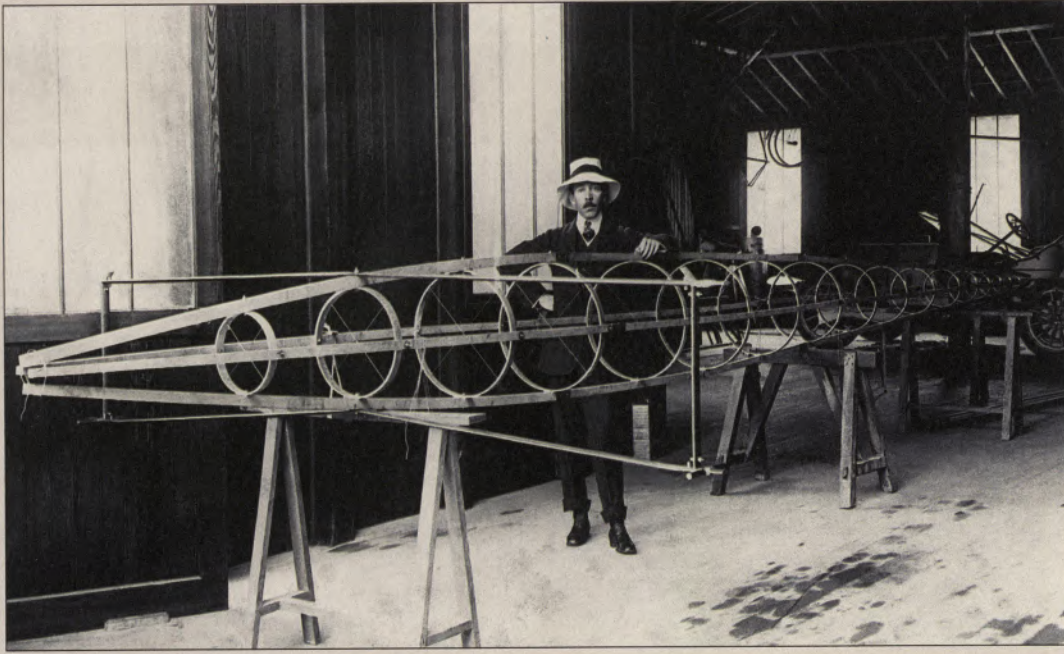
endant neuf ans, les assistants d'Alberto Santos-Dumont et la foule qui accompagnait ses vols en ballon à Paris entendaient l'ordre inflexible, à chaque fois qu'il se sentait prêt à partir: "Lâchez tout!"

Les câbles étaient détachés et Dumont gagnait les cieux. De 1898 à 1905, l'aéronaute brésilien construisit des ballons, des dirigeables, un planeur – sans réussir à obtenir un moteur satisfaisant – et projeta même un hélicoptère.

À 16 heures du 23 octobre 1906, dans le Champs de Bagatelle, les choses prirent une tournure différente. À cet instant, Santos-Dumont cria pour que tous s'éloignent et partit. À l'exemple des ballons d'hydrogène, son avion, le 14 Bis, volerait également, mais quitterait le sol en glissant sur l'herbe dans le sens horizontal, poussé par un moteur Antoinette, de 50 HP, avec huit cylindres en V, et le gouvernail sur l'avant. L'appareil vola à presque trois

Santos-Dumont aux commandes du 14 Bis dans le Champs de Bagatelle: vol devant mille personnes et autorités





FONDATION SANTOS-DUMONT

L'aviateur avec la structure d'une de ses créations: pour lui, faire connaître l'aviation était plus important que les royalties

mètres du sol pendant 60 mètres, avant de descendre et s'arrêter. Le pilote contrôla le décollage, le vol et l'atterrissage – ce qui, jusqu'à lors, était inédit. Le spectacle a été vu par environ mille personnes, ainsi que des autorités aéronautiques.

En 1903, les frères nord-américains Wilbur et Orville Wright avaient adapté un moteur de 12 HP à leur planeur Flyer III et le lancèrent contre des vents de plus de 40 kilomètres/heure, dans un vol de 36 mètres. Cet

événement a été divulgué par les frères Wright des années plus tard et a été vu par cinq curieux, non spécialistes. Aujourd'hui encore la primauté du premier vol est polémique, bien que cela soit considéré dépassé par certains spécialistes. "Cette question est devenue purement technique", explique João Luiz Musa, professeur à l'École de Communication et d'Arts de l'Université de São Paulo (ECA/USP) et l'un des auteurs de *Alberto Santos-Dumont – Eu naveguei pelo ar* (Alberto

Santos-Dumont – J'ai navigué par les airs - Nova Fronteira, 169 pages), avec Marcelo Breda Mourão, de l'École Polytechnique de l'USP, et Ricardo Tilkian, designer graphique. "Ce qui importe, est le fait que Santos-Dumont a été fondamental pour l'aviation sous divers aspects, allant du perfectionnement technologique au design des modèles qu'il créa, presque tous très beaux." Avant le 14 Bis, Dumont avait déjà résolu de sérieux problèmes, comme la conduite des ballons.

Après avoir montré comment voler sur un plus-lourd-que-l'air, il améliorerait d'avantage son invention. En 1909, les Parisiens firent la connaissance du Demoiselle, un exemple distingué de dessin et de finition technique. Au cours des années suivantes, l'avion serait fabriqué par l'entreprise Clément-Bayard et utilisé dans des cours de pilotage. Dumont n'a rien gagné avec ça. Il céda gratuitement son projet d'avion. Ses objectifs étaient de vaincre les limites et faire connaître l'aviation.