

EDIÇÃO COMEMORATIVA DOS
148 ANOS DE NASCIMENTO DE
ALBERTO SANTOS-DUMONT



*É o mundo falava
de Santos-Dumont...*



PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Jair Messias Bolsonaro

MINISTRO DA DEFESA

Walter Braga Netto

COMANDANTE DA AERONÁUTICA

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Junior

DIREÇÃO GERAL

Ten Brig Ar Ricardo Reis Tavares

Comandante do COMGEP

COORDENAÇÃO GERAL

Cel Int Aldo José Pereira da Rosa

Diretor do CENDOC

CHEFE DA DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Ten Cel Int André Nishio

CHEFE DA DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO

Ten Cel Int R1 Marcus Rosselini Policarpo Silva

PROJETO DA ASSESSORIA DE DIFUSÃO CULTURAL

Ten Cel Mug R1 Sahara Burity Fernandez Cyrino

CORPO EDITORIAL

Ten Cel Mug R1 Sahara Burity Fernandez Cyrino

Cap QOEA SVA R1 Sérgio Luís Tavares

Ten QOCon AQV Luciana Jacomo da Silva

REVISÃO E ASSESSORAMENTO

Prof.ª M.e Catarina Labouré Madeira Barreto Ferreira

Cap QOEA SVA R1 Sérgio Luís Tavares - Professor Mestre

COMUNICAÇÃO SOCIAL

Ten QOEA SVA Cristina Botelho Fernandes

Catálogo na Fonte

Bibliotecário Responsável: Subdivisão de Biblioteconomia

B823e Brasil. Ministério da Defesa. Centro de Documentação da Aeronáutica.

E o mundo falava de Santos-Dumont... – Rio de Janeiro: Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC, 2021. 104 p. : il.

Inclui Bibliografia.

ISBN: 978-65-994256-0-8

1. Santos-Dumont. 2. História da aviação. 3. Aeronáutica. I. Brasil. II. Ministério da Defesa. III. CENDOC. IV. Título.

CDD: 926.2913



TRADUÇÃO DOS ARTIGOS DE ÉPOCA

IDIOMA INGLÊS

Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos

Maria Clara Araújo Tavares

Cap QOEA SVA R1 Sérgio Luís Tavares

IDIOMA FRANCÊS

Flávia Soares de Siqueira

Fernanda Silva Dias de Aquino

Michelle Barros Hassel

IDIOMA ESPANHOL

Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega

IDIOMA ITALIANO

Valerio Ricci Montani

IDIOMA SUECO

Gustavo Lima Moraes de Oliveira

IDIOMA RUSSO

Elsa S. Melkúmová

IDIOMAS ALEMÃO, BÚLGARO, GREGO, HOLANDÊS, PORTUGUÊS (TRANSCRIÇÃO), ROMENO E POLONÊS
Corpo Editorial

ASSESSORAMENTO TÉCNICO

Sgt BFT Alexander Henrique da Silva

Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira

Sgt TAD Leandro da Silva Oliveira Amim

CAPA

Arte - Ten QOEA SVE Lenilson Andrade de Oliveira

Fotografia - SO BEP R1 Edson da Silva Siqueira

Personagem de Santos-Dumont -

S2 QSD Fernando Almeida da Silva

CONTRACAPA

Arte - Sgt BFT Alexander Henrique da Silva

- Sgt SDE Ana Paula Soares de Siqueira

APOIO OPERACIONAL

S2 QSD Vitor Luiz da Silva Creder

AGRADECIMENTOS

Ten Brig Ar R1 Antonio Carlos Moretti Bermudez

Maj Brig Int Mauro Fernando Costa Marra

Brig Int Alexandre Santana Nogueira

Cel QOAV Eric Breviglieri - Adido Militar de Defesa da Força

Aérea Brasileira na Suécia

Cel Alfredo Ferreira dos Santos Filho - Adido Militar de

Defesa do Exército Brasileiro na Rússia

Dr. Alberto Dodsworth Wanderley - Sobrinho-bisneto

de Santos-Dumont - Membro Honorário da Força Aérea

Brasileira

TIRAGEM

500 exemplares

PROJETO GRÁFICO, DIAGRAMAÇÃO E IMPRESSÃO

Ingrafoto

EDITOR / AUTOR CORPORATIVO

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DA AERONÁUTICA - CENDOC

Home Page: www.cendoc.aer.mil.br

E-mail: cendoc@fab.mil.br

Telefone: (21) 2157-2718

Endereço: Av. Marechal Fontenelle, 1000, Campo dos Afonsos,

CEP: 21.741-002, Rio de Janeiro/RJ

Centro de Documentação da Aeronáutica

*É o mundo falava
de Santos-Dumont...*

CENDOC

Rio de Janeiro

2021

Sumário

DISCURSOS INICIAIS

Comandante da Aeronáutica.....	6
Comandante-Geral do Pessoal da Aeronáutica.....	7
Diretor do Centro de Documentação da Aeronáutica.....	8
Sobrinho-bisneto de Santos-Dumont.....	9
Apresentação da Assessoria de Difusão Cultural.....	10

BRASIL

Santos-Dumont (SD2312).....	12
O problema da imigração aérea considera-se resolvido (SD1360).....	13
Opinião favorável de Graham Bell sobre Santos-Dumont (SD2086).....	14
O mosqueiro a Santos-Dumont (SD2242).....	15
Medalhas a Santos-Dumont (SD3050).....	15
Sem Título (SD3052).....	15
Santos-Dumont (SD3410).....	15

FRANÇA

Uma sensacional experiência da aviação no Bosque da Bolonha (Coleção Particular).....	20
Santos-Dumont no Campo de Aldershot (SD2325).....	20
Santos-Dumont em Mônaco (SD3048).....	21
No dia a dia (SD1094).....	22
Aeroestação (SD1099).....	22
Sem título (SD1068).....	22
Sem título (SD1083).....	22
O aeroclube à Saint-Cloud (SD1156).....	23
As experiências do balão dirigível (SD1144).....	23
O "Santos-Dumont nº 4" (SD1179).....	24
O "Santos-Dumont nº 4" (SD1101).....	25
O balão dirigível do Sr. Santos-Dumont (SD1129).....	25
A obra de Santos-Dumont (SD1289).....	26
A direção dos balões (SD1301).....	26
Nova experiência (SD1312).....	27
Os balões dirigíveis (SD1302).....	27
O balão Santos (SD1326).....	28
Notas esportivas (SD1324).....	28
Uma cruz para Santos-Dumont (SD1258).....	29
A locomotiva aérea (SD1384).....	29
Oficina do aeronauta Lachambre, onde se construiu o balão Santos-Dumont nº 6 (SD2002).....	29
Ecos por toda parte (SD11418).....	30
Dia a dia - Cabotagem (SD2049).....	30
O novo motor do "Santos-Dumont" (SD2034).....	30
(Charge Legenda) (SD2025).....	30
Santos-Dumont (SD2232).....	31
No concurso de brinquedos (SD2340).....	31
O concurso de brinquedos (SD2340 P2).....	31
Santos-Dumont em Monte Carlo (SD3056).....	32
Como Santos-Dumont volta para casa (SD3321).....	32
Agência de imprensa (SD3337).....	32

REINO UNIDO

Seções de Paris pelas quais o Sr. Santos-Dumont voou em seu balão dirigível (SD1229).....	44
O dirigível de Santos-Dumont (SD1280).....	44
O "Heroísmo Sereno" do Sr. Dumont (SD1383).....	44
Sr. Santos-Dumont (SD1295).....	45
A navegação aérea é possível? (SD1296).....	45
Sem título (SD2003).....	45
Balonismo (SD2029).....	45
Admiradores de Santos-Dumont (SD2052).....	45
Cartier volta o relógio (SD4122).....	45
Santos-Dumont e sua aeronave (SD2106P2).....	46

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Heróis populares (SDA1479).....	52
Gales evita testes de aeronaves (SD1183).....	54
O dirigível de Dumont em Paris consegue um grande feito aeronáutico ao navegar contra um forte vento (SD1272).....	54

O homem triunfa sobre o ar (SD1259).....	55
Sr. Santos-Dumont herói do momento (SD1269)	55
Sem título (SD1304).....	55
Dumont agora é o Capitão do azul e grandioso ar (SD1309).....	56
O Santos-Dumont VI (SD2005).....	56
Testes dos motores dos balões (SD2014).....	58
Santos-Dumont - rei do ar (SD2095)	58
Último voo do Santos-Dumont VI (SD2041).....	59
Ao redor do mundo em uma aeronave - Santos-Dumont (SD2076).....	60
Santos-Dumont navega por cima do mar (SD3057).....	60
Santos-Dumont descreve sua jornada pelo ar no sábado (SD2102).....	61
Viu o local novamente (SD3225).....	61
Planeja corrida de balões (SD3210).....	62
Santos-Dumont ainda não navega nas ondas de Marconi (SD3229).....	62
Balão cortado em fitas (SD3272).....	62
ESPAÑA	
As experiências de Santos-Dumont (SD1271).....	72
A navegação aérea (SD3003).....	73
ARGENTINA	
O "Santos-Dumont VII" (SD2031).....	76
O balão de Santos-Dumont (SD1305).....	76
O triunfo de Santos-Dumont (SDA1145).....	77
A navegação aérea (SD3348).....	78
O naufrágio do Santos-Dumont VI (SD3174).....	79
Santos-Dumont em Nova Iorque; em viagem a São Luís; seus projetos (SD3189).....	79
Santos-Dumont em Londres (SD3247).....	79
ITÁLIA	
A vitória de Santos-Dumont (SD2231).....	84
BULGÁRIA	
Búlgaro Santos-Dumont (SD3135).....	86
RÚSSIA	
Sem título (SD1381).....	88
Motor do aeróstato de Santos-Dumont (SD1382).....	88
Sem título (SD2046).....	88
Sem título (SD2157).....	89
Sem título (SD2260).....	89
Sem título (SD2262).....	89
Santos-Dumont em Mônaco (SD3007).....	89
GRÉCIA	
Sem título (SD3010).....	92
HOLANDA	
Uma competição de aviação (SD3156).....	94
POLÓNIA	
Corrida aeronáutica (SD3039).....	96
ROMÊNIA	
Variedades (SD2266).....	98
SUÉCIA	
Em um balão acima do Mediterrâneo (SD3155).....	100
ALEMANHA	
Sem título (SD1136).....	102
Os novos dirigíveis (SD1210).....	102
Sem título (SD1228).....	102
A próxima reunião será realizada na quarta-feira, 1º de agosto (SD1265).....	102
Passeio de balão acidentado (SD1266).....	102
Santos-Dumont na primeira subida com seu dirigível em Paris (SD1282).....	102
Santos-Dumont em balão fino (SD - 2200).....	102

Comandante da Aeronáutica

No ano em que comemoramos os 148 Anos de Nascimento de Alberto Santos-Dumont, cumprimento o Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC, pelo lançamento da obra: “E o mundo falava de Santos-Dumont...”

O livro é singular, justo, criativo e de agradável leitura. Através do qual, podemos acompanhar com maior familiaridade os passos do inventor, observados pela atenta imprensa, nacional e internacional de sua época. Chama a atenção, a perseverança de Santos-Dumont em conquistar o ar perante todos os riscos eminentes daquela nova atividade aérea.

Santos-Dumont nos legou o reconhecimento e respeito das Nações do Mundo. Sua contribuição ao progresso da humanidade sempre atravessará gerações e será motivo de grande orgulho para o nosso País. Nessa oportunidade, anseio prestar o respeito ao Marechal do Ar, Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira.

“[...] homenagem que se prestou a um brasileiro, reflete-se sobre a Pátria toda.”



Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos de Almeida BAPTISTA JUNIOR
Comandante da Aeronáutica

1. SANTOS-DUMONT, Alberto. **O que eu vi, o que nós veremos**. Rio de Janeiro: obra reeditada pelo Tribunal de Contas do Estado da Guanabara, 1973, p. 71.

Comandante-Geral do Pessoal da Aeronáutica

O Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC, enquanto Órgão Central da Gestão Documental no COMAER, é referência, graças ao resultado de um trabalho de qualidade, dedicação e entusiasmo de homens e mulheres que deixaram, ao longo desses 52 anos, uma marca indelével de competência.



É com imensa satisfação que o COMGEP compartilha desta celebração, na qual o CENDOC enaltece, no ano de 2021, os 148 Anos do Nascimento de Alberto Santos-Dumont, o Pai da Aviação, por intermédio de um precioso e inédito acervo, que não se encontra reunido em nenhuma outra instituição cultural. O leitor terá a oportunidade de apreciar notícias de diversos jornais do mundo, datadas do início do século passado, sobre o aclamado inventor brasileiro.

Diante das incontáveis realizações do insigne aeronauta, as quais acompanharemos nessa obra, os leitores certamente entrarão no espírito de celebração do CENDOC, reverenciando, a cada linha deste livro, o Patrono da Aeronáutica Brasileira, enaltecendo os valores mais autênticos da nossa nacionalidade.

Documentar para Perpetuar! Parabéns, CENDOC!

Tenente-Brigadeiro do Ar Ricardo REIS Tavares
Comandante-Geral do Pessoal da Aeronáutica

Diretor do Centro de Documentação da Aeronáutica

“E o mundo falava de Santos-Dumont...” é um convite a transportar-se no tempo. Como se, ao abrir os jornais de alguns países por esse mundo afora, fossem avistadas, nas primeiras páginas, as notícias sobre um célebre inventor brasileiro, consagrado por seus experimentos incríveis, capaz de concretizar um dos maiores sonhos da humanidade, alçar o voo dos pássaros.



No final do século XIX e início do XX, Santos-Dumont já ocupava as principais páginas dos grandes veículos de comunicação do mundo. Nessa atmosfera, o aeronauta contou com os serviços do “Le Courier de la Presse” para monitorar as matérias divulgadas sobre a sua vida e obra. Os artigos, uma vez colecionados pelo próprio inventor, foram trazidos da França para o Brasil e guardados na sua casa em Petrópolis (RJ).

Posteriormente, esses materiais foram transferidos para a residência de familiares no Rio de Janeiro e guardados em um porão, por longos anos, expostos à ação do tempo e das condições do local. Mas, através da iniciativa do casal, Sra. Sophia Helena e Tenente-Brigadeiro Lavenère Wanderley, sobrinha-neta do inventor e Ex-Ministro da Aeronáutica, respectivamente, esses documentos foram recuperados.

Ao ser procurado, o Arquivo Nacional orientou a família do aviador a entregar a documentação de 2.761 itens, entre recortes de jornais, cartas e fotografias, aos cuidados do Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC.

Nos acordos, o CENDOC realizou uma parceria com o Museu de Astronomia e Ciências Afins - MAST (RJ) para o tratamento do acervo e finalmente, no ano de 2005, foi assinado o Termo de Doação e a documentação passou à custódia definitiva do CENDOC.

Desde então, o acervo tem participado de inúmeras exposições permanentes, itinerantes e virtuais. Porém, no ano em que se comemoram os 148 Anos do Nascimento de Alberto Santos-Dumont e o CENDOC completa 52 anos de sua criação, vislumbrou-se a possibilidade de confecção deste livro inédito, composto por artigos desses jornais de época com as correspondentes traduções, que nos permitirá conhecer com mais exatidão o que se falava sobre esse ilustre inventor, através desses autênticos recortes que remontam páginas preciosas da história da aviação e do Brasil.

Aldo José PEREIRA da Rosa – Coronel Intendente
Diretor do Centro de Documentação da Aeronáutica

Sobrinho-bisneto de Santos-Dumont

É enorme a minha satisfação com o trabalho de preservação e difusão cultural realizado pelo Centro de Documentação da Aeronáutica. Em especial, ao proporcionar ao pesquisador mais uma oportunidade de conhecer parte do mais completo e volumoso acervo documental sobre a vida e obra de Santos-Dumont, constituído principalmente de jornais originais de época das mais diversas nacionalidades, comprobatórios não apenas do registro dos fatos como também de sua repercussão mundial.



A documentação custodiada no CENDOC abrange os anos de seus mais importantes feitos, desde o seu primeiro balão até o primeiro voo público oficialmente registrado de um equipamento mais pesado que o ar, e também registros posteriores de sua vida e influência pessoal no desenvolvimento da navegação aérea como elemento fundamental na integração da humanidade.

Assim, além de ser o primeiro ser humano a comprovar a dirigibilidade de uma aeronave no espaço aéreo com o seu balão nº 6, com o 14 Bis foi o primeiro que demonstrou publicamente ser possível que um aparelho mais pesado que o ar se elevasse e aterrizasse movido exclusivamente por seus próprios meios.

Entendo que esta publicação vem, sem dúvida, reafirmar que a contribuição de Santos-Dumont foi fundamental para o desenvolvimento do estágio contemporâneo da aeronáutica mundial.

Alberto Dodsworth Wanderley

Sobrinho-bisneto de Santos-Dumont
Membro Honorário da Força Aérea Brasileira

Apresentação da Assessoria de Difusão Cultural

Os arquivos públicos constituem um tipo de fonte de cultura entre muitos outros tipos, como livros, manuscritos e tesouros de museus¹.

Teodore Roosevelt Shellenberg, renomado arquivista estadunidense, afirmou no ano de 1956 que uma das principais razões para a criação do arquivo público no século XVIII (período revolucionário francês) era de ordem cultural. Hoje, sem perder as basilares funções dos arquivos, como recolher, custodiar, organizar e preservar, a difusão cultural tem-se apresentado cada vez mais patente nas instituições arquivísticas do Brasil e exterior.



No Brasil, a Lei Federal nº 8.159, de 1991, que dispõe sobre a Política Nacional de Arquivos Públicos e Privados, reforça o conceito cultural, que em seu artigo 1º consta: “É dever do Poder Público a gestão documental e a proteção especial a documentos de arquivos como instrumentos de apoio à administração, à cultura, ao desenvolvimento científico e como elemento de prova e informação”².

O CENDOC enquanto instituição arquivística, cujo lema é “Documentar para Perpetuar”, tem apostado em projetos culturais com base no potencial de seu acervo. A Assessoria de Difusão Cultural do CENDOC criou uma Sala Histórica, realizou exposições de diversos temas, destacando-se: “Asas que Protegem o País – Tributo a Santos-Dumont”, “Recortes Históricos de Santos-Dumont”, “Santos-Dumont – Memória e Herança”, “Conectados com Santos-Dumont”, além do lançamento deste livro “E o mundo falava de Santos-Dumont...”.

Esta publicação apresenta uma pequena parcela do fundo Santos-Dumont, precioso acervo documental que se encontra acondicionado em sala exclusiva no CENDOC. Foram selecionados recortes de jornais históricos, que são capazes de nos fornecer uma dimensão do quanto o inventor brasileiro foi observado pela imprensa de todo o mundo e admirado pela sociedade do seu tempo. Ao ler os artigos, podemos acompanhar a dinâmica da época em função do desenvolvimento aeronáutico, desde a organização de competições, o modo de manufaturar os aerostatos, a criação dos aparatos materiais de apoio às atividades aeronáuticas, a descoberta da dirigibilidade dos balões, a conquista da navegação aérea e o impacto da obra de Santos-Dumont, que, com certeza, é a origem de toda a atividade aeronáutica existente no nosso planeta.

“[...] a história não se escreverá senão com o recuar do tempo e com os fatos e documentos.”³

SAHARA Burity Fernandez Cyrino – Tenente-Coronel Museóloga RI
Chefe da Assessoria de Difusão Cultural

1. SHELLENBERG, T. R. **Arquivos modernos**: princípios e técnicas. Tradução de Nilza Teixeira Soares. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006, p. 31.

2. BRASIL. **Lei Nº 8159, de 8 de janeiro de 1981**. Dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18159.htm. Acesso em: 15 abr. 2021.

3. GODOY, Laurete; DODSWORTH, J. H. D. **Brasileiros voadores**: 300 anos pelos céus do mundo. São Paulo: Taller Comunicações, 2015, [s.p.].



Brasil



SANTOS-DUMONT¹

Há duas ou três semanas applicou o acintilante João Luso, no roda-pé do *Jornal do Commercio*, uma ensaboada² valente, mas geitosa, no nosso Juca Povo, pelo facto de se haver conservado apathico, absolutamente frio e indiferente ao acontecimento mais sensorial e mais extraordinario do seculo XX – a descoberta da dirigibilidade dos aerostatos pelo brasileiro Santos-Dumont.

Essa attitude anti-patriotica da nossa gente já me havia anteriormente impressionado e, com o fim de combate-la, despertando um movimento de calor, havia eu escripto, em julho proximo passado, em um artigo intitulado *Quando me ufano do meu paiz*, as seguintes linhas: “Foi essa noticia, foi esse Santos-Dumont que me fez hoje vibrar, atirar-me a penna sofregamente, para pedir ao povo, a todos os brasileiros uma demonstração significativa e immediata do seu reconhecimento e da sua admiração. Foi para isso que peguei da penna, e somente agora o escrevo, depois de tanta palavra perdida, quando já me não sobra espaço para mais nada! Santos-Dumont, completando a obra do seu compatriota Bartholomeu de Gusmão, doa a sua terra, ao seu Brazil, ao nosso Brazil, uma tal messe de louros, uma tão farta coroa de gloria, que bem tristes, bem miseraveis, bem desgraçadas devem ser as actuaes condições moraes e economicas do nosso paiz, para que nenhum movimento, nenhum gesto haja ainda revelado o entusiasmo popular pelo estupendo evento, Quando foi da nossa grande victoria sobre o Contestado de Amapá, o povo não se moveu, não fez uma festa, não deu um viva! O mesmo será agora, com esta nova conquista brasileira, muito mais vasta e mais preciosa que a outra? Ah! eis ahi quando me não ufano de ser brasileiro: é quando veio os brasileiros não comprehenderem ou não mostrarem comprehender – o que é cem vezes peor – as suas proprias grandezas, os justos motivos que tem para despertar no mundo inteiro mais que respeito – admiração. mais que admiração – inveja. Meu pobre Brazil, quando despertarás?

Tempo e esforço perdidos: o choque galvanico nenhum effeito produziu. Mais feliz não foi João Luso: Juca povo continua parecendo crer que Santos-Dumont nasceu em Singapura ou ainda mais longe de vós, ou que essa futrica que elle descobriu vale tanto como coisa nenhuma. Um dia destes fiquei muito atrapalhado para responder a um estrangeiro, muito amigo nosso, que me interrogou, admiradíssimo, acerca dessa indiferença.

– Como explica você, meu amigo, este facto? interpellou-me Nem por occasião da primeira experiência, em que Santos-Dumont só perdeu o premio Deutsch por haver excedido 10 minutos o tempo marcado, mas, enfim, demonstrou que dirigia à vontade a sua aeronave contra o vento; nem da ultima, em que preencheu todas as condições do concurso e enthusiasmo até ao delirio a população de Paris; nem mesmo agora que a directoria do Aero-Club, forçada pela opinião quasi unanime da imprensa e pela pressão da vontade popular, acaba de conferir-lhe o celebre premio, reconhecendo o seu triumpho, proclamando descoberta a dirigibilidade dos balões, opinião brasileira desperta do seu (ilegível), dá o mais leve signal de haver percebido a gloria que o seu patricio conquistou para a Patria! Olhe, estrangeiro amantíssimo desta terra, enchi-me de alegria com o triumpho admirável do Dumont: mas tenho reprimido os estos do meu entusiasmo ante a frieza que me cerca, receioso de que possa elle ser julgado uma

censura indirecta, um reproche ironico. Vamos, meu amigo, como me explica isto?

Tive de responder-lhe. Accendi um cigarro, consultei o relógio, sorri-me, tossi, ganhei tempo enquanto puxava pelo bestunto³, numa angustia, sem saber o que responder.

Ao fim de alguns instantes, disse-lhe, sentindo um suorzinho frio correr-me a raiz dos cabellos:

– Como lhe explico isto? Isto que?

– A indiferença, a frieza, a impassibilidade dos brasileiros ante um acontecimento tal, como este que acaba de immortalizar o nome de um brasileiro? Será falta de patriotismo? Não o posso crer, os brasileiros são patriotas. Então o que é? Não comprehendo.

– Nem eu tampouco, respondi-lhe, e mudei logo de assumpto. Mas fiquei vexado e enristecido.

O peor é que nenhuma explicação benevola pôde ser aceita, nenhuma justificação é satisfatória. O Sr. presidente da Republica agiu com patriotismo desde as primeiras noticias: telegraphou a Dumont, felicitando-o, affagou, se não inspirou, o projecto legislativo concedendo um premio de 100 contos ao nosso grande compatriota, e acaba de encomendar uma medalha de ouro commemorativa da immorredoura data de 19 de outubro; os dois ramos do Congresso, approvando o projecto, procederam como deviam. A imprensa, occupando-se minuciosa, extensa e calorosamente do magno assumpto, desde o principio pondo em relevo a importancia e o alcance da descoberta, cobrindo Dumont de elogios e transcrevendo os da imprensa europeia, cumpriu tambem o seu dever. Mas a mocidade, sobretudo a escolar, a grande massa dos estudantes, sempre tão entusiasta pelas grandes idéas, pelas glorias patrias, e tão generosa sempre e tão interessada pelo progresso humano, por que se tem conservado silenciosa, estranha completamente ao que se está passando? Nem mesmo a das escolas polytechnicas, que, pela natureza da descoberta, mais diretamente se devia interessar pelo assumpto, se moveu no sentido de demonstrar a sua admiração. Dumont é mineiro; pois bem, o seu Estado natal, que me conste, não cogitou ainda do meio mais proprio para manifestar-lhe quanto se desvaneca a terra mineira de haver sido seu berço. Houvesse o grande brasileiro descoberto, em vez de um aerostato dirigível, uma nova machina de beneficiar café ou uma pomada para tirar as manchas e as rugas da tez e teria, provavelmente, despertado maior interesse, provocado algum enthusiasmo, pois haveria conquistado as sympathias dos plantadores da preciosa rubiacea⁴ e de todas as damas que as sardas e os annos têm afastado das primeiras filas nos combates venastos. Fosse Santos-Dumont argentino ou uruguayo e teriamos noticias do enthusiasmo popular e da magnificencia das festas com que seria commemorado o seu grande feito.

Elle proprio, em Paris, vendo-se amado e applaudido pela população da capital do mundo pensante, sentindo em torno de si o calor do affecto das turbas, deve ter experimentado uma dolorosa oppressão, uma desconfortada melancolia na alma com a falta de noticias de haver vibrado e pulsado em estes de enthusiasmo o coração do povo da sua Patria, porque para esses beneméritos da humanidade, para esses privilegiados da natureza, que fazem o progresso, transformando-a, melhorando-a, a recompensa unica que os satisfaz é a gratidão popular, é sentirem-se comprehendidos, amparados, queridos pela grande alma do povo. Dumont teve e continúa

tendo a consagração da Europa, da Norte América, do governo e do Congresso Nacional do Brazil; mas ainda não teve a da Nação Brasileira directamente, pois nenhuma festa publica foi celebrada, nenhum *meeting* feito para a escolha de um meio pratico de manifestar-lhe a admiração e o orgulho populares pela sua grande descoberta, pela sua conquista imortal, pela sua intrepidez heróica, pela sua perseverança, pelo seu gênio, pela sua bondade. Será possível que não seja adquirida por subscrição popular a quantia necessaria para o offerecimento de um mimo, de uma lembrança ao grande brasileiro? Será possível que nesta legendaria Foguetópolis nem um foguete seja queimado em honra de Dumont? Oh! Cidade essencialmente charngotica, será crível que nem uma das tuas bandas, nem uma das tuas orquestras, nem um dos teus orpheons se desentranhe em sonidos e harmonias em honra do descobridor da navegação aérea? Ainda mais – estão funcionando tres ou quatro casas de espectáculo com *troupes* de actores portuguezes e brasileiros; pois nenhuma dessas *troupes* teve ainda a Idea de organizar e offerecer-lhe um festival.

Toda esta singular e triste frieza, torna o nosso povo parecido com o inipagavel notario Duret, do *Capitão Thereza*, a quem tudo era indiferente, deva ter, forçosamente, uma explicação quaisquer. Numerosas vezes tem elle demonstrado ter sangue nas veias e sangue ardente e inquieto, mesmo tratando-se de homens estranhos á politica.

Basta lembrar as demonstrações com que foi mais de uma vez recebido de volta da Europa o nosso glorioso Carlos Gomes e os funeraes que teve. Pois justamente agora, acabo de tocar o ponto melindroso que tudo explica.

O nosso povo carece, por completo, das faculdades abstractas; é pratico, positivo; para que vibre, para que obre, é necessario que veja, ouça e toque.

Ora, Santos-Dumont deu, com o seu gênio – o gênio é uma longa paciencia, dizia Buffon – um empurrão enorme e decisivo á navegação aérea, dirigindo, manobrando á vontade uma nave de seda, aço, cordas e madeira, subindo e descendo onde quiz, e resolveu pelo menos a face sportiva do problema da conquista dos ares, com o que apaixonou e enthusiasmo Paris e o mundo, glorificando-se e ao Brazil; mas fez tudo isso fóra deste, lá longe na capital da França. Não o vimos, nem á sua machina aérea. Ah! se elle chegasse, então sim! Haveria festas formidaveis. Metade talvez do povo que foi ovacionar o Sr. Prudente de Moraes pelo mesmo facto de haver chegado (é desde os aureos tempos do Sr. João Alfredo o maior título aos nossos foguetes) iria receber triumphalmente o Sr. Santos-Dumont. Não comprehendemos a possibilidade de mostrar nossa admiração, nosso affecto, nosso reconhecimento (ilegível) ausentes. E’ pena, porque ha tantos meios! Aqui vão alguns em relação a Dumont: a cunhagem de uma medalha de ouro, a aquisição de um presente: um bronze artistico, uma joia de alto valor, um predio para que elle tivesse um *pied a terre* na sua terra; a erecção de um monumento, um festival gratuito e colossal, a impressão de uma obra em edição de luxo e gosto artistico, a distribuição gratuita de muitos milhares de retratos de heróe, um album rico cheio de assignaturas e autographos de todas as notabilidades brasileiras... Emfim, que sei eu? Nada disso é, porém, possível estando ausente Santos-Dumont.

E’ esperar que elle chegue, um dia.

Pois esperemos.

Valentim Magalhães

1. *Sic erat scriptum* (assim estava escrito).

2. Sentido figurado: repreensão, crítica.

3. Sentido figurado: cabeça de pouco juízo.

4. Rubiacea (na grafia actual) é o nome de uma família botânica, de onde faz parte o café, presente em várias regiões do planeta, especialmente em regiões tropicais e subtropicais.



Santos-Dumont

Apontamentos sobre a sua pessoa

Pormenores sobre as experiências do seu balão

Opinião da imprensa européa

O problema da navegação aérea considera-se resolvido – Descrição do aparelho.¹

Se ainda fôsse admissível alguma duvida sobre a immensa importancia das experiencias ultimamente effectuadas por Santos-Dumont com o aerostato dirigivel da sua invenção, bastaria para desvanecer-las passar a vista pelos jornaes europeus das ultimas datas.

Os leitores d’A PROVENCIA, como succede todas as vezes que um facto transcendente emociona o mundo, tiveram a fortuna de ser diariamente informados do exito d’aquellas experiencias, pela nossa secção telegraphica.

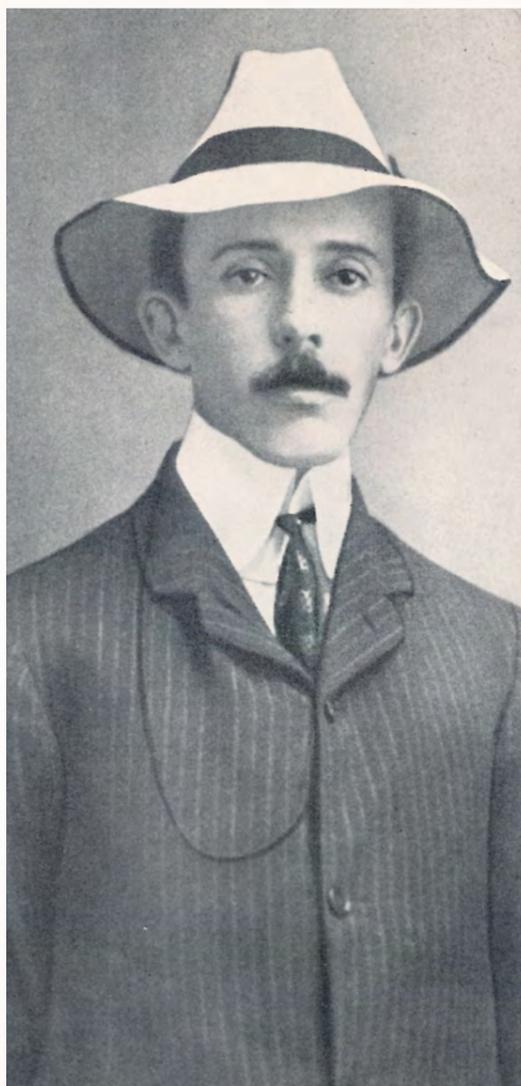
O que temos a resp’gar são minudencias, que a concisão dos despachos soe pôr de lado, mas que no caso vertente possuem ainda assim um palpitante interesse, maximo para nós, brasileiros, a quem cabe a maior mêsse de loiros n’este magestoso campeonato do progresso humano.

Temos deante dos olhos a Illustration de Paris, e esta notavel revista universal illustrada, edição de 20 de julho proximo findo, vem quasi toda occupada com as experiencias memoraveis do nosso joven compatriota.

Toda a 1ª pagina é tomada por uma bella cópia de photographia: Ascension du < Santos Dumont n. 5 > à Saint-Cloud, verdadeiramente emocionante. Vem em seguida – Le ballon dirigeable de M. Santos Dumont évoluant au dessus de la pelouse de Longchamps; mais adeante – Moteur du Santos Dumont n. 5; depois ainda – La quille Santos Dumont n. 5 dans le garage de Saint-Cloud; segue um retrato de Santos-Dumont no trajo com que effectuou as suas experiencias; um retrato de M. Deutsch, o entusiasta da solução do problema da direcção dos balões que estabeleceu o premio de 100.000 francos disputado por Dumont; finalmente – Le Santos Dumont n. 5 doublant la tour Eiffel.

Como se vê, seria um luxo de informações illustradas, se a magnitude do assumpto não excluísse toda idéa de superfluidade.

O texto, entretanto, um extenso e substancioso artigo descriptivo da redacção,



que acompanha as gravuras, é mais interessante ainda, se é possível.

< A primeira quinzena do mez de julho – diz o artigo – foi assignalada por dois acontecimentos que PÓDEM BEM MARCAR DUAS GRANDES DATAS NA HISTÓRIA DA HUMANIDADE, e que parece em todo caso prometterem que, em assumptos de conquistas scientificas, o seculo XX não será inferior ao XIX. Com dez dias de intervallo o submarino Gustave Zédé fez suas provas na Corsega, e o balão dirigivel Santos Dumont fez as suas mesmo em Paris. Em dois numeros consecutivos a Illustração pôde consagrar sua 1ª pagina a estas duas proezas – AS PRIMEIRAS – levadas a effeito no dominio da navegação submarina e no da navegação aérea >.

Todos os jornaes parisienses falam no mesmo tom. Tomemos um ao acaso: é Le Journal. Traz em ponto grande a caricatura de Dumont, uma gravura mostrando – l’aérostat, au dessus des pelouses de Longchamp, au cours de la première

experience, e um extenso e importante artigo de redacção, cujo titulo e subtítulos bastam para dar idéa do seu contexto:

As experiencias de Santos-Dumont – Segunda tentativa – Experiencia concludente – Uma rajada de vento contrario – O premio Deutsch está verdadeiramente ganho.

< As aclamações – diz Le Journal – acompanham o arrojado paladino da nova locomoção; já elle e o seu aparelho desappareceram na bruma, e os brados retumbam ainda. Partiu ha 20 minutos, e de repente annunciam a sua chegada. E’ elle, com effeito! Eil-o que surge, rompendo os ares deante de nós. De novo um grande brouhaha² se eleva: < Viva Santos-Dumont! Ganhou o premio de 100.000 francos! > Estas phrases são as que se percebem no meio do immenso clamor que se eleva até o aeronauta victorioso >.

Nos jornaes do Sul encontramos alguns apontamentos biographicos sobre Santos-Dumont. Tem 28 annos de idade, é engenheiro, e nasceu em Minas Geraes. Seu pae e seu avô eram igualmente mineiros, assim como sua respeitavel progenitora, que ainda existe. Tem quatro irmãs e dois irmãos em São Paulo, sendo um banqueiro e outro fazendeiro. Seu pae, o engenheiro Henrique Dumont, após muitos annos de colossal trabalho, creou em Ribeirão Preto, São Paulo, o maior estabelecimento agricola do Brazil, a < Fazenda Dumont >, hoje pertencente a um syndicato inglez, que a comprou.

De La Nature de 20 de julho extrahimos os seguintes dados sobre o aerostato do distincto brasileiro.

O Santos Dumont n. 5 é formado por um cylindro e terminado por 2 cones; o comprimento total é de 34 metros.

A rigidez do systema é obtida por um balão interior alimentado de ar por meio de um ventilador rotativo de aluminium.

O helice dá duzentas voltas por minuto, a do balão do capitão Renard, que teve um pequeno successo em 1890, dava sómente 55 voltas.

O citado jornal, analyzingo a notavel invenção diz:

< Com grande perseverança e muito engenho, Santos-Dumont, após successivas experiencias, acabou construindo o quinto typo do seu balão, que é bem equilibrado, obedece facilmente ás manobras e não se defórma. É um successo >.

1. Sic erat scriptum (assim estava escrito).

2. Rebuliço



A DIREÇÃO DOS BALÕES

Opinião favorável de Graham Bell sobre Santos-Dumont¹

O New-York Herald, de 18 de agosto ultimo, traz a descrição d'uma interview que um dos seus reporters teve com Graham Bell, o celebre inventor do téléphone, sobre o assumpto da oportunidade que encima este artigo. O repórter achou-o em casa e conseguiu falar-lhe, sendo o texto da conversa as recentes experiencias em Paris, do nosso benemerito compatriota Santos-Dumont:

- < Que pensa da obra de Santos-Dumont? >

- < Penso que o sr. Santos-Dumont demonstrou que a navegação aérea é possível, mas que a parte do balão não é a parte essencial do problema. Nunca antes existiu um navio aéreo com um balão tão pequeno e um motor tão forte. Elle mostrou que a locomoção aérea não é tanto uma questão de balão, é uma questão de mechanica e de força motora.

< O successo, que Santos-Dumont já obteve, proveiu do seu abandono pela idéa do balão. O motor e a construcção mechanica são a chave do problema e não o formato ou mesmo a existencia do balão. A sua realização marca uma das grandes epochas na aeronautica; é um novo caminho, que, seguido á risca, porá a experiencia no caminho direito.

< Na minha opinião, Santos-Dumont, pela grande redução no tamanho do balão e pelo augmento do motor, com a sua rapidez d'outro dia de onze metros por segundo, estabeleceu praticamente o problema. Se quizerem achar o successo da navegação aérea, observem os homens que estão a trabalhar em machinas voadoras levadas por motores e não os balonistas.

< Eu creio que os praticos do < mais pesado que o ar > serão os que o successo e não os do < mais leve que o ar > e tanto quanto o sr. Dumont se afastou do < mais leve que o ar >, tanto quanto elle se aproximou do successo.

< Fiquei sabendo – continuou Bell – que poderá haver algum acontecimento algo sensacional na attitude mutua do capitão Renard e dos seus amigos para com o sr. Santos-Dumont e seus amigos e admiradores. O capitão Renard foi, já ha muito tempo, um experimentador em balões dirigiveis perante o publico. Elle organizou planos e fez experiencias. Mais tarde, continuou a trabalhar sob os auspicios do ministerio da guerra francez e o segredo das investigações e das experiencias tomou o lugar da publicidade, que antes prevalecia. Os amigos do capitão Renard parecem agora pensar que Santos-Dumont não obteve em publico mais do que o capitão Renard em segredo ou ainda de que Renard obtivera quando cessaram as suas experiencias publicas. Tenho aqui um livro que infelizmente não traz data, mas que eu possuo ha dois ou tres annos, de que é auctor Capazza, em que é descripto o proposito de Renard, que é notavelmente semelhante á realização de Santos-Dumont, que dá argumentos aos que pensam, falam e obram como os amigos de Renard. Eis aqui as palavras no francez em que fôram escriptas:

- Depuis cette époque M. Renard a construit un nouveau dirigeable, Le Général Meusuier, ayant 80 metres de long. Il sera actionné par depuis longtemps, et n'étaient une série d'accidents arrivés á Meudon, je présume que M. Renard ne craindrait pas de faire un petit tour sur Paris avec cette merveille, qui donnera, dit on, 11 metres de vitesse propre par seconde.

< Isto foi escripto antes d'uma longa série d'experiences secretas de Renard, feitas em ligação com o ministerio da guerra, e póde muito bem ser que Santos-Dumont fôsse capaz de mostrar ao publico o que o capitão Renard e o governo francez estavam guardando para elles proprios. D'ahi provém a agitação dos amigos de Renard e os seus esforços para capturar o Aéro Club de Paris >.

< Não ha duvida alguma de que Santos-Dumont fez um grande avanço – repetiu o sr. Bell – e o resultado deve-o principalmente á adopção que elle fez d'um leve motor de petroleo semelhante aos que se usam hoje nos automoveis. Por causa d'elle, obteve força e andamento sem peso extraordinario nem a área tremenda do balão, e este grande corpo de resistencia, que antigamente os aeronautas eram forçados a arrastar comsigo, foi grandemente reduzido. O primeiro balão dirigivel foi experimentado em 1852 por Gilfard, um pobre homem que inventou o vapor injecter, com o que fez uma fortuna. Para conduzir o motor, Gilfard usava uma machina a vapor com uma chaminé virada para baixo, de que lhe posso dar uma pintura.

< O balão Gilfard tinha uma capacidade cubica de 3.500 metros; o de Santos-Dumont tem 550 metros. O motor Gilfard attingiu 3 metros por segundo; o Santos-Dumont 11 metros. A redução do tamanho foi ainda em maior proporção do que o augmento na força do motor e além d'isto, este é muito mais estreito em proporção ao seu comprimento. Gilfard podia dirigi-lo d'alguma fôrma; mas nada podia fazer contra a mais insignificante aragem de frente. O Santos-Dumont foi capaz de dar volta á torre Eiffel e de voltar ao lugar de partida. A scena de todas as notaveis experiencias de balão foi em França e os francezes têm sido os que têm estado á testa das experiencias publicas; apesar de que me lembro de mais de 150 patentes tiradas em Washington desde 1844 até ao fim do seculo. A seguinte experiencia notavel para se usar o balão dirigivel foi em 1872: o motor manual a ar de Dupuy de Lome. Este francez, dispensando machinas, procurou alguma coisa que elle podesse mais facilmente fiscalizar e produziu um balão com um propulsor trabalhado por uma tripolação de 7 homens. Mostrar-lhe-ei um desenho d'elle.

< Foi em 1881, que foi feito novo adeantamento aos balões dirigiveis, porque foi n'aquelle anno que Tissandier apresentou o motor electrico, do qual um modelo em actividade foi apresentado durante a Exposição de Paris. O de Santos-Dumont é no formato semelhante a este, que tinha um propulsor de duas laminas na rectaguarda. Na exposição, o balão era guiado por um fio, mas os irmãos Tissandier mais tarde contruíram em maior escala a machina actual e em 1883 fizeram uma subida em Paris. O vento estava forte, mas fôram capazes de seguir consideravelmente da sua direcção, apesar do motor attingir um andamento de pouco menos de 4 metros por segundo.

< Quasi ao mesmo tempo appareceu outro balão, o de Renard e Krebs, do qual ha pouco falei. Este balão appareceu antes que as suas investigações se tornassem secretas. Como o de Tissandier, o motor era impellido pela electricidade. Elles conseguiram um andamento de 5 ou 6 metros por segundo, o que fez sensação porque foi o primeiro balão que voltou ao lugar d'onde partira, isto foi em 1884 e 1885, e lembro-me que o enthusiasmo sobre a conquista de Renard foi então igual ao obtido hoje por Santos-Dumont. De sete ascensões feitas por mr. Renard e Krebs, em cinco fôram capazes de voltar ao lugar da partida e uma ou duas vezes fazendo face a uma ligeira brisa. Depois d'isto é que Renard, fazendo experiencias no interesse do ministerio da guerra, propôz o uso d'uma machina a petroleo para attingir 11 metros por segundo. Não sei se o conseguiu, em segredo; comtudo parece que Dumont o conseguiu.

< Dois elementos são predominantes – redução do tamanho do balão e o augmento da força do motor. Com a diminuição do tamanho, veiu também a mudança do formato, que offerece menor resistencia ao vento. A machina tornou-se mais poderosa, em proporção ao peso; o resultado é o da machina de Santos-Dumont, com uma velocidade de 11 segundos e com a habilidade para enfrentar um vento consideravel.

< É verdade que um outro balão dirigivel que attrahiu a atenção universal e que eu deixei de mencionar, --o sr. Bell fez uma pausa para dizer – é o do Conde Zeppelin, no lago Constança, ao qual aquelle cavalheiro gastou

uma fortuna. É maior do que um navio de guerra; muitos balões dentro d'um só, como os compartimentos estanques d'um vapor transatlantico; tal é o balão do Conde Zeppelin que fez duas ou tres subidas que fôram mais ou menos tortas sem poder voltar ao lugar de partida.

< Com o leve motor de petroleo, que na mão de Santos-Dumont deu uma marcha de 11 metros por segundo, estamos n'um caminho seguro para obter tudo o que é preciso em força e possibilidade para a elevação, assim, como lateralmente, para a propulsão.

< O engenheiro holiandez Finge Van Salvorda deu em uma tabella muito interessante, o resultado de 11.019 horas de observações em Calais. Elle mostra que em 1000 dias um balão dirigivel, com uma força motora de 15 metros por segundo, póde navegar contra o vento 886 dias, ou um pouco mais de 88%. Nestas condições a machina Gilfard, com os seus 3 metros, se pódessem ser verificados d'outra fôrma, poderia ser usada 109 dias, ou 11%; a de Tissandier, com 4 metros, daria 30%; a de Renard e Krebs, com 5 metros de velocidade, poderia mover-se contra o vento 323 dias em 1.000. Se estes calculos estão exactos, e Van Salvorda os póde garantir, Santos-Dumont, com a sua velocidade de 11 metros, está habilitado a conservar o seu dirigivel, andando contra o vento 75% do tempo. Dumont obteve esta velocidade: o que marca um progresso notavel obtido pelo aeronauta brasileiro.

< Se elle poder augmentar cinco metros á sua velocidade, obtendo a de 16 metros por segundo, de accôrdo com os calculos de Salvorda, elle será capaz de seguir avante 90 por cento do tempo, seja qual fôr o vento que sopra.

< Elle faria isto, mas existe ainda a grande área oppositora do balão, altamente reduzida já, desde os primeiros tempos, que fôrma ainda uma objectiva séria para qualquer rajada violenta do vento ou assômo febril de tempestade. Ai de mim! É ahi que está o obstaculo para se livrarem da ligação balonistica por uma vez e para darem á machina por desvios mechanicos e poder propulsor o seu equilibrio e o seu movimento lateral.

Apesar de tudo, o progresso positivo (the marked advance) feito por Santos-Dumont mostra que breve teremos a direcção do balão, se abandonarmos os balões dirigiveis.

- < Mas qual é a direcção da sua propria experiencia da navegação aérea? > perguntei a Graham Bell.

- < Não lh' a posso dar por emquanto, mas tenho investigado o assumpto de perto e tenho chegado a algumas conclusões definitivas, replicou elle.

*
* *

A Interview de Bell tem para nós, brasileiros, muito interesse:

1º - Porque descortina umas certas invejas, até agora não conhecidas, contra a obra do nosso benemerito compatriota que, se não descobriu definitivamente o governo da atmosphaera, fez n'esse caminho a marked advance, segundo a sua opinião.

2º - Porque Graham Bell, o celebre descobridor do téléphone, que ha tantos annos se dedica ao estudo da navegação aérea, faz justiça ao noso corajoso patricio, tanto mais que diz ter elle Bell chegado apenas a algumas conclusões, apesar da sua investigação séria do assumpto.

3º - Porque se verifica que o brasileiro Santos-Dumont teve a habilidade, quando mais não fôra, de interessar todos os povos na solução do problema, obrigando os sabios de todas as raças a discutir a sua obra.

L. V.

1. Sic erat scriptum (assim estava escrito).



O Mosqueiro a Santos-Dumont¹

Em carta muito entusiástica ao sr. Senador Antonio Lemos, intendente municipal, o estimável sr. José Cardoso da Cunha Coimbra, a quem o Mosqueiro deve tantos esforços para o seu melhoramento, informa que, em palestra com o sr. Manoel Baena, aventou-se a idéa de dar o nome de Santos-Dumont á bella estrada que vae da referida villa ao Chapéu Virado.

Pede o sr. Cunha Coimbra, por intermedio da intendencia, a auctorização do Conselho de Belém e licença para a collocação das respectivas placas, sem despesas para os cofres municipaes.

1. *Sic erat scriptum* (assim estava escrito).

O sr. Senador Lemos acolheu com viva sympathia a justa homenagem a Santos-Dumont e vae providenciar de acôrdo com os desejos dos srs. Cunha Coimbra e Manoel Baena. É um preito merecido pelo nosso illustre patricio, que tão alto tem levado o nome brasileiro.

Ao que sabemos, será o Mosqueiro, no Brazil, o primeiro lugar onde haja uma via publica decorada com o nome do grande aeronauta.

Um bravo aos iniciadores da manifestação!

SD2242 (1901) - Página 17

MEDALHAS A DUMONT¹

Rio, 22.

O director da Casa da Moeda conferenciou hoje no Sylvestre com o dr. Campos Salles, presidente da Republica, a quem entregou as duas medalhas de ouro que a s. exa. mandou cunhar para serem offerecidas ao nosso illustre compatriota Santos Dumont.

SD3050 (1902) - Página 17

1. *Sic erat scriptum* (assim estava escrito).

Sem título¹

_ Ás 2 horas e meia da tarde de 28 do mez findo, o snr. Pedro Luiz Soares de Souza, director da Casa da Moeda, foi ao palacio levar ao snr. Presidente da republica a medalha que será offerecida ao aeronauta brasileiro Santos Dumont.

A medalha, que é de ouro massiço, tem de diametro 84 millimetros e de espessura 6 millimetros, pesando 500 gramas.

No verso da medalha destaca-se, no primeiro plano, a figura da Republica, que apresenta Santos-Dumont á Immortalidade, envolvido na bandeira nacional; ao fundo, na parte superior, as figuras da Fama e da Gloria.

Do lado esquerdo vê-se a torre Eiffel e a aeronave que a contorna, e do direito está gravada, sob um fóco de luz, a data de 1709, descoberta dos aerostatos por Bartholomeu de Gusmão.

Ha na parte superior da medalha a seguinte legenda: < Por céus nunca d’antes navegados >. No reverso vê-se a aeronave do illustre brasileiro, lendo-se logo abaixo o seguinte:

< Sendo presidente da republica dos Estados-Unidos do Brazil o dr. Manoel Ferraz de Campos Salles, mandou gravar e cunhar esta medalha em homenagem a Santos-Dumont. – M. C. M. I >

SD3052 (1902) - Página 18

1. *Sic erat scriptum* (assim estava escrito).

SANTOS-DUMONT¹

A ornamentação do palacete do ministerio da industria onde se vae effectuar o banquete que o governo offerece ao dr. Santos-Dumont promette ser deslumbrante.

A Casa Flora, que foi encarregada d’esse trabalho, o está transformando em um bosque.

Na sessão de 14, do conselho municipal foi apresentado um projecto concedendo um auxilio de 15 contos de réis ao dr. Santos-Dumont para continuar em suas experiencias de navegação aérea.

O dr. Santos-Dumont indo visitar o conselho municipal declarou, em conversa com o sr. Monteiro Lopes, autor do projecto, que só acceitaria se aquella importancia fosse destinada a um premio de concurso de aeronaves.

– No dia 14 realizou-se uma sessão solemne, que se revestiu do maximo brilhantismo, no Club de Engenharia, em homenagem ao dr. Santos-Dumont.

A sessão foi presidida pelo dr. Lauro Muller, ministro da industria e viação.

Foi inaugurado o retrato do distemado aeronauta, ao qual foi tambem conferido o titulo de socio honorario.

Foram offerecidos ao dr. Santos-Dumont uma rica chatelaine de ouro e uma medalha do mesmo metal precioso com a fórmula de uma aeronave, ramos de flores, etc.

– O dr. Pereira Passos, prefeito da capital, obsequiará com um banquet em sua residencia ao dr. Santos-Dumont, quando o illustre aeronauta regressar de S. Paulo.

– O dr. Santos-Dumont foi alvo hontem de entusiasticas ovações, tanto no “Club Academico”, como no “Derby Club”, onde assistiu ás corridas, como tambem no “Parque Fluminense”.

Foram-lhe offerecidos diversos presentes: uma mensagem da “Federação dos Estudantes”, uma medalha de ouro cravejada de brilhantes, da comissão central dos festejos em sua honra, um cartão de ouro, da commissão do Estado do Rio, uma corôa de louro, ramos, flores, etc.

– Santos-Dumont teve entusiastica recepção em Campinas, sendo aclamado em todas as estações durante o percurso.

A’ chegada á estação d’aquella cidade, que estava ornamentada e repleta de assistentes, saudou o illustre excursionista, em nome do povo, o sr. Cesar Beerreubach.

Em seguida organizou-se enorme prestito², que acompanhou o glorioso aeronauta até á casa do barão de Ataliba Nogueira, onde se hospedou.

Santos-Dumont, após o almoço, foi assistir á inauguração da pedra fundamental da estatua de Carlos Gomes.

Na solemnidade fizeram-se representar as municipalidades limitrophes.

SD3410 (1903) - Página 18

1. *Sic erat scriptum* (assim estava escrito).

2. Prestito (na grafia atual, préstito), o mesmo que cortejo, procissão.

COUPURES PARIS
 TÉLÉPHONE N° 101.50
 ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal *O Comercio de Porto*
 Date: *19* JUILLET 1902
 Adresse:
 Signé:

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER de la PRESSE. Noms des Journaux, Renseignements divers. ALBUMS du COURRIER de la PRESSE. Circulaires spéciales, Tarifs, Destins, Taxes

dão, 563:734.
 —A's 2 horas e meia da tarde de 28 do mez findo, o snr. dr. Pedro Luiz Soares de Souza, director da Casa da Moeda, foi ao palacio levar ao snr. presidente da republica a medalha que será offerecida ao aeronauta brasileiro Santos Dumont.
 A medalha, que é de ouro massiço, tem de diametro 84 millimetros e de espessura 6 millimetros, pesando 500 grammas.
 No verso da medalha destaca-se, no primeiro plano, a figura da Republica, que apresenta Santos Dumont á Immortalidade, envolvido na bandeira nacional; ao fundo, na parte superior, as figuras da Fama e da Gloria.
 Do lado esquerdo vê-se a torre Eiffel e a aeronave que a contorna, e do direito está gravada, sob um fóco de luz, a data de 1709, descoberta dos aerostatos por Bartholomeu de Gusmão.
 Na parte superior da medalha a seguinte legenda: «Por céus nunca Santos navegados». No reverso vê-se a aeronave do illustre brasileiro, lendo-se logo abaixo o seguinte:
 «Sendo presidente da republica dos Estados-Unidos do Brazil o dr. Manoel Ferraz de Campos Salles, mandou gravar e cunhar esta medalha em homenagem a Santos Dumont.—M. C. M. L.»

TARIF
 Tarif réd
 d'avance
 de temps

francs
 5

* Santos Dumont:
 A ornamentação do palacete do ministerio da industria onde se vae effectuar o banquete que o governo offerece ao dr. Santos Drumont promette ser deslumbrante.
 A Casa Flora, que foi encarregada d'esse trabalho, o está transformando em um bosque.
 Na sessão de 14, do conselho municipal foi apresentado um projecto concedendo um auxilio de 13 contos de réis ao dr. Santos Dumont para continuar em suas experiencias de navegação aerea.
 O dr. Santos Dumont indo visitar o conselho municipal declarou, em conversa com o sr. Monteiro Lopes, autor do projecto, que só accitaria se aquella importancia fosse destinada a um premio de concurso de aeronaves.
 —No dia 14 realizou-se uma sessão solemne, que se revestiu do maximo brilhantismo, no Club de Engenharia, em homenagem ao dr. Santos Dumont.
 A sessão foi presidida pelo dr. Lauro Muller, ministro da industria e viação.
 Foi inaugurado o retrato do distemado aeronauta, ao qual foi tambem conferido o titulo de socio honorario.
 Foram offericidos ao dr. Santos Dumont uma rica chatelaine de ouro e uma medalha do mesmo metal precioso com a fôrma de uma aeronave, ramos de flores, etc.
 —O dr. Pereira Passos, prefeito da capital, obsequiará com um banquet em sua residencia ao dr. Santos Dumonte, quando o illustre aeronauta regressar de S. Paulo.
 —O dr. Santos Dumont foi alvo hontem de entusiasticas ovações, tanto no «Club Academico», como no «Derby Club», onde assistiu ás corridas, como tambem no «Parque Fluminense».
 Foram-lhe offericidos diversos presentes: uma mensagem da «Federação dos Estudantes», uma medalha de ouro cravejada de brilhantes, da commissão central dos festejos em sua honra, um cartão de ouro, da commissão do Estado do Rio, uma corôa de louro, ramos, flores, etc.
 —Santos Dumont teve entusiastica reeepção em Campinas, sendo acclamado em todas as estações durante o percurso.
 A chegada á estação d'aquella cidade, que estava ornamentada e repleta de assistentes, saudou o illustre excursionista, em nome do povo, o sr. Cesar Beerraubach.
 Em seguida organizou-se enorme prestito, que acompanhou o glorioso aeronauta até á casa do barão de Ataliba Nogueira, onde se hospedou.
 Santos Dumont, após o almoço, foi assistir á inauguração da pedra fundamental da estatua de Carlos Gomes.
 Na solemnidade fizeram-se representar as municipalidades limitrophes.



Francia



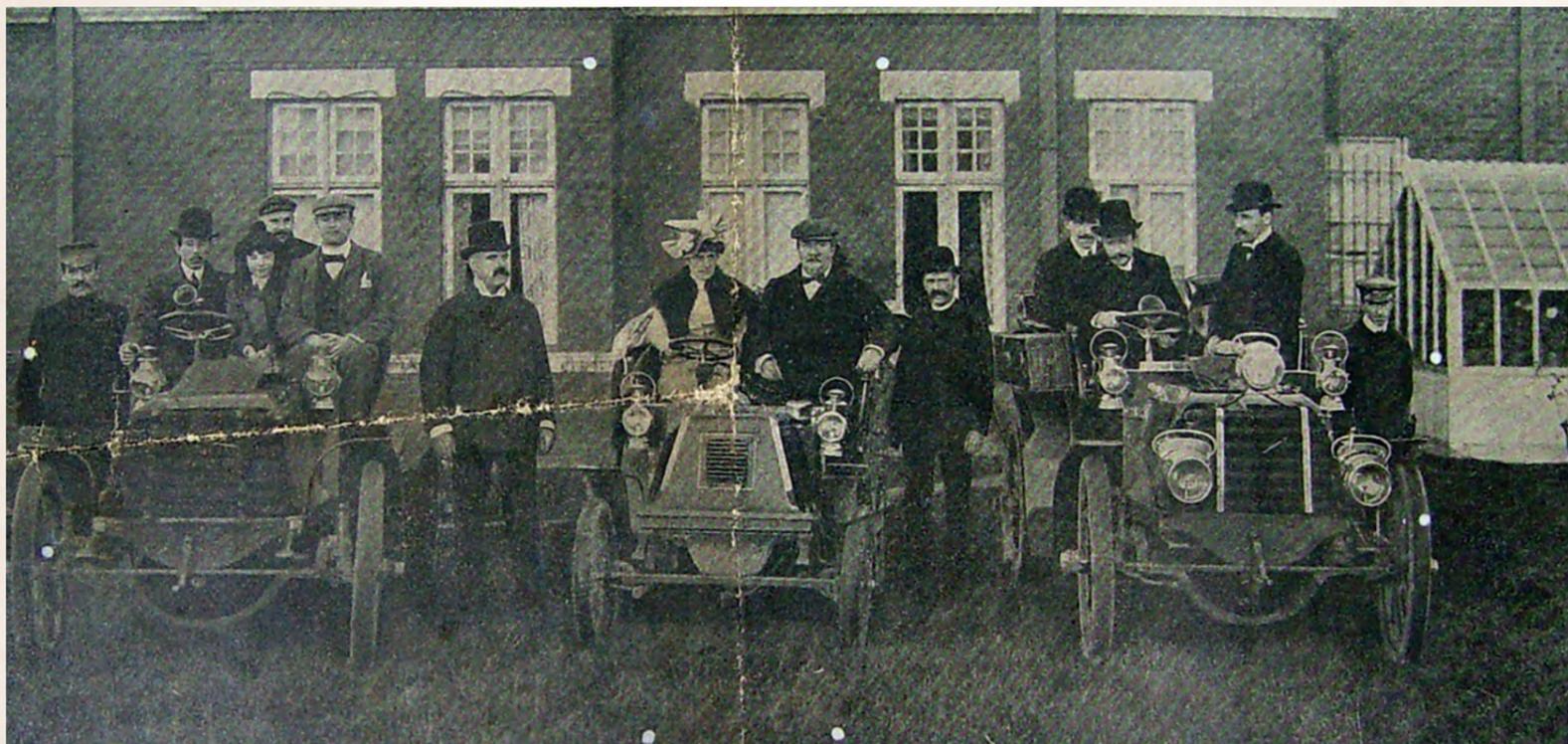
Le Petit Journal

Domingo, 25 de novembro de 1906

Uma sensacional experiência da aviação no bosque da Bolonha

Sr. Santos-Dumont a bordo de seu avião

Acervo particular do Ten Brig Ar R1 Antonio Carlos Moretti Bermudez - Comandante da Aeronáutica (de janeiro de 2019 até março de 2021) - Tradução de Michelle Barros Hassel - Página 33



SANTOS-DUMONT NO CAMPO DE ALDERSHOT

Alguns dias após o banquete da *Vie au Grand Air*, o Sr. Santos-Dumont fora convidado para uma manifestação análoga à de Londres pelo Aero clube da Grã-Bretanha que comemorava ao mesmo tempo sua fundação e a experiência conclusiva da dirigibilidade de balões. Uma animada recepção fora feita ao jovem aeronauta.

Nossa fotografia apresenta o mesmo em uma excursão automotiva no Campo de Aldershot, onde se encontra o estabelecimento de aerostação militar inglesa.

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2325 (s.d.) - Página 33



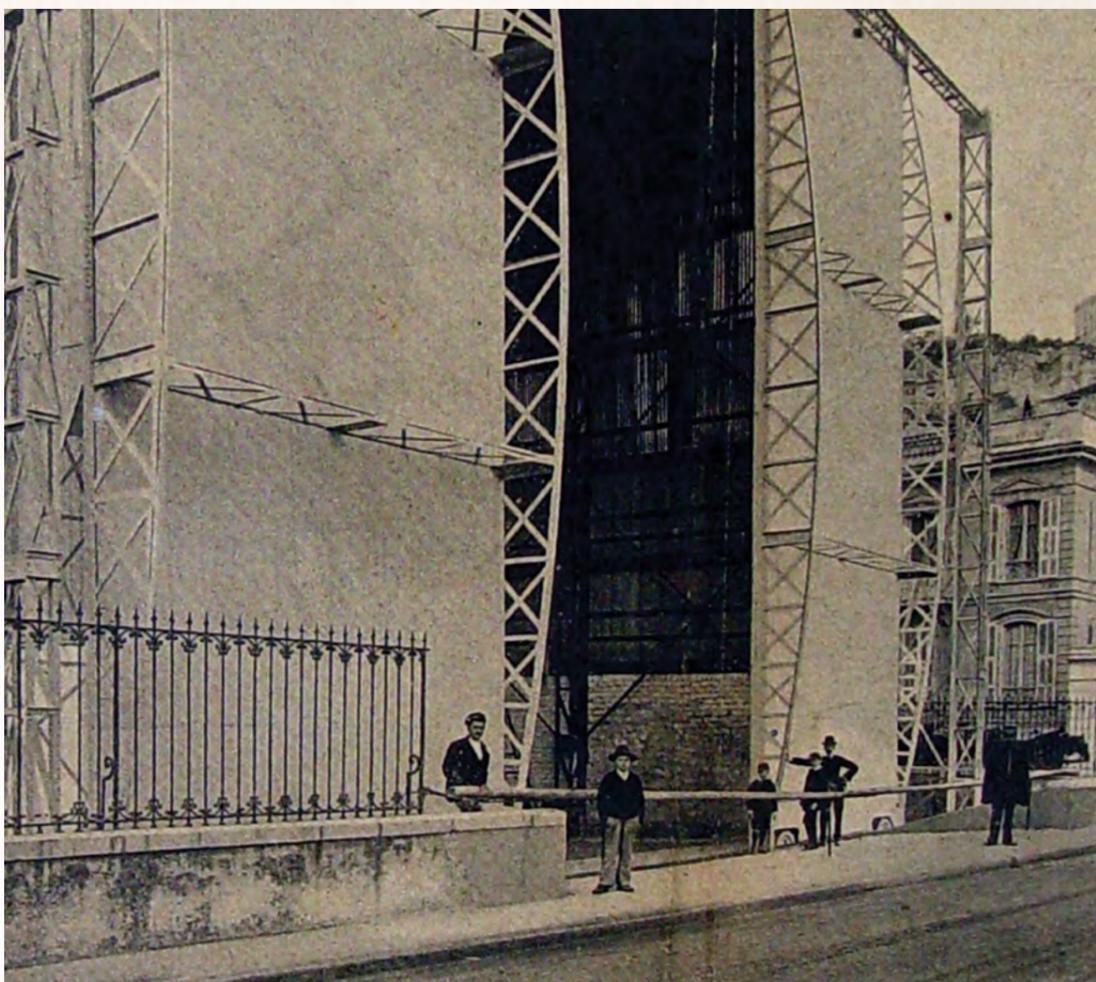
SANTOS-DUMONT EM MÔNACO

La Vie au Grand Air publicou há algumas semanas fotografias da baía de Monte-Carlo, possibilitando verificar exatamente o local onde seria construído o hangar que abrigaria os novos balões do senhor Santos-Dumont. Apresentamos hoje a construção completamente concluída.

O gigantesco hangar que irá abrigar em Mônaco o balão dirigível de Santos-Dumont está totalmente finalizado. Ele é constituído por uma armação de ferro, forrada com madeira, e não mede menos que 55 metros de comprimento por 10 metros de largura e 15 de altura. Para tais dimensões, imaginamos que foi preciso uma construção sólida, especialmente porque a fachada volta-se para o mar e fica exposta aos ventos. É completamente diferente da construção de Toulon toda em madeira que, apesar de todas as precauções tomadas, acabou por ser carregada em uma noite pela tempestade.

O hangar situa-se na avenida Condamine e ocupa todas as zonas conhecidas pelo nome de Terras de Radziwill, em frente ao porto de Mônaco. Aliás, as fotografias que *La Vie au Grand Air* publicou há algumas semanas permitem que se observe exatamente o lugar que ocupa. O local foi admiravelmente escolhido. De um lado, ele abre diretamente para o mar, o que possibilita que o balão saia facilmente e se encontre diretamente com o vento, sem ser obstruído pelas grandes árvores, pelas chaminés das fábricas, pelos postes telegráficos, que tornavam a saída do parque de Saint-Cloud tão perigosa para um balão quanto pode ser para um pedestre a avenida do subúrbio de Montmartre. Do outro lado, protegido dos contrafortes da montanha, dos ventos do norte e dos redemoinhos, o hangar apresenta, para as futuras experiências do ganhador do prêmio Deutsch, o ponto de partida mais favorável com o qual se poderia sonhar.

Pela primeira vez, Santos-Dumont pôde construir sua escuderia de dirigíveis como gostaria, sem ser incomodado pelas exigências dos vizinhos e os ciúmes dos colegas; e tenho



O hangar do Sr. Santos-Dumont em Mônaco

Este hangar, cuja fachada abre-se para o porto de Mônaco, acaba de ser finalizado. As portas, que pesam mais de 4.000 quilos, podem ser movimentadas por uma criança. Elas foram abertas na inauguração pelos netos do príncipe de Tayllerand, que vemos à direita ao lado de Santos-Dumont.

certeza de que ninguém irá reclamar dos excedentes de ácido que podem ser evacuados após a fabricação de seu hidrogênio. Ele jamais produzirá tanta toxicidade quanto o que saiu da caneta de seus rivais e seus detratores.

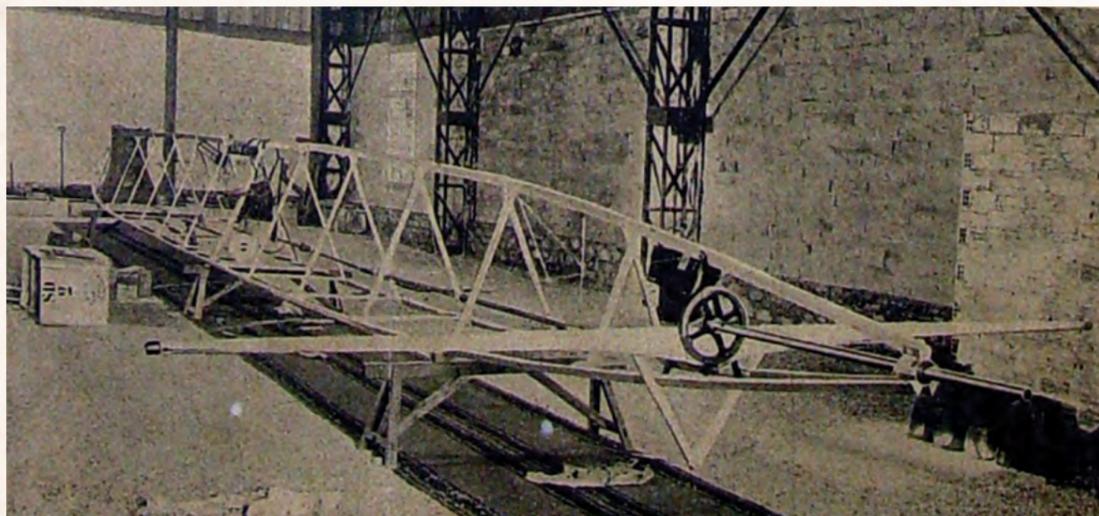
A parte mais curiosa da nova construção é, sem dúvida, as portas que fecham o hangar pelo lado do mar. Elas não medem menos de 15 metros de altura por 7 metros de largura, totalizando 75 metros quadrados, o que deve ser

um recorde. Cada uma delas pesa 4.400 quilos. Uma leveza!

Essas portas, cuja construção audaciosa se deve ao Sr. Cabiraut, seu engenheiro-construtor, estão cada uma sobre duas rodas de ferro em cima de um trilho. Seu equilíbrio foi tão bem calculado que o mínimo esforço é suficiente para abri-las. Foi assim que no dia da inauguração duas crianças de oito e dez anos, os príncipes Constantinesco e Marescotti Ruspoli, netos do príncipe de Talleyrand-Périgord, que é em Nice o anfitrião do Sr. Santos-Dumont, foram os primeiros a abrir as portas em meio aos aplausos de uma enorme multidão que seguiu com o mais vivo interesse os preparativos para as experiências dos dirigíveis.

Acrescentemos ainda que o príncipe de Talleyrand-Périgord colocou à disposição do Sr. Emmanuel Aimé uma potente luneta terrestre que será instalada nas bordas da baía de Hercule e com a qual o dedicado secretário de Santos, que preferiria, tenho certeza, compartilhar os perigos da viagem, poderá observar, da margem onde ficará fixada, os sinais do balão avançando ao vento, e seguir seu trajeto durante a travessia da França até Córsega.

H. DE VÈZE



A viga reforçada e o motor do Santos-Dumont nº 6 no hangar de Mônaco

É ali que serão abrigados os dois dirigíveis com os quais o intrépido aeronauta vai se dedicar às inúmeras experiências no Mediterrâneo antes de tentar sua viagem para a Argélia.



No dia a dia

Um desportista muito conhecido em Paris, o Sr. Santos-Dumont, tentou novamente anteontem, pela segunda vez, no *Jardin d'Acclimatation*, uma nova subida com o balão dirigível, do qual é inventor. O novato nos conta esta experiência assim:

O aeróstato fornecido pelo Sr. Lachambre, construtor dos balões militares, tem o aspecto de um longo charuto flutuando horizontalmente, forma essa que foi adotada, aliás, para os balões dirigíveis em geral. De um lado ao outro, ele tem 25 metros, seu diâmetro é de 3 metros e 60 centímetros; ele tem 186 metros cúbicos e sua força ascensional, inflada por hidrogênio puro, é de aproximadamente 200 quilos. O motor, do mesmo tipo utilizado em triciclos, porém com dois cilindros sobrepostos, possibilita à hélice uma velocidade de 800 giros por minuto.

O aeronauta está bem mais calmo que seus espectadores; e é com uma voz firme que ele grita o sacramental: “Soltem tudo!” O equipamento se eleva imediatamente, raspando a terra, impelido pela hélice que gira de maneira rápida com um zumbido surdo. Manobrando habilmente, ele contorna um arvoredo e some, no mesmo instante, de nossas vistas. Mas, sem perder tempo, saímos em nossos carros, pegando a estrada de treinamento na mesma direção do aeróstato. E, de repente, nós o avistamos planando a mais ou menos 400 metros da terra, translúcido e quase luminoso. Ele gira várias vezes sobre ele mesmo, em seguida, de súbito, parece se quebrar e vertiginosamente desce

em direção ao solo. É quase uma queda. O que está acontecendo? Nós corremos, então, no sentido do campo de treinamento só para ver o balão descer e o Sr. Santos-Dumont saltar, enquanto os ciclistas, apressados, são impelidos no sentido do equipamento.

Nós nos precipitamos em direção ao aeronauta, que diz, de maneira muito simples: “Vocês tiveram mais medo que eu, tenho certeza! Achei que eu já estava morto, foi o que aconteceu!” E assim o senhor Santos-Dumont nos explica o que houve: a bomba destinada a substituir pelo ar o gás que sai do aeróstato, como um tipo de bolso, não funcionou. Daí a explicação para a forma curvada que o balão tomou. Então, percebendo que se encontrava acima do campo de treinamento, o aeronauta abre as suas válvulas com o objetivo de atingir o solo o mais rápido possível, para evitar cair no rio Sena; ele estima que a descida tenha se efetuado no tempo de três metros por segundo somente. E sempre calmo, aliás, extraordinariamente calmo, ele acrescenta: “Recomeçarei uma terceira vez, mas com outro motor um pouco mais leve. Até mais!”

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1094 (1898) - Página 33

Eis aqui quais são, até o dia de hoje, os motoristas engajados na corrida automobilística Nice-Castellane-Nice, organizada por nossa parceira France Automobile no próximo dia 21 (vinte e um) de março:

Carros - Senhores E. Giraud, Antony, A. Michelin, Mouter, Ed. Adam, Heath, Girardot, Charron, R. de Kynff, J. Koechlin.

Senhores Edmond Georges, Breuil, P. Chauchard, Roscoff, Loysel, Levergh, Broc, Lasso, Mercédès, Albert Lemaître.

Senhores Collin-Dufresne, Santos-Dumont, de Dietrich, barão de Turkheim, Leys, Bruhot, barão Duquesné.

Motocicletas - Senhores J. Jouan, P. Chauchard, Marcelin, Osmont, Ducom, Gaetan de Meaulne, Willaume, Rigal, Bar.

Turistas (21 de março)

Carros - Senhores Bardon e de Rothschild.

Motocicletas - Senhor G. Debacker

Todos os concorrentes inscritos na corrida Nice-Castellane estão, por direito, inscritos na corrida dos mil, em 23 de março, e da Turbie, em 24 de março.

O direito para a entrada é de 20 francos e de 10 francos para os turistas; de 100 francos e 50 francos para as outras três corridas.

Digamos que, além disso, a Companhia dos caminhos de ferro P. -L. -M acabou de conceder uma redução de 50 % sobre o preço do transporte dos veículos envolvidos nas corridas de Nice de 21 a 24 de março.

– Condutores, um conselho! E dos bons! Não comprem lâmpada de acetileno sem antes conferir a da marca **Alpha**, cuja superioridade do sistema convencerá a eles. Está à venda em todo lugar!

GUY d'HON

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1068 (1899) - Página 34

Nosso jovem compatriota e intrépido Sr. Santos-Dumont acaba de escapar por pouco desta vez.

Instalado em um balão de 200 metros cúbicos, na última quinta-feira, em Nice, ele foi levado, inicialmente, na direção nordeste, para o lado da montanha, enquanto uma embarcação torpedeira o seguia pelo mar, considerando a hipótese de o vento chegar ao ponto de arrastá-lo.

Atingido rapidamente por um tufão de chuva e de granizo, ele foi conduzido em direção a Antibes sem poder aterrissar, pulando de vale em vale, desorientado pelos galhos das árvores que feriam seu rosto e seu corpo.

O balão, então, rasgou e o Sr. Santos-Dumont, ainda que ferido, pôde regressar à estação mais próxima e conseguiu retornar a Nice.

Segundo ele, o resultado foram alguns arranhões sem maiores consequências. Nós o parabenizamos e esperamos revê-lo tão logo em Paris, onde ele ainda fará algumas experiências com seu balão dirigível.

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1083 (1900) - Página 34

AEROESTAÇÃO

Aeroclubes da França, tal é o título de uma sociedade de incentivo ao transporte aéreo, fundada há pouco tempo sob a liderança do conde de Dion e que já tem como membros numerosas personalidades do Clube Automotivo.

A primeira manifestação do novo Clube aconteceu no domingo sob forma de corrida de resistência (!!!) que inclui três balões: um deles é minúsculo, de 100 metros¹, montado pelo Sr. Santos-Dumont; o outro de 500 metros², pilotado pelo senhor Archdeacon et Krieger; o último, de 1.200 metros³, levando a Sra. Marcelle Grancey e os Srs. Bailiff Boureau e Lachambre. Aterrissagens excelentes a algumas horas do entorno de Chantilly, de Beaumont e de Meaux.

O Aeroclubes da França dará a nós a solução do problema da aviação? Esperamos que sim!

AUGUSTE WIMILLE

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1099 (1898) - Página 33

1 Após pesquisa histórica, vê-se que a menção, na verdade, não foi a metros lineares, e sim a metros cúbicos, para expressar a capacidade volumétrica de cada balão.

2 Idem.

3 Idem.



O AERoclUBE DE SAINT-CLOUD

Não é aos leitores do jornal *Vie au Grand Air* que é preciso dizer o quanto o Sr. Santos-Dumont, sua valentia, sua coragem e perseverança já fizeram, nem para o Aeroclube, do qual ele é um dos dirigentes mais ativos e nem para a aerostação à qual ele se consagrou quase que exclusivamente.

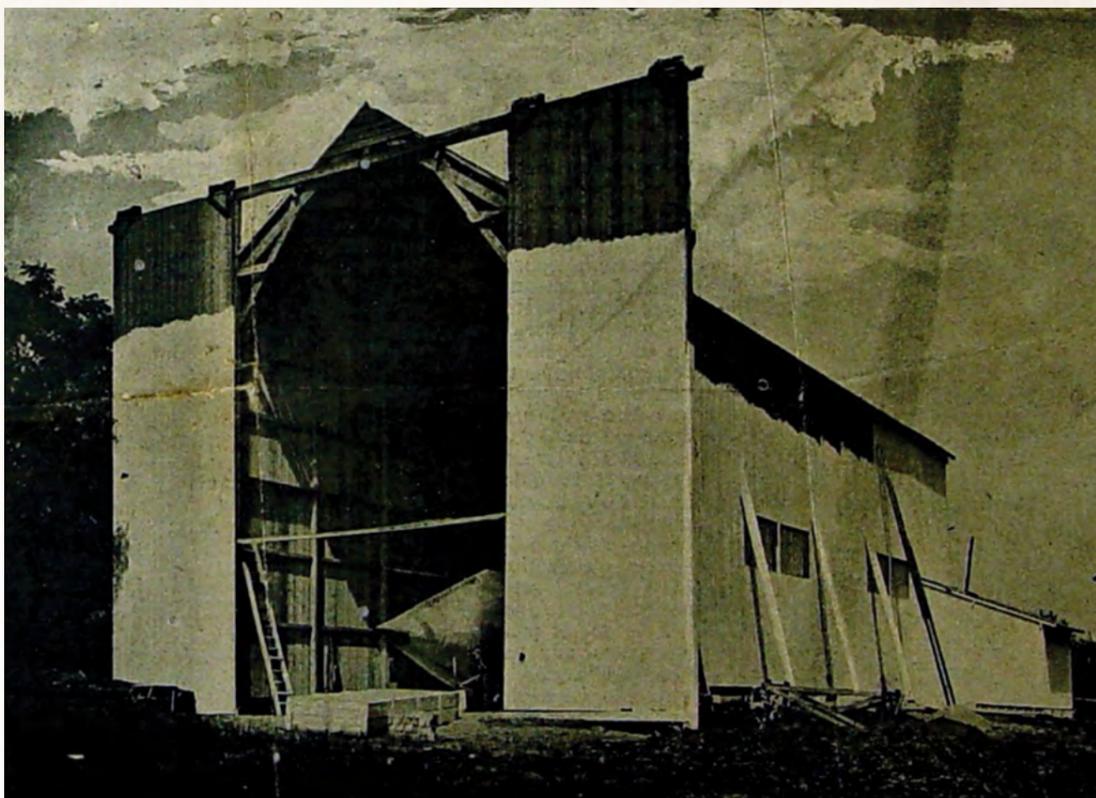
Nós acompanhamos, aqui, todas as experiências às quais ele se dedicou, com os aerostatos do seu sistema, modificando-se pouco a pouco após as demonstrações de cada uma das imperfeições e batizando-as respectivamente: Santos-Dumont nº 1, Santos-Dumont nº 2, Santos-Dumont nº 3 etc.

Se, desse modo, o balão se tornasse mais racional, a organização do local de partida ainda assim não melhoraria. Ora aqui, ora ali, havia sempre uma lacuna, um obstáculo que vinha prejudicar a observação ou tornar perigosa a decolagem.

Quem não se lembra, por exemplo, da famosa experiência (que, de nossa parte, não esqueceremos por um bom tempo) realizada no *Jardin d'Acclimatation*? O balão, em forma de charuto, dobrou-se e nós vimos nosso amigo já descendo a uma velocidade vertiginosa, condenado a uma fatalidade nada desejável... sua presença de espírito e seu sangue-frio evitaram uma catástrofe.

Depois do *Jardin d'Acclimatation*, realizou algumas de suas partidas no território do Sr. Lachambre e muitas, dentre elas, trouxeram felizes resultados. Mas o jovem aeronauta já sonhava com uma instalação que fosse sua. A criação do Grande Prêmio do Aeroclube acentuou esse desejo.

Concorrente dos mais sérios e até mesmo provável campeão, no que se refere atualmente,



O aeroporto de Saint-Cloud - o balão dirigível do Sr. Santos-Dumont sob seu galpão-abrigo.

à grande prova da generosidade do Sr. Deutsch, Santos-Dumont encontra-se, ao que concerne sua participação, nas melhores condições possíveis.

E agora, o Aeroporto do Aeroclube, apesar de todas as dificuldades, está pronto. Assim, a preciosa associação nascida de um almoço, na praça da Ópera, no antigo A.C.F., está enfim dotada de um terreno e dessa instalação que, até então faltava para a aerostação.

E é isso que representa nossa fotografia. O galpão do Aeroporto de *Saint-Cloud* e o “Santos-Dumont” lá abrigado. Um e o outro podem e farão muito pelo problema da locomoção no ar.

J.A.

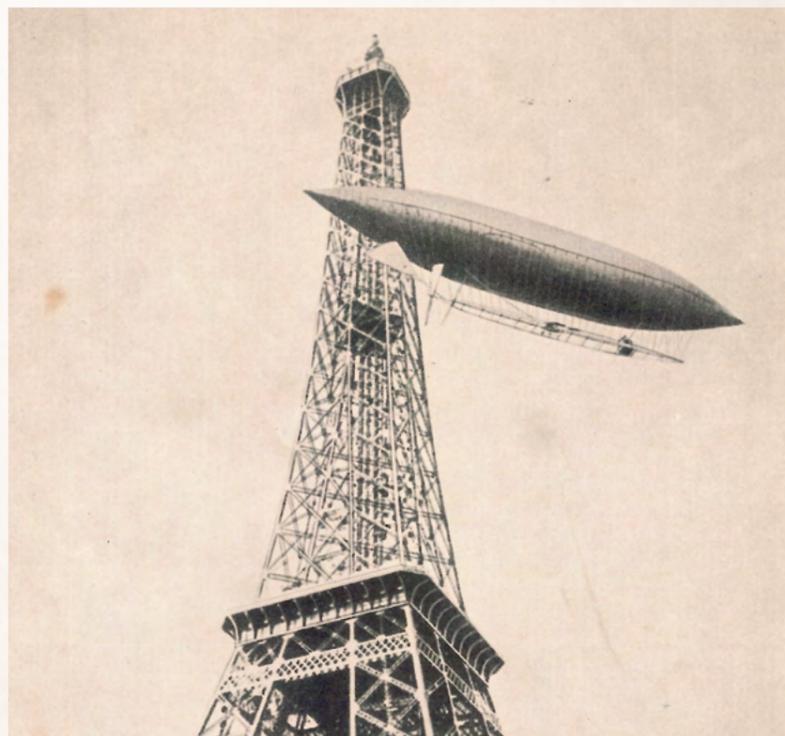
Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1156 (1900) - Página 34

As experiências do balão dirigível

Na última segunda-feira, o comitê científico do Aeroclube se reuniu no hotel da Sociedade de incentivo, sob a presidência do Senhor Mascart. O Sr. Aimé, secretário geral, soube que o Sr. Santos-Dumont, que ficou impossibilitado de participar da sessão de junho por falta de gás, está construindo uma oficina que será finalizada em poucos dias. Ele poderá então fazer parte do concurso para o prêmio de 100.000 francos no final de setembro, com um novo balão alongado de dimensões pequenas. É bastante interessante saber que essa sessão do Aeroclube coincidirá, provavelmente, com a segunda viagem do balão do Conde Zeppelin. De fato, esse imenso aerostato foi rebocado até o seu galpão na enseada de Friederichshafen. Ele foi colocado lá, novamente, com suas duas alcofas¹. O Conde Zeppelin acredita que os trabalhos de reparação e melhoramentos necessários para a primeira viagem estarão finalizados em dois meses, ou seja, no mesmo momento em que as experiências de Paris terão lugar, porém em menor dimensão. Assim como dissemos em nossa edição de ontem, os resultados adquiridos pelo Conde Zeppelin são muitíssimo importantes e os inventores de Paris tirarão proveito dessa viagem interessante, que será lembrada como um ícone na história do transporte aéreo.

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1144 (1900) - Página 34

1 N. E.: Cestos flexíveis.





O “SANTOS-DUMONT Nº 4”

É, inegavelmente, ao Sr. Santos-Dumont que rendemos a honra de ter despertado na França, pela sua iniciativa inteligente e obstinada, o movimento aeronáutico. Foi através de suas sucessivas experiências com balões dirigíveis que nasceu o Aero clube da França, essa Jovem Sociedade, cujo lema parece ser “o impossível não existe” e, com a inserção de não iniciados, simplesmente incluiu em seu programa um dos mais difíceis problemas, que já se impôs ao orgulho do homem: o de se mover no ar à vontade e o de conquistar tanto o horizonte quanto os céus, assim como conquistou a superfície do mar e as profundezas do solo.

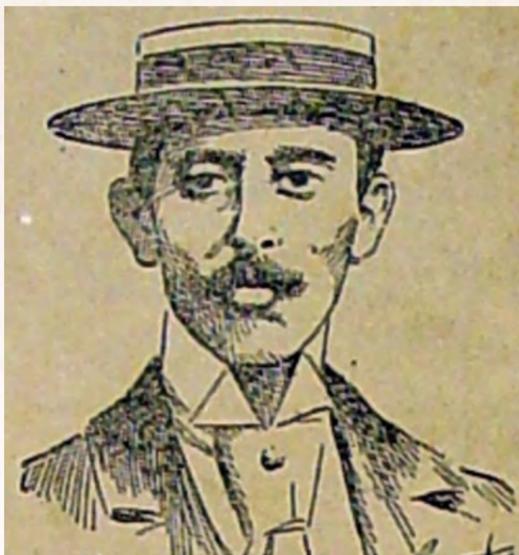
O Aero clube da França é, aliás, de fundação bem recente, já que foi em 9 de janeiro de 1899 a data em que o prefeito deu a autorização de existência a essa associação, cujos membros só pareciam buscar objetivos utópicos. Mas bastava percorrer o índice de nomes já inscritos na primeira lista dos sócios para se convencer de que, na realidade, o Aero clube da França realizaria uma boa e útil tarefa. Era possível ver, de fato, em primeiro lugar, o nome do seu presidente, o conde Albert de Dion, suas ações e atividades, depois os nomes dos trabalhadores, audaciosos, engenhosos, que se chamam Abel Bailiff, presidente do Touring-Clube da França, conde Gaston de Chasseloup-Laubat, Emmanuel Aimé, conde de Castillon de Saint-Victor, conde Henri de la Vaulx, Ernest Archdeacon, Léon Bollée, André Michelin, Gustave Rives, Wilfrid de Fonvielle, Bouquet de la Grye, Mascal, Cailletet, Léon Serpollet, etc, etc e enfim Henry Deutsch, cuja magnificência erudita proporcionou ao Aero clube o mais belo prêmio que tenha sido oferecido em recompensa de uma invenção totalmente nova, prêmio esse que motivou a construção, pelo Sr. Santos-Dumont, do seu último aeróstato dirigível. É, na verdade, o quarto que constrói, às suas custas, o corajoso pioneiro do ar, e o Jornal falou, cada uma a sua vez, das tentativas realizadas pelo Sr. Santos-Dumont com seus balões automotivos.

Nossos leitores se lembram, talvez, de que em junho de 1898, quando em uma de suas subidas, cuja partida, muito bem feita, aconteceu sobre a grama do *Jardin d'Acclimatation*, o balão do Sr. Santos-Dumont se esvaziou parcialmente a uma altitude de aproximadamente 600 metros e, em seguida, teve uma descida vertiginosa sobre a planície de Bagatelle, com o aeronauta escapando, por milagre, da morte.

Mas há uma grande diferença, aliás, bem grande, entre o aeróstato de 1898 e este que vimos ontem em Suresnes¹, no aeroporto, que o Aero clube da França disponibilizou a bordo do rio Sena. Esse aeroporto não é nada além de um espaço grande, de 20 mil metros de superfície, despido de qualquer árvore, na extremidade do qual foi edificado um galpão longo, espécie de abrigo para o balão, com 30 metros, 7 de largura e 12 de altura, que já é possível ser visto e está à espera do momento propício para a experiência que deve acontecer em breve, o “Santos-Dumont nº 4”.

Esse aeróstato utiliza as mesmas linhas que seus antecessores: ele tem a forma geralmente adotada para balões dirigíveis, ou seja, ele parece um longo e grosso charuto pontiagudo nas duas extremidades. Ele tem exatamente 29 metros de comprimento e tem 5 metros de diâmetro. Inteiramente em seda da China impermeabilizada, ele foi construído por Lachambre. O peso do revestimento e dos equipamentos é de 107 quilos. O balão tem 450 metros cúbicos.

Eis agora as disposições de seu aparelho motor, pelo que se difere sensivelmente de seus antecessores “Santos-Dumont”.



Os equipamentos suportam horizontalmente um longo bambu de aproximadamente vinte e três metros, colocado no eixo no balão. Quase no centro, proeminente, está fixado um motor a petróleo que desenvolve de 8 a 10 cavalos, e construído pelo Sr. Buchet. O eixo desse motor se prolonga mais à frente, até a embreagem de um sistema de cone (o mesmo dos automóveis *Panhard*) que transmite o movimento de uma grande hélice com duas ramificações, cujas pás são construídas com tubos feitos de aço, agora rígidos e cobertos de seda da China.

Na parte de trás do motor, um simples banco de bicicleta utilizado como assento, abaixo do qual estão firmemente pendurados dois pedais, através dos quais o Sr. Santos-Dumont põe em funcionamento – assim como é feito em triciclos movidos a petróleo – o seu motor. À sua direita, o aeronauta colocou uma leve turbina de ar que ele poderia acionar por meio de uma correia transpassada em uma roldana para o seu motor, no caso de, em virtude de uma subida muito rápida, seja necessário inflar o balão interior e conseguir assim, redistribuir o formato exatamente cilíndrico ao seu aeróstato, que poderia em momento de descida se esvaziar ou até mesmo se dobrar devido à quantidade de ar ter diminuído e escapado, automaticamente, pelas válvulas na subida.

À sua frente, o aeronauta tem dois reservatórios: um do combustível – para uma viagem de aproximadamente uma hora e meia – e o outro do óleo. Enfim, tudo à sua volta, ao alcance de sua mão: chaves, óculos de proteção, ferramentas, alicates, etc, etc. O todo pesa cerca de duzentos e vinte quilos.

Um trem de rodas pneumáticas, que se soltam no momento da decolagem, permite andar fora do galpão aerostático sem que seu aparelho motor toque o chão.

Um grande leme, colocado na parte traseira, completa o balão dirigível, com o qual o Sr. Santos-Dumont fez uma experiência de uso na última quarta-feira. Essa experiência provou que, com a hélice funcionando a cem giros aproximadamente, o aeróstato, ficando preso por meio de longas amarras, voltava a subir, facilmente, na direção do vento em uma corrente aérea bastante forte e que avançava na velocidade de doze a quinze quilômetros por hora, trazendo com ele o Sr. Santos-Dumont, cujo peso é de 53 quilos, e um pacote de lastro de 20 quilos, com o qual o aeronauta espera permitir a manutenção de seu balão a uma altura variável de 150 a 200 metros, semelhante à da tentativa que ele espera fazer para o prêmio de cem mil francos oferecido pelo Sr. Henry Deutsch.

Convém lembrar as condições expostas pelo doador. Ele as dispôs em uma carta endereçada ao conde de Dion:

Sr. presidente,

Ansioso para contribuir com a solução do problema da locomoção aérea, eu coloco à disposição do Aero clube uma soma de cem mil francos, constituindo ao Aero clube o prêmio a ser concedido ao inventor que, partindo do Parc d'Aérostation de Saint-Cloud, ou devido à impossibilidade, dos montes de Longschamps ou de qualquer outro ponto situado a uma distância igual da Torre Eiffel, tenha em meia hora feito a volta na torre e retornado para aterrissar em seu ponto de partida.

O concurso para a obtenção deste prêmio será internacional e eu indico somente as grandes rotas.

A cada ano, nas épocas que serão estabelecidas, os autores dos projetos que forem aceitos serão admitidos para a prova, que se realizará em seus próprios equipamentos.

Tais equipamentos (balões e máquinas voadoras) serão elaborados, manuseados ou movidos pelos concorrentes, responsáveis pelos seus custos, riscos e perigos.

Se for considerado que um deles cumpriu com o programa estabelecido, o prêmio será concedido e eu entregarei imediatamente a soma dos cem mil francos, em mãos, ao presidente do comitê do Aero clube.

Se, em um mesmo concurso, o programa for cumprido por mais de um concorrente, o prêmio será dividido entre eles, levando em conta o tempo utilizado para a execução do programa.

O Comitê do Aero clube será o único juiz do concurso.

Ele estabelecerá um regulamento que será publicado e a partir do qual será definido o modo de entrega dos projetos, a data e a ordem das provas, além da atribuição e partilha do prêmio.

É desta forma que eles participarão do concurso, ou seja, os concorrentes serão obrigados a aceitar as decisões do Comitê.

Se o prêmio não for concedido em um prazo de cinco anos a partir de 15 de abril de 1900, o meu compromisso será anulado.

Durante esse período, considerando que o prêmio não terá sido atribuído, eu entregarei, a cada ano, ao Comitê do Aero clube a soma de 4.000 francos que será distribuída da forma mais conveniente aos exploradores que demonstrarem merecer o fomento.

Henry Deutsch (de la Meurthe)
4. Lugar dos Estados Unidos

Paris, 24 de março de 1900

O regulamento estabelecido pela comissão do Aero clube decidiu que os concursos pelo prêmio de cem mil francos acontecerão a cada ano, do dia 01 de abril ao dia 15 de junho e do dia 15 a 30 de setembro.

O Sr. Santos-Dumont, se não estiver preparado em junho, ele não tem mais do que “nove dias” para cumprir a sua tentativa. O aeróstato também continua inflado com hidrogênio puro no seu galpão de Suresnes e, em todas as manhãs, são acrescentados 50 metros cúbicos para mantê-lo sob pressão. E a cada tarde, se o tempo parece se mostrar favorável, o Sr. Santos-Dumont está pronto para partir.

Amanhã ou depois de amanhã, talvez fiquemos sabendo que, pela primeira vez no mundo, um balão dirigível fez a ida e volta de um percurso já programado previamente. Todos aqueles que se apaixonam pelos progressos da ciência humana aguardam ansiosamente os resultados da experiência, e com esperança...

Aviator

¹ N. E.: Suresnes é uma localidade na França, distante cerca de 9 Km do centro de Paris.



A DIREÇÃO DOS BALÕES “O SANTOS-DUMONT Nº 4”

No dia 9 de janeiro do ano de 1899, era fundado em Paris o Aero clube da França. Uma sociedade de aeronautas que incluía em seu programa um dos maiores problemas que já pode ter sido imposto ao orgulho do homem: poder se mover no ar à vontade e conquistar o céu, como já conquistou a superfície do mar e a profundidade do solo.

No último 24 de março, um membro dessa sociedade, o Sr. Henry Deutsch, ofereceu ao Aero clube um prêmio de 100.000 francos a ser concedido ao inventor que, partindo de Saint-Cloud, ou na impossibilidade, das encostas de Longchamps, ou até de qualquer outro ponto situado à mesma distância da Torre Eiffel, terá que fazer a ida e a volta no tempo de trinta minutos.

O regulamento estabelecido por uma comissão do clube decidiu que os prêmios neste valor de 100.000 francos acontecerão a cada ano, do dia 1 a 15 de junho e também de 15 a 30 de setembro.

Neste ano, o intrépido aeronauta Sr. Santos-Dumont, muito conhecido por suas tentativas anteriores, feitas com balões automotivos, inscreveu-se para concorrer e ele construiu, com esse fim, um aeróstato novo, o qual chamou de “O Santos-Dumont nº 4” e que está, neste momento, pronto para se colocar à prova.

Esse aeróstato tem o formato de um longo e grosso charuto, ainda mais pontudo em ambas as extremidades. Ele mede exatamente 29 metros de comprimento e 5 metros de diâmetro. O peso do seu revestimento feito em

seda da China impermeabilizada, somado aos cordames, é de 107 quilos.

Um longo bambu, de 23 metros, mais ou menos, está colocado no eixo do balão. Quase no centro, proeminente, está fixado um motor a petróleo que desenvolve de 8 a 10 cavalos. O eixo desse motor se prolonga mais à frente, até a embreagem de um sistema de cone que transmite o movimento de uma grande hélice com duas ramificações, cujas pás são construídas com tubos feitos de aço, agora rígidos e cobertos de seda da China.

Na parte de trás do motor, um simples banco de bicicleta utilizado como assento e abaixo dele estão firmemente pendurados dois pedais, através dos quais o senhor Santos-Dumont põe em funcionamento – assim como é feito em triciclos movidos a petróleo – o seu motor. À sua direita, o aeronauta colocou uma leve turbina de ar que ele pôde acionar por meio de uma correia transpassada em uma roldana para o seu motor, no caso de, em virtude de uma subida muito rápida, seja necessário inflar o balão interior e conseguir assim, redistribuir o formato exatamente cilíndrico ao seu aeróstato, que poderia em momento de descida se esvaziar ou até mesmo se dobrar devido à quantidade de ar ter diminuído e escapado, automaticamente, pelas válvulas na subida.

Um grande leme colocado na parte traseira completa o balão dirigível, com o qual o Sr. Santos-Dumont fez uma experiência na última quarta-feira. Essa experiência provou

que, com a hélice funcionando a cem giros aproximadamente, o aeróstato, ficando preso por meio de longas amarras, voltava a subir, facilmente, na direção do vento em uma corrente aérea bastante forte e que avançava na velocidade de 12 a 15 quilômetros por hora.

Desde essa experiência preliminar, o Sr. Santos-Dumont continua a acreditar... e espera que o tempo seja favorável para tentar uma nova prova definitiva. Na apresentação de Suresnes¹, onde ele se instalou, o balão continua inflado de hidrogênio puro, e, em todas as manhãs, são acrescentados 50 metros cúbicos de gás para mantê-lo sob pressão.

Todas as tardes, o Sr. Santos-Dumont, que tem somente sete dias para finalizar sua tentativa antes do dia 30 de setembro, está sempre lá, pronto para partir.

E é assim que amanhã, talvez à tarde, nós saibamos que, pela primeira vez no mundo, um balão dirigível fez ida e volta de um percurso determinado previamente. Façamos, portanto, como o Sr. Santos-Dumont: acreditemos e aguardemos. – B.

A. DA CUNHA

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1101 (1900) - Página 35

¹ N. E.: Suresnes é uma localidade na França, distante cerca de 9 Km do centro de Paris.

Diversos modelos de carros já foram construídos a partir desse princípio. O primeiro era simplesmente destinado ao transporte de pessoal e de pequenos materiais; atualmente, temos carros de grandes dimensões e até mesmo bombas de gasolina instaladas sobre caixas de máquinas elétricas.

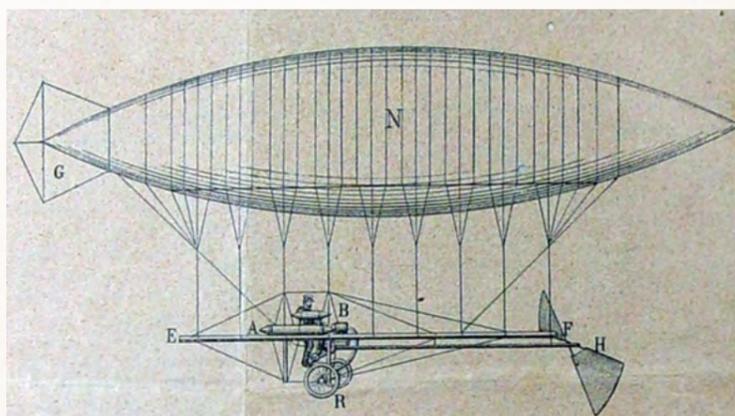
As baterias instaladas sob o carro em uma caixa especial (P) são substituíveis; uma vez que a força elétrica é gasta, basta desfazer os canais que sustentam essa caixa e trocá-la por uma nova carregada.

Desde 1884, não se cuidava mais do transporte aéreo. Somente há pouco tempo a questão foi retomada pela Alemanha com o Conde Zeppelin e, por aqui, pelo Sr. Santos-Dumont.

Esses dois inventores empregam, ambos, o motor a petróleo construído sob o mesmo princípio que aqueles utilizados para os carros.

Um pequeno motor instalado sobre uma estrutura de aço é colocado ao alcance do condutor, sentado em uma alcofa¹ leve; aos seus pés, encontram-se pedais que servem para operar a inicialização do equipamento; as duas rodas situadas abaixo do assento servem de volante e podem igualmente ter grande serventia no momento da aterrissagem. O motor, cuja força é de 10 cavalos, pode fazer 1.500

¹ N. E.: Cesto flexível.



O balão dirigível do senhor Santos-Dumont

N: aeróstato de forma alongada instalado em seda japonesa; G: leme; E, F: estruturas de aço servindo para sustentar todo o equipamento; H: hélice motriz em seda estendida sobre um alicerce de alumínio; R: pneus com função volante que contribuem para o direcionamento e para o suporte no momento da aterrissagem; A: reservatório de água para o lastro; B: reservatório de combustível

giros por minuto; graças às transmissões, essa velocidade fica reduzida a 180 giros sobre o eixo horizontal que recebe a hélice motriz do balão. A mesma se localiza em uma das extremidades, é feita de seda do Japão e se apresenta estendida sobre um alicerce de alumínio.

Ao lado do condutor, é possível ver duas caixas cilíndricas, cujas extremidades são alongadas em forma pontiaguda; a maior (A) está cheia de água e a outra (B) é um reservatório para o combustível.

Um leme (G) situado sobre o aeróstato é, de acordo com as necessidades, acionado pelo condutor.

Este é o equipamento; agora, do que ele é capaz? A experiência nos dirá, indubitavelmente.

Embora muito interessantes por si só, os trabalhos sobre os balões não darão, possivelmente, nenhum resultado prático; a questão é sobre a pesquisa e o será ainda por bastante tempo. A solução do transporte aéreo é, em teoria, possível, sem dúvida, mas na prática ainda não a encontraremos. É um outro polo norte!

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1129 (1901) - Página 36



A OBRA DE SANTOS-DUMONT

LE PETIT JOURNAL - 21 DE JULHO DE 1901

Nós registramos, no momento de sua execução, as felizes experiências empreendidas pelo Sr. Santos-Dumont. Convém, hoje, debruçarmos sobre a personalidade do homem que criou o primeiro tipo funcional de balão dirigível.

Foi preciso nada menos do que empenhar sua fortuna a serviço da ciência para realizar, aos vinte e oito anos, seu sonho de infância, quando dos céus de Petrópolis, ele lançava flotilhas de balões sobre a Baía do Rio de Janeiro¹.

Mas esses dois elementos de sucesso não teriam sido suficientes sem o trabalho árduo do jovem engenheiro milionário, confundido, inicialmente, com os sul-americanos que vieram a Paris para festejar.

Cinco dirigíveis, construídos em cinco anos, não lhe deram tempo para divertir-se em solo.

Ele foi preparado desde cedo para sua formidável vocação aeronáutica por seu gosto inato pela mecânica e pela severa educação, tradicional em sua família.

Seu pai era brasileiro de nascimento, mas de descendência francesa, como o indica o sobrenome Dumont muito comum entre nós². Ele era, acima de tudo, francês de coração como davam testemunho sua grande simpatia por nosso país, sentimentos que ele compartilhava com seu ilustre amigo, o Imperador D. Pedro³, e que ele transmitiu a seus dez filhos, cujo mais jovem, Alberto, fez da pátria de Montgolfier⁴ sua segunda pátria.

O pai de Alberto Santos-Dumont, antes de se tornar o primeiro grande agricultor de São Paulo e de ser mundialmente conhecido sob a alcunha de Rei do Café, começara por fazer todos os seus estudos em Paris. Ele apreendeu da Escola Central os princípios do método científico que lhe permitiram criar a maior empresa agrícola do mundo todo, compreendendo, sobre os milhares de hectares de terra desmatada e limpa, quatro milhões de pés de café e ocupando seis mil trabalhadores, tanto na cultura do solo quanto no trabalho de numerosas usinas, dependendo desta gigantesca exploração, servida por quatro quilômetros de estrada de ferro.

Percorrendo desde a madrugada suas luxuriantes plantações, ele obrigava seus dez filhos a se levantarem com o sol.

Fiel aos preceitos paternos, Alberto Santos-Dumont trabalha dezoito horas por dia, e quando lhe perguntaram, uma noite dessas, o segredo da direção dos balões, o aeronauta respondeu simplesmente:

– Levantar-se de manhãzinha.

Em seguida, acrescentou, consultando seu relógio:

– E se deitar tarde.

Então, ele continuou a examinar sua correspondência volumosa e a abrir inumeráveis telegramas e cabogramas⁵ vindos de todos os países do mundo.

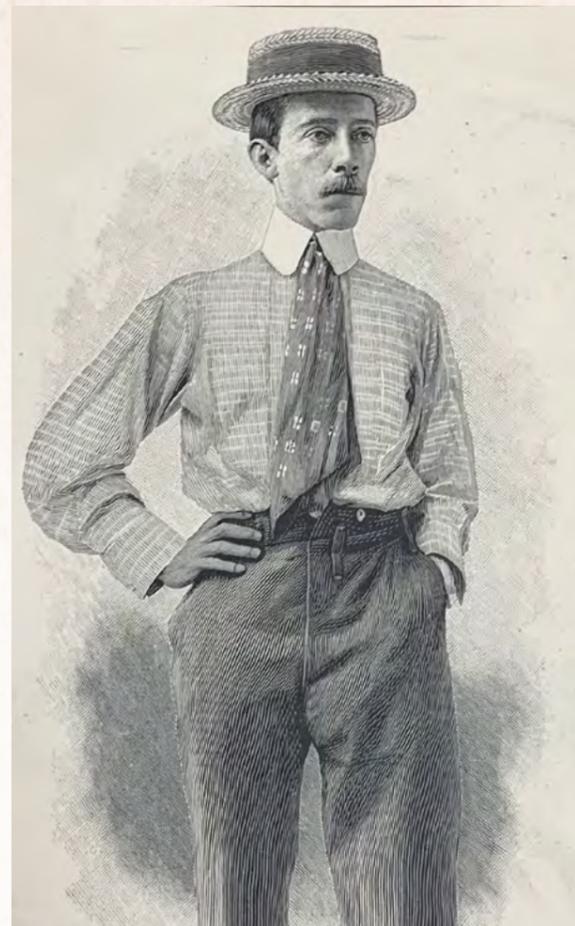
Formado em uma escola severa, Alberto Santos-Dumont tinha como bibelôs locomotivas verdadeiras que ele conduzia sozinho, aos doze anos, pela rede férrea das propriedades do pai.

Manobrando com sangue frio essas pesadas e rápidas máquinas do tipo Compound⁶ que a América conheceu bem antes da Europa, ele não perdia de vista, em sua imaginação, a máquina leve com a qual devia conquistar o espaço.

Ele veio à França com a ideia de fazer seu caminho... no ar.

Tendo a natureza a dotado da moral que distingue um aeronauta talentoso, não quis fazer as coisas pela metade: ela lhe deu também como adorno às suas faculdades intelectuais um raro conjunto de aptidões físicas, a agilidade de um pássaro, um pé de alpinista, e mão de mecânico, tudo isso reunido sob o peso de cinquenta quilos, recorde de leveza no Aero clube.

Essas qualidades, adicionadas à resistência e ao sangue frio que são dominantes de seu [temperamento?] (...)



A DIREÇÃO DOS BALÕES

*Nova experiência do Sr. Santos-Dumont
Paris - 20 de julho*

O Sr Santos-Dumont se lançou esta tarde a um novo voo de seu dirigível, o “Santos-Dumont n° 5”.

Desde as três horas, alguns amigos do aeronauta se encontram em Saint-Cloud.

Pouco a pouco, o hangar onde foi estacionado o balão foi invadido por jornalistas franceses e estrangeiros, fotógrafos e amigos do Sr. Santos-Dumont.

Às quatro horas, o cientista faz decolar seu balão, que se levanta no ar depois de quatro falsas decolagens devido à falha de uma peça do motor.

Chegando a duzentos metros de altitude, o Sr. Santos-Dumont faz funcionar o motor e aciona a hélice.

O balão se dirige, então, em linha reta na direção sudeste. Boas condições climáticas.

O Sr. Santos-Dumont contorna completamente o hipódromo de Longchamps, passando pela pista maior.

O balão retornou ao ponto de partida sem acidente.

A viagem durou quinze minutos e trinta segundos.

Os espectadores ovacionam o Sr. Santos-Dumont.

Ele não quis tentar dobrar o cabo da Torre Eiffel, porque o motor aqueceu, sua aeronave estava muito instável, enfim, porque ele machucou levemente a mão.

Ele conta recomeçar sua experiência o mais cedo possível.

Interrogado logo após o pouso, o Sr. Santos-Dumont declarou que estava muito feliz com a experiência, que tinha havido muito progresso desde a última tentativa.

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1289 (1901) - Página 36

1 N. E.: O texto menciona a Baía do Rio de Janeiro, forma como muitos da época se referiam à Baía de Guanabara.

2 N. T.: O artigo foi originalmente publicado em mídia francesa, logo seu autor falava a partir da perspectiva de sua nacionalidade.

3 N. T.: Trata-se de D. Pedro II.

4 N. T.: Neste trecho, o autor do artigo poderia referir-se tanto aos irmãos Montgolfier, que inventaram os balões a gás, em 4 de julho de 1783 (segundo Montgolfière en Ardèche - Annonay berceau de la Montgolfière | Ardèche-guide), como à invenção ela mesma, designada ainda em francês contemporâneo pelo sobrenome de seus inventores.

5 N. T.: Um cabograma era a versão de telegrama transmitido por cabos elétricos submarinos.

6 N. T.: Vauclain Compound era um sistema para locomotivas que proporcionava menor consumo de combustível, presente no Brasil no final do século XIX e início do XX - segundo Locomotivas “Vauclain Compound” na EFOM.

Tradução de Flávia Soares de Siqueira -
SD1301 (1901) - Página 36



NOVA EXPERIÊNCIA

Sr. Santos-Dumont - A volta de Longchamp em balão dirigível - Um sucesso

O Sr. Santos-Dumont decidiu-se, ontem pela manhã, por retomar suas experiências visando à conquista do prêmio Fr 100.000,00 criado pelo Sr. Deutsch em favor do aeronauta que, partindo do parque do Aeroclub, em Coteaux, próximo a Saint-Cloud, fosse contornar a Torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida – onze quilômetros a cumprir em trinta minutos.

Às três horas, no momento em que nós chegamos ao Parque, uma grande multidão está concentrada na encosta que o domina.

À porta, automóveis, bicicletas e carros que levaram os convidados privilegiados para o recinto são numerosos.

O vasto hangar sob o qual repousa, desde as últimas experiências, a engenhoca do Sr. Santos-Dumont é invadido por numerosos curiosos, aeronautas, jornalistas, fotógrafos – oh! quantos destes – e amigos do ousado aeronauta.

Citamos: o Príncipe Roland Bonaparte, Marquês de Dion¹, de Fonvielle², os aeronautas Hermette e Bans, Castillon de Saint-Victor, de La Valette, Farmann, Georges Prade, Lemaître, Paul Rousseau, etc., etc.

O Sr. Santos-Dumont procede a várias experiências; seu motor produz muito barulho. Acreditar-nos-íamos no campo, em um celeiro, perto de uma moenda de trigo.

Às 4h15min, o Sr. Santos-Dumont entra em seu cesto, em mangas de camisa.

Cinco minutos depois, o balão saiu do hangar.

O aeronauta anuncia que, como seu motor não está funcionando tão bem quanto ele desejava, ele não tentará a experiência oficial.

– Não se ofendam, diz ele, se eu for só a Longchamp e voltar.

O balão se ergue então, mas foi necessário pousá-lo, visto o Sr.



O Sr. Santos-Dumont no seu cesto

Santos-Dumont ter percebido que um dos fixadores de aço que fixam o motor ao chassis se rompeu.

Ele é substituído o mais rápido e, às 4h40min, a partida é efetiva.

O Sr. Santos-Dumont se ergue rapidamente e a 180 metros de altura ele se dirige diretamente a Longchamp.

Uma vez sobrevoando o hipódromo de Longchamp, ele dá a volta e, em seguida, retorna algumas vezes. Enfim, dirige o balão para o parque de Saint-Cloud e aponta diretamente para o hangar em um ritmo muito rápido.

Sobrevoando de volta ao parque de aerostação, o Sr. Santos-Dumont faz uma manobra magnífica e, aplaudido entusiasmamente, aterrissa suavemente.

O Sr. Santos-Dumont declarou que seu balão lhe pareceu muito instável para que ele arriscasse tentar a experiência decisiva. Ele estaria, no entanto, pronto para partir, se lhe dessem garantias pelos danos que poderia causar em Paris.

A experiência do Sr. Santos-Dumont durou exatamente 15 minutos e 30 segundos.

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1312 (1901) - Página 37

OS BALÕES DIRIGÍVEIS

AS ÚLTIMAS EXPERIÊNCIAS DO SR. SANTOS-DUMONT - UM POUCO DE CIÊNCIA - O GRANDE PROBLEMA MODERNO

Muitos de nossos leitores, nos tendo solicitado informações técnicas sobre o novo “dirigível” com o qual o Sr. Santos-Dumont tenta, há alguns dias, conquistar o prêmio Henry Deutsch, de Fr 100.000,00, nós acreditamos não poder fazer melhor que expor-lhes os detalhes que seguem, extraídos do *Auto-Vélo*¹.

Descrição de “Santos-Dumont”²

Balão em forma de charuto; 34 metros de comprimento; diâmetro maior de 5 metros; forro em seda chinesa. O balão contém 550 m³ de hidrogênio.

Aparelho de suspensão do motor e do cesto: treze vigas de pinho atadas no extremo superior por soquete de alumínio, formando como uma cumeeira, e no inferior, por dois soquetes cujos treze tirantes formam uma espécie de piso moderno. Os soquetes superiores e os inferiores se conjugam na parte de trás e na frente das duas vigas. Das duas pontas assim formadas partem os últimos fios de cobre que suportam a estrutura.

O cesto, semelhante a um cesto de papéis gigante, é instalado entre a terceira e a quarta viga. É dali que se fazem as manobras que indicamos: movimentado por pedais, ignição por comutador e embreagem por alavanca presa a um fio.

Entre as sexta e sétima vigas, o reservatório; entre a oitava e a nona, o motor: um *Buchet* de quatro cilindros perpendiculares a aletas de 100 quadrados dispostos lado a lado³. Carburador: *Longuemare*. Nós explicamos o sistema de ventilação das aletas e o insuflamento de ar no balão. [...]

E amanhã?

É esse o tipo definitivo de meio de locomoção do futuro, maravilhoso instrumento, que permitirá ao homem conquistar os céus, após ter conquistado os mares e a terra? É de presumir que o “Santos-Dumont” sofrerá profundas e numerosas modificações antes de se realizar o sonho de seu invento, o sonho da humanidade inteira. No entanto, assim como ele está, incompleto e imperfeito ainda, ele atrai e mobiliza a atenção de todo o universo.

Ocorre que a direção dos balões é o grande problema moderno. O dia em que estiver resolvido, o homem poderá se dizer, com orgulho, que ele é mesmo o rei do mundo, pois a natureza inteira será submissa às suas leis. Ele já penetra impunemente as profundezas da terra; ele navega com segurança sobre o imenso abismo dos mares, e eis que amanhã, talvez, ele será mestre também do espaço, e poderá navegar à vontade nas vias infinitas do éter.

Que reconhecimento não deveremos aos espíritos generosos e desinteressados que, por puro amor do progresso e da ciência, tenham favorecido e acelerado, a preço de sacrifícios consideráveis, o nascimento da maravilhosa máquina que marcará uma nova etapa em direção à liberdade definitiva da humanidade.

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1302 (1901) - Página 37

1 N. T.: Jornal esportivo da época.

2 N. T.: Como chamavam os dirigíveis criados pelo aviador; no trecho, referem-se ao de nº 6.

3 N. T.: Não foram encontradas maiores especificações sobre o citado motor para que se pudesse confrontar as informações prestadas no artigo original. Não está descartado, no entanto, erro na redação do artigo original.

1 N. T.: Um dos responsáveis pela criação do periódico *Auto-Vélo* que também escreveu sobre os feitos de Santos-Dumont à época.

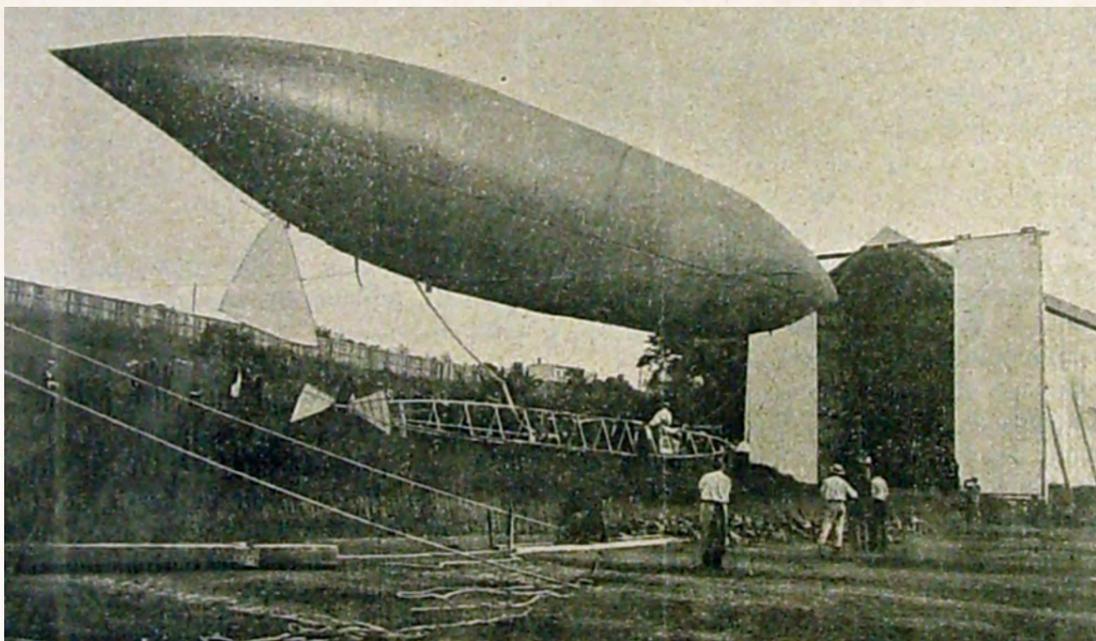
2 N. T.: Wilfrid de Fonvielle, jornalista e aeronauta.



O BALÃO SANTOS

A fotografia que reproduzimos basta para dar ideia do balão com o qual o Sr. Santos-Dumont executou suas experiências de 12 e 13 de julho. O aeróstato¹ acaba de sair do hangar onde ele havia retomado, na noite do dia 20, o lugar que ocupava anteriormente. Ele foi inflado novamente, reparado, e a máquina recebeu melhoramentos de modo a prevenir a interrupção da rotação da hélice. Ele é retirado de traseira, onde se vê o leme, espécie de vela triangular que o Sr. Santos aciona por dois fios, um de bombordo e outro de estibordo. O inventor tomou seu posto em um pequeno cesto cilíndrico que vemos na parte frontal da viga da armadura. A hélice, cujo raio é de 2 metros, encontra-se pouco após o leme, e seu eixo é, naturalmente, o mesmo da viga, que tem 18 metros de comprimento. Ela é formada por três arestas de madeira consolidadas por uma série de triângulos isósceles. As várias partes são unidas por fios de aço invisíveis por seu diâmetro mínimo. São igualmente invisíveis os 102 fios de aço que ligam a viga ao balão. A extremidade superior é costurada a tiras presas ao balão. A inferior é fixada em diversos pontos da viga, que forma um todo inabalável com o balão. Um movimento de rotação é imposto ao eixo do motor antes da partida. O Sr. Santos pode, por sua vontade, com um cone de fricção, embrear o eixo da hélice com o eixo do motor. Mas o motor deve funcionar durante todo o tempo da experiência com o balão. Este dispositivo é análogo ao dos automóveis. Como o motor parou de girar, o Sr. Santos fez o balão flutuar sob a ação do vento, não podendo mais fazê-lo funcionar. É uma falha que não existia

1 N. T.: Termo de aeronáutica designando aparelhos cheios de um gás mais leve do que o ar. Área de estudos: aerostação.



O balão Santos saindo do hangar de traseira. O Sr. Santos encontra-se no cesto e o voo vai começar.

quando o Sr. Santos ocupava o selim de uma bicicleta e podia dar impulso no motor com os pedais nos quais apoiava os pés.

O motor é de quatro cilindros, e, conseqüentemente, de montagem complexa. A refrigeração é por ventiladores, e a explosão por faíscas elétricas, que o Sr. Santos pode extinguir à vontade. Desse modo, o motor cessa de funcionar.

O trajeto foi divulgado pelo jornal *Le Temps*, que publicou uma imagem que tomamos emprestada. Vê-se, ao contrário do que fora dito, que o trajeto não se constitui de uma curva fechada, no interior da qual se encontra a Torre Eiffel, condição essencial para o prêmio Deutsch. Ele não pôde passar pelo lado norte da torre e retornou ao parque do Aero clube, pelo lado sul, onde se apresentou.

Estas circunstâncias não derrubam as conclusões favoráveis que tiramos dessas experiências em um artigo publicado pelo (jornal) *Vélo* do dia 18 de julho.

Enquanto escrevemos estas linhas, o Sr. Santos-Dumont procede a novas experiências, em seu aeróstato retificado e funcional. Os resultados que ele obteve não deixam dúvidas de que ele vai ganhar o famoso prêmio em breve.

W. DE FONVIELLE²

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1326 (1901) - Página 38

2 N. T.: Wilfrid de Fonvielle, Paris, 1824-1914, jornalista, divulgador científico e aeronauta francês.

NOTAS ESPORTIVAS

OS EVENTOS DO AEROCLUBE

O Sr. Santos-Dumont, que passa a maior parte de seus dias em seu hangar do parque do Aero clube de Saint-Cloud, preparando o próximo voo, quis sinceramente dar algumas informações sobre os eventos que ocorreram no clube.

Ele avançou particularmente na estrutura do cesto do balão, um cesto de vime que o acomoda durante o voo, de modo a melhorar o equilíbrio do balão suscetível à arfagem¹.

– É verdade, disse ele, que falei em apresentar meu desligamento do Aero clube, pelo que fizeram a meu amigo, o Sr. Aimé. Mas jamais expressei interesse de partir para a América, pois nunca tive essa ideia. Desminto, formalmente, essa fala que me foi atribuída.

– A que o senhor atribui o desligamento do Sr. Aimé?

– Acusaram-no de demonstrar excessivo entusiasmo por mim, ele escreveu artigos muito elogiosos em vários jornais, relatando minhas experiências positivamente concluídas. Ora, alguns de meus colegas

do clube ficaram ofendidos, uma expressão principalmente magoou; ele dizia, acredito, que era a primeira vez que se dirigia um balão. Houve, e eu não quero insistir nisso, suscetibilidades atingidas.

– Mas eu acredito também que tudo se resolverá. Há uma reunião do comitê, amanhã, no Aero clube, e eu sei que deverão tomar importantes decisões a meu respeito.

– A senhora deve compreender que eu não poderei me estender sobre isso.

– O senhor retomará logo suas experiências?

– Não, apenas dentro de alguns dias. Eu estou preparado, mas não desejo voar estes dias. Deverá acontecer, sem dúvida, no começo da próxima semana.

RENÉE DE VÉRIANE²

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1324 (1901) - Página 36

1 N. T.: Instabilidade que afeta aeronaves - dirigíveis e também aviões - em que o nariz é deslocado subitamente para cima.

2 N. T.: Renée de Vériane, Paris, 1865-1947, escultora, inventora de brinquedos e jornalista.



A VIDA DE PARIS

UMA CRUZ PARA SANTOS-DUMONT

Estamos próximos de duas datas do ano nas quais a tradição reivindica que os governantes distribuam aos “serviços excepcionais” sua recompensa. Terão eles, outras vezes, a oportunidade e a honra de recompensar serviços mais excepcionais que os de Santos-Dumont?

Os recentes trabalhos do Sr. Santos-Dumont tinham atraído para esse jovem a atenção e a empatia do mundo científico; suas últimas experiências – suas últimas aventuras, poder-se-ia dizer – fizeram-no conquistar a admiração do mundo inteiro.

Até porque o Sr. Santos-Dumont não se dá por satisfeito sendo cientista, buscando com paixão a solução de um problema imposto pelos seus antecessores e nem trazendo para o conhecimento geral o reforço de suas ideias preciosas, das suas pesquisas e da sua experiência pessoal: além disso, ele consagrou seus recursos à pesquisa e, o que é ainda mais incrível, ele arriscou a sua vida.

E ele fez isso da maneira mais simples e elegante do mundo. Anteontem, pouco depois de descer do seu balão perdido, por ter sido rasgado, sua primeira resposta aos que perguntaram “O que você vai fazer agora” foi:

– Eu vou recomeçar.

A emoção de ter escapado por milagre de uma morte trágica nem o tocou e, no meio dos amigos e espectadores que essa aventura trouxe, o Sr. Santos-Dumont parecia mais preocupado em verificar se seu motor estava em tão bom estado quanto ele próprio.

Eis aqui, aquele que nos parece ser o “professor de energia” sobre o qual vários literatos já haviam nos falado há algum tempo!

Ele ganhará ou não os cem mil francos prometidos? Sobre isso ainda não sabemos nada. Mas há outra coisa que, ao longo desse período de espera, ele já ganhou merecidamente, e essa honraria ele só recebe se o governo lhe outorgar amanhã: um *ruban rouge*, ou seja, uma fitinha vermelha que não fará tanto peso no cesto do “Santos-Dumont n° 6” e que os amigos deste jovem corajoso ficarão felizes em prender também em suas abotoaduras.

Nós pedimos a cruz da Legião de Honra para Santos-Dumont.

Tradução de Michelle Barros Hassel - SD1258 (1901) - Página 38

A LOCOMOTIVA AÉREA

O CASO SANTOS-DUMONT X KILIEN-CASSEMICHE

Os locatários da Sra. Denicau, proprietária do imóvel de n° 12, no pier de Passy, são tão benevolentes quanto Santos-Dumont?

Nosso amigo, desejoso de, na ausência de seu advogado, terminar o mais rápido este caso bizarro, apresentou-se, ontem pela manhã, no escritório do Sr. Kilien-Cassemiche – o qual, nos garante Santos, é um oficial de justiça perfeitamente cortez – e pediu uma nota promissória que ele quitou impetuosamente.

Eis os detalhes:

Carta de advertência	0,90
Citação	4,80
Principal	150,00
Timbre	0,10
Total	155,80

Esta solução feliz – sobretudo para a Sra. Denicau – quase nos entristeceria. Foi bastante divertido assistir, não é verdade, à justiça de paz da rua d’Anjou, em um debate também pouco banal, criando um não menos banal precedente. E, sem dúvida, a novidade do desfecho brusco da causa memorável, um magistrado experimentará um desapontamento semelhante.

Tanto faz, se é de alguma forma chique pagar Fr 155,80 por danos a um par de placas de ardósia, há menos – vistas as circunstâncias – por que exigir pagamento. Ao menos poderiam estabelecer um padrão.

A próxima decolagem de Santos-Dumont

Acontecerá, sem dúvida, nos primeiros dias da próxima semana, talvez mesmo domingo.

Santos-Dumont anunciou-nos ontem esta boa notícia. Ele está satisfeito com seu motor, perfeitamente consertado, dando 300 rotações por minuto. A cada rotação da hélice produz-se uma lufada de ar de quase 80 quilos, de trás para a frente.

O motor aperfeiçoado tem a força de 20 cavalos. Cabeçotes com resfriamento à água substituíram os cabeçotes com aletas.

Tudo está pronto em Saint-Cloud: aguardamos apenas o envelope.

Do parque do Aero clube – onde, no grande hangar em frente ao de Santos, o Sr. Victor Tatin continua a construção do seu dirigível – dirigimo-nos a Vaugirard, nas oficinas do Sr. Lachambre.

O engenheiro aeronauta, que merece todos os elogios pelo desafio que ele acaba de cumprir, aponta-nos três longos segmentos de seda branca japonesa que constituem o envelope do “Santos-Dumont n° 6”.

– Estes tecidos, disse ele, serão costurados incessantemente. Sexta-feira pela manhã, às 8 horas, o envelope será levado de volta ao hangar e inflado a partir do meio-dia, no mesmo dia. Ah! o trabalho foi árduo e eu não podia perder...

– Um minuto...

– Um segundo!

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1384 (1901) - Página 39



OFICINA DO AERONAUTA LACHAMBRE, ONDE SE CONSTRUIU O BALÃO SANTOS-DUMONT N° 6

Construção do “Santos-Dumont n° 6” - O balão Santos-Dumont, sobre cujo acidente contamos no fascículo de 24 de agosto, era chamado n° 5. O Santos-Dumont n° 6 está em construção neste momento nas oficinas do Sr. Lachambre, na travessa des Favorites, em Vaugirard¹. O Sr. Lachambre aparece segurando um compasso em nossa fotografia (n° 178).

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD2002 (1901) - Página 38

¹ N. T.: 15° distrito de Paris, sudoeste da cidade.



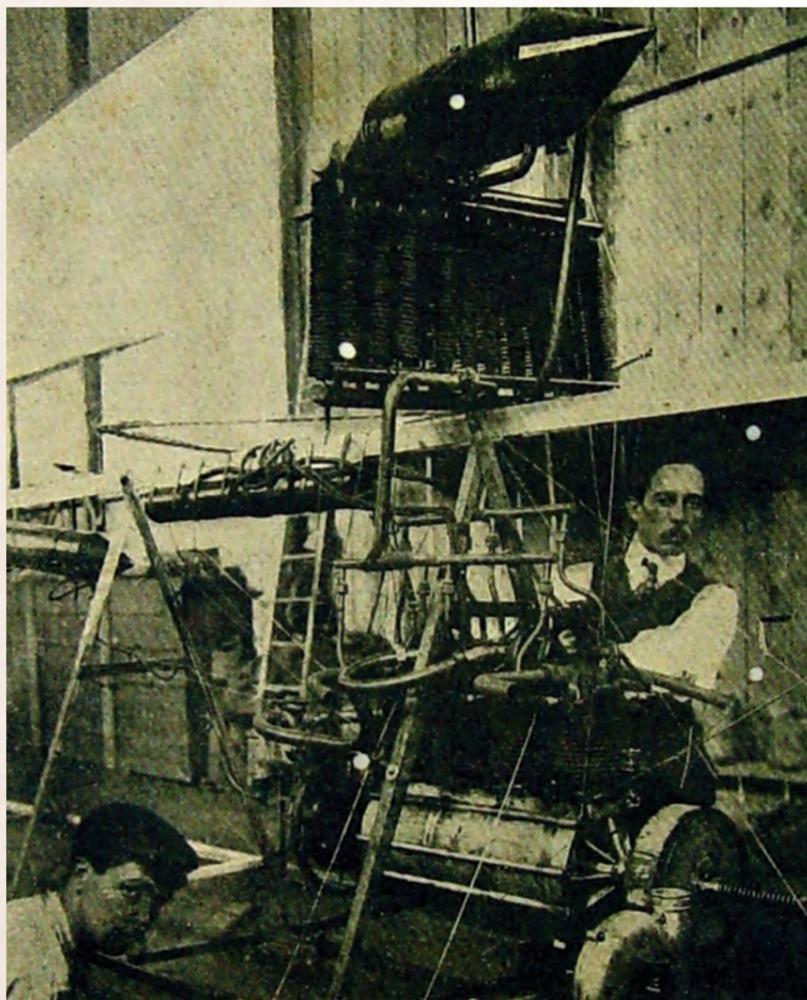
Ecoss por toda parte

Quando conseguiremos uma passagem no balcão superior para uma corrida de aeronaves? O Sr. Santos-Dumont prepara-se para nos fornecer os meios sem se preocupar com as teorias aerostáticas estabelecidas por seu colega e precursor Padre Bartolomeu de Gusmão, jesuíta, em torno de 1709. Este atravessou toda a Lisboa em um pássaro mecânico munido de um cesto, motivo pelo qual a Santa Irmandade quis queimá-lo por feitiçaria. Os discípulos de Loyola o salvaram da fogueira, mas ele não recomeçou a experiência e levou seu pássaro para o túmulo. Ele nasceu em Santos, Brasil. O Sr. Santos (coincidência divertida) teria ouvido falar de seu predecessor?

A última invenção de nosso concidadão, o Sr. Raoul Pictet, vai, talvez, facilitar a solução do problema; este célebre sábio descobriu o meio de fabricar o oxigênio pelo preço de um centavo por metro cúbico e acaba de vender sua invenção aos Srs. Galloway, de Manchester, que lhe pagaram um valor muito alto. Esperamos descobrir curiosas aplicações se o Sr. Pictet decidir estudar o hidrogênio também.

Será conveniente, em se tratando de cruzar os ares, ir descobrir o que está acontecendo nos lugares certos.

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD1418 (1901) - Página 38



O novo motor do “Santos-Dumont”

O Santos-Dumont nº 6 acaba de ser finalizado. Diferente do nº 5, que faz apenas 200 rotações por minuto, o novo, que conseguimos fotografar justamente no momento em que o Sr. Dumont o testava, realiza 300. Outra modificação importante é que a correia que aciona a bomba de ar do balonete interior foi substituída por uma correia de bicicleta, engatada por pinhões situados um sobre o motor, outro sobre a bomba. Finalmente, o motor possui agora cabeças de cilindro de resfriamento por circulação de água, o que levou à adição de um radiador e de um reservatório de água, localizados, como podemos notar, acima do motor. – Talvez, no momento em que publicamos a foto, o ousado inovador já terá realizado uma nova experiência?

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2034 (1901) - Página 40

DIA A DIA

CABOTINAGEM¹

As viagens aéreas do Sr. Santos-Dumont não interessam apenas ao mundo científico e ao mundo militar. As experiências audaciosas do renomado aeronauta fazem as mulheres sonharem, ou pelo menos algumas delas. Infelizmente, não se trata apenas de experimentar sensações inéditas, ou novos arrepios. Mistura-se ao seu pensamento uma muito comum cabotinagem.

A maior parte dessas damas repentinamente apaixonadas pela aerostação só desejam, aliás, subir no balão com Santos-Dumont para conquistar uma forte publicidade e se tornar conhecidas pelo grande público. Uma delas confessa de maneira bastante franca que gostaria de se unir às experiências do ousado aeronauta para se lançar ao... teatro. Em outras palavras, ela gostaria de contemplar de perto os astros do céu para obter alguma chance de se tornar uma “estrela” famosa na terra. Essa atitude não carece, honestamente, de um certo americanismo.

Uma outra pessoa do sexo amável, pertencente ao mundo especial das pequenas mulheres da “crítica” de café-concerto, expressa seu desejo com uma encantadora poesia: “Meus olhos te servirão de farol e de corda-guia os meus cabelos!”, declama a Santos-Dumont. Mas os cem mil francos do prêmio Deutsch, reservados para quem solucionar o problema da navegação aérea, parecem-lhe muito mais interessantes... Não vamos insistir.

O que fará Santos-Dumont com todos esses pedidos lisonjeiros? É provável que ele os veja como castelos no... ar e não os leve em consideração. Aceitar uma companheira de viagem aérea é, certamente, bastante tentador, mas, neste jogo, o jovem aeronauta não arriscaria ter seu coração e seu balão... presos?

Le Quotidien

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2049 (1901) - Página 39

¹ Em sentido figurado, o termo refere-se a uma pessoa de bom humor.



Vamos, Senhoras donas de casa... quem não tem o seu pequeno Santos?¹

Tradução de Flávia Soares de Siqueira - SD2025 (1901) - Página 41

¹ N. T: A charge aparentemente brinca, associando o formato do dirigível desenvolvido por Santos-Dumont.



O “Santos-Dumont nº 7”, inflado com hidrogênio, contornando a Torre Eiffel - apresentado pelo inventor Sr. Poulhies.

O CONCURSO DE BRINQUEDOS

O *Vernissage* do concurso de brinquedos organizado pelo Sr. Lépine, incansável e amável chefe de polícia, obteve um grande sucesso. Durante algumas horas em que esteve aberto ao público, houve uma afluência considerável.

Já na entrada, o que atraía e chamava mesmo a atenção eram os *Santos-Dumont*: a sensação era de que eles pareciam novidade.

De vários tamanhos e modelos, uns de borracha, outros de tecidos vibrantes. Os maiores, acionados por hélices, eram inflados por gás hidrogênio e vendidos com seus dispositivos de manufatura. Um dos fabricantes, o Sr. Poulhies, teve a engenhosa ideia de acoplar o balão ao topo da torre Eiffel, de tal forma que, quando o aeróstato estava em movimento, contornava o monumento por um número incalculável de vezes durante o dia inteiro. E é esse modelo que estampamos na primeira página, juntamente com o retrato de seu criador. Destacamos, no meio de tantos objetos divertidos, o violino misterioso, que terá um grande sucesso no bairro. O bibelô constitui um jogo de palavras bem parisiense¹. O Sr. Lépine está no violino, é hora de arrancá-lo de lá. Há dois furos em um pequeno violino feito de papelão que cabe na palma da mão; no momento em que se introduz um alfinete em um dos furos, um espinho sai pelo outro e o problema está resolvido.

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2340 (1901) - Página 42

¹ O jogo de palavras consiste no nome “Lépine” e na palavra “épine” que, em francês, significa “espinho”. No momento em que se insere o alfinete em um dos furos, sai um “épine” (espinho) pelo outro. O autor brinca com o nome Lépine dizendo que ele estaria tocando violino e era necessário que alguém o arrancasse dali, para depois explicar o funcionamento do violino.

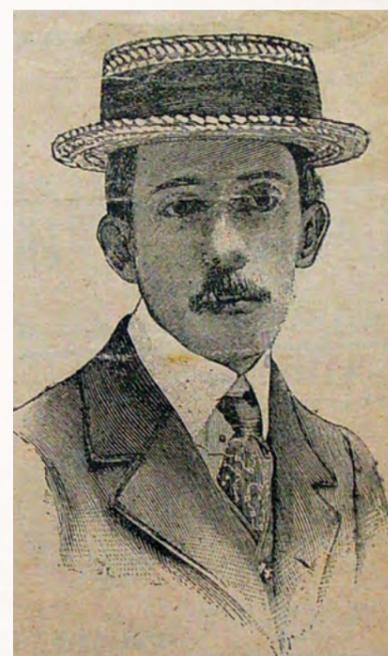
SANTOS-DUMONT

O nome de Santos-Dumont, o jovem aeronauta brasileiro, que acaba de ganhar o prêmio Deutsch e do qual ele fez um tão nobre uso, é também popular na Argélia, além da França.

Aliás, os argelinos terão em breve a oportunidade de aplaudilo, pois Santos-Dumont está construindo um novo balão com o qual ele está certo de atravessar o Mediterrâneo. Suas primeiras experiências, realizadas com uma tenacidade e também uma ousadia verdadeiramente heróicas, atraíram sobre ele a atenção do mundo inteiro. A última delas, tão felizmente sancionada pelo sucesso, confirma que a solução do emocionante problema da direção dos balões foi enfim encontrada.

Le Photographe

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2232 (1901) - Página 39



A máquina elétrica do Sr. Foucault.



O barco a ar comprimido. O barril-automóvel de Chopinard.

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD2340P2 (1901) - Página 42



SANTOS-DUMONT EM MONTE CARLO

AS PRIMEIRAS EXPERIÊNCIAS

(De nosso enviado especial)
Monte Carlo, 28 de janeiro

Aproveitando o bom tempo, o Sr. Santos-Dumont saiu duas vezes hoje: de manhã, às 10 horas e, à tarde, às 14h15min., ficando no ar por trinta minutos na primeira tentativa e quarenta minutos na segunda.

A afluência era enorme; em torno de seis mil pessoas estavam dispostas ao longo de toda a avenida Condamine e sobre as rampas de acesso a Monte Carlo e a Mônaco.

Todas as janelas dos hotéis estavam da mesma maneira lotadas de espectadores.

O Sr. Santos-Dumont avançou pelo entorno da baía de Mônaco com uma facilidade admirável e levantou aplausos unânimes. O barco a vapor do Monte Carlo o conduzia.

O balão ficou entre dez e cinquenta metros de altitude; sua corda-guia arrastava-se no mar sem causar oscilação ou instabilidade.

À tarde, o Sr. Santos-Dumont foi um pouco mais longe na direção do mar, chegando quase em frente ao Tir aux Pigeons¹, do Cassino onde todos os atiradores estavam aglomerados à beiramar para assistir a esse grandioso espetáculo.

A parte mais difícil foi a aterrissagem do balão no aeródromo; os ajudantes de Santos foram obrigados a entrar muito antes na água para prender a corda-guia e depois subir para o litoral, na avenida Condamine, pelas escadas.

Também por duas vezes pela manhã o aeróstato quase estourou contra o hangar.

O governador de Mônaco, que acompanhou as experiências pelas janelas do Palácio, manifestando mais uma vez o interesse que o Principado tem sobre as experiências científicas, decidiu logo pela construção de um cais para as futuras aterrissagens.

Um engenheiro foi a Nice escolher os materiais e os trabalhos seriam iniciados esta noite.

As ovações feitas ao corajoso brasileiro foram magníficas. Muito emocionado e feliz por sua dupla conquista, ele saudou a multidão inúmeras vezes.

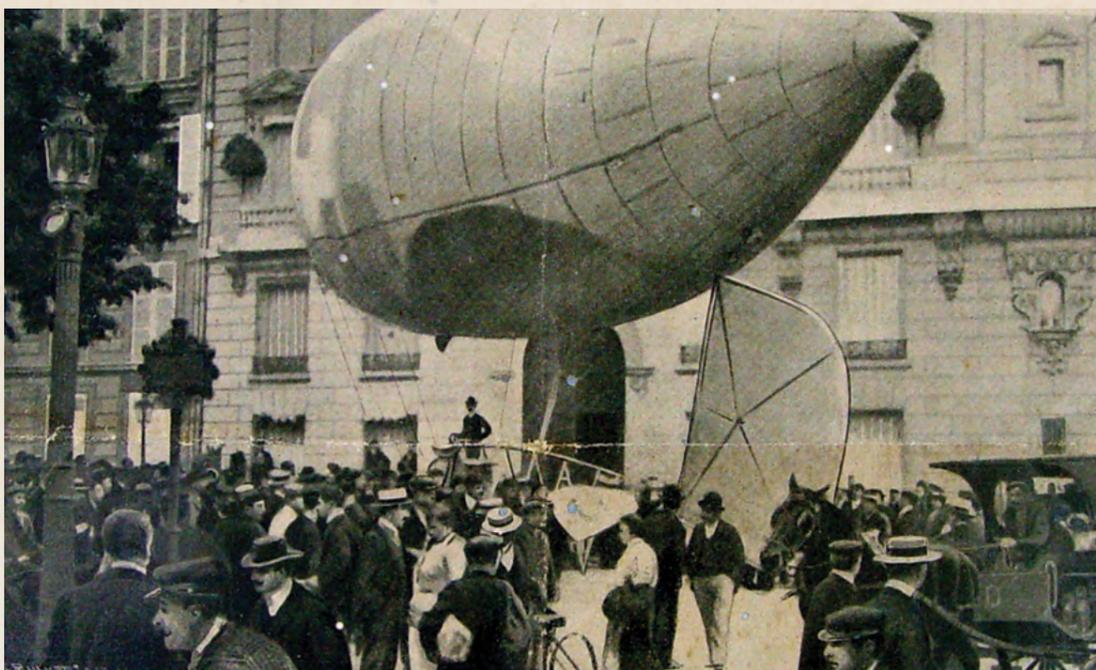
Às 15h30 ele deixou o aeródromo em um automóvel.

Provavelmente ele irá aguardar a construção do cais para retomar suas experiências. Todavia, com um homem tão audacioso, podemos esperar novas escapadas a qualquer momento.

M.M.

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino -
SD3056 (1902) - Página 42

¹ O Tir aux Pigeons (“Tiro aos pombos”) era um local de prática do esporte e da competição que levava o mesmo nome, cujo objetivo era atirar em pássaros vivos no ar.



COMO SANTOS-DUMONT VOLTA PARA CASA

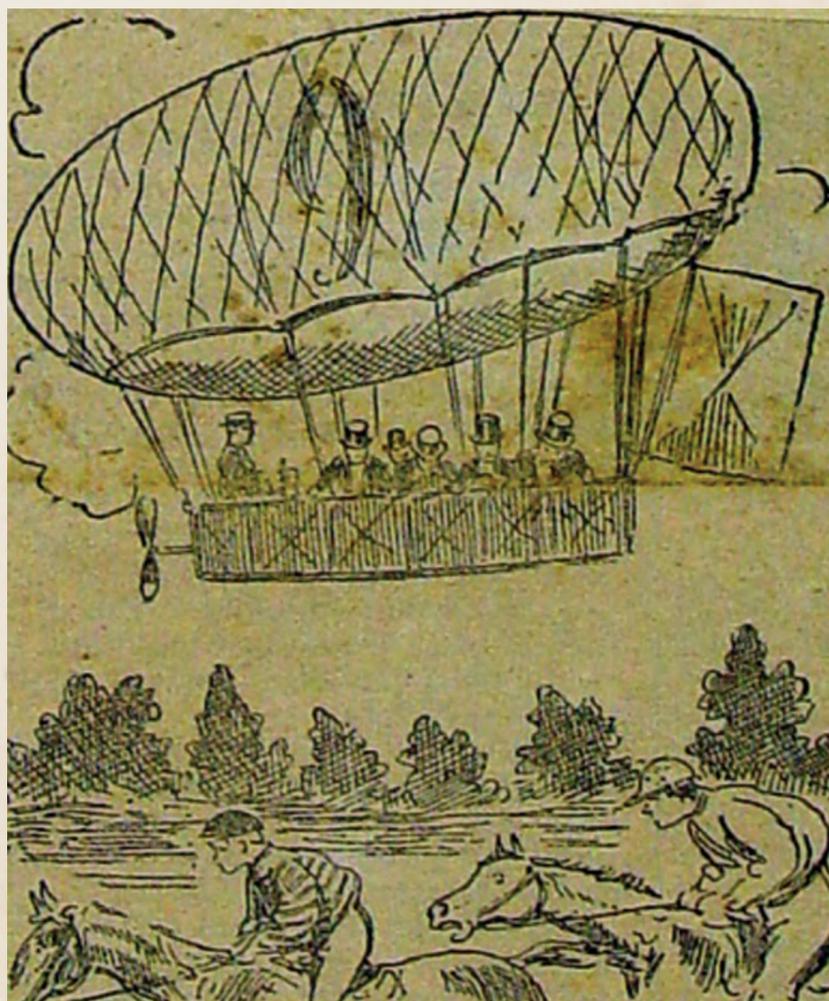
Cada vez mais alto, esse parece ser o lema de Santos-Dumont. Outro dia, ele aterrissou sobre a grama do hipódromo de Longchamp; hoje, ele acaba de fazer ainda melhor, chegando a seu domicílio da avenida dos Champs-Élysées não como você e eu, em um automóvel ou em um fiacre¹, mas a bordo de seu dirigível nº 9. Ele desceu, aliás, em frente a sua própria porta, no meio dos ônibus, dos carros e dos passantes um tanto quanto surpresos, e sem causar o mínimo temor ou o menor dos estragos. Isso não é nada trivial, admita! (O apartamento de Santos-Dumont é o primeiro acima do mezanino).

Tradução de Fernanda Silva Dias de Aquino - SD3321 (s.d.) - Página 41

¹ N. T.: Fiacre é o nome dado a antigas carruagens de aluguel, geralmente puxadas por apenas um cavalo.

Os jôqueis que aguardem... Santos-Dumont acaba de colocar seu dirigível à disposição do júri para acompanhar os incidentes da corrida.

Tradução de
Fernanda Silva
Dias de Aquino -
SD3337 (1903) -
Página 40



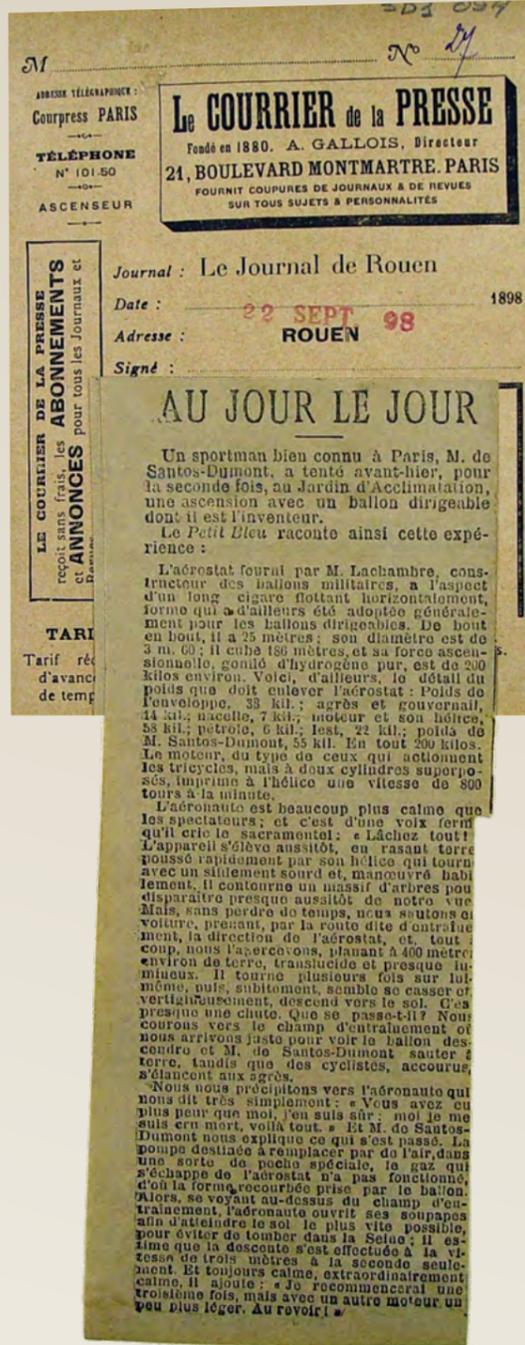
Acervo particular do Ten Brig Ar R1 Antonio Carlos Moretti Bermudez - Comandante da Aeronáutica (de janeiro de 2019 até março de 2021) (1901)



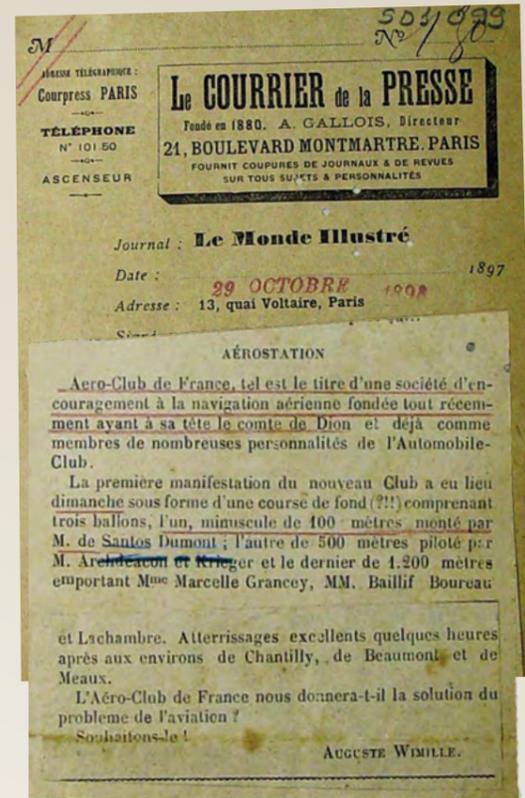
SD2325 (s.d.)



SD1094 (1898)



SD1099 (1898)



ACERVO

LA VIE AU GRAND AIR

Santos-Dumont à Monaco

La Vie au Grand Air a publié il y a quelques semaines des photographies de la baie de Monte-Carlo, permettant de se rendre un compte exact de l'emplacement sur lequel il faut être édifié le hangar qui va abriter les nouveaux ballons de M. de Santos-Dumont. Nous donnons aujourd'hui la construction entièrement terminée.

Le gigantesque hangar qui va abriter à Monaco le ballon dirigeable de Santos-Dumont est entièrement terminé. Il est constitué par une charpente en fer, garnie de bois, et ne mesure pas moins de 55 mètres de long, sur 10 mètres de large et 15 mètres de hauteur. On compte qu'avec de telles dimensions, il a fallu une construction solide, d'autant plus que la façade ouvre directement sur la mer, et est exposée aux vents du large. C'est tout à fait autre chose que la construction de Toulon tout en bois qui, malgré toutes les précautions prises, faillit être emportée une nuit par la tempête.

Ce hangar est situé sur le boulevard de la Condamine et occupe tous les terrains connus sous le nom de terrains Radziwill, devant le port de Monaco. Du reste, les photographies que la Vie au Grand Air a publiées, il y a quelques semaines, permettent de se rendre compte de l'emplacement exact qu'il occupe. Cet emplacement a été admirablement choisi. D'une part, il ouvre directement sur la mer, ce qui permet au ballon de sortir facilement et de se trouver immédiatement au large, sans l'encombrement des grands arbres, des chemins d'usine, des poteaux télégraphiques, qui rendaient la sortie du ballon de Saint-Cloud aussi périlleuse pour le ballon que pour l'ère pour la traversée du faubourg Montmartre. D'un autre côté, abrité par les contreforts de la montagne, des vents du nord et des tourbillons, il présente pour les futures expériences du vainqueur du prix Deutsch le point de départ le plus favorable qui peut être rêvé.

Pour la première fois, Santos-Dumont a pu faire construire son écurie à dirigeable comme il l'entendait, sans être gêné par les exigences des voisins, les jalouses de confitures, et je suis sûr que personne ne viendra lui reprocher les excédents d'acide qu'il pourra évacuer après la fabrication de son hydrogène. Il n'en profitera jamais autant qu'il en a coulé sous la plume de ses rivaux et de ses destructeurs.

La partie la plus curieuse de la nouvelle construction, c'est sans contredit, les portes qui ferment le hangar du côté de la mer. Ces portes ne mesurent pas moins de 15 mètres de hauteur sur 5 mètres de largeur, soit 75 mètres carrés de superficie, ce qui doit constituer un record.



Le hangar de M. de Santos-Dumont à Monaco.

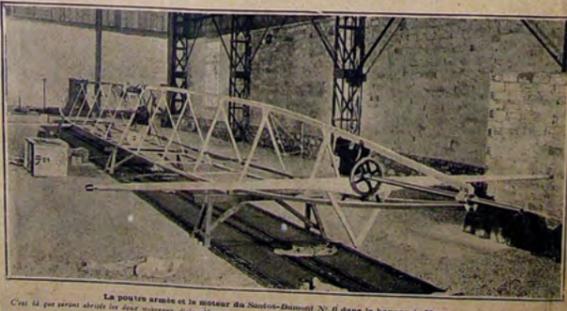
Ce hangar dont la façade donne sur le port de Monaco vient d'être entièrement achevé. Les portes qui pèsent plus de 4.000 kilos peuvent être mises en mouvement par un moteur. Elles ont été construites à l'inauguration par les soins de Talleyrand qui en a été le directeur à côté de Santos-Dumont.

Elles pèsent chacune 4.000 kilos. Une plume !

Ces portes, dont la construction audacieuse fait honneur à M. Cabraut, leur ingénieur-construc-tur, sont montées chacune sur deux roues en fer montées sur rails. Leur équilibre a été si bien calculé que le moindre effort suffit pour les ouvrir. C'est ainsi que le jour de l'inauguration, deux enfants de huit et dix ans, les princes Constantinesco et Marescotti Ruspoli, petits du prince de Talleyrand-Perigord, qui est à Nice l'hôte de M. de Santos-Dumont, ont les premiers ouvert les portes aux applaudissements d'une foule énorme qui suit avec le plus vif intérêt les préparatifs des expériences des dirigeables.

Aujourd'hui que le prince de Talleyrand-Perigord a mis à la disposition de M. Emmanuel Aimé une puissante lanterne terrestre qui va être installée sur les bords de la baie d'Hercule et avec laquelle le dévoué secrétaire de Santos, qui préférera, en son sûr, partager les dangers du voyage, pourra apercevoir, du rivage, si le ballon est détaché, les signaux du ballon évoluant au large, et suivre sa marche pendant la traversée de France en Corse.

H. de Vézir.



Les portes s'ouvrent et le moteur du Santos-Dumont N° 6 dans le hangar de Monaco.

C'est là que seront dirigés les deux nouveaux dirigeables aux dépens de l'expérience aéronautique en sa faveur à de multiples expériences en Méditerranée avant de tenter le voyage d'Algérie.

SD1-156

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur

21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *La Vie au Grand Air*

Date : *MARS 1900*

Adresse : *187 Rue St. Honoré*

L'AÉRO-CLUB A SAINT-CLOUD

Il n'est pas aux lecteurs de la Vie au Grand Air qu'il faut adresser le conseil de lire que M. de Santos-Dumont, de condition à l'aviation, son jeté et sa personnalité ont fait, et pour l'Aéro-Club dont il est l'un des directeurs les plus actifs, et pour l'aviation elle-même, à laquelle il s'est consacré presque exclusivement.

Nous avons ici sous toutes les expériences auxquelles il s'est livré, avec les matériaux de son système, se modifiant peu à peu suivant qu'un essai démontrait telle ou telle imperfection et baptisée avec à l'usage de Santos-Dumont n° 1, Santos-Dumont n° 2, Santos-Dumont n° 3, Santos-Dumont n° 4, Santos-Dumont n° 5, Santos-Dumont n° 6, Santos-Dumont n° 7, Santos-Dumont n° 8, Santos-Dumont n° 9, Santos-Dumont n° 10, Santos-Dumont n° 11, Santos-Dumont n° 12, Santos-Dumont n° 13, Santos-Dumont n° 14, Santos-Dumont n° 15, Santos-Dumont n° 16, Santos-Dumont n° 17, Santos-Dumont n° 18, Santos-Dumont n° 19, Santos-Dumont n° 20, Santos-Dumont n° 21, Santos-Dumont n° 22, Santos-Dumont n° 23, Santos-Dumont n° 24, Santos-Dumont n° 25, Santos-Dumont n° 26, Santos-Dumont n° 27, Santos-Dumont n° 28, Santos-Dumont n° 29, Santos-Dumont n° 30, Santos-Dumont n° 31, Santos-Dumont n° 32, Santos-Dumont n° 33, Santos-Dumont n° 34, Santos-Dumont n° 35, Santos-Dumont n° 36, Santos-Dumont n° 37, Santos-Dumont n° 38, Santos-Dumont n° 39, Santos-Dumont n° 40, Santos-Dumont n° 41, Santos-Dumont n° 42, Santos-Dumont n° 43, Santos-Dumont n° 44, Santos-Dumont n° 45, Santos-Dumont n° 46, Santos-Dumont n° 47, Santos-Dumont n° 48, Santos-Dumont n° 49, Santos-Dumont n° 50, Santos-Dumont n° 51, Santos-Dumont n° 52, Santos-Dumont n° 53, Santos-Dumont n° 54, Santos-Dumont n° 55, Santos-Dumont n° 56, Santos-Dumont n° 57, Santos-Dumont n° 58, Santos-Dumont n° 59, Santos-Dumont n° 60, Santos-Dumont n° 61, Santos-Dumont n° 62, Santos-Dumont n° 63, Santos-Dumont n° 64, Santos-Dumont n° 65, Santos-Dumont n° 66, Santos-Dumont n° 67, Santos-Dumont n° 68, Santos-Dumont n° 69, Santos-Dumont n° 70, Santos-Dumont n° 71, Santos-Dumont n° 72, Santos-Dumont n° 73, Santos-Dumont n° 74, Santos-Dumont n° 75, Santos-Dumont n° 76, Santos-Dumont n° 77, Santos-Dumont n° 78, Santos-Dumont n° 79, Santos-Dumont n° 80, Santos-Dumont n° 81, Santos-Dumont n° 82, Santos-Dumont n° 83, Santos-Dumont n° 84, Santos-Dumont n° 85, Santos-Dumont n° 86, Santos-Dumont n° 87, Santos-Dumont n° 88, Santos-Dumont n° 89, Santos-Dumont n° 90, Santos-Dumont n° 91, Santos-Dumont n° 92, Santos-Dumont n° 93, Santos-Dumont n° 94, Santos-Dumont n° 95, Santos-Dumont n° 96, Santos-Dumont n° 97, Santos-Dumont n° 98, Santos-Dumont n° 99, Santos-Dumont n° 100.



L'aérodrome de Saint-Cloud. — Le ballon dirigeable de M. de Santos Dumont sous son hangar-abri.

Voilà la chère association, qui acquit d'un déjeuner, place de l'Opéra, à l'instigation de M. de Santos-Dumont, de ce terrain et de cette installation qui ont jusqu'ici manqué à l'aviation.

Et c'est là ce que représente notre photographie. Le hangar de l'aérodrome de Saint-Cloud, et le « Santos-Dumont » qui est abrité. L'un et l'autre peuvant et feront beaucoup pour le problème de la locomotion dans l'air.

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur

21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *LES FEUX DE LA RAMPE*

Date : *MARS 1899*

Adresse : *21, Boulevard Montmartre, Paris*

Voici quels sont les noms des chauffeurs engagés dans la course d'automobiles Nice-Castellane-Nice qu'organise notre confrère la France Automobile, le 21 mars prochain :

Voitures. — MM. E. Girard, Antony, A. Michelin, Moutier, Ed. Adam, Heath, Girardot, Charon, R. de Koyll, J. Kischin, MM. Edmond Georges, Breuil, F. Chausard, Ruffoff, Loyel, Levrigh, Broc, Laslo, Mercadé, Albert Lemaître, MM. Collin-Dufresne, Santos-Dumont, de Dietrich, baron de Turckheim, Lery, Brochet, baron Duquesne.

Motocycles. — MM. J. Jouan, P. Chausard, Marcelin, Osmond, Ducan, Gaston de Meunier, Williams, Rigot, Bar.

Touristes (21 mars)

Voitures. — MM. Bardon, de Rothschild, Motocycles. — M. G. Debacker.

Tous les concurrents inscrits dans la course Nice-Castellane sont, de droit, inscrits dans la course du mille, 21 mars, et de la Turbie, 24 mars. Le droit d'entrée est de 50 francs et 10 francs pour les touristes ; de 100 francs et 50 francs pour les trois autres courses.

Pour le concours d'élégance et de confortabilité à Monte-Carlo, pas de droit d'entrée.

Départ, d'autre part, que la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. vient d'accorder une réduction de 50 0/0 sur le prix du transport des véhicules engagés dans les courses de Nice du 21 au 24 mars courant.

Chauffeurs, un conseil ! et un bon ! N'oubliez pas de lenter votre système avec la lampe Alpha, et vous serez convaincu de la supériorité de son système. — En vente partout.

GUY « HON.

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur

21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *Revue*

Date : *AVRIL 1900*

Adresse : *19, Bd. Montmartre*

Notre jeune compatriote et intrépide aéronaute M. Santos-Dumont vient de l'échapper belle.

Monté en un ballonnet de 200 mètres cubes, jeudi dernier, à Nice, il fut emmené tout d'abord vers le nord-est, du côté de la montagne, tandis qu'un torpilleur le suivait sur mer, au cas où le vent l'y aurait emmené.

Pris bientôt dans un véritable ouragan de pluie et de grêle, il fut entraîné vers Antibes sans pouvoir atterrir, sautant de vallon en vallon, cinglé par les branches d'arbres, qui lui labouraient le visage et le corps.

Le ballon, finalement, creva, et M. Santos-Dumont, bien que blessé, put regagner la station la plus proche et rentrer à Nice.

Il n'a, dit-il, que quelques égratignures sans conséquence. Nous nous en félicitons et espérons bientôt le revoir à Paris, où il fera encore quelques expériences avec son ballon dirigeable.

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur

21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *Le Temps*

Date : *5 JUIL. 1900*

Adresse : *5, boulevard des Italiens PARIS*

LES EXPÉRIENCES DU BALLON DIRIGEABLE. — Lundi dernier, le comité scientifique de l'Aéro-Club, s'est réuni à l'hôtel de la Société d'encouragement, sous la présidence de M. Mascart, M. Aimé, secrétaire général, a appris, que M. Santos-Dumont, qui n'a pu profiter de la session de l'Aéro-Club, fait construire un hangar qui sera terminé sous peu de jours. Il prendra donc part au concours pour le prix de 100.000 francs au commencement de septembre, avec un nouveau ballon allongé de dimensions très petites. Il est assez intéressant de savoir que cette session de l'Aéro-Club coïncidera probablement avec le second voyage du ballon du comte Zeppelin. En effet, cet immense aérostat a été remorqué jusqu'à son hangar en rade de Friedrichshafen. Il y a été introduit de nouveau avec ses deux nacelles. Le comte Zeppelin pense que les travaux de réparation et d'amélioration nécessités par le premier voyage seront terminés dans deux mois, c'est-à-dire au moment où les expériences de Paris auront lieu sur une échelle moins formidable. Ainsi que nous l'avons dit dans notre numéro d'hier, les résultats acquis par le comte Zeppelin sont fort importants, et les expérimentateurs de Paris tireront parti de cet intéressant voyage, qui fera époque dans l'histoire de la navigation aérienne.

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
Fournit coupures de journaux à de revues
sur tous sujets & personnalités

Journal : Le Journal
Date : 21 SEPT. 1900
Adresse : 100, Rue Richelieu
Signal :

Le "Santos-Dumont n° 4"

C'est indubitablement à M. de Santos-Dumont que revient l'honneur d'avoir revêtu en France, par une initiative personnelle et originale, le mouvement aéronautique. C'est de ses incessantes expériences de dirigeables que sont nées les premières sociétés de France, cette grande Société dont le devise semble être : "l'impossible n'existe pas" et qui, par conséquent, s'est immédiatement inscrite dans son programme le plus difficile des problèmes que se soit jamais posés l'humanité : celui de se mouvoir dans l'air à sa guise et de conquérir l'horizon et les cieux, comme il a conquis la surface des mers et la profondeur du sol.

L'Aéro-Club de France est d'ailleurs de fondation toute récente; que la préface de ce journal accorde l'autorisation d'insérer à cette association, dont les membres sembleraient ne poursuivre qu'un but chimérique. Mais il suffit de parcourir la liste des noms déjà inscrits sur la première liste des sociétaires pour se convaincre qu'en



réalité l'Aéro-Club de France ferait de la même et utile besogne. On pouvait lire, en effet, tout d'abord, le nom de son président, celui du comte Albert de Dion, l'acrobate et l'activité fait homme; puis ceux de ces travailleurs de ces audacieux de ces ingénieurs qui s'appellent Abel Ballif, président de l'Union des Aéroplanes, comte Gaston de Chasseloup-Laubat, Emmanuel Aïme, comte de Castillon de Saint-Victor, comte Henri de la Vaulx, Ernest Archdeacon, Léon Bollée, André Michelin, Gustave Rives, Wilfrid de Fontvieille, Bouquet de la Grye, Mascart, Calviat, Léon Serpollet, etc., etc., et enfin Henry Deutsch, dont la

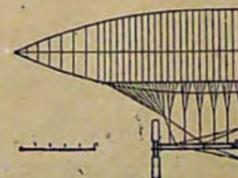
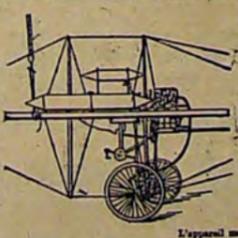


Schéma de ballon dirigeable

magnificence érudite a doté l'Aéro-Club du plus beau prix qui ait de longtemps été offert en récompense d'une invention sociale, prix qui a motivé la construction par M. de Santos-Dumont de son dernier aérostat dirigeable. C'est, en effet, le quatrième que fait établir, à ses frais, l'intrepide pionnier de l'air, et le Journal a parlé en son temps des différentes tentatives faites par M. de Santos-Dumont avec ses ballons "omobiles".

Nos lecteurs se souviennent peut-être même qu'en juin 1898, lors d'une ascension



L'appareil moteur et l'hélice

dont le départ, très réussi, eut lieu sur la prairie du Jardin d'acclimatation, le ballon de M. de Santos se dégonfla partiellement à une altitude d'environ 60 mètres et il y eut une descente vertigineuse sur la plaine de Bagatelle, l'aéronaute s'échappant par miracle à la mort.

Après cela, très loin entre l'aérostat de 1898 et celui que nous avons vu hier à Suresnes, à l'aérodrome que l'Aéro-Club de France s'est offert sur les bords de la Seine. Cet aérodrome n'est autre chose qu'un vaste espace de vingt mille mètres de surface, dénoyé de tout arbre, à l'extrémité duquel a été édifié un hangar immense, une espèce de remise à ballon, longue de 30 mètres, large de 7 et haute de 12, où l'on peut voir pour l'instant, attendant le moment propice à l'expérience qu'il doit tenter, le "Santos-Dumont n° 4".

Cet aérostat affecte les mêmes lignes que ses prédécesseurs; il a la forme généralement adoptée pour les ballons qu'on cherche à rendre dirigeables, c'est-à-dire qu'il ressemble à un long et gros cigare pointu par les deux bouts. Il mesure exactement 25 mètres de long, et 5 mètres de diamètre. Entièrement en soie de Chine imperméabilisée, il a été construit par Lachambre. Le poids de l'enveloppe et des agrès est de 107 kilos. Le cube de ce ballon est de 450 mètres.

Voici maintenant les dispositions de son appareil moteur par quoi il diffère sensiblement des précédents "Santos-Dumont".

Les agrès supportent horizontalement un long bambou, d'environ vingt-trois mètres, placé dans l'axe du ballon. Presque au centre, un peu en avant, est fixé un moteur à pétrole, à deux cylindres à ailettes, développant de 8 à 10 chevaux et construit par M. Buchet. L'axe du moteur se prolonge en avant jusqu'à l'embrayage, du système dit à cônes (celui des automobiles Panhard), qui transmet le mouvement à une vaste hélice à deux branches, dont les palettes sont construites avec du tube d'acier maintenant rigide des surfaces de soie de Chine. A l'arrière du moteur, une simple selle de bicyclette comme siège, au-dessous de laquelle sont rigidement suspendus des pédales au moyen desquelles M. de Santos-Dumont met en marche — ainsi qu'on le fait dans les tricycles à pétrole — son moteur. A sa droite, l'aéronaute a placé une légère turbine à air, qu'il peut faire tourner au moyen d'une courroie et de poulies par son moteur, dans le cas où, par suite d'une ascension rapide, il est nécessaire de gonfler d'air le ballonnet intérieur, et redonner ainsi la forme stationnaire cylindrique à son aérostat, qui pourrait, en redescendant, se vider et même se plier, la quantité de gaz ayant diminué en fuyant automatiquement par les soupapes à la montée.

Devant lui, l'aéronaute a deux réservoirs d'eau — pour un voyage d'une heure et demie environ — l'autre d'huile. Enchaînés autour de lui, à portée de sa main, sont deux barilles et deux autres pièces, clés, tourne-vis, etc. etc. Le tout pèse environ deux cent vingt kilos.

Un train de roues pneumatiques — qu'on détache au moment de l'ascension — permet de rouler hors de la remise l'aérostat, sans que son appareil moteur touche le sol.

Un vaste gouvernail placé à l'arrière complète le ballon dirigeable. M. de Santos-Dumont l'avait fait tout d'abord après l'échec même de l'aérostat. Mais une expérience de traction, faite mercredi après-midi, a démontré que c'était après le ballonnement de l'appareil moteur que ce gouvernail devait être placé.

On nous a parlé de cette expérience dans nos informations d'hier. Elle a prouvé que l'hélice tournait à cent tours environ, l'aérostat, retenu captif au moyen de longues amarres, remontait facilement, le cap au vent, un courant arien assez fort, et que, dans le vent, il avançait avec une force de quarante-cinq kilos au dynamomètre. A la vitesse de dix à quinze kilomètres à l'heure, emportant avec lui M. de Santos-Dumont dont le poids est de 53 kilos, et un sac de lest de vingt kilos, que l'aéronaute espérait suffisant pour lui permettre de maintenir son ballon à une hauteur variant de 150 à 200 mètres, lors de la prochaine tentative qu'il compte faire pour le prix de cent mille francs offert par M. Henry Deutsch.

Il sied de rappeler les conditions imposées par le donateur.

Il les a exposées en une lettre adressée au comte de Dion, et que voici :

Monsieur le président,

Désireux de contribuer à la solution du problème de la locomotion aérienne, je m'engage à mettre à la disposition de l'Aéro-Club une somme de cent mille francs destinée au prix dit l'Aéro-Club à décerner à l'expérience la plus intéressante de l'Ascension de Saint-Cloud, ou à défaut des coteaux de Longchamps, ou de tout autre point situé à une distance égale de la Tour Eiffel, aura, en cas de succès, d'écarter cette tour et sera revenu atterrir à son point de départ.

Le concours pour l'obtention de ce prix sera international, l'en indiquera seulement les grands lignes.

Chaque année, aux époques qui seront fixées, les auteurs des projets qui auront été retenus seront admis à l'épreuve pratique de leurs appareils.

Ces appareils (ballons ou machines volantes) seront construits, montés, démontés ou mis en marche par les concurrents à leurs frais, risques et périls.

S'il est jugé que l'un d'eux a rempì le programme imposé, le prix lui sera décerné, et il versera immédiatement la somme de 100,000 francs entre les mains du président du Comité de l'Aéro-Club.

Si, dans un même concours le programme imposé est rempì par plusieurs expérimentateurs, le prix sera partagé entre eux, en fonction du temps dépensé dans l'exécution du programme.

Le Comité de l'Aéro-Club sera seul juge du concours.

Il établira un règlement qui sera publié et dans lequel il fixera le mode de remise des

projets, la date et l'ordre des épreuves, l'attribution et le partage du prix.

Les décisions seront souveraines et ne seront susceptibles d'aucun recours quelconque pour quelque cause que ce soit.

Par cela que les concurrents partent au concours, les concurrents seront obligés d'accepter les décisions du Comité.

Si le prix n'est pas décerné dans un délai de cinq ans à partir du 15 avril 1900, mon engagement sera annulé.

Pendant cette période, et tant que le prix n'aura pas été attribué, le montant de ce prix sera au Comité de l'Aéro-Club une somme de 4,000 francs qui lui distribuera ainsi qu'il le

voudra convenable aux expérimentateurs qui lui paraîtront mériter un encouragement.

Henry Deutsch (de la Meurthe),
1, Place des Énaux-Usa,
Paris, le 24 mars 1900.

Le règlement établi par une commission de l'Aéro-Club a décidé que les concours pour le prix de cent mille francs auront lieu chaque année, du 1^{er} au 15 juin et du 15 au 30 septembre.

M. de Santos-Dumont n'ayant pas été prêt en juin, il n'a plus, pour accomplir sa tentative, que "sept jours". Aussi l'aérostat restait-il gonflé d'hydrogène pur, dans sa remise de Suresnes, et tous les matins on rajoutait cinquante mètres cubes de gaz, pour le maintenir sous pression. Et chaque après-midi, si le temps paraît devoir se montrer favorable, M. de Santos-Dumont est là, prêt à partir.

Demain, après-demain peut-être, nous apprendrons que, pour la première fois au monde, un ballon dirigeable a fait, aller et retour, un parcours déterminé à l'avance. Tous ceux que passionnent les progrès de la science humaine, attendent anxieusement les résultats de l'expérience et espèrent...

Aviator.

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
Fournit coupures de journaux à de revues
sur tous sujets & personnalités

Journal : Le Petit Marseillais
Date : 24 SEPT. 1900
Adresse : MARSEILLE
Signé :

LE COURRIER DE LA PRESSE
reçoit sans frais, les ABONNEMENTS
et ANNONCES pour tous les journaux et
TARI
Tarif récé
d'avance
de temps

LA DIRECTION DES BALLONS

Le SANTOS-DUMONT n° 4

Le 9 janvier 1899 se fondait à Paris l'Aéro-Club de France, société d'aéronautes qui inscrivait dans son programme le plus difficile des problèmes que se soit jamais posé peut-être l'orgueil humain : celui d'arriver à se mouvoir dans l'air à sa guise et de conquérir le ciel, comme il a conquis la surface de la mer et la profondeur du sol.

Le 24 mars dernier, un membre de cette société, M. Henry Deutsch, dotait l'Aéro-Club d'un prix de 100.000 fr. à décerner à l'expérimentateur qui, partant de Saint-Cloud ou, à défaut des coteaux de Longchamps, ou de de tout autre point situé à égale distance de la tour Eiffel, aura, en une demi-heure, doublé cette tour et sera revenu atterrir à son point de départ.

Le règlement établi par une commission du club a décidé que les concours pour ce prix de 100.000 fr. auront lieu chaque année, du 1^{er} au 15 juin et du 15 au 30 septembre.

Dès cette année, un intrépide aéronaute, M. de Santos-Dumont, bien connu pour ses tentatives antérieures faites avec des ballons automobiles, s'est mis en devoir de concourir et il a construit à cet effet un aérostat nouveau, qu'il a appelé le « Santos-Dumont n° 4 » et qui est actuellement prêt à tenter l'épreuve.

Cet aérostat a la forme d'un long et gros cigare pointu par les deux bouts. Il mesure exactement 25 mètres de long et 5 mètres de diamètre. Le poids de l'enveloppe, en soie de Chine imperméabilisée, et des agrès est de 107 kilos.

Un long bambou, de 23 mètres environ, est placé dans l'axe du ballon. Presque au centre, un peu en avant, est fixé un moteur à pétrole développant de 8 à 10 chevaux. L'axe de ce moteur se prolonge en avant jusqu'à l'embrayage, du système dit à cônes, qui transmet le mouvement à une vaste hélice à deux branches, dont les palettes sont construites avec des tubes d'acier maintenant rigides les surfaces en soie de Chine.

A l'arrière du moteur, une simple selle de bicyclette comme siège, au-dessous de laquelle sont rigidement suspendues des pédales au moyen desquelles M. de Santos Dumont met en marche — ainsi qu'on le fait dans les tricycles à pétrole — son moteur. A sa droite, l'aéronaute a placé une légère turbine à air, qu'il peut faire tourner au moyen d'une courroie et de poulies par son moteur, dans le cas où, par suite d'une ascension rapide, il est nécessaire de gonfler d'air le ballonnet intérieur, et redonner ainsi la forme exactement cylindrique à son aérostat qui pourrait, en redescendant, se vider et même se plier, la quantité de gaz ayant diminué en fuyant automatiquement par les soupapes à la montée.

Un vaste gouvernail, placé à l'arrière, complète ce ballon dirigeable avec lequel M. de Santos-Dumont a fait une première expérience mercredi dernier. Cette expérience a prouvé que, l'hélice tournant à cent tours environ, l'aérostat, retenu captif au moyen de longues amarres, remontait facilement, cap au vent, un courant aérien assez fort et qu'il avançait dans le vent à la vitesse de 12 à 15 kilomètres à l'heure.

Depuis cette expérience préliminaire, M. de Santos-Dumont espère... et attend que le temps soit favorable pour tenter l'épreuve définitive. Dans sa remise de Suresnes, où il est installé, le ballon reste gonflé d'hydrogène pur et, tous les matins, on ajoute cinquante mètres cubes de gaz pour le maintenir sous pression.

Et chaque après-midi M. de Santos-Dumont, qui n'a plus que sept jours pour accomplir sa tentative avant le 30 septembre, est là, prêt à partir.

Et voilà comment demain, après-demain peut-être, nous apprendrons que, pour la première fois au monde, un ballon dirigeable a fait, aller et retour, un parcours déterminé à l'avance. Faisons donc comme M. de Santos-Dumont : espérons et attendons. — B.

Journal : Le Monde Moderne
Date : JAN. 1901
Adresse : 5, Rue Saint-Benoit PARIS

Fig. 5. — Le ballon dirigeable de M. de Santos-Dumont.

N, aérostat de forme allongée établi en bois japonais; G, gouvernail; E, F, ballons en acier servant à supporter tous les appareils; H, hélice motrice en bois tendue sur une carcasse d'aluminium; I, roues servant de volant pour la marche et de support au moment de l'atterrissage; A, réservoir à eau pour le lest; B, réservoir à essence.

Plusieurs modèles de voitures ont déjà été construits d'après ce principe. Le premier était simplement destiné au transport du personnel et du petit matériel; nous avons aujourd'hui des voitures pour les grandes échelles et même des pompes montées sur chassis électrique (fig. 4).

Les accumulateurs installés sous la voiture dans une caisse spéciale P sont interchangeables; une fois la force électrique dépensée, on n'a qu'à défaire les chaînes qui supportent cette boîte et à changer celle-ci pour une nouvelle qui est chargée.

Depuis 1884, on ne s'était plus occupé de la navigation aérienne; ce n'est que dernièrement que la question a été reprise en Allemagne par le comte Zeppelin, et chez nous par M. de Santos-Dumont.

Ces deux explorateurs emploient l'un et l'autre un moteur à pétrole construit sur le même principe que ceux qui sont employés pour les voitures.

Un petit moteur installé sur une carcasse en acier est placé à la portée du navigateur, qui est monté sur une selle légère; à ses pieds se trouvent des pédales dont il se sert pour opérer la mise en train de l'appareil; les deux roues situées au-dessous du siège servent de volant en cours

de marche et peuvent également être employées avec profit au moment de l'atterrissage. Le moteur, dont la force est de 10 chevaux, peut faire 1500 tours à la minute; grâce aux transmissions cette vitesse est réduite à 180 tours sur l'arbre horizontal qui reçoit l'hélice motrice du ballon. Celle-ci est située à une des extrémités, elle est en bois du Japon et se trouve tendue sur une carcasse en aluminium (fig. 5).

A côté du conducteur, on peut voir deux boîtes cylindriques dont les extrémités sont allongées en forme de pointe; la plus grande A est remplie d'eau qui sert de lest, l'autre B est un magasin à essence.

Un gouvernail G situé sur l'aérostat même est actionné, suivant les besoins, par le conducteur.

Tel est l'appareil; maintenant de quoi est-il capable? L'expérience nous le dira sans doute.

Bien que très intéressants en eux-mêmes, ces travaux sur la direction des ballons ne donneront sans doute aucun résultat pratique; la question est à l'étude et y sera encore longtemps. La solution de la navigation aérienne est théoriquement possible assurément, mais en pratique on n'y arrivera pas! C'est un autre pôle nord!

A. DA CUNHA.

Journal : Le Petit Journal
Date : 21 JUIL. 1901
Adresse : 61, Rue Lafayette PARIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : Le Petit Journal
Date : 21 JUIL. 1901
Adresse : 61, Rue Lafayette PARIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Le Petit Journal
21 JUILLET 1901
SAINT VICTOR, M. — 163
NEUVIÈME ANNÉE (NUMÉRO 14086)

l'ordre de rentrer au Cap, où le mouvement des Afrikanders a pris de l'extension. Plusieurs régiments anglais les suivront.

L'Œuvre de Santos-Dumont

Nous avons enregistré, quand elles se sont produites, les heureuses expériences tentées par M. Santos-Dumont. Il convient, aujourd'hui, de revenir sur la personnalité de l'homme qui a créé le premier type pratique de ballon dirigeable.

Il ne fallait rien moins que sa fortune mise au service de sa science pour réaliser, à vingt-huit ans, le rêve de son enfance, lorsque des hauteurs de Pétropolis, il lançait des ballons de montgolfières par-dessus la baie de Rio-Janeiro.

Mais ces deux éléments de succès n'eussent pas encore suffi sans le travail opiniâtre du jeune ingénieur millionnaire, confondu d'abord par ses envieux avec les Sud-Américains qui viennent à Paris pour faire la fête.

Cinq ballons dirigeables, construits en quatre ans, ne lui ont guère laissé le temps de s'amuser à terre.

Il fut préparé de bonne heure à sa rude vocation aéronautique par son goût inné pour la mécanique et par la sévère éducation qui était de tradition dans sa famille.

M. Santos Dumont
(CLICÉ NABAR)

Son père était Brésilien de naissance, mais Français de descendance, comme l'indique le nom de Dumont si répandu chez nous. Il était surtout Français de cœur ainsi qu'en témoignaient ses sentiments de grande sympathie pour notre pays, sentiments qu'il partageait avec son illustre ami l'empereur don Pedro et qu'il transmit à ses dix enfants, dont le plus jeune, Alberto, a fait de la patrie de Montgolfier sa seconde patrie.

Le père d'Alberto Santos-Dumont, avant de devenir le premier grand planteur de São-Paulo et d'être universellement connu sous le nom de Roi du Café, avait commencé par faire toutes ses études à Paris. Il avait puisé à l'École centrale les principes de la méthode scientifique qui lui permirent de créer la plus vaste entreprise agricole du monde entier, comprenant, sur des milliers d'hectares défrichés en terre vierge, quatre millions de pieds de café, et occupant six mille ouvriers tant à la culture du sol qu'au travail des nombreuses usines dépendant de cette gigantesque exploitation, desservie par 64 kilomètres de chemins de fer.

Parcourant dès l'aube ses luxuriantes plantations, il forçait ses dix enfants à se lever avec le soleil.

Figé aux préceptes paternels, Alberto Santos-Dumont travailla dix-huit heures par jour, et comme on lui demandait l'autre soir le secret de la direction des ballons, l'aéronaute répondit simplement :

— Se lever matin.

Puis il ajouta en consultant sa montre :

— Et se coucher tard.

Sur ce, il continua à dépeupler sa volumineuse correspondance et à ouvrir d'innombrables télégrammes et cablogrammes venus de tous les pays du monde.

Formé à une sévère école, Alberto Santos-Dumont avait pour joujou de douze ans sur le réseau des propriétés paternelles.

En maniant avec un sang-froid au-dessus de son âge ces lourdes et rapides machines Compound que l'Amérique a connues bien avant l'Europe, il ne perdait pas de vue dans son imagination la légère machine avec laquelle il devait conquérir l'espace.

Il vint en France avec l'idée de faire son chemin... en l'air.

La nature en le douant au moral de ce qui distingue un aéronaute accompli ne voulut pas faire les choses à demi : elle lui donna, par surcroît et comme pendant à son lot de facultés intellectuelles un rare ensemble d'aptitudes physiques, une agilité d'oiseau, un pied de grimpeur, et une main de mécanicien, le tout réuni sous un poids de cinquante kilos, record de la légèreté dans l'Aéro-Club.

Ces qualités, jointes à l'endurance et au sang-froid qui sont les dominantes de son tempérament...

Journal : Le Petit Calaisien
Date : 30 JUIL. 1901
Adresse : CALAIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : Le Petit Calaisien
Date : 30 JUIL. 1901
Adresse : CALAIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

La direction des Ballons
Nouvelle expérience de M. Santos Dumont

Paris, 20 juillet.

M. Santos Dumont s'est livré cet après-midi à une ascension nouvelle dans son ballon dirigeable le « Santos-Dumont n° 17 ».

Dès trois heures, quelques amis de l'aéronaute se trouvent à St-Cloud.

Peu à peu, le hangar où est remis le ballon est envahi par des journalistes français et étrangers, des photographes, et des amis de M. Santos-Dumont.

À 4 heures, l'expérimentateur fait partir son ballon, qui s'élève dans les airs après trois faux départs dus au relâchement d'une pièce du moteur.

Arrivé à 200 mètres de hauteur, M. Dumont fait mouvoir son moteur et met en action son hélice.

Le ballon se dirige alors en ligne droite vers le sud-est. Le temps est beau.

M. Santos-Dumont contourne complètement l'hippodrome de Longchamps, en passant par la grande piste.

Le ballon revient à son point de départ sans accident.

Le voyage a duré 15' 30".

Les spectateurs font une ovation à M. Santos Dumont.

Celui-ci n'a pas voulu tenter de doubler le cap de la tour Eiffel parce que son moteur chauffait, son aérostat avait trop de tangage, enfin parce qu'il s'était légèrement blessé à la main.

Il compte recommencer son expérience le plus tôt possible.

Interrogé à sa descente, M. Santos Dumont a déclaré qu'il était très heureux de son expérience et qu'il y a beaucoup de progrès réalisés depuis sa dernière tentative.

Journal : La Fronde
Date : 1 AOUT 1901
Adresse : 14, Rue Saint-Georges PARIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : La Fronde
Date : 1 AOUT 1901
Adresse : 14, Rue Saint-Georges PARIS

Le COURIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

SPORTING-NOTES

Les événements de l'Aéro-Club

M. Santos-Dumont qui passe la plus grande partie de ses journées dans son hangar du parc de l'Aéro-Club à Saint-Cloud, occupé à préparer sa prochaine ascension, a bien voulu donner quelques renseignements sur les événements qui viennent d'avoir lieu à l'Aéro-Club.

Il a particulièrement avancé dans l'armature de la nacelle, le panier d'osier où il prend place pendant l'ascension, de façon à rendre plus stable l'équilibre du ballon haut.

— Il est très vrai, dit-il, que j'ai parlé de donner ma démission de l'Aéro-Club, à cause de ce qu'on a fait à mon ami, M. Aimé. Mais, jamais je n'ai exprimé l'idée de partir en Amérique, car j'ai exprimé l'idée de cette idée. Je démissionne formellement ce propos qu'on m'a prêtés.

— A quoi attribuez-vous la révocation de M. Aimé?

— On l'a accusé d'avoir montré trop d'enthousiasme pour moi, il a écrit des articles très élogieux dans divers journaux, délaissant ses expériences définitivement concluantes. Or, certains de mes collègues de l'Aéro-Club se sont frottés, une expression sur la première fois qu'on dirigeait un ballon. Il y a eu, et je ne veux point insister là-dessus, des susceptibilités fortement blessées.

— Mais je pense d'ailleurs que tout s'arrangera. Il y a demain réunion de comité à l'Aéro-Club et je suis sûr qu'on doit prendre d'importantes décisions à mon sujet.

— Vous comprenez facilement que je ne puisse en dire plus long.

— Allez-vous bientôt recommencer vos expériences?

— Non, pas avant quelques jours. Je suis tout prêt, mais je n'ai point envie de sortir ces jours-ci. Ce sera sans doute pour le commencement de la semaine prochaine.

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : COUPURES PARIS
 TÉLÉPHONE N° 101.50
 ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : **LE FRANÇAIS**
 Date : **31 JUIL. 1901**
 Adresse : **6, Boulevard Pissanière, PARIS**

NOUVELLE EXPÉRIENCE

M. Santos-Dumont — Le tour de Longchamp en ballon dirigeable — Un succès.



Couturier

M. SANTOS-DUMONT DANS SA NACELLE

M. Santos-Dumont s'est décidé hier matin à renouveler ses expériences en vue de gagner le prix de 100,000 francs fondé par M. Deutsch en faveur de l'aéronaute qui, parti du parc de l'Aéro-Club, aux Coteaux, près Saint-Cloud, irait doubler la tour Eiffel et reviendrait au point de départ — 11 kilomètres à effectuer en 30 minutes.

A trois heures, au moment où nous arrivons au Parc, une foule nombreuse est massée sur le talus qui le domine.

A la porte, automobiles, bicyclettes et voitures sont nombreuses qui ont amené les privilégiés admis dans l'enceinte.

Le vaste hangar sous lequel repose, depuis les dernières expériences, l'engin de M. Santos-Dumont est envahi par de nombreux curieux, aéronautes, journalistes, photographes — oh! combien nombreux ces derniers! — et amis du hardi aéronaute.

Citons: le prince Roland Bonaparte, marquis de Dion, de Fonvielle, les aéronautes Hermette et Bans, Castillon de Saint-Victor, de La Valette, Farmann, Georges Prade, Lemaitre, Paul Rousseau, etc., etc.

M. Santos-Dumont fait procéder à de nombreuses expériences; son moteur fonctionne à grand bruit. On se croirait à la campagne dans une grange, près d'une gigantesque batteuse à bié.

A 4 heures 15, M. Santos-Dumont monte dans sa nacelle, en bras de chemise.

Cinq minutes après le ballon est sorti du hangar.

L'aéronaute annonce que son moteur ne marchant pas aussi bien qu'il le désire il ne tentera pas aujourd'hui l'expérience officielle.

— Vous ne serez pas offensés, dit-il, si je ne fais qu'aller à Longchamp et revenir.

Le ballon s'élève alors, mais on est obligé de le ramener à terre, M. Santos-Dumont s'étant aperçu qu'une des attaches en acier qui fixent le moteur au châssis s'est rompue.

On la remplace aussitôt, et à 4 h. 40 le départ est définitif.

M. Santos-Dumont s'élève rapidement, et à 180 mètres de hauteur, il se dirige directement sur Longchamp.

Une fois au-dessus de l'hippodrome de Longchamp, il en fait le tour, puis fait plusieurs virages et enfin, dirigeant son ballon sur le parc de Saint-Cloud, il pointe droit sur le hangar à une très vive allure.

Arrivé de nouveau au-dessus du parc d'aérostation, M. Santos-Dumont fait un virage magnifique et, salué par de longues acclamations, il atterrit doucement.

M. Santos-Dumont a déclaré que l'équilibre de son ballon lui avait semblé trop mauvais pour qu'il pût se risquer à tenter l'expérience décisive. Il était néanmoins tout prêt à partir si on voulait lui garantir les dégâts qu'il pourrait occasionner dans Paris.

L'expérience de M. Santos-Dumont a duré exactement quinze minutes trente secondes.

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : COUPURES PARIS
 TÉLÉPHONE N° 101.50
 ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : **Le Petit Bleu de Paris**
 Date : **1 AOUT 1901**
 Adresse : **5, Rue du Helder** PARIS

LES BALLONS DIRIGEABLES

Les dernières expériences de M. Santos-Dumont. — Un peu de science. — Le grand problème moderne

Beaucoup de nos lecteurs nous ayant demandé de leur fournir quelques renseignements techniques sur le nouveau « dirigeable » avec lequel M. Santos-Dumont tente depuis quelques jours de remporter le prix Henry Deutsch, de 100,000 francs, nous ne croyons pouvoir mieux faire que de mettre sous leurs yeux les détails suivants que nous extrayons de l'Auto-Vélo.

Description du « Santos-Dumont »

Ballon forme cigare, longueur 34 mètres; plus grand diamètre, 5 mètres; étoffe, soie de Chine. Le ballon contient 550 mètres cubes d'hydrogène.

Appareil de suspension du moteur et de la nacelle : treize arbalétriers de bois blanc reliés au sommet par une volige formant faitage et à la base par deux voliges dont les treize tirants font une espèce de plancher à jour. Les voliges du haut et du bas se réunissent en avant et en arrière des deux arbalétriers. Des deux pointes ainsi formées partent les derniers fils de piano qui portent l'ensemble.

La nacelle, semblable à une grande corbeille à papier, est placée entre le troisième et le quatrième arbalétrier. C'est de là que se font les manœuvres que nous avons indiquées : mise en marche par pédales, mise de l'allumage par commutateur et embrayage en tirant sur un levier par une ficelle.

Entre les sixième et septième arbalétriers, le réservoir; entre le huitième et le neuvième, le moteur : un Buchet à quatre cylindres verticaux à ailettes de 100 carrés placés à la file l'un de l'autre. Carburateur Longuemare. Nous avons également un système de ventilation des ailettes et de l'envoi d'air dans le ballon.

L'appareil de suspension a 24 mètres de long, l'hélice trois mètres de diamètre. Les deux manillons de commande sont dans le rapport d'un à dix. L'hélice tourne donc entre 80 et 240 tours, le moteur allant de 800 à 2,400 tours.

Et demain ?

Est-ce là le type définitif du moyen de locomotion de l'avenir, de l'instrument merveilleux qui permettra à l'homme de conquérir le ciel, après avoir conquis l'eau et la terre? Il est à présumer que le « Santos-Dumont » subira de profondes et nombreuses modifications avant de réaliser le rêve de son inventeur, le rêve de l'humanité tout entière. Cependant, tel qu'il est, incomplet et imparfait encore, il attire et passionne l'attention de l'univers entier.

C'est que la direction des ballons est le grand problème moderne. Le jour où il sera résolu, l'homme pourra se dire avec fierté qu'il est bien le roi du monde, car la nature entière sera soumise à ses lois. Il pénètre impunément déjà les profondeurs de la terre; il vogue avec sécurité sur l'immense abîme des mers, et voilà que demain peut-être il sera maître aussi de l'espace, et pourra se diriger à son gré sur les routes infinies de l'éther.

Quelle reconnaissance ne devra-t-on pas alors aux esprits généreux et désintéressés qui, par pur amour du progrès et de la science, auront favorisé et hâté, au prix de sacrifices considérables, l'éclosion de la machine merveilleuse qui marquera une étape nouvelle vers l'affranchissement définitif de l'humanité!

CATALOGUE des 13,000 coupures de la Presse de la Presse. Nomades, multiples, renseignements divers. Pour obtenir les coupures. Prix : Franco

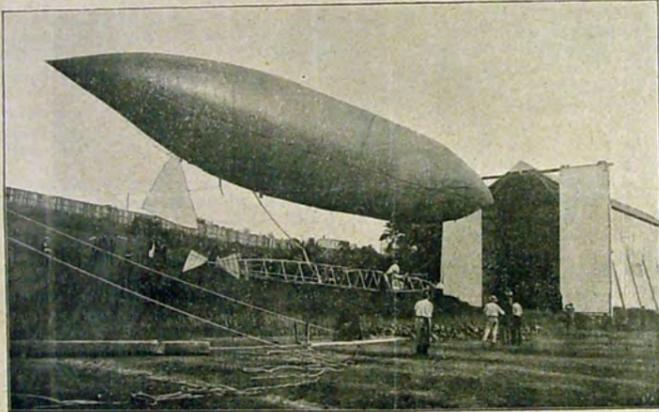
Tarif de 25 francs. 55 > 105 > 200 >

LE BALLON SANTOS

La photographie que nous reproduisons suffit très bien pour donner une idée du ballon à l'aide duquel M. Santos-Dumont a exécuté ses expériences des 12 et 13 juillet. L'aérostat vient de sortir du hangar où il a repris le 20 au soir la place qu'il avait occupée précédemment. Il est confectionné de nouveau, réparé, et la machine a reçu quelques améliorations de nature à prévenir l'arrêt de la rotation de l'hélice. Il se présente par l'arrière où l'on voit le gouvernail, espèce de voile triangulaire que M. Santos met en action par deux drosses, l'une de babord et l'autre de tribord. L'inventeur a pris place dans une petite nacelle cylindrique que l'on voit à la partie antérieure de la poutre armée. L'hélice dont le rayon est de 2 mètres se trouve un peu en arrière du gouvernail, et son axe est naturellement celui de la poutre armée. La poutre armée a 18 mètres de long. Elle est formée de trois arêtes en bois consolidées par une série de triangles isocèles. Les diverses parties sont solidarisées par des fils d'acier invisibles à cause de leur petit diamètre. Sont également invisibles les fils d'acier au nombre de 102 rattachant la poutre armée au ballon. L'extrémité supérieure est cousue à des sangles fixées sur le

Journal : **Le Cosmos**
Date : **3 AOUT 1901**
Adresse : **8, rue François Ier PARIS**

ballon. L'extrémité inférieure est fixée en divers points de la poutre armée qui forme un tout inébranlable avec le ballon. Un mouvement de rotation est imprimé à l'axe du moteur avant le départ. M. Santos peut, à volonté, avec un cône de friction, embrayer l'axe de l'hélice avec l'axe du moteur. Mais



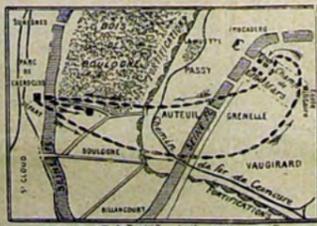
Le ballon Santos sortant du hangar par l'arrière. M. Santos est dans la nacelle et l'ascension va commencer.

Le moteur doit fonctionner pendant tout le temps que le ballon est en expérience. Cette disposition est analogue à celle qui est en usage dans les automobiles. Le moteur ayant cessé de tourner, M. Santos a dérivé sous l'action du vent, ne pouvant le remettre en marche. C'est une disposition vicieuse qui n'existait pas lorsque M. Santos occupait une selle vélocipédique et pouvait donner l'impulsion au moteur avec les pédales sur lesquelles reposaient ses pieds.

Le moteur est à quatre cylindres, et, par conséquent, de construction assez compliquée. La réfrigération est obtenue par des ventilateurs, et l'explosion par des étincelles électriques dont M. Santos peut arrêter à volonté la production. Le moteur cesse alors de marcher.

Le trajet a été relevé par le journal *le Temps*, qui

a publié un cliché que nous lui empruntons. On voit, contrairement à ce qui avait été dit, que le trajet ne constitue point une courbe fermée, dans l'intérieur de laquelle se trouve la tour Eiffel, condition essentielle au gain du prix Deutsch. Il n'a pu passer du côté Nord de la tour et est revenu au parc de l'Aéro-Club, par le côté Sud où il s'est présenté.



Etendue du trajet du ballon. Point où il est tombé. La route du « Santos-Dumont », le 13 juillet.

Ces circonstances ne détraquent point les conclusions favorables que nous avons tirées de ces expériences dans un article publié par le *Velo* du 18 juillet.

Au moment où nous écrivons ces lignes, M. Santos-Dumont poursuit de nouvelles expériences, dans son aérostat réparé et remis en ordre. Les résultats qu'il obtient ne laissent pas douter qu'il remportera avant peu le célèbre prix.

W. DE FONVILLE.

Journal : **REVUE DES DÉBATS**
Date : **31 AOUT 1901**
Adresse : **10, RUE GARANCIÈRE**



178. — L'ATELIER DE L'AÉRONAUTE LACHAMBRE où se construit le ballon Santos-Dumont n° 6.

178. — Construction du « Santos-Dumont n° 6 ». — Le ballon Santos-Dumont, dont nous avons raconté l'accident dans le fascicule du 24 août, portait le n° 5. Le Santos-Dumont n° 6 est, en ce moment en construction dans les ateliers de M. Lachambre, passage des Favorites, à Vaugirard. M. Lachambre figure dans notre photographie armé d'un compas.

Journal : **Le Figaro**
Date : **30 AOUT 1901**
Adresse : **26, Rue Drouot PARIS**

LA VIE DE PARIS
UNE CROIX POUR SANTOS-DUMONT

Nous sommes à l'une des deux échéances de l'année où la tradition veut que les gouvernants distribuent aux « services exceptionnels » leur récompense.

Auront-ils souvent l'occasion et l'honneur d'en récompenser de plus exceptionnels que ceux de Santos-Dumont ?

Les récents travaux de M. Santos-Dumont avaient attiré sur ce jeune homme l'attention très sympathique du monde savant ; ses dernières expériences — ses dernières aventures, pourrait-on dire, — lui ont conquis l'admiration stupéfaite du monde entier.

Car M. Santos-Dumont ne s'est pas contenté d'être un savant, de poursuivre avec passion la solution du problème posé par ses devanciers, et d'apporter à l'œuvre commune l'appoint précieux de ses idées, de ses recherches, de son expérimentation personnelle : il y a consacré sa fortune et, ce qui est mieux encore, il y a — plusieurs fois — joué sa vie.

Et il a fait cela le plus simplement et le plus élégamment du monde. Avant-hier encore, à peine descendu de son ballon perdu, déchi-quant, sa première réponse à ceux qui lui demandaient : « Qu'allez-vous faire ? » fut :

« Je vais recommencer.

L'émotion d'avoir échappé par miracle à une mort tragique ne l'effleurait même pas, et au milieu des amis que cette aventure bouleversait, M. Santos-Dumont semblait surtout préoccupé de vérifier si son moteur était resté en aussi bon état que lui.

Le voilà, ce nous semble, le « professeur d'énergie » dont certains littérateurs nous ont beaucoup parlé depuis quelque temps !

Gagnera-t-il ou ne gagnera-t-il pas les cent mille francs qu'on lui promet ? Nous n'en savons rien. Mais il y a autre chose, en attendant, qu'il a bien gagné, et ce prix-là, il ne tient qu'au gouvernement de le lui décerner demain : c'est un tout petit morceau de ruban rouge qui ne pèserait pas bien lourd dans la nacelle du Santos-Dumont n° 6, et que les

amis de ce jeune brave seront heureux de voir attacher à sa boutonnière. Nous demandons la croix de la Légion d'honneur pour Santos-Dumont.

Journal : **Echos de partout**
Date : **31 AOUT 1901**
Adresse : **Genève**

Quand prendrons-nous un billet au guichet aérien pour quelque course pressée par aérostat ? M. Santos-Dumont se prépare à nous en fournir les moyens sans se préoccuper de théories aérostatiques établies vers

1709 par son confrère et précurseur, le P. Bartolomeo de Gusmao, jésuite. Celui-ci traversa tout Lisbonne sur un oiseau mécanique muni d'une nacelle, sur quoi la Sainte-Herménad voulut le brûler comme sorcier. Les disciples de Loyola le sauvèrent du bûcher, mais il ne recommença pas l'expérience ; et emporta son oiseau dans la tombe. Il était né à Santos du Brésil. M. Santos (drôle de coïncidence) n'a-t-il tout parler de ce pré-décesseur ?



M. Santos-Dumont

La dernière invention de notre concitoyen M. Raoul Pictet va peut-être faciliter la solution du problème ; ce célèbre savant a découvert le moyen de fabriquer l'oxygène pour le prix d'un centime par mètre cube, et vient de vendre son invention à MM. Galloway, de Manchester, qui l'ont payée à prix énorme. Attendons-nous à apprendre de curieuses applications si M. Pictet s'occupe de l'hydrogène aussi. Il sera commode, en fendant les airs, d'aller se renseigner sur ce qui se passe aux bons endroits.

M 57 501-384 No 496

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : LE VELO
Date : 28 AOU 1901
Adresse : 2, RUE MEYERBER
Signé : _____

La Locomotion Aérienne
L'AFFAIRE SANTOS-DUMONT-KILIEN-CASSEMICHE

Les locataires de Mme Denicau, propriétaire du No 12, quai de Passy, sont-ils aussi bénévoles que Santos-Dumont ?

Notre ami, désireux en l'absence de son avocat de terminer au plus vite cette bizarre affaire, s'est présenté, hier dans la matinée, en l'étude de M' Kilien-Cassemiche — lequel, nous certifie Santos, est un huissier parfait galant homme — et demanda une note des frais qu'il acquitta incontinent.

En voici le détail :

Lettre d'avertissement.....	0 90
Citation	4 80
Principal	150 »
Timbre	0 10
Total.....	155 80

Cette heureuse solution — heureuse sur tout pour Mme Denicau — nous désolera presque. Il eut, n'est-ce pas ? été assez drôle d'assister, à la justice de paix de la rue d'Anjou, à un débat aussi peu banal, créant un non moins banal précédent. Et sans doute, à la nouvelle du dénouement brusque de la cause mémorable, un magistrat éprouvera un semblable désappointement.

C'est égal, s'il y a un certain chic de payer 155 fr. 80 le bris d'une paire d'ardoises, il y en a moins — vu les circonstances — à exiger ainsi le paiement. Au moins pouvait on y mettre quelque forme.

La prochaine ascension de Santos-Dumont

Elle aura certainement lieu les premiers jours de la semaine prochaine, peut-être même dimanche.

Santos-Dumont nous a annoncé hier cette bonne nouvelle. Il est enchanté de son moteur, parfaitement réglé, qui donne jusqu'à 300 tours à la minute. A chaque tour de l'hélice il se produit, de l'arrière à l'avant, une poussée d'air d'au moins 80 kilogrammes.

Le moteur perfectionné est de la force de 20 chevaux. Des culasses à eau ont remplacé les culasses à ailettes.

Tout est prêt à Saint-Cloud ; on n'attend plus que l'enveloppe.

Du parc de l'Aéro Club — où dans le grand hangar qui fait face à celui de Santos, M. Victor Tatin continue la construction de son ballon dirigeable — nous nous sommes rendu à Vaugirard, chez M. Lachambre.

L'ingénieur-aéronaute, qui a droit à tous les éloges pour le tour de force qu'il vient d'accomplir, nous désigne trois tronçons de soie blanche du Japon qui constituent l'enveloppe du « Santos-Dumont No 6 ».

— Ces tronçons, nous dit-il, vont être raccordés incessamment. Vendredi matin, à huit heures, l'enveloppe sera rendue au hangar et le gonflement commencera à midi, le jour même. Ah ! le travail n'a pas été mince et je n'ai dû perdre...

— Une minute...

— Une seconde !

M 502-049 No 499

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : Le Petit Provençal
Date : 5 SEPT, 1901
Adresse : MARSEILLE
Signé : _____

AU JOUR LE JOUR
CABOTINAGE

Les voyages aériens de M. Santos-Dumont n'intéressent pas seulement le monde scientifique et le monde militaire. Les audacieuses tentatives de l'aéronaute en renom font rêver les femmes ou plutôt quelques femmes. Malheureusement, il ne s'agit pas pour elles d'éprouver seulement des sensations inédites, des frissons nouveaux. Il se mêle à leurs pensées un très vulgaire cabotinage.

La plupart de ces dames éprises tout à coup d'aérostation ne demandent, en effet, à monter en ballon avec Santos-Dumont que pour se tailler une forte réclame et se faire connaître au grand public. L'une d'elles avoue très franchement qu'elle désirerait s'associer aux expériences du hardi-aéronaute dans le but de se lancer au... théâtre. En d'autres termes, elle voudrait contempler de près les astres du ciel pour avoir quelque chance de devenir une « étoile » célèbre sur terre. Le procédé ne manque, ma foi, pas d'un certain américanisme.

Une autre personne du sexe aimable, appartenant au monde spécial des petites femmes de « revue » de café-concert, exprime son désir avec une charmante poésie : « Mes yeux te serviront de cible à Santos-Dumont. Mais les cent mille francs du prix Deutsch, réservés à qui solutionnera le problème de la navigation aérienne, lui paraissent surtout très intéressants... N'insistons pas.

Que fera Santos-Dumont de toutes ces flatteuses demandes ? Il est probable qu'il les considérera comme des projets en... l'air et n'en tiendra pas compte. Accepter une compagnie d'excursion aérienne, c'est, certes, fort tentant, mais, à ce jeu, le jeune aéronaute ne risquerait-il pas d'avoir son cœur et son ballon... captifs ?

Le Quotidien.

M 502-232 No 132

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

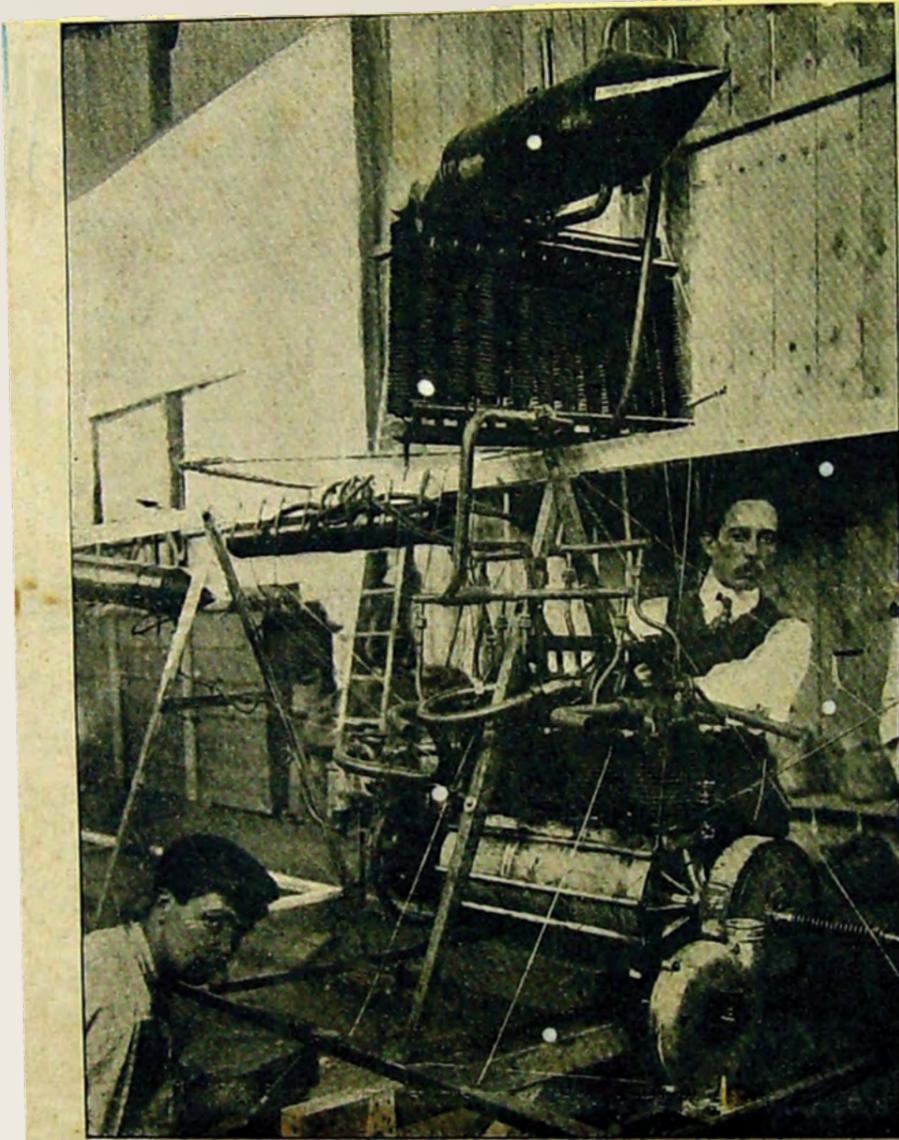
Journal : le Courrier
Date : 10 NOVEMBRE 1901
Adresse : MUSTOPHIA
Signé : _____

SANTOS DUMONT

Le nom de Santos-Dumont, le jeune aéronaute brésilien, qui vient de gagner les 100.000 francs du prix Deutsch et qui en a fait un si noble usage, est aussi populaire en Algérie qu'en France.

Du reste, les Algériens auront bientôt l'occasion de l'applaudir, car Santos-Dumont fait construire un nouveau ballon avec lequel il est certain de franchir la Méditerranée. Ses premières expériences, accomplies avec une ténacité et aussi une témérité vraiment héroïque, ont attiré sur lui l'attention du monde entier. La dernière, si heureusement sanctionnée par le succès, atteste que la solution du passionnant problème de la direction des ballons est enfin trouvée.

LE PHOTOGRAPHE.



LE NOUVEAU MOTEUR DU « SANTOS-DUMONT »

Le *Santos-Dumont* n° 6 vient d'être terminé. Voici son moteur, qui différera de celui du n° 5 en ce que celui-ci ne faisait que 200 tours à la minute, tandis que le nouveau, que nous avons pu photographier, au moment même où M. Santos-Dumont l'essayait, en fait 300. Une autre importante modification, c'est que la courroie actionnant la pompe à air du ballonnet intérieur a été remplacée par une chaîne de bicyclette, engrenant par des pignons placés l'un sur le moteur, l'autre sur la pompe. Enfin, le moteur a maintenant des culasses à refroidissement par circulation d'eau, ce qui a entraîné l'adjonction d'un radiateur et d'un réservoir à eau, placés, comme on peut s'en rendre compte, au-dessus du moteur. — Peut-être, au moment où nous paraîtrons, le hardi novateur aura-t-il fait une nouvelle tentative ?

31340

SD3-337

ARGUS de la PRESSE

Le plus ancien Office de Coupures de Journaux
FONDÉ EN 1879

14, rue Drouot, PARIS (9^{me})

TELEPHONE : 102-63

Voir au Verso

CORRESPONDANTS DE L'ARGUS :
Saint-Petersbourg, Berlin, Vienne, Londres,
New-York, Copenhague, Lisbonne, Amsterdam,
Yokohama, etc.

ALBUMS et FEUILLES D'ALBUMS pour COLLECTIONS
« L'ARGUS DES REVUES », publication mensuelle

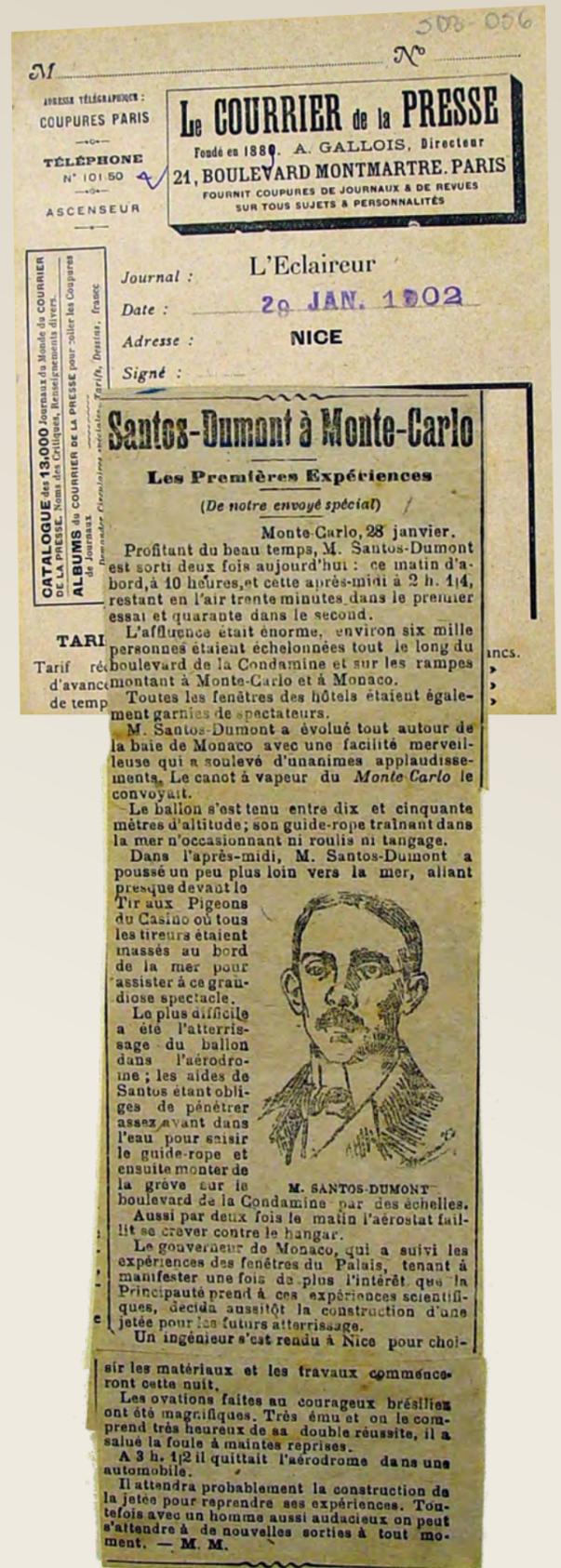
N° DE DÉBIT.....
Extrait de **SUPPLEMENT**
Adresse : **24, Boul^d des Italiens, IX^e Arr^t**
Date : **27 Juin 1903**
Signature :

Les jockeys n'ont qu'à se bien tenir... Santos Dumont vient de mettre son dirigeable à la disposition du jury pour suivre les incidents de la course.





SD2340P2 (1901)





Reino Unido



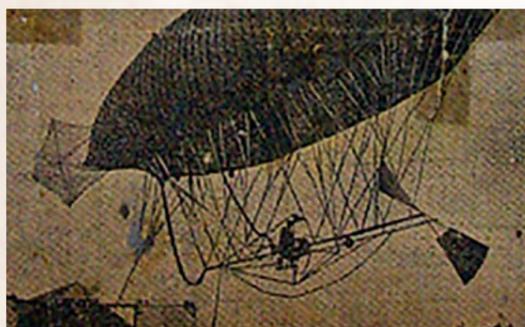
SEÇÕES DE PARIS PÉLAS QUAIS O SR. SANTOS-DUMONT VOOU EM SEU BALÃO DIRIGÍVEL



Vista de Birdseye dos Jardins de Trocadero, olhando para Mont Valerian e St. Cloud



Vista mostrando as posições relativas da Torre Eiffel e de Trocadero



Sr. Santos-Dumont em seu balão dirigível

Começando de Longchamp, para o oeste de Paris, o Sr. Santos-Dumont, após uma série de subidas bem-sucedidas pela pista de corrida, indo quase para o leste para a Torre Eiffel, cruzando aquela seção de Paris mostrada na vista à esquerda das ilustrações. A ampla árvore sombreada é a avenida, a artéria principal do aristocrático bairro Passy.

Toda essa região é construída inclinada, fato que, sem dúvidas, somou-se aos riscos que o aeronauta estava tomando. Após circular a Torre Eiffel, o Sr. Santos-Dumont cruzou o Sena e desceu nos jardins de Trocadero, um palácio margeado com minaretes¹ de 270 pés de altura, enquanto que a cúpula central é um pouco mais baixa. A vista para a direita do corte ilustra bem essa evolução, subindo novamente, depois de reparar um leve defeito, o Sr. Santos-Dumont retornou para Longchamp e, então, cruzou Beine até St. Cloud.

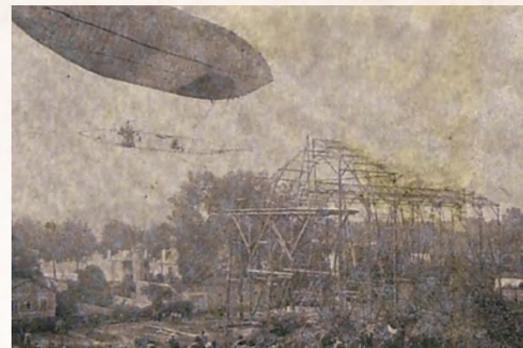
Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1229 (1901) - Página 47

1 N. T.: Construção em forma de torre.

O DIRIGÍVEL DE SANTOS-DUMONT



Sr. Santos-Dumont em sua biblioteca.



O ponto de partida da aeronave de Santos-Dumont em St. Cloud.

O jovem inventor brasileiro, Sr. Santos-Dumont, e a aeronave que ele com sucesso conduziu em torno da Torre Eiffel no último sábado. O intento do Sr. Santos-Dumont foi assim feito, a fim de ganhar o prêmio de £4.000¹, oferecido pelo Sr. Deutsch para qualquer pessoa que, em meia hora, fizesse uma viagem partindo de St. Cloud, contornasse a Torre Eiffel e voltasse novamente em uma aeronave de sua própria criação.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1280 (1901) - Página 47



A aeronave a 100 jardas² da Torre Eiffel.

1 N. T.: 4.000 libras esterlinas, moeda oficial do Reino Unido.

2 N. T.: Um pouco mais de 91 metros.

O “HEROÍSMO SERENO” DO SR. DUMONT UM DESEJO SAUDÁVEL POR CAFÉ DA MANHÃ

Paris está perdida em admiração pela coragem e pela frieza do Sr. Santos-Dumont. O *Figaro* concluiu uma longa narrativa da ruína do “Santos-Dumont V” com a pequena passagem francesa a seguir:

Quando o Sr. Santos-Dumont dirigiu até sua casa no Champs Elysées, sua *concierge*¹ correu adiante em terror e emoções profundas. “Não tem nada de errado com o senhor?””, ela chorou. “Sim”, respondeu ele: “Eu estou faminto. Eu deverei ficar muito agradecido se você aprontar o meu café da manhã.”

“Nós estamos entre aqueles”, exclama o redator no *Figaro*, “que o heroísmo sereno excita uma emoção imbatível.”

O estilo de louvor (diz o correspondente do *Morning Post*) é bastante adequado para menosprezar heróis franceses aos olhos dos britânicos, mas não há quaisquer dúvidas de

que o Sr. Santos-Dumont é um homem muito corajoso e engenhoso.

Como um jóquei do ar, ele dispõe de pronta rapidez e da frieza de um Fred Archer, com mais coragem, porém, de que a requerida no Turfe. Essas qualidades, combinadas com seu leve peso e pequena estatura, fazem dele o homem ideal para ser levado à empreitada na qual ele embarcou; e pode ser dito que é provável que ele obtenha sucesso apesar de, e por meio de sua máquina.

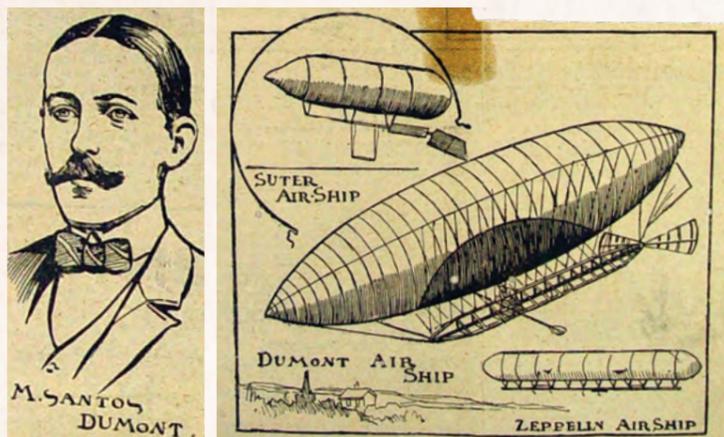
O motor e o carro estão levemente prejudicados e o Sr. Santos-Dumont já solicitou um novo balão-transporte, que estará pronto até 1º de setembro. Ele então irá retomar seus experimentos.

O prêmio do Sr. Deutsch não estará disponível para disputa após o dia 15 de setembro, até que chegue a próxima primavera.

O *Figaro* sugere que a Cruz da Legião de Honra deve ser conferida ao Sr. Santos-Dumont.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1383 (1901) - Página 49

1 N. T.: Do francês, que significa “porteira”, feminino de “porteiro”.



Sr. Santos-Dumont. – Este inteligente brasileiro nasceu no Rio de Janeiro em 1873. Ele é um de dez filhos e o mais novo. Seu pai, um agricultor de São Paulo, é provavelmente o maior produtor de café no mundo, possuindo quatro milhões de mudas, empregando mais de seis milhões de trabalhadores. Alberto Santos-Dumont mostrou uma mentalidade excepcional. Ele tinha apenas 12 anos quando, por pura brincadeira, dirigiu uma das máquinas de seu pai. Em 1897, ele veio para a Europa e subiu o Mont Blanc, sua primeira proeza. Mas foi somente em 1898 que seu primeiro balão dirigível foi feito. O balão funcionava com um motor a petróleo, que ele pegou de um triciclo a motor. Não deu certo, visto que o balão se rasgou na primeira tentativa. Sem se deixar abalar pelos fracassos anteriores, ele persistiu e, até o momento, já fez quatro máquinas voadoras, cada uma sendo a versão melhorada da anterior.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1295 (s.d.) - Página 48

A Navegação aérea é possível? – Essa questão vem ocupando a atenção de cientistas de todas as nacionalidades por um longo tempo. Por muitos anos experimentos têm sido feitos, muitos desses fadados ao fracasso. No entanto a tarefa de proporcionar a capacidade de “voar” nunca foi abandonada e a imaturidade das experiências anteriores deu agora lugar aos empreendimentos de sucesso dos últimos dias. Esses são dias importantes na história da aerostática. Sr. Santos-Dumont falhou na tentativa de ganhar o Grand Prix l’Aero Club, mas mesmo seu fracasso continha elementos de sucesso e superou as tentativas anteriores de navegação aérea.

O dirigível Suter¹ é diferente, em princípio, de tudo o que já foi inventado e uma máquina que seu criador e projetista...[ilegível]

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1296 (s.d.) - Página 48

¹ N. T.: Denominação dada à época a um tipo de dirigível.

CARTIER VOLTA O RELÓGIO

Em 1904, nós aprendemos, havia apenas um relógio de pulso em todo o mundo e este foi usado por **Alberto Santos-Dumont**, pequeno e estiloso aviador da virada do século. O recém-inventado relógio foi um presente de seu amigo **Louis Cartier** e Santos-Dumont certamente ficou muito feliz por tê-lo, como estava ficando cansativo tentar voar aeronaves para frente e para trás sobre o Channel, enquanto carregava um relógio do avô. Aqui estão 75 anos depois e o grupo Cartier, em comemoração ao aniversário, acaba de introduzir uma nova e cara linha de relógios chamada Santos, sobre a qual não diremos mais nada. Deixe a Cartier comprar um anúncio como todo mundo. A linha foi lançada essa semana, com uma festa em Nova Iorque, contando com a presença de pessoas como **Truman Capote**, **Andy Warhol** e demais reluzentes celebridades que estariam navegando em balões se ainda fosse 1904.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD4122 (s.d.) - Página 48

BALONISMO

Que se tenha pena do Sr. Santos-Dumont. Após seis tentativas e a construção de três balões, para demonstrar a dirigibilidade de sua aeronave, o Clube Aeronáutico pretendia colocar raios em suas rodas. Ele é um brasileiro, não se tornará um homem francês naturalizado e nunca ofuscou sua admiração pela Inglaterra. Ele está disputando o prêmio de \$100.000 francos oferecidos por um alemão afrancesado a qualquer pessoa que alcance sucesso em conduzir um balão partindo do Parque de St. Cloud, que circule a Torre Eiffel e volte para o Parque novamente – uma distância de 12 milhas. Moralmente, Santos

realizou esse feito, mas uma ofensiva maioria dos juízes se encontra invejosa do brasileiro conquistando toda a glória na França. Eles criaram uma nova condição de que o balão deve retornar para o “pátio” do Clube Aeronáutico, que é uma parte do terreno acidentada e pode destruir seu balão. Ele diz que não quer o prêmio, o que cobiça é a glória. Ele alega – sendo muito rico – que se ganhasse, dividiria o prêmio entre as instituições de caridade da cidade e seus numerosos funcionários fiéis.

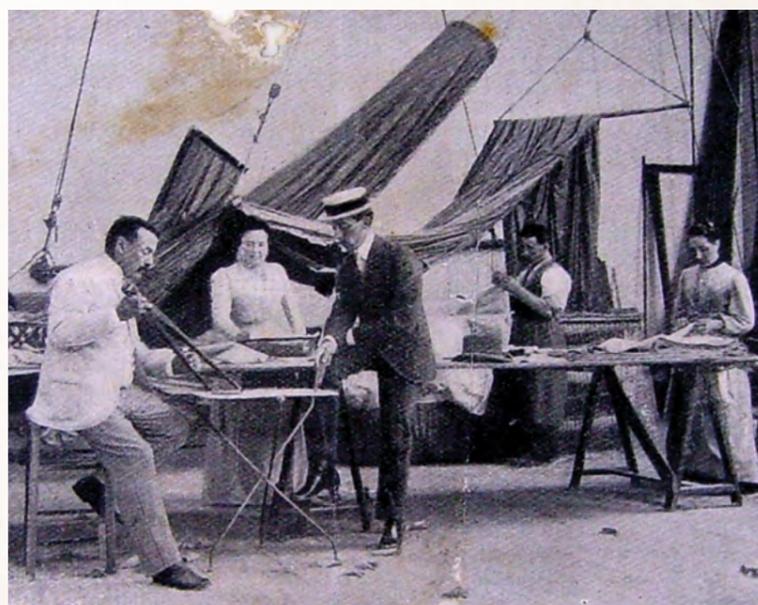
Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2029 (s.d.) - Página 49

Admiradores de Dumont

Sr. Santos-Dumont tem recebido centenas de cartas e telegramas de correspondentes desconhecidos durante os últimos dias, informa nosso correspondente de Paris.

A maioria delas contém pedidos de dinheiro, mas duas foram propostas de casamento – uma de uma mulher francesa e a outra de uma garota americana. A primeira escreveu que se ela casasse com o Sr. Santos-Dumont não poderia permitir que ele realizasse mais seus perigosos testes; enquanto a garota americana expressava a esperança de que, se ele se tornasse seu marido, ele iria em frente, e acrescentou que o ajudaria da melhor maneira possível.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2052 (1901) - Página 49



Fotografia de V. Gribayedoff, Paris.

Produzindo o novo Balão Santos-Dumont – Mulher costurando as várias seções do envoltório de seda na oficina do Sr. Henri Lachambre, Vaugirard.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD2003 (s.d.) - Página 49



SANTOS-DUMONT E SUA AERONAVE

O ancião Santos-Dumont foi o maior agricultor em São Paulo e era conhecido no país como “o rei do café”. De tamanha grandeza são as plantações de Santos-Dumont no Brasil que a fazenda possui ferrovias privadas, e essa foi uma das primeiras brincadeiras de Alberto. A locomotiva era sua atração especial e ele a estudou de perto. Quando ele tinha doze anos – ele tinha vinte e oito no último 20 de julho – o menino era capaz de manusear uma máquina. Ele dedicou muito de seu tempo dirigindo uma locomotiva pela plantação. A mecânica permanece sua paixão desde então. Ele estava entre os primeiros a assumir um automóvel – estava morando na França há cerca de dez anos – e é um motorista destemido. Há cinco anos, ele tornou-se interessado em aeroestática, fazendo sua primeira ascensão no familiar balão esférico, mas ele rapidamente voltou para a forma cilíndrica, acreditando que poderia controlá-la usando um dos motores leves e compactos para automóveis.

As vantagens do jovem brasileiro são muitas. Ele possui ampla renda, então os grandes custos dos experimentos não o preocuparam. Ele possui um gênio para mecânica. Nenhum perigo o abala, nem mesmo as situações mais difíceis e inabaladas. Além disso, é bem pequeno, pesando cerca de cem libras, grande ajuda para um aeronauta. Ao mesmo tempo, ele possui notável força e resistência.

OS PERIGOS DAS NAVEGAÇÕES AÉREAS

Em St. Cloud, no último verão, eu vi o jovem homem retornando de um giro pelo espaço com o Santos-Dumont V. A máquina voadora estava quase sobre seu galpão no *Parc d'Aerostation* e os espectadores que estavam assistindo às suas graciosas subidas e admirando o controle do navegante de sua imensa embarcação, esperavam por sua descida.



De repente, Santos-Dumont foi visto saindo de seu carrinho para a estrutura esbelta que suporta o motor. Se ele tivesse escorregado, se uma rajada repentina de vento tivesse atingido o balão e causasse perda de força, ele teria mergulhado para baixo trezentos pés em direção à destruição. Os espectadores arfaram e sofreram, e quando a aeronave recuperou seu carro em segurança eles ovacionaram. Um dos fios de acoplamento ficou preso contra o lado de uma polia. Foi uma coisa muito perigosa tentar libertá-lo, mas Santos-Dumont não hesitou por um segundo.

Mas frieza e coragem por si só não poderiam explicar o progresso feito por Santos-Dumont. Em cinco anos ele construiu seis aeronaves e cada uma possui um avanço em relação à anterior. Ele trabalhou muito antes de ser conhecido fora de um pequeno círculo de entusiastas que têm dedicado riqueza e energia para solucionar o problema da navegação aérea. No último dia 12 de julho, quando o jovem homem fez seu primeiro voo da St. Cloud até a Torre Eiffel, seu nome brilhou sobre a terra. Santos Dumont tentava o prêmio de vinte mil dólares oferecidos pelo Sr. Deutesch para a primeira aeronave que saísse do Parque da Aeroestação, em St. Cloud, contornasse a Torre Eiffel e retornasse em trinta minutos. A distância total é um pouco menos de nove milhas. O brasileiro fez a viagem em quarenta e um minutos, sendo surpreendido por um vento contrário quando ele tentava entrar no parque por meio de uma abertura relativamente pequena entre galpões elevados. Quando a dificuldade já durava cinco minutos, seu suprimento de petróleo esgotou-se, o motor parou e o balão encontrava-se à mercê do vento. Santos-Dumont rasgou a cobertura de seda em busca de uma descida rápida, mas a máquina foi soprada pelo Sena e ficou enredada em uma árvore no jardim do Sr. Edmond Rothschild.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares -
SD2106P2 (s.d.) - Página 50



137-1-304

ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101 50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *Illustrated Paper*
Date: *27 July 1904*

M. Santos Dumont.—This clever Brazilian was born in Rio de Janeiro in 1873. He is one of ten sons, and the youngest. His father, a planter at San Paulo, is probably the largest coffee-farmer in the world, owning four million plants, employing over six thousand labourers; he has forty miles of light railway on his own estate. It was at an early age that young Alberto Santos Dumont showed a constructive turn of mind, and he was only twelve when, out of pure sport, he drove one of his father's engines. In 1897 he came to Europe, his first feat being to climb Mont Blanc. But it was not until 1898 that his first steerable balloon was made. This was worked by a petroleum motor, which he had removed from a motor-tricycle. It was scarcely a successful enterprise, for the balloon was torn at the first attempt. Undaunted by early failures, he plodded on, and has now made four flying-machines, each an improvement on the previous one.

M. SANTOS DUMONT.

on Possible?—This problem has attracted the attention of the men of science. For many years experiments which were doomed to failure, the ability to "fly" has never been the immaturity of the earlier place to the successful ventures. These are red-letter days in the history of aviation. M. Santos Dumont has failed in the Grand Prix l'Aéro Club, but even his failures are a source of triumph to his admirers.

The Suter is different in principle from anything yet invented, and a machine which its originator and designer.

SUTER AIRSHIP

DUMONT AIRSHIP

LEPPELN AIRSHIP

Cartier Turns Back the Clock

IN 1904, we learn, there was but one wristwatch in all the world and it was worn by Alberto Santos-Dumont, dapper little turn-of-the-century aviator. The newly-invented watch was a gift from his friend Louis Cartier, and Santos-Dumont was very glad indeed to have it, as it had been getting tiresome trying to fly airships back and forth across the Channel while carrying a grandfather clock. Here it is 75 years later, and the Cartier people, in celebration of the anniversary, have just introduced an expensive new timepiece line called Santos, about which we will say no more. Let Cartier buy an ad like everyone else. The line premiered this week with a New York party attended by the likes of Truman Capote, Andy Warhol, and other glittering celebs of the sort who would be sailing around in balloons were it still 1904.

501-383

M. No 2578

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101 50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : Westminster Gazette
Date : 10 AOUT 1901
Adresse : LONDRES
Signé :

M. DUMONT'S "TRANQUIL HEROISM."
A HEALTHY DESIRE FOR BREAKFAST.

Paris is lost in admiration of M. Santos-Dumont's pluck and coolness. The *Figaro* concludes a long narrative of the wreck of the "Santos-Dumont V." with the following rather French passage :

When M. Santos-Dumont drove up to his house in the Champs Elysées his concierge rushed forward in terror and deep emotion. "There is nothing wrong with you, sir?" she cried. "Yes," answered he; "I am very hungry. I shall be much obliged if you will get my breakfast ready."

"We are among those," exclaims the writer in the *Figaro*, "in whom this tranquil heroism excites an invincible emotion."

The style of praise (says the *Morning Post* correspondent) is rather apt to belittle French heroes in British eyes, but there is no doubt whatever that M. Santos-Dumont is a very brave and resourceful man. As a jockey of the air he displays the ready quickness and the cool-headedness of a Fred Archer, with more courage perhaps than is required on the turf. These qualities, combined with his light weight and small stature, make him the ideal man to carry through the enterprise on which he has embarked; and it may be said that he is likely to succeed rather in spite of, than by means of, his machine.

The motor and the car are scarcely injured at all, and M. Santos-Dumont has already ordered a new carrier-balloon, which will be ready by September 1. He will then recommence his experiments.

M. Deutsch's prize will not be open for competition after September 15 until the spring of next year.

The *Figaro* suggests that the Cross of the Legion of Honour should be conferred on M. Santos-Dumont.

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde de COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Grilles, renseignements divers. LA PRESSE pour coller les Coupures (Date, Tarifs, Dessins; franco)

502-029

M. No

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101 50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *Le Figaro*
Date : 9 Octobre
Adresse : Paris

BALLOONING.

M. Santos Dumont is to be pitied. After six attempts and the construction of three balloons, to demonstrate the steerability of his air ship, the Aeronautic Club intend to place spokes in his wheels. He is a Brazilian, he will not become a naturalised Frenchman, and he has never concealed his admiration for England. He is contesting the prize of 100,000 francs offered by a Frenchified German to whoever will succeed in steering a balloon from the Park of St. Cloud, round the Eiffel Tower, and back to the Park again—a distance of 12 miles. Morally, Santos has accomplished that feat, but an ugly majority of the judges are jealous of the Brazilian winning all the glory from France. They have made a new condition, that the balloon must return to the "court-yard" of the Aeronautic Club, which is a very torn up piece of ground, that might wreck his balloon. He says he does not want the prize, the glory is what he covets. He states—he is very rich—if he wins, he would divide the prize between the City charities, and his numerous faithful workmen.

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde de COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Grilles, renseignements divers. LA PRESSE pour coller les Coupures (Date, Tarifs, Dessins; franco)

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101 50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : DAILY EXPRESS
Date : 6 NOV 1901
Adresse : LONDRES
Signé :

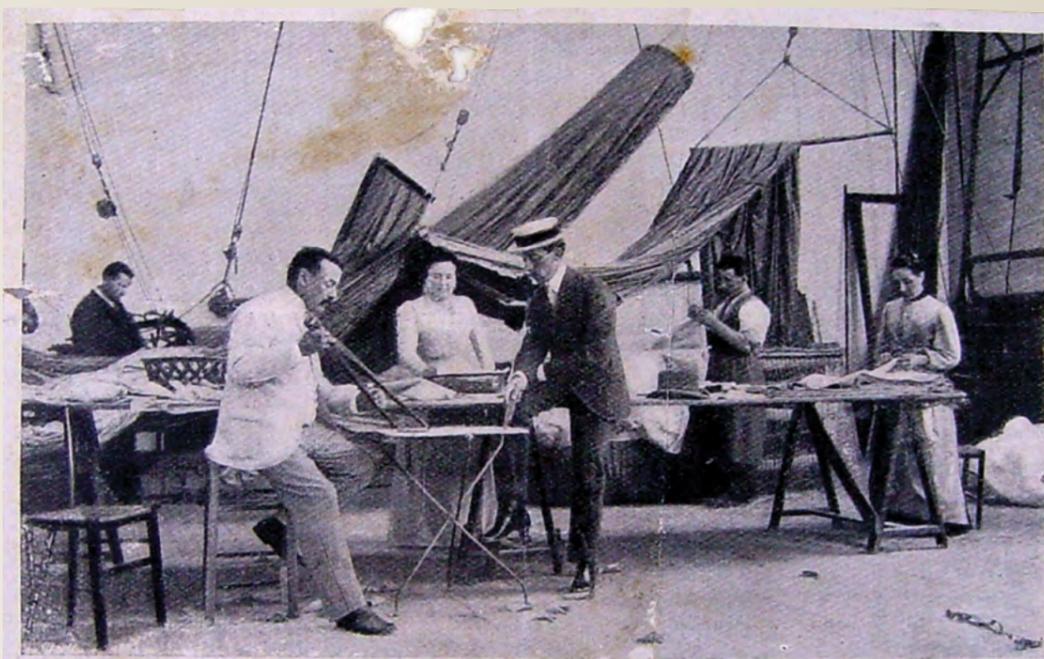
DUMONT'S ADMIRERS.

M. Santos-Dumont has received hundreds of letters and telegrams from unknown correspondents during the last few days, wires our Paris correspondent.

Most of them contain requests for money, but two were offers of marriage—one from a Frenchwoman and the other from an American girl. The former writes that if she married M. Santos-Dumont she could not allow him to carry out any more of his dangerous experiments, while the American girl expressed a hope that if he became her husband he would go ahead, and added that she would help him to the best of her ability.

TARIF : Q d'avance, de temps limité.

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde de COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Grilles, renseignements divers. LA PRESSE pour coller les Coupures (Date, Tarifs, Dessins; franco)



[Photograph by V. Gribayedoff, Paris.]
MAKING THE NEW SANTOS-DUMONT BALLOON—WOMEN PATCHING TOGETHER THE VARIOUS SECTIONS OF THE SILK ENVELOPE IN THE WORKSHOPS OF M. HENRI LACHAMBRE, VAUGIRARD.

SANTOS DUMONT AND HIS AIR SHIP.

423

scent. The elder Santos Dumont was the biggest planter in San Paulo, and throughout the country he was known as "the coffee king."

So large is the Santos Dumont plantation in Brazil that it maintains a private railroad, and this was one of young Alberto's first playthings. The locomotive was his particular attraction, and he studied it closely. When he was twelve—he was twenty eight on July 20 last—the boy was able to handle an engine. He devoted much of his time to driving one over the plantation. Mechanics have remained his passion ever since. He was among the first to take up the automobile—he has been living in France for about ten years—and he is a fearless chauffeur. Five years ago he became interested in aërostatics, making his first ascension in the familiar spherical balloon, but he speedily turned to the cylindrical form, believing that he could control it by using one of the compact and light motors built for automobiles.

The young Brazilian's advantages are many. He has ample wealth, so the great cost of experiments gives him no concern. He has a genius for mechanics. He is absolutely fearless. No danger shakes his judgment, and the most trying and unexpected situations have not found him wanting. Furthermore, he is very slight, weighing about a hundred pounds—no small aid to an aëronaut. At the same time, he possesses remarkable strength and endurance.

THE DANGERS OF AËRIAL NAVIGATION.

At St. Cloud, last summer, I saw the young man returning from a spin through space with the Santos Dumont V. The flying machine was almost above its shed in the Parc d'Aerostation, and the spectators, who had been watching its graceful evolutions and admiring the navigator's control of his huge craft, were waiting for the descent. Suddenly

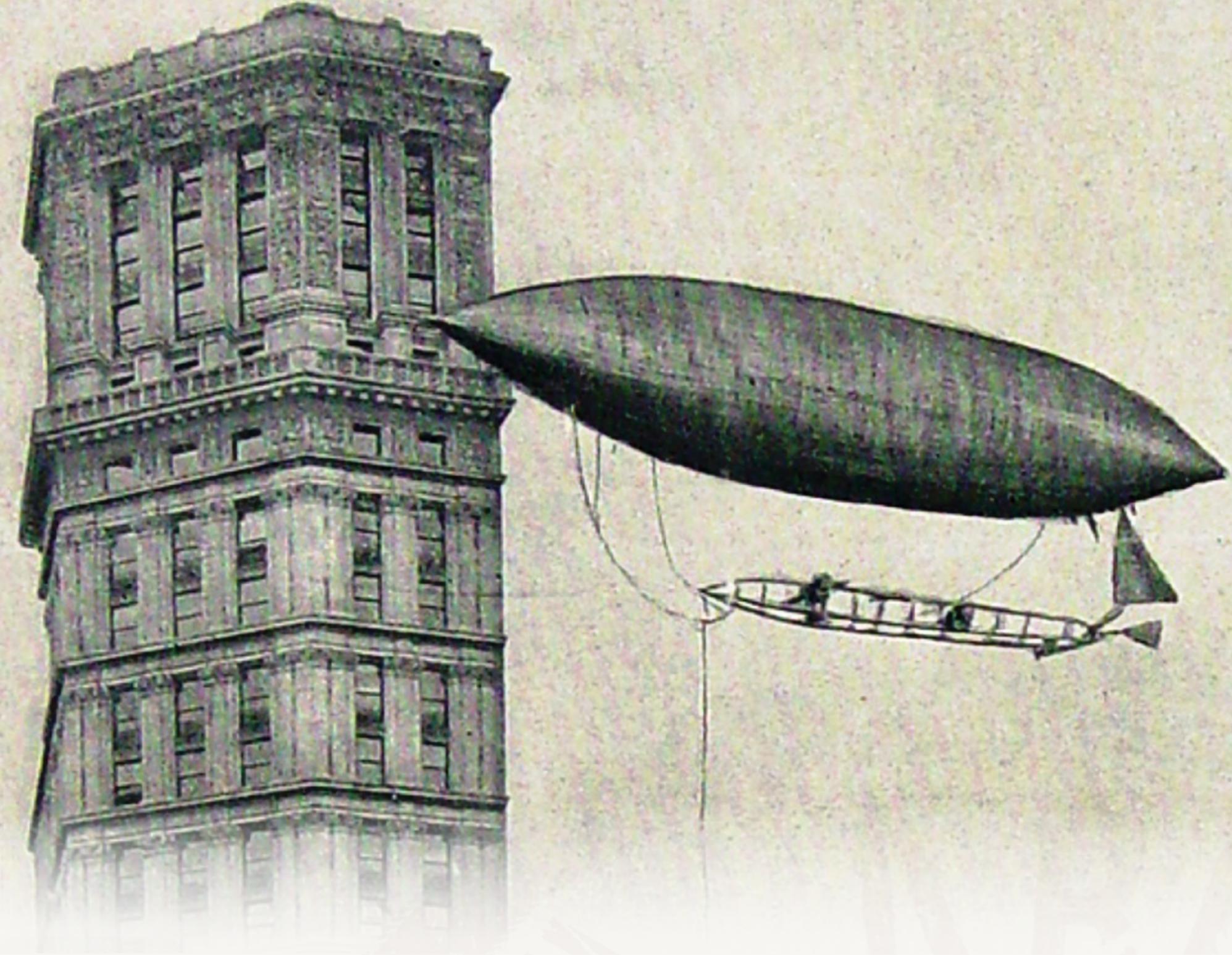
Santos Dumont was seen to clamber out of his little car to the slender framework supporting the motor. If he had slipped, if a sudden gust of wind had struck the balloon and caused him to lose his hold, he must have plunged downward three hundred feet to destruction. The spectators gasped and shuddered, and when the aëronaut regained his car in safety they cheered. One of the coupling wires had become jammed against the side of a pulley. It was a most dangerous thing to try to free it, but Santos Dumont did not hesitate for a second.

But coolness and courage alone could not account for the progress made by Santos Dumont. In five years he has constructed six air ships, and each has been an advance upon its predecessor. He worked long and hard before he was known outside of a small circle of enthusiasts who have been devoting wealth and energy to solving the problem of aërial navigation. On the 12th of last July, when the young man made his first flight from St. Cloud to the Eiffel Tower, his name flashed over the earth. Santos Dumont was trying for the prize of twenty thousand dollars offered by M. Deutsch for the first air ship that should be sailed from the Parc d'Aerostation, at St. Cloud, around the Eiffel Tower and back in thirty minutes. The total distance is a little short of nine miles. The Brazilian made the round trip in forty one minutes,

being baffled by a head wind when he endeavored to enter the park through a comparatively narrow opening between lofty sheds. When the struggle had lasted five minutes, his supply of petroleum became exhausted, the motor stopped, and the balloon was at the mercy of the wind. Santos Dumont tore the silk covering in order to make a quick descent, but the machine was blown across the Seine and became entangled in a tree in the garden of M. Edmond Rothschild.



ALBERTO SANTOS DUMONT.



Estados Unidos
da América



HERÓIS POPULARES

DIREITO AUTORAL, 1901, POR W. R. HEARST.

Paris, 7 de dezembro.

Santos-Dumont, que tem sido chamado por seus muito entusiasmados admiradores “O Rei do Ar”, – o intrépido jovem aeronauta, cujo dispositivo é “O que há para ter medo?” – está noivo para casar-se.

A jovem mulher com quem Santos-Dumont pretende casar é uma das meninas mais adoráveis da colônia americana aqui. Ela mantém contato com Frank Leslie.

Com as agradáveis notícias do anúncio feito semana passada do noivado do senhor Santos-Dumont com uma garota americana, vivendo nesta cidade, amante do prazer do Sena, é esperado que haja um real oficial anúncio do casamento, muito em breve.

O próprio Santos-Dumont hoje disse rindo sobre apaixonar-se:

“É como uma questão em química. Certos pós fazem água efervescer. Outros não têm efeito.”

E ele prometeu para sua noiva, que lamentou muitas horas por suas muitas sucedidas falhas de navegar o ar, que quando o dia feliz chegar e ele puder reivindicá-la como toda sua:

“Eu vou transformar meu dirigível em uma igreja e nosso nó nupcial será amarrado em uma atmosfera mais pura do que aquela em que qualquer noiva e noivo já respiraram antes.”

Há alguns detalhes muito bonitos conectados com esse namoro de Santos-Dumont.

O romance teve um começo bastante prosaico. Senhor Santos-Dumont escreveu o nome, destinado para ser citado ao redor do mundo no registro do Hotel Powers. Ele escolheu um quarto pequeno, longe, em direção do telhado e juntou modestamente na *table d'hôte*¹. Então começou. Foi uma versão refinada do não incomum conto, “Ele se apaixonou pela filha de sua senhoria.”

No início, o Sr. Santos-Dumont estava com saudade do Brasil. Paris parecia zombar dele com sua interminável risada. Mas esse sentimento mudou muito depois que ele conheceu a Senhorita Edna Powers.

Simpatia, beleza, sagacidade, amabilidade, todos estes dons foram nomeados como “iscas para amar”, e o maior desses, em especial, declara, é simpatia. Senhorita Powers possuía todos eles e sua simpatia era o maior de seus charmes. Senhor Santos-Dumont achou delicioso contar a ela de sua determinação em governar os poderes do ar.

“Não há mais motivo por que um navio não deveria ser dirigido, senão através da água”, ele disse e a Senhorita Powers concordou.

“Depois de eu ter demonstrado isso para a satisfação dos cientistas eu tentarei encontrar o Polo Norte.” ele disse.

“Mas não é perigoso?” ela perguntou.

“Sim; mas pense em alcançar o que nenhum homem jamais fez – a glória disso!”

A jovem mulher olhou sua admiração. Nunca houve ainda uma mulher que não coroa-se mentalmente um homem por coragem.

“E eu posso tentar quebrar todos os recordes fazendo uma turnê pelo mundo no meu balão,” ele concluiu.

Isso, também, conheceu sua aprovação.

Ele falou de levá-la em uma viagem experimental de seu novo balão e ela aceitou seu convite. Foram os instintos severos da Senhora James Powers que proibiram esse tom romântico das aventuras no ar de Santos-Dumont.

Senhorita Powers era uma encantadora Desdêmona dos últimos dias, que ouvia, maravilhada, as histórias de guerras de Otelo, do Senhor Santos-Dumont, com o ar superior. E a consequência foi o que poderia ser esperado. Eles seguiram o exemplo de seus antecessores em Shakespeare. O namoro, instigado com o ardor do brasileiro, progrediu nadando. Talvez fosse mais apropriado para esses amantes dizerem voando.

Por sua escolha, Santos-Dumont provou-se um artista assim como um aeronauta.

Então uma coisa estranha aconteceu. Enquanto a Senhora Powers não permitiria sua filha tentar a viagem com Santos-Dumont em seu balão, permitiu que ela saísse ocasionalmente com o aeronauta em seu automóvel. O famoso Santos-Dumont pôde habilmente orientar um navio no ar, mas ele provou para sua eventual felicidade que ele não poderia orientar um automóvel em terra. Em uma palavra, ele dirigiu a adorável Senhorita Powers ao lago inferior do Bosque de Bolonha e o sério resultado foi que Senhorita Powers pegou um resfriado muito ruim que resultou numa febre violenta. Santos-Dumont estava em desespero. Todos os dias, três vezes por dia, ele mandava para a jovem mulher as flores mais bonitas que poderia encontrar em Paris e quando ela estava convalescente ele se sentaria ao seu lado por horas. E enquanto Santos-Dumont é um homem de poucas palavras na presença de mulheres, ele estava o tempo todo se apaixonando em silêncio.

A futura noiva é a irmã da Senhora Elmer Hollander, de Boston. Seus pais, Senhor e Senhora James Powers, são os proprietários do Hotel Powers, no número 69 Rue D’Antin, nessa cidade de agradáveis hotelarias.

Senhora James Powers é uma esposa pela segunda vez. Seu primeiro marido foi Scipio Leslie, filho do fundador da grande editora. Ela é, portanto, a nora da Baronesa Bazus que foi tão famosamente conhecida como “Senhora Frankie Leslie.”

A filha mais velha da Senhora Powers, Senhorita Barnetta Leslie, foi quem casou com Elmer Hollander, de Boston. A jovem mulher com quem Santos-Dumont pretende casar é a filha mais nova da Senhora Powers.

A idade da Senhorita Powers é dezoito anos. Não é uma idade para confundir filósofos, mas para dar matizes e linhas maravilhosas. Foi dito que ela é adorável porque é mais que bonita,

apesar de ela ser isso também. Ela tem a beleza das características regulares e coloração morena profunda, e uma expressão na qual inteligência e amabilidade se misturam igualmente. Sua figura é alta e levemente feminina e seu comportamento tem toda a graça de dezoito anos, com tanta dignidade quanto pôde ser reunida naquele tempo de vida. Todas as ajudas para juventude e beleza que a filha de um conde, ou melhor, de um bilionário poderia ter tido, ela teve. Ela é uma boa linguista, excelente pianista, uma artista de mérito – novamente pelos seus anos. Ela é notável em uma cidade onde mulheres bonitas são tão numerosas que é comum. E ela é uma americana em gosto, assim como de sentimento, embora não tenha visto a costa de seu nativo (país) Estados Unidos por onze anos, não desde que, na verdade, seu pai, um rico corretor da Wall Street, falhou e inverteu a regra indo para o velho mundo para buscar sua fortuna.

Nenhum dos cientistas que estudaram a teoria brasileira, que ele poderia fazer e gerenciar balões dirigíveis, tomaram um interesse tão profundo nos experimentos quanto a garota americana de olhos escuros no número 69 Rue D’Antin.

O jovem brasileiro tinha apenas vinte e oito anos. Ele nasceu numa plantação de café a algumas horas de passeio do Rio de Janeiro, uma plantação tão grande que 6000 homens eram empregados nos campos e casas. Na ferrovia de quarenta milhas, que era um círculo em volta da plantação, o pequeno Santos-Dumont teve suas primeiras lições de mecânica. Ele depôs o engenheiro e operou o motor ele mesmo. Naquele dia o destino agiu. Seu pai, um francês econômico e esperto, teria feito dele um plantador de café, como ele. Ele se rendeu, como um pai sábio, quando seu filho recusou, e mandou-o para Paris para estudar aeronáutica.

O jovem Santos-Dumont trabalhou tão duro como se tivesse sua fortuna, ao invés de meramente sua fama, para ganhar. Em três anos ele construiu os balões esféricos e seis dirigíveis.

Seu patriotismo foi provado por nomear o primeiro e o menor balão esférico, o “Brasil”. “Bebê de Santos-Dumont” os cientistas nomearam, porque era tão pequeno e querido para ele. Media apenas 140 jardas cúbicas² e tinha o diâmetro de 18 pés³. Foi feito de boa seda japonesa com cordéis de algodão e um cesto de vime leve. “Brasil” pesava 50 libras⁴. Senhorita Powers estava presente no batismo de “Brasil”.

Ela era a mais interessada dos espectadores quando ele subiu do Jardin d’Acclimation no feriado americano, em Paris 1898. Houve alguns que sussurraram que o aeronauta havia escolhido a data para a subida como um elogio à pequena americana. Ele subiu fora de vista e reapareceu depois de alguns

1 N. T.: Table d'hôte, expressão em francês que quer dizer "menu fixo", quando o restaurante oferece pouca ou nenhuma opção de escolha ao cliente e os pratos são servidos por um preço único.

2 N. T.: O equivalente a pouco mais de 107,038 metros cúbicos.

3 N. T.: Aproximadamente 5,4 metros.

4 N. T.: Aproximadamente 22,6 Kg.



Figura 1: Senhor Santos-Dumont na cesta de seu dirigível pronto para subir.
 Figura 2: A ansiosa multidão de Paris olhando através da cerca do barão Rothschild para o jardim onde o dirigível de Santos-Dumont desabou e foi esmagado.
 Figura 3: A famosa fotografia do acidente de Santos-Dumont e seu balão onde o aeronauta escapou com vida por um milagre.
 Figura 4: Senhorita Edna Powers. Sr. Santos-Dumont, o herói ousado de toda a Paris, perde seu coração para Senhorita Powers, uma charmosa pequena garota americana.
 Figura 5: Uma foto do dirigível de Santos-Dumont no Bosque de Bolonha.

minutos com o envelope embalado na cesta. Ele fez um número interessante de ascensões e então começou o estudo dos “dirigíveis” ou “steerable”⁵ balões. Nesses estudos é dito que Senhorita Powers auxiliou de fato, assim como por inspiração.

O primeiro, que ele nomeou “Santos-Dumont I”, começou do Jardin d’Acclimation, 18 de setembro de 1898. Foi rasgado no início, através de uma falsa manobra das ajudas, mas foi logo consertado e dois dias depois ele fez várias evoluções. Mas o balão de ar de interior pequeno, projetado para manter o envelope sempre inchado, não foi suficientemente fornecido pelo ventilador, e o balão se dobrou sob a tensão do peso e caiu. Certamente o Sr. Santos-Dumont fez um recorde naquele tempo, pois ele teve uma queda em seu aerostato quebrado de 1200 pés,⁶ numa média de doze a quinze pés por segundo⁷. Ele alcançou o chão de treinamento de Bagatelle sem ferimentos e ainda determinado a fazer um recorde que comandasse o respeito em vez do riso dos homens da ciência. Nestes tempos para

5 N. T.: As duas expressões possuem o mesmo significado: “dirigível”.
 6 N. T.: Equivalente a 365,76 m.
 7 N. T.: Uma média de 13 a 16,5 Km/h.

tentar jovens almas, o aeronauta achou muita coragem sob o teto do Hotel Powers.

Em 11 de maio de 1899, o “Santos-Dumont Número 2” foi lançado, mas uma tempestade pernicioso veio e se tornou tempestuosa. “Santos-Dumont Número 2” seguiu o precedente do Número 1, se dobrou como um grande, teimoso morcego teria dobrado suas asas e recusado a avançar. Mas Santos-Dumont é um daqueles que lucra com a mais depressiva experiência. Com a queda do Número 2 ele fez um teste interessante do motor a petróleo e da hélice. Suas conclusões o serviram com o Número 3. Media 620 jardas cúbicas⁸. Em 13 de novembro do mesmo ano começou do Aerostatic Park of Vaugirard e passou em volta da Torre Eiffel. O jovem brasileiro tinha persuadido um sorriso no rosto, há muito escondido do sucesso.

Mas seu padrão de sucesso era alto. Ele construiu o Número 4, que não foi terminado até 1º de agosto de 1900. Ele performou um número de evoluções com esse dirigível, especialmente para o Congresso da Aeronáutica, em 19 de setembro, no Parque Aerostático do Clube Aéreo. Os aeronautas aplaudiram. Sucesso cortejado por tanto tempo estava lentamente se aproximando.

8 N. T.: Pouco mais de 474 metros cúbicos.

início deste ano, o infatigável brasileiro combinou toda a sabedoria que ele ganhou construindo e manobrando seus antecessores. Com isso alcançou uma série de brilhantes manobras. Ele começou do Aerostatic Park, cruzou o Sena para a pista de corrida Longchamps e levou o dirigível dez vezes ao redor da pista. Uma menina de olhos escuros acenou alegremente um guarda-sol cor de rosa de seu lugar na multidão de moda na arquibancada. Insatisfeito, o aeronauta acenou um tão distante adeus em direção à arquibancada e direcionou seu dirigível para o Trocadero. Houve um acidente com o leme, que foi rapidamente consertado, e ele voou ao redor da Torre Eiffel, disparou de volta a Longchamps, e daí cruzou de novo o Sena e voltou para o Aerostatic Park.

As revistas científicas de barba grisalha não mais zombavam do brasileiro. Eles concordaram que ele foi o Colombo do ar superior. Ainda a conversão das revistas científicas, foi dito pelas fofocas, não o agradou nem metade do que o sorriso gratificante de uma pequena menina americana.

Ao ganhar o prêmio de Henri Deutsch de 100.000 francos (20.000 dólares) por uma jornada no ar do Parque, passando pela Torre Eiffel e retornando em meia hora, ele atingiu o clímax de seu esforço. O Número 5 foi traidor. Ele caiu sobre o telhado do Hotel Trocadero e foi irremediavelmente quebrado, como merecia.

Menos de um mês a partir desse momento, ele completou seu Número 6 e com ele fez a viagem prescrita dentro do tempo estipulado. Ele fez a jornada em 29 minutos e 30 segundos.

É dito agora que o dia depois desse memorável 19 de outubro, corado e confiante com seu sucesso, Santos-Dumont superou a única objeção que Senhor e Senhora Powers ofereceram para o noivado da filha e sua juventude, e ganhou seu consentimento.

Santos-Dumont vai perseguir seu propósito de um casamento precoce tão zelosamente como ele seguiu e alcançou sucesso.

Eles podem gastar parte de sua lua de mel no seu dirigível, sortudo Número 6.

Tradução de Anna Letícia de Siqueira Vasconcelos - SDA1479 (1901) - Página 63





GALES EVITA TESTES DE AERONAVES

Testes adiados da criação de Zeppelin em Lake Constance e da criação de Santos-Dumont em Paris.

AMBOS FORAM CONSERTADOS

Count Zeppelin estava prestes a encher sua aeronave quando um vento forte surge.

PODE TENTAR VOO HOJE

A edição europeia da *Herald* publica o seguinte através de seu correspondente:

Friedrichshafen, segunda-feira. –

Um vendaval repentino surgiu no Lake Constance durante a noite e voltou a atrasar o teste da aeronave de Zeppelin. Tudo estava pronto. Os danos causados pelo recente colapso foram reparados, a inclinação permanece endireitada e os parafusos prejudicados, substituídos por novos. Só restou que as condições atmosféricas se tornassem mais favoráveis para que um voo decisivo fosse feito.

Count Zeppelin esperava começar a encher os balões com 11.000 pés cúbicos de hidrogênio esta manhã, mas teve de abandonar essa ideia. Um vendaval do oeste está atingindo Mercely e o lago está sulcado com grandes ondas brancas de crista. Se a tempestade diminuir, o trabalho será retomado amanhã.

SR. SANTOS-DUMONT ATRASADO

Vento forte impediu qualquer teste de aeronave em Paris.

[CABOGRAMA ESPECIAL PARA A HERALD]

{Herald Bureau, No. 49 Avenue de L'Opera. Paris, segunda-feira}

A edição europeia da *Herald* publica o seguinte:

Com quase meio vendaval soprando hoje foi bastante impraticável para o Sr. Santos-Dumont tentar um voo com sua aeronave. Ele ficou consideravelmente decepcionado, assim como todos que foram ver o teste.

Ventos são fatais para testes dessa descrição e a única coisa que o Sr. Santos-Dumont pode fazer é esperar por uma oportunidade favorável.

Uma subida pode ser esperada amanhã, se o vento diminuir.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1183 (1900) - Página 65

1 N. T.: Um cabograma era a versão de telegrama transmitido por cabos elétricos submarinos.

O dirigível de Dumont em Paris consegue um grande feito aeronáutico ao navegar contra um forte vento

SUBMETE-SE À DIREÇÃO AO FLUTUAR AO REDOR DA TORRE EIFFEL. O TESTE DURA 39 MINUTOS E A DISTÂNCIA PERCORRIDA FOI DE DEZ MILHAS.

PARIS, 14 de julho.

O atributo do voo de Sr. Santos-Dumont ao redor da Torre Eiffel, do qual especialistas opinam ter sido um grande passo em direção à solução dos problemas da navegação aérea, é o fato de que o ousado aeronauta foi capaz de impulsionar sua embarcação contra um rígido vento e de controlar sua direção arbitrariamente.

O teste durou trinta e nove minutos e a distância percorrida foi cerca de dez milhas¹. Nesse tempo, o Sr. Santos-Dumont montou, alinhou e pousou sem assistência. Ele voou reto, em curvas, alto ou baixo, exatamente como ele desejava e, por um insuficiente estoque de petróleo, teria terminado com completo sucesso um teste que, mesmo com parcial falha, mantém-se sem igual.

A viagem foi feita num esforço de ganhar o prêmio de 20.000 dólares oferecidos por M. Henri Deutsch ao primeiro membro do Aero Clube que viajasse em uma aeronave desde o solo do clube, depois contornasse a Torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida dentro de trinta minutos.

Mecanismos Incompletos

Entusiasmado pelo temor de que algum outro inventor pudesse antecipar-se a ele, o Sr. Santos-Dumont tem trabalhado com grande pressa para terminar seu balão, e, sem dúvidas, fez o teste antes que seus mecanismos estivessem prontos. Caso contrário o acidente que dificultou a jornada de volta poderia ter sido evitado.

O início deu-se às 6h41min. Quando a palavra de início foi dada, o balão disparou direto para cima, mantendo a posição horizontal e com perfeito equilíbrio até alcançar a altura de sessenta metros. Depois, o topo do balão apontou em direção à Torre Eiffel e, em graciosas espirais, subiu rapidamente na direção desejada.

A distância até a torre foi percorrida em treze minutos e, às 6h56min., espectadores reunidos na terceira plataforma ovacionaram o balão à medida que ele deslizava graciosamente ao redor da imponente estrutura, rompendo-se na viagem de retorno.

Essa foi uma parte marcante do teste. Um rígido vento ocidental havia surgido e o Sr. Santos-Dumont teve de ir absolutamente contra ele, a fim de retornar ao local de início. Sem sérias dificuldades, isso foi realizado e, às 7h20min., o balão estava voando sobre o solo do Aero Clube, após ter percorrido dez milhas em trinta e nove minutos, nove minutos a mais do limite prescrito nas regras do prêmio.

Aeronave é Viável.

O inventor falhou em ganhar os 20.000 dólares, mas ele demonstrou a viabilidade de sua aeronave e provou que ela poderia ser controlada a favor ou contra o vento.

1 N. T.: Um pouco mais de 16 Km.

Um motor regulado imperfeitamente e a falta de petróleo suficiente quase causou uma catástrofe, quando a descida foi feita. Enquanto o navegador tentava entrar no parque, o estoque de petróleo acabou e, desprovido de potência, a aeronave ficou à mercê do vento.

Temendo que o balão pudesse ser carregado por Paris ou pelo Sena, o Sr. Santos-Dumont puxou a válvula de segurança, rasgou um grande pedaço da seda e permitiu que o gás escapasse. A linha de arrasto pegou em uma árvore e o aeronauta pousou em um jardim pertencente ao Barão Edmond de Rothschild, a meia milha de distância do solo do Aero Clube.

Nem o aeronauta nem sua embarcação ficaram muito prejudicados pela descida abrupta. O Sr. Santos-Dumont teve um leve arranhão na mão e o equipamento motriz do motor do balão ficou levemente curvado.

Condessa d'Eu, filha de Dom Pedro, do Brasil, ocupa a propriedade adjacente ao terreno de Rothschild e foi uma testemunha da queda do balão. Após apurar que o Sr. Dumont estava seguro, ela enviou a ele *champagne* e refeições, devidamente aproveitadas pelo inventor.

Mas para a virada do destino que depôs Dom Pedro, o Sr. Santos-Dumont teria sido um assunto da titulada senhora, cuja hospitalidade ele recebeu tão inesperadamente.

Ele é um Brasileiro.

Ele é um brasileiro, nascido em 1873, e pesa não mais que 49 quilos. Ele fez sua primeira ascensão de balão em 1897 e foi um dos primeiros especialistas a abandonar balões esféricos pelos cilíndricos. Antes de aperfeiçoar o presente balão, ele construiu nada menos do que quatro outros: em um dos experimentos um balão colapsou e ele sofreu uma queda de 400 metros, escapando por pouco com vida.

“Santos-Dumont N° 5” é moldado feito um charuto, com as duas pontas pontiagudas. Possui cerca de 100 pés de comprimento e 18 de altura.

Sob o balão, suspenso por cabos de aço, está um berço de cinquenta pés de comprimento, composto por três varas de pinho dobradas, vinculadas uma à outra com alumínio.

O motor é localizado a vinte e um pés da parte da extremidade dianteira. Ele possui capacidade de dezesseis cavalos de potência e é uma maravilha de leveza e força.

O motor opera uma hélice de quatro flanges que gira à taxa de 200 voltas por minuto.

A cesta do operador está situada de forma que ele possa controlar por meio de linhas o leme e as válvulas do motor e, por meio de uma longa corda-guia que se arrasta do berço, ele é capaz de alterar o deslocamento do balão e controlar sua direção conforme desejado.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1272 (1901) - Página 64



HOMEM TRIUNFA SOBRE O AR

Anotícia descrevendo a viagem do Sr. Santos-Dumont em torno da Torre Eiffel e sobre os subúrbios de Paris mostra que o homem triunfa sobre os caminhos do ar, finalmente. Ao que parece, o Sr. Santos-Dumont montou, alinhou e reascendeu, vez após vez, sem cúmplices e tão fácil e graciosamente quanto um grande pássaro voaria e viria à terra. Alguns especialistas que assistiam ao mestre do ar realizar suas subidas com tamanha facilidade se sentem confortáveis em profetizar que, com um ou dois defeitos resolvidos, a aeronave do Sr. Santos-Dumont terá tanto domínio total do ar, exceto durante tempestades, como o navio possui sobre o mar.

Por muito tempo, os últimos cientistas trabalham longe da ideia de balões a gás navegando no ar. Eles têm trabalhado nas linhas de elevação e propulsão de aeronaves por potência autogerada. Por ora, entretanto, máquinas voadoras irão incluir um balão de aceitável fluatibilidade para equilibrar o peso do aparelho e dos passageiros, e o petróleo usado como força motriz.

O Sr. Henri Deutsch, o refinador de petróleo de Rouen, ofereceu o prêmio de \$20.000 dólares por um balão manuseável. O Sr. Deutsch também é um aeronauta e possui consideração específica quanto às condições do prêmio. As condições seriam de que o ponto de partida ocorreria nas redondezas de St. Cloud, que a Torre Eiffel seria contornada três vezes e que a aeronave, então, retornasse até seu ponto de partida em uma velocidade média de não menos que 13 milhas por hora¹.

O Sr. Santos-Dumont perdeu o prêmio, mas ele ganhou a confiança até do Sr. Deutsch no sucesso de sua invenção. Sr. Santos-Dumont, infelizmente, falhou em cumprir a condição de que retornasse para o Arc d'Aerostation, em St. Cloud, em 30 minutos, com a distância total de ida e volta da Torre Eiffel de 11 quilômetros. Ele o fez em 39 minutos.

O Sr. Santos-Dumont recebeu uma aclamação pública de seus colegas aeronautas. Especialistas declaram ter certeza de que ele irá cumprir as condições do prêmio oferecido em um dia futuro, não muito distante.

O interesse nesse assunto é grande. Os resultados são de elevada importância para o mundo inteiro, posto que foi visto que o método correto de navegação aérea foi decifrado. A aeronave do Sr. Santos-Dumont voou alto, voou baixo, em linhas retas e em curvas, com o vento contra ele, provando, assim, para o mundo que uma aeronave pode ser guiada pela mão de um homem, resultado nunca antes atingido. Esse é o sucesso mais expressivo a ser registrado na navegação aérea.

Tradução de Sérgio Luís Tavares -
SD1259 (1901) - Página 65

¹ N. T.: Quase 21 km/h.

SR. SANTOS-DUMONT HERÓI DO MOMENTO

SEU SUCESSO EM NAVEGAR NOS ARES
LHE TRAZ TODA SORTE DE OFERTAS ESTRANHAS

PERIÓDICOS TENTANDO-O

Legião de honra sugerida para ele, mas ele se isenta até mesmo desse destaque

[TELEGRAMA ESPECIAL PARA O THE
HERALD]
{HERALD BUREAU,
Nº 49 AVENUE DE L'OPERA, PARIS,
QUARTA-FEIRA}

A edição Europeia do *The Herald* publica o seguinte:

O herói do momento é certamente o Sr. Santos-Dumont. Como Byron, ele acordou uma manhã e descobriu-se famoso. Seus experimentos bem-sucedidos de navegação aérea, na sexta-feira e no sábado, têm levado seu nome para os cantos mais remotos do mundo.

O interesse de sua conquista não mostra sinais de diminuir e, pelo contrário, surge uma calorosa controvérsia na imprensa sobre a sua importância. Qualquer homem com uma modéstia reduzida, por menor que seja, poderia facilmente ter tido a cabeça afetada pela fama universal. Pelo que se sabe, cartas e congratulações são, literalmente, escoadas sobre ele, com algumas contendo ofertas tentadoras, ou podem-se dizer excêntricas, de vários indivíduos que veem a possibilidade de elogios e fama no aproveitamento do jovem aeronauta brasileiro e seu balão dirigível.

Entre essas propostas, de fato, há duas de proprietários dos novos jornais mais empreendedores de Londres e Nova Iorque, ambos oferecendo grandes cheques de suas contas bancárias para induzir o Sr. Santos-Dumont a conduzir seus futuros experimentos sob seus auspícios. Sendo ele um homem de bens, com apenas um desejo, a saber, de avançar a ciência, há uma chance pequena de que o jovem aeronauta aceite até mesmo essas propostas deslumbrantes, que dirão as outras.

Seu contemporâneo esportista francês, o Auto-Vélo, sugeriu seu nome, na segunda-feira, para a Cruz da Legião de Honra, mas, em uma carta que lhe dá crédito, o Sr. Santos-Dumont se isenta de qualquer anseio mesmo por essa distinção, uma prova conclusiva de que ele não é francês.

Ele declara em sua carta: “A honra para mim é ter a simpatia e o encorajamento de amigos como você, que contribuem com a difusão do pensamento aéreo por todo o mundo, para o avanço da maior e mais completamente francesa de todas as ciências”.

Não é provável que o escritor de tal carta ceda aos afagos de qualquer Barnum¹ persuasivo.

Tradução de Sérgio Luís Tavares -
SD1269 (1901) - Página 65

¹ N. T.: Barnum é uma alusão a um *showman* e empresário do ramo do entretenimento norte-americano, que nasceu em 1810 e morreu em 1891.

Santos-Dumont, o inventor da mais nova máquina aérea, é louvavelmente modesto, aspecto em que ele se difere de alguns inventores das então chamadas máquinas voadoras. Ele declara, com sobriedade digna que indica o autocontrole de uma mente de treinamento científico, que fez um balão de condução motora que, em condições favoráveis, pode ser guiado por uma curta distância contra um vento não muito forte. Mas a verdadeira conquista do ar ainda não é. Os alucinantes cabogramas¹ vindos de Paris sobre “a chegada de uma nova era” e o surgimento de uma “revolução” no comércio e assuntos internacionais são decididamente sugestivos do emprego de “ar quente” para outros propósitos além de encher os balões.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1304 (1901) - Página 64

¹ N. T.: Um cabograma era a versão de telegrama transmitido por cabos elétricos submarinos.





DUMONT AGORA É O CAPITÃO DO AZUL E GRANDIOSO AR

O aeronauta francês faz viagem bem-sucedida com balão dirigível – Voa de St. Cloud até a Pista de Longchamps.

Corta ligeiramente sua mão enquanto navegava – Recusa-se a tentar a Torre Eiffel devido ao tempo ameaçador.

Paris, 30 de julho – Sr. Santos-Dumont fez outro experimento bem-sucedido esta tarde com um balão dirigível, navegando de St. Cloud até a pista de corrida de Longchamps, que ele rodeou com seu balão, subindo e descendo, durante vinte minutos.

Embora tenha sido solicitado que tentasse contornar a Torre Eiffel, o aeronauta recusou, alegando que seu motor não estava funcionando tão bem quanto queria. O tempo estava nebuloso, o que pode ter influenciado sua decisão.

Durante a viagem o Sr. Santos-Dumont cortou sua mão levemente com uma corda de guia, no entanto não aconteceu um incidente.

Ele vestia um terno comum, cinza, e portava um chapéu de palha, pairava no ar com confiança, administrando os equipamentos com facilidade. O príncipe Roland Bonapart e os membros do Comitê de Deutsch estavam presentes. Todos os correspondentes de jornais em Paris e vários jornalistas locais presenciaram a exibição.

Lá havia vários espectadores, incluindo um vasto número de senhoritas, cujas belas *toilettes*¹ deram cor à cena. A multidão aclamou fervorosamente o Sr. Santos-Dumont no início e, ao pousar, seus amigos tumultuaram ao redor dele, cumprimentando sua mão calorosamente enquanto o parabenizavam.

O aeronauta iniciou às 16h35min. e pousou às 16h55min., vinte minutos depois.

Uma hora depois, uma chuva pesada, arrastando vento, varreu a Torre Eiffel e o Bois, o que justificou a prudência do Sr. Santos-Dumont em recusar fazer o teste de voar no entorno dela hoje.

Ele ficou satisfeito de poder fazer a viagem até a Torre Eiffel e voltar, mas aparentemente temeu que não fosse capaz de obter velocidade suficiente para cumprir as condições do prêmio Deutsch.

Ao pousar, o Sr. Santos-Dumont precisou responder a uma série de questões. O aeronauta, que é um linguista, respondeu em francês, inglês e espanhol. Um espectador decepcionado insistiu que Sr. Santos-Dumont voasse em torno da Torre Eiffel, após ele ter explicado que o motor não estava funcionando bem, ao que o Sr. Santos-Dumont, fazendo o movimento de que iria sair do carro, disse: “Aqui é onde eu fico. Agora você pode tentar”. Foi quando o espectador, para a surpresa dos observadores, recuou para o fundo.

Comte de La Vault, o aeronauta que irá tentar cruzar o Mediterrâneo em um balão nos meados de agosto, chegou a Toulon para superintender os preparativos.

Presidente Loubet, M. de Lanessan, Ministro da Marinha Francesa, e muitas outras pessoas ilustres contribuíram para a recepção do experimento.

Tradução de Sérgio Luís Tavares - SD1309 (1901) - Página 66

¹ N. T.: O mesmo que *toilette*, roupa para uso em ocasiões cerimoniais ou especiais.

O SANTOS-DUMONT VI EXPLICADO POR UM ESPECIALISTA

O balão dirigível completamente reformado e esperando apenas um dia favorável para começar sua jornada em volta da Torre Eiffel – o mais perfeito dirigível existente

Para o Editor do *The Herald*:

Sr. Santos-Dumont desenhou em uma escala de 1:50 o plano de seu novo balão que acompanha este artigo. A legenda explanatória permite ao leitor de *Herald* entender a composição do novo balão e os principais detalhes do sistema no qual foi construído.

Por meio de uma regra proporcional ou por uma bússola, podem-se perceber as verdadeiras dimensões das partes variadas, se conhecido o comprimento total do elipsóide, que é o modelo do Santos-Dumont VI, medindo trinta e três metros. O diâmetro mede exatamente seis metros.

Ao fazer uso da fórmula matemática do elipsóide, Sr. Santos-Dumont tem sido capaz de construir um balão de 622 metros cúbicos. A seguir a descrição completa do Santos-Dumont VI, publicada pela primeira vez. O balão é feito de uma forte seda japonesa. É bem claro e de cor branca e se torna impermeável ao gás pelas quatro camadas de óleo de linhaça. Ele pesa 112 quilos, incluindo a válvula localizada perto da parte da frente do elipsóide.

Essa válvula é feita de madeira de nogueira, tem duas tampas de 40 cm de diâmetro, as quais são abertas ou fechadas pelo aeronauta por meio de uma corda. Ela é suspensa bem acima da cabeça do aeronauta.

O uso da válvula

A válvula é usada, seja para esvaziar o balão depois de pousar, ou para permitir que o hidrogênio escape durante a subida, caso seu poder de elevação se torne muito grande sob a influência do calor e não possa ser superado pela força da hélice. Na parte superior do balão, há duas cordas de emergência, que, para serem puxadas, são localizadas perto do aeronauta. Em momentos de perigo, necessitando da deflação do balão (como o momento do acidente do Santos-Dumont V, em 13 de julho), o aeronauta puxa essa corda e fendas abrem o balão, permitindo que o hidrogênio escape em grande quantidade.

Na parte inferior do balão, há fixado um “balloonnet” (balão compensador), com volume de sessenta metros cúbicos. Ele é localizado no interior do balão e no projeto é indicado pela linha tracejada. Esse “balloonnet” será inflado com ar e irá compensar a variação de volume de hidrogênio (que aumenta e diminui à medida que o balão sobe ou desce). Como possui máxima importância para que o balão permaneça rígido, o ar é bombeado no balão compensador à proporção que o hidrogênio escapa. O “balloonnet” é alimentado por meio de um tubo de seda e é munido de uma válvula automática permitindo que o ar excedente escape.

O SANTOS-DUMONT VI

O clima ontem impediu o Sr. Santos-Dumont de testar sua aeronave fora da hangar do balão em Saint-Cloud. Se o tempo ficar favorável, ele será levado para fora do galpão esta tarde e o motor, o leme e outras partes mecânicas, testadas antes do voo do próximo sábado.

Em outra coluna tem a descrição de Santos-Dumont VI, feita pelo Sr. Emmanuel Aimé, uma das principais autoridades em aeronáutica na França. Sr. Aimé traçou a evolução gradual das aeronaves desde o balão de 180 metros cúbicos até o balão de 622 metros cúbicos da atualidade. Ele pontua que a aeronave atual é, sem dúvidas, a mais perfeita que já foi construída, sendo ela resultado de cinco anos de experimentos de técnica e paciência.



O mundo falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

O balão por si só é provido com duas válvulas automáticas, que permitem o hidrogênio escapar quando a pressão se torna perigosa. Essas válvulas têm o diâmetro de nove centímetros cada e uma superfície de 180 centímetros quadrados. Elas ficam mantidas fechadas por molas que resistem à dada pressão. A mola da válvula do balão compensador é regulada de tal forma que ela abre, quando sob uma pressão de 450 gramas por centímetro quadrado. As válvulas do balão não abrem até que uma pressão de 600 gramas por centímetro quadrado seja alcançada.

Pressão igual mantida

Pode ser visto pelas figuras que o ar do balão compensador, devido à elasticidade do revestimento, está sempre com a mesma pressão do hidrogênio do balão principal. Pode-se notar, no entanto, que a mola da válvula do balão compensador se abre sob uma pressão muito menor que a do balão principal. Por meio disso, a despeito das variações do volume do hidrogênio (variações que são continuamente compensadas), o balão permanece rígido com uma perda mínima de gás. À medida que a pressão inferior, em que as válvulas se abrem, é permitido que o ar escape, diminuindo, assim, a pressão e economizando o hidrogênio.

Em um artigo anterior, eu expliquei a importância do papel desempenhado pelo balão compensador. Ele mantém a rigidez e evita que dobras se formem no arco do balão, devido à resistência do ar. A pressão do ar no arco do balão é proporcional ao quadrado de sua velocidade e, como a pressão interna do hidrogênio deve estar ao menos igual à do ar no ponto que o penetra, é evidente que a pressão interna deve ser proporcional ao poder do motor fornecendo potência de propulsão.

Essa potência tem, no entanto, um limite que é a pressão que as válvulas podem suportar sem romper. Não se pode, sem correr o risco de estourar o balão, colocar molas muito fortes nas válvulas. Elas não podem ser, porém, muito fracas, senão o balão, enquanto se movesse no ar, iria começar a esvaziar por conta da resistência oferecida.

Regulando as válvulas

Pode ser facilmente compreendido quão delicado é o trabalho de regular as válvulas e como o Sr. Santos-Dumont está certo em repetir continuamente seus experimentos aéreos, aumentando cada vez o poder das molas e evitando o ponto no qual a resistência delas tornar-se-ia perigosa. Esses limites são muito maiores para um balão pequeno do que para um maior. Um balão de grandes dimensões pode ser estourado por uma pressão por centímetro quadrado muito insignificante, porque a pressão total multiplicada pela imensa superfície corresponde ao quadrado da dimensão do balão.

É por essa, entre outras razões, que o Sr. Santos-Dumont, a despeito de um experimento que já dura quatro anos, ainda não encontrou a solução para balões de grande tamanho e construiu seis balões em sucessão para evoluir do volume de 180 para o volume de 622 metros cúbicos, deixando para os cheios de confiança, sendo eles ignorantes das dificuldades do problema, a tentativa de construir enormes balões, de manobras perigosas e impraticáveis no presente estado das aeronáuticas.

Por uma audaz inovação, que já foi considerada um sucesso, Sr. Santos-Dumont foi o primeiro a desistir da rede e suspender o carro no envelope do próprio balão. Ao longo do arco principal da superfície do balão, em uma faixa de seda, há alguns pequenos ganchos, cada um com quinze centímetros de comprimento, sustentando os fios pelos quais a estrutura que contém o motor, entre outros, é presa. Esses fios, que são os mesmos usados para amarrar pianos, possuem, a despeito de sua tenuidade (oito décimos de milímetro), grande poder de resistência.

Uma inovação útil

Sr. Santos-Dumont prefere as cordas utilizadas por todos os seus antecessores, porque elas são muito leves e oferecem maior resistência quando o balão está se movendo pelo ar. Esta última consideração é muito importante, pois, no antigo balão dirigível, os cabos pelos quais a estrutura foi suspensa ao balão ofereciam quase tanta resistência ao ar quanto o próprio balão. A estrutura anexa ao balão tem dezoito metros de comprimento e um metro de diâmetro no centro. Possui forma triangular. É feita de partes curvadas de madeira, fixadas por juntas de alumínio. É

feito de pinho e torna-se perfeitamente rígida por meio de uma rede de arame de aço. Pesa quarenta e cinco quilogramas.

No meio da estrutura suspensa por cordas de piano, com três milímetros de diâmetro, está o motor de petróleo, que possui quatro cilindros. Possui a força de 20 cavalos de potência e pesa 98 quilos. Acima do motor, encontra-se um radiador de termossifão e tem um reservatório na forma de um cilindro cônico contendo vinte litros de água para o resfriamento do motor. Na parte da frente, há um reservatório contendo dez litros de petróleo, quantidade suficiente para manter o balão em funcionamento por duas horas. O motor, que faz 1.200 rotações por minuto, funciona por bomba de ar que faz 3.000 rotações. Essa bomba de ar, feita de alumínio, pesa, com seu pedestal e seu eixo de transmissão, cinco quilos.

A hélice de lâmina dupla, que faz 300 rotações por minuto, tem uma varredura de quatro metros e uma superfície de dois metros quadrados. Ela pesa apenas vinte e oito quilos. A transmissão de energia é levada por uma haste maior e uma menor. As rodas motoras, grande e a pequena, pesam vinte quilos. O acumulador elétrico que liga o motor pesa três quilos.

A corda guia que se pendura na frente do balão tem 100 metros de comprimento e pesa 30 quilos. É o peso da corda guia (que pode ser arbitrariamente trazida para perto ou removida do centro de gravidade) que muda a inclinação do balão e permite que ele se mova para cima, para baixo ou horizontalmente sob a ação da hélice. O revestimento do balão pesa 20 quilos. A aeronave é auxiliada em seu movimento para cima e para baixo por meio da hélice, que permite ao Sr. Santos-Dumont alcançar qualquer altura e permanecer sem perder gás ou sem jogar fora o lastro.

O leme

O leme possui formato triangular e é feito de estrutura de bambu coberta de seda. Ele mede 5 metros quadrados. O movimento do leme, o lançamento da hélice para dentro e fora da engrenagem e a ligação do motor são realizados puxando cabos, que são presos pelo carro do aeronauta.

De todos os numerosos balões dirigíveis dos quais existem modelos e plantas em todos os países, o Santos-Dumont VI é o único que foi finalizado, o único no qual seu desenho completo e descrição foram publicados. Também é o único que irá ser testado praticamente neste ano.

O tempo ruim de ontem impediu que os experimentos fossem feitos ao ar livre, mas o Sr. Santos-Dumont tirou vantagem do ocorrido para passar todo o seu balão em revisão na frente do local onde o balão estava acomodado. O novo balão é, em todos os sentidos, satisfatório e há toda uma expectativa que irá fornecer os experimentos mais interessantes que já foram feitos na aeronáutica.

Emmanuel Aime
Paris, 2 de setembro, 1901.

PROBLEMAS DE UM AERONAUTA

O balão do Sr. Santos-Dumont, que lhe trouxe fama, é, de acordo com o *Figaro*, considerado um veículo ideal para permitir que uma pessoa se torne uma celebridade. Todo dia o carteiro traz a ele epístolas de jovens mulheres do palco francês, implorando para que possam voar com ele. Algumas, duvidando da força de uma mera prosa, dividem-se em versos, na esperança de que isso o convença a fazer seus desejos.

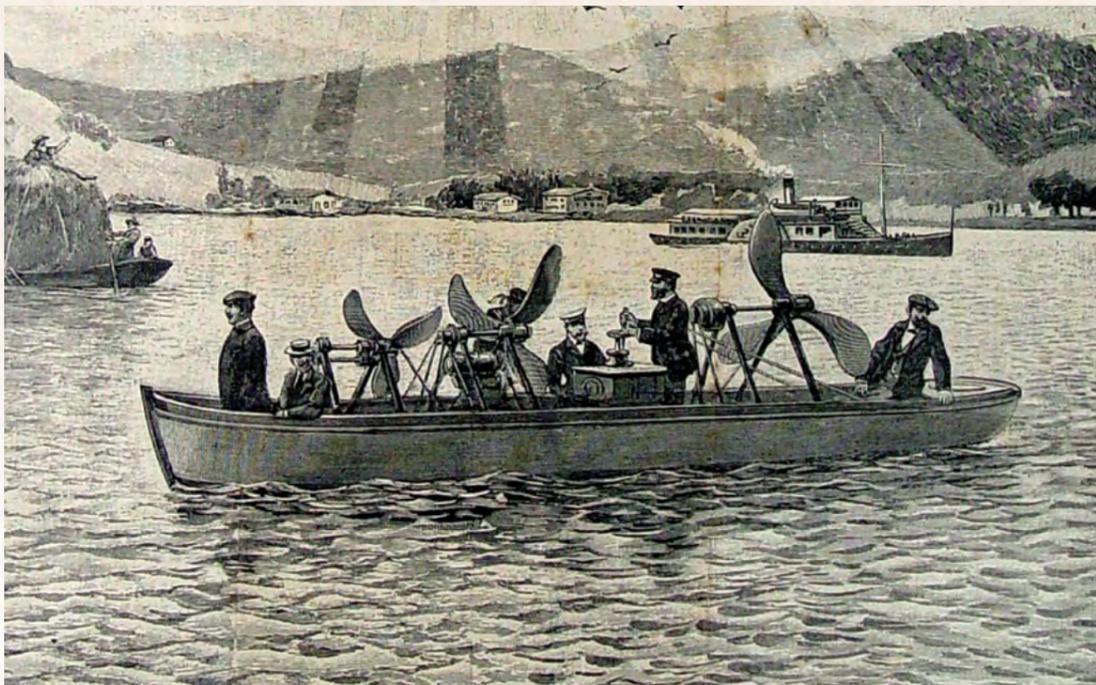
Todas elas enfatizam o fato de que pesam incrivelmente pouco e, sendo assim, são companhias ideais para uma aeronave, onde cada grama conta. Infelizmente, para elas, o Santos-Dumont N° 6, como seus antecessores, é construído para apenas uma pessoa, então as futuras estrelas dos palcos franceses terão de renunciar ao prazer da locomotiva aérea até que o Sr. Santos-Dumont seja valente o suficiente para construir uma aeronave “feita para dois”.



TESTES DOS MOTORES DOS BALÕES

O sucesso do Sr. Santos-Dumont e o parcial sucesso de Count Von Zeppelin têm despertado grande interesse do público. Há rumores de que este último foi consertado dos danos sérios causados por uma tempestade e em breve estará pronto para um novo julgamento. Nossa gravura, pela qual estamos em dívida com o Illustrirte Zeitung, mostra os testes muito severos dos motores em um barco de 36 pés de comprimento, 6 ½ pés em feixe. Com a última hélice apenas, funcionando em 1.100 rotações, o barco foi conduzido à taxa de 6,8 milhas por hora. Com as três hélices funcionando, obteve-se uma velocidade de 9.3 milhas. Cada motor usou 13.2 libras de benzina por hora.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2014 (1901) - Página 64



SANTOS-DUMONT - REI DO AR

Famoso aeronauta contorna a Torre Eiffel e pousa no ponto de partida em 30 minutos e 40 4-7 segundos – Comitê se recusa a premiá-lo com o Prêmio Deutsch.

PARIS, 19 de outubro – A aeronave de Santos-Dumont subiu em St. Cloud por volta das 2 horas desta tarde, contornou a Torre Eiffel, retornou para o Aero Park e desceu em 30 minutos, 40 4-7 segundos. Enquanto o comitê se recusa a reconhecer o feito como merecedor do prêmio Deutsch de 100.000 francos, pelo tempo ser 40 4-7 segundos além do limite especificado, o próprio M. Deutsch declara que ele merece o prêmio.

Santos-Dumont começou às 14h20min., na primeira tentativa, mas, ao sair do parque, sua corda-guia ficou presa em uma árvore e ele precisou pousar. Ele recomeçou às 14h42min., subiu 250 jardas e então apontou em direção à Torre Eiffel, com o balão indo em linha reta. Foi visto por meio de óculos de campo ele chegar à tarde e contorná-la. Nesse momento, o tempo contado, com o vento a favor do balão, era de oito minutos e quarenta e cinco segundos.

Ele se virou contra o vento e fez um progresso mais lento, mas continuou em direção a St. Cloud, onde chegou no tempo total de vinte e nove minutos e cinquenta segundos. Mas, em vez de descer imediatamente, Santos-Dumont fez um amplo sobrevoo sobre o campo do Aero Clube, resultando em um minuto e vinte e cinco segundos, sendo gastos antes que os operários apreendessem a corda-guia. Dessa forma, tecnicamente, Santos-Dumont excedeu o tempo limite em quarenta segundos.

A enorme multidão que se aglomerou dentro e fora do campo ovacionou o aeronauta fervorosamente. Quando sua cesta aproximou-se do solo de modo a poder ser ouvido, Santos-Dumont inclinou-se e perguntou: “Eu ganhei o prêmio?”

Disse que ele havia perdido

Centenas de espectadores gritaram, “Sim! Sim!”, mas o Conde de Dion, um membro do comitê, aproximou-se dele dizendo:

“Caro amigo, você perdeu o prêmio por quarenta segundos.”

Vários observadores protestaram contra esse anúncio vividamente, mas o Conde de Dion disse:

“Essa é a decisão do comitê em acordo com as regras desse concurso.”

A multidão, no entanto, recusou-se a aceitar esse cenário e seguiu uma feroz discussão, com a maioria dos espectadores alegando que Santos-Dumont alcançou o chão dentro de trinta minutos, embora não tenha pousado imediatamente.

Prêmio pretendido para caridade

O aeronauta, após protestar contra a decisão do comitê, finalmente acolheu os ombros e mencionou:

“De qualquer forma, eu pessoalmente não ligo para os 100.000 francos. Eu pretendia doá-los aos pobres.” A multidão persistiu em declarar que

Santos-Dumont havia ganhado. Certa quantidade de senhoritas que estavam presentes jogaram flores sobre o aeronauta, outras ofereceram buquês e uma admiradora, para a surpresa de quem observava, até mesmo o presenteou com um pequenino coelho branco.

Deutsch diz que ele ganhou

Nesse momento, o próprio Sr. Deutsch chegou ao campo do clube, tendo chegado pouco antes daquele momento de Biarritz a Paris.

Ele avançou, abraçou Santos-Dumont, apertou sua mão e disse: “Pessoalmente, eu considero que você tenha ganhado o prêmio.”

A multidão então ovacionou os dois homens, aplaudindo vividamente Santos-Dumont e Deutsch.

Santos-Dumont alega que ele ganhou o prêmio porque ele alcançou o parque dentro do tempo e que as regras originais aplicadas ao concurso não mencionavam ter de tocar o chão dentro de trinta minutos.

O conflito deve-se à ação do comitê que há algum tempo modificou os termos do concurso em inserir a última cláusula. Santos-Dumont, na hora, protestou e recusou-se a ser julgado pelo novo regulamento e sustentou arduamente seu ponto de vista ao Conde de Dion e aos outros membros do comitê, ao pousar hoje, finalmente declarando que ele considerava ter ganhado o prêmio e que não tentaria novamente. Se o dinheiro ficou sonogado não foi culpa dele.

Sr. Deutsch disse que ele daria 25.000 francos para o desfavorecido, não obstante a decisão do comitê, mas Santos-Dumont se recusou a aceitar a oferta como uma solução para a dificuldade.

Multidões atentas

Havia um grande ajuntamento de pessoas na Torre Eiffel e considerável interesse no experimento nas outras partes de Paris, grupos de pessoas se aglomerando nas ruas para assistir ao progresso do elíptico e amarelo balão, com sua corda-guia pendurada e hélices de lona branca girando em círculos, enquanto aqueles que assistiam distinguiam distintamente o zumbido alto do motor.

Santos-Dumont circulou a Torre Eiffel entre a segunda e mais alta plataforma, a cerca de setenta e cinco jardas da torre.

O balão foi jogado levemente quando ia contra o vento e Santos-Dumont, ao pousar, disse que o motor de repente parou quando o balão estava a certa distância da torre. Ele pensou que talvez tivesse de pousar, mas por sorte ele foi bem-sucedido em ligar a máquina novamente. A partir desse momento, durante a viagem, o motor funcionou satisfatoriamente.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2095 [s.d.] - Página 67



ÚLTIMO VOO DO SANTOS-DUMONT VI

COMO A AERONAVE FOI DESTRUÍDA

Sr. Emmanuel Aimé Explica as Causas do Desastre do Santos-Dumont VI
EM PARTE, O ERRO NA DIREÇÃO
Mas principalmente devido à Má Condição das Hastes de Ligação dos Pistões

Para o Editor de The Herald:

The Herald publicou uma imagem do Santos-Dumont VI alguns dias antes dos interessantes testes de 19 de setembro, que, infelizmente, foram seguidos da destruição do balão.

Hoje são reproduzidas as fotografias retratando as principais fases das tentativas, que foram tão memoráveis pelos seus êxitos quanto pelo lamentável acidente que as interrompeu.

A primeira retrata o balão manobrando a uma altura de 50 metros acima do hipódromo Longchamps, às oito horas da manhã. A segunda mostra o balão transportado por uma força centrífuga em direção a um aglomerado de árvores, enquanto fazia uma pequena curva. A terceira, tirada trinta minutos depois, mostra o lamentável espetáculo do revestimento dividido pelo contato com os galhos no momento da queda do balão.

O acidente de 19 de setembro se difere daqueles de 13 de julho, 8 de agosto e 6 de setembro, na medida em que não foi, como esses, devido à circunstâncias inevitáveis, nas quais a violência do vento desempenhou o papel principal, mas foi causado por um erro de direção no momento de desatenção pela parte do aeronauta. Durante uma hora o balão prontamente obedeceu às mãos de seu remador. O leme funcionou perfeitamente, mas o motor, sempre instável, não agiu como o desejado. Sua força foi evidentemente inferior à sua potência nominal de vinte cavalos.

Por que o motor funcionou mal

A razão de seus movimentos irregulares ainda não foi explicada. Isso é o que aconteceu, de acordo com a experiência do aeronauta durante as manobras: as bielas dos quatro pistões que trabalham o eixo do parafuso foram enclausuradas em uma caixa de couro comum contendo óleo. Eles funcionaram bem enquanto a caixa estava em uma posição horizontal, ou em parte, como é o caso dos automóveis.

Mas assim que o eixo do quadro que suporta a caixa estiver muito inclinado à frente ou atrás, à medida que o aeronauta sobe ou desce, o óleo desce pela caixa de acordo com a inclinação, drenando os órgãos do mecanismo, que correspondem à pistola dianteira ou traseira. Sob tais condições, esses órgãos esquentam e não trabalham tão bem quanto deveriam.

A irregularidade no movimento do motor foi demonstrada pela diminuição do barulho das explosões do cilindro. Quando o balão estava viajando em uma linha horizontal os quatro cilindros funcionaram todos de uma vez, produzindo um som característico, desagradável para o ouvido, mas doce ao coração do aeronauta: quando, ao contrário, o

balão subiu e desceu, apenas dois cilindros funcionaram bem e os outros enfraqueceram.

As dificuldades de um aeronauta

O aeronauta tem aprendido, a seu custo, que a caixa deve ser fechada de tal maneira que a haste de ligação dos quatro pistões deve sempre estar conectada ao óleo em um compartimento hermético. Eu afirmo ontem que serão feitas mudanças no motor. No entanto é apenas nesse âmbito que as mudanças propostas nas oficinas estão acontecendo.

Pode ser percebido, pelas sucessivas melhorias da máquina aérea, quão úteis e até mesmo quão indispensáveis são os experimentos ao ar livre, porque eles revelam defeitos pelos quais é impossível detectar enquanto estão no chão. Por esse ponto de vista pode ser dito que os acidentes do passado são proveitosos. Na aeronáutica, especialmente, verifica-se o velho ditado: “A experiência é melhor que a ciência.” Inventores que se contentam com a chamada “sala de aeroestação” não têm ideia das dificuldades da “aeroestação no ar”. O Sr. Santos-Dumont possui o grande mérito de buscar, em seus repetidos esforços, informações das quais imitadores – que é de se esperar que sejam muitos – terão o subsídio sem terem o incômodo e o custo.

Tenho mostrado, em variados artigos no *Herald*, algumas das dificuldades que o aeronauta que viaja em um balão dirigível, inevitavelmente enfrenta. Irei apontar mais uma, decorrente das condições meteorológicas da manhã do 19 de setembro.

Às oito horas da manhã o ar estava nebuloso e a neblina só se dispersou aos poucos ao tempo em que o Sol subia no horizonte. O hidrogênio dilatou por graus com o aumento da temperatura do interior do balão. Por esse motivo o aeronauta foi forçado a viajar com o seu lastro a cinquenta metros do solo. Se ele tivesse subido subitamente logo à altura de 200 metros, o Sol, sobre a neblina teria destruído o equilíbrio do balão, lançando-o para muito alto. O resultado seria uma perda de hidrogênio logo no início e um enrugamento da cobertura ao descer; assim, os experimentos propostos para o dia teriam sido comprometidos.

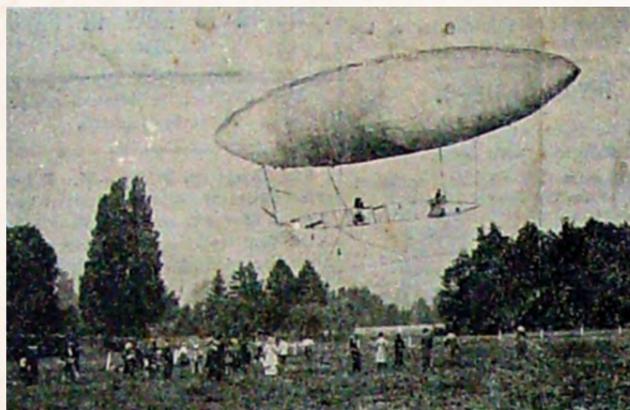
Sr. Santos-Dumont estava, portanto, certo em manter o balão bastante baixo, não importando o que tenham escrito os jornalistas, não têm eles conhecimento algum sobre aeronáuticas.

Mas, nesse caso, ele correu o risco de ser levado contra as árvores pelo poder de uma hélice inativa em determinado momento. Foi o que realmente aconteceu, quando, para evitar o perigo, ele chegou ao fim do curso de corrida para implorar ao amigo que subisse para o centro. Um simples erro de direção sufocada é o bastante para causar uma catástrofe. Mas esse erro, tão desculpável nas ciências aeronáuticas, criadas até então pelo Sr. Santos-Dumont, é uma lição que ele não falhará em aproveitar.

Os erros da ciência pontuam estágios de progresso.

Emmanuel Aimé
Paris, 21 de setembro, 1901.

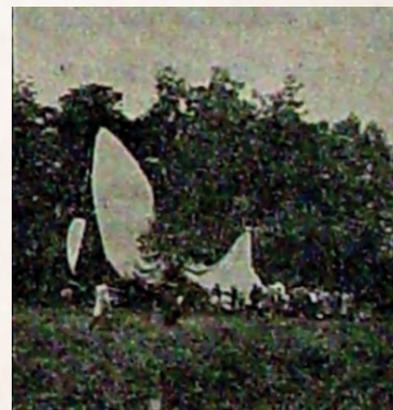
Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2041 (1901) - Página 67



O Santos-Dumont VI em voo completo sobre o Hipódromo Longchamps no dia em que encarou seu destino prematuro.



O Santos-Dumont VI virando em direção ao aglomerado de árvores à direita, onde um minuto depois foi destruído.



A CATÁSTROFE.



AO REDOR DO MUNDO EM UMA AERONAVE – SANTOS-DUMONT PARA O POLO NORTE EM UM BALÃO OU BARCO SUBMARINO

Ousado aeronauta brasileiro considerando propostas para viagens aéreas feitas a ele pelo periódico

(CABOGRAMA¹ ESPECIAL PARA O JORNAL DE NOVA IORQUE E ANUNCIANTE)

Paris, 12 de outubro – Sr. Santos-Dumont disse ao correspondente do periódico hoje:

"Aqueles que ainda estão discutindo a mera possibilidade de navegação aérea serão surpreendidos em saber que eu tenho sob consideração a proposta do Jornal de Nova Iorque de realizar uma viagem até o Polo Norte em um balão dirigível construído especialmente com esse propósito. A séria reflexão que tenho feito e irei fazer a essa proposta e a outra que o representante da revista também me apresentou, nomeadamente, de fazer um *tour* pelo mundo em menos de um mês lunar, são evidências da pouca atenção prestada por aqueles que dizem que o balão dirigível ao vento é uma impossibilidade.

Além disso, eu estou na posição de afirmar que uma corrida entre aeronaves no próximo ano é agora uma certeza. A aeronave de Monsieur Besancon está praticamente pronta e outras, é claro, estão sendo preparadas.

Confesso que a ideia de quebrar todos os recordes ao fazer um *tour* pelo mundo em menos de um mês, em outras palavras, competindo com a lua, tem uma originalidade que captura a imaginação, contudo, como um estudante da ciência, eu preferiria a viagem ao Polo Norte.

¹ N. T.: Um cabograma era a versão de telegrama transmitido por cabos elétricos submarinos.

O balão é dirigido

O balão não é só dirigível, mas dirigido, e as indagações de possibilidade há muito deram espaço a fatos reais. Meus experimentos têm deixado isso claro como o sol de meio-dia. Eu sigo o método experimental porque é o único que nos pode coroar com o sucesso. Qual outro sistema poderia ser seguido? No caso de ciência aplicada, isso tem levado a navegação a vapor à perfeição e irá agir igualmente para navegação aérea. Teorias são instáveis, a não ser que sejam apoiadas pela prática: elas deveriam andar juntas. Uma subida em ar aberto é melhor do que uma vida inteira de navegação aérea em uma câmara.

Embora tenham se passado somente quatro anos desde a construção do meu primeiro balão, “O Brasil”, um mero ignorante poderia ver o progresso feito até a fabricação Santos-Dumont VI, ainda em curso. O balão esférico é uma coisa do passado para a navegação aérea. O elipsóide é um avanço indiscutível e o interior pequeno do balão, usado para maior ou menor inflação, sendo amarrado no meio ao invés do final da grande figura elipsóide, também é uma notável melhora.

Aguardo ansiosamente o tempo quando seus milionários terão prazerosos iates no ar. Eles irão conduzir seus iates para salubres pontos dos céus, assim como eles fazem atualmente na Riviera no inverno. Seus Vanderbilts, Goelets e Higginses irão entreter grandes festas no ar tão confortavelmente como no oceano”.

Por que ter medo?

“Quanto ao que você pergunta sobre coragem, eu respondo: **qual é a vantagem de ter medo?** Medo impede a mente de trabalhar propriamente:

coragem física depende grandemente de como é constituída: ela talvez não seja sempre controlada pelo desejo e um homem com coragem física pode ser um covarde moral. Consequentemente, quando as pessoas me elogiam por coragem física eu começo a pensar que elas não entendem a filosofia em questão.

Eu confesso que a aeronáutica pode tentar a coragem moral de um homem. Por exemplo, quando milhares de pessoas haviam se reunido no parque do Aero Clube com o intento de me ver navegar ao redor da Torre Eiffel, me foi necessário certa coragem moral de dizer que o evento estava cancelado porque o tempo estava desfavorável.

No que diz respeito a chegar ao pódio, Dumont terá um concorrente submarino, Anschutzkamf, um discípulo do príncipe de Mônaco. De acordo com esse explorador os campos congelados das regiões polares e mares não possuem mais de trinta jardas de profundidade. Ele está construindo uma embarcação que ele acredita poder navegar sessenta e cinco jardas abaixo da água e manter-se assim no fundo por quinze horas consecutivas. Dentre esse tempo ele está certo de que irá achar algum gelo descongelado ou ao menos ver algum gelo frágil o suficiente para ele romper até chegar à superfície.

Ele diz que irá realizar de fato a conquista do Polo Norte, bem como Jules Verne fez em sua imaginação com o Nautilus.

Príncipe Albert de Mônaco, o melhor oceanógrafo vivo, está completamente envolvido nesse projeto e deve encarregar-se da petição”.

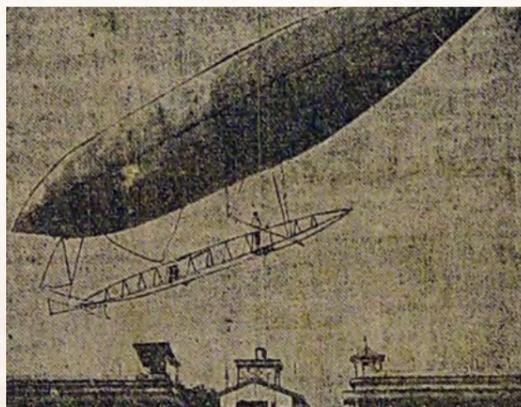
Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD2076 (1901) - Página 68

SANTOS-DUMONT NAVEGA POR CIMA DO MAR

RESULTADOS NOTÁVEIS DOS SEUS TESTES DA AERONAVE

Nova Iorque, 28 de janeiro. – Um cabo para o Mundo vindo de Monte Carlo diz: “Santos-Dumont fez duas viagens por cima da água em seu mais novo balão dirigível hoje, indo longe em direção ao mar na sua segunda viagem e ofuscando todas as suas conquistas anteriores. Na grande multidão que viu os testes hoje e que fervorosamente parabenizou o aeronauta quando ele pousou, estavam a Imperatriz Eugene e Arquiduques Ferdinand e Otto, da Áustria. As condições climáticas estavam perfeitas.

Às 10h30min., os portões do aeródromo abriram-se e a aeronave surgiu. Santos-Dumont montou o carro e, as cordas sendo soltas, subiu cerca de vinte pés. Em seguida, o motor foi colocado em funcionamento e, subindo lentamente no início, mas cada vez mais rápido, a aeronave navegou sobre a baía com a corda-guia caminhando no mar. Após um tempo, a velocidade da aeronave foi reduzida e ele



Visão geral do famoso dirigível. Balão em ação

estabilizou acima das águas como se estivesse prestes a descer. O aeronauta parou para ajustar o equilíbrio e arrumar a corda de trilha e, isso feito, o motor foi colocado em ação novamente, indo para o navio aéreo em uma velocidade chocante. O iate Verona e um lançamento do Governo atuaram logo depois.

Delineando um círculo, Santos-Dumont voltou e, depois de ter estado no ar por quinze

minutos, pousou seguramente no ponto inicial, onde uma multidão entusiasmada o esperava.

Ainda melhor foi a segunda viagem, feita após o almoço. Dessa vez, Santos-Dumont foi direto para o mar e realizou inúmeras evoluções, demonstrando seu total controle sobre a máquina – ascendendo, descendo, virando, parando e avançando rapidamente. Novamente todos os movimentos foram realizados com surpreendente facilidade. Então, ele virou para o interior novamente, subindo sobre o Cassino e o castelo e finalmente descendo, depois de uma ausência de cerca de meia hora, para receber novas congratulações dos espectadores. Os testes foram um magnífico sucesso em todos os aspectos e Santos-Dumont está imensamente grato. Ele continuará suas viagens de teste diariamente, de modo a testar completamente o dirigível antes de realizar o torneio Corsican.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD3057 (1902) - Página 70



SANTOS-DUMONT DESCREVE SUA JORNADA PELO AR NO SÁBADO

A FAMOSA AERONAVE NA QUAL SR. SANTOS-DUMONT FEZ SUA VIAGEM BEM-SUCEDIDA EM PARIS NO SÁBADO. ELE SAIU DO SOLO DO AERO CLUBE, CIRCUNDOU A TORRE EIFFEL E RETORNOU PARA O PONTO DE PARTIDA EM TRINTA MINUTOS. A JORNADA DE VOLTA SENDO FEITA CONTRA UM VENTO ESTONTEANTE DE VINTE MILHAS POR HORA.

Paris, 20 de outubro – A versão do próprio Sr. Santos-Dumont de sua jornada aérea de ontem é muito interessante.

Ele bem sucedidamente realizou o teste proposto pelo Sr. Deutsch a fim de ganhar o prêmio de 20.000 francos oferecidos por este.

O notável aeronauta fez a viagem do solo do Aero Clube até a Torre Eiffel e voltou dentro de 30 minutos, o tempo limite, mas o comitê reteve o prêmio com uma tecnicidade, aclamando que o tempo deveria ser marcado quando a aeronave de fato alcançasse o chão novamente, e não quando chegasse ao ponto de partida. Santos-Dumont, portanto, descreve sua viagem:

“O início foi marcado às duas horas e quarenta minutos da tarde. O vento estava estonteante comigo com uma média de 18 milhas por hora”.

“Quando a aeronave alcançou um ponto logo acima do rio, ela de repente foi apanhada por uma corrente circular de vento e deu uma guinada violentamente de sotavento”.

“Manobrando rapidamente o leme e aumentando a velocidade eu fui capaz de retificar o curso quase imediatamente”.

“Daí pra frente a aeronave foi verdadeiramente uma flecha indo em direção ao grande alvo, chegando lado a lado da Torre Eiffel em 8 minutos e 45 segundos a partir do ponto de partida”.

“Eu contornei a Torre Eiffel em um raio de cerca de 40 pés de distância, que é uma distância extremamente curta.

“Quando a volta estava completa eu descobri que estava encarando um vento, que mais tarde foi relatado pelos instrumentos de registro da Torre Eiffel, de cerca de 20 milhas por hora”.

“O balão cortou fácil e rapidamente contra a corrente até chegar a um ponto sobre o Bois de Boulogne, quando o motor parou abruptamente”.

“O resto da viagem foi notavelmente inebriante. Os quatro cilindros funcionaram encantadoramente, tudo estava em forma, e eu senti como se estivesse colocando minhas mãos em meu bolso e deixando a coisa viajar”.

“Nessa conjuntura, houve um desvio curto e rápido, o que tornou necessário trabalhar com o leme. Nessa hora, ao atravessar o Sena, vi a ponte, os bancos, o povo, negro em multidões, e ouvi aplausos frenéticos misturados em um vasto clamor”.

“Eu disse pra mim mesmo que isso deve ser um bom sinal, indicando que eu estava a tempo, mas eu não tinha relógio e realmente não poderia reclamar disso”.

“Quando o parque chegou à minha visão, reorientei ao deslizar o peso para frente, causando um mergulho inclinado para baixo, porque eu não queria pousar de um ponto muito alto”.

“A aeronave obedeceu ao leme tão bem que eu fui capaz de passar exatamente no centro do solo do Aero Clube. Fui em diante, porque eu claramente queria demonstrar ao comitê minha independência em relação a seu extravagante e arbitrário decreto de que eu não deveria passar do ponto de partida, mas que deveria pousar”.

“Eu poderia ter pousado ali, pois já o fiz 50 vezes, mas eu desejava manter minha alegação de que essa competição se aplicava à velocidade e à direção, e não às manobras de pouso”.

“Então hoje eu superei a marca como um cavalo de corrida ultrapassa a linha na pista”.

“Então eu trouxe a aeronave de forma inteligente para efetuar um pouso. A viagem de volta, contra o vento, ocupou 20 minutos e 15 segundos, sendo o tempo total de viagem 29 minutos.”

Santos-Dumont diz que ele fará diversas viagens no sul da França. Ele irá primeiramente tentar bater o recorde a vapor entre Nice e Corsica diversas vezes em série. Então ele vai tentar ir e voltar entre a França e a Argélia.

Ele acredita que está próximo o tempo em que uma viagem sobre o Atlântico será possível.

Ontem, Harold Fowler McCormick, com sua charmosa esposa, a filha de John D. Rockefeller, estava entre os visitantes a serem apresentados pela Duquesa d’Eu, a filha de Dom Pedro, o último Imperador do Brasil.

Mr. McCormick questionou quando a aeronave estaria propensa a sobrevoar a Ponte do Brooklyn.

“Provavelmente na próxima primavera,” disse Sr. Santos-Dumont.

VIU O LOCAL NOVAMENTE

Santos faz uma breve visita ao local

O Aeronauta é levado ao clube de campo e diverte-se durante o dia e à noite

Santos-Dumont passou o dia de ontem passeando turisticamente e visitando. Ele viu mais de St. Louis e o campo onde ele deve explorar sua aventura de navegações celestiais, porém em St. Louis poucos o viram. Esse não é o caso de Príncipe Henry. Pessoas que desejavam ver o famoso aeronauta terão de esperar até que o grande evento ocorra, e então pegar os óculos de espião, pois ele será claramente visível enquanto sobrevoa a colina em direção a Clayton. Ele estava agitado em seu hotel antes das 10 horas. Houve grande espera causando atenção, devido ao desejo por mensagens, além de súplicas dos demônios dos autógrafos e mais ofertas de sugestões de “Darius Greens”.

Após o café da manhã, um grupo de St. Louisans apresentou-se como uma escolta para a excursão do dia. Eles eram Charles W. Knapp, Dan C. Nugent, William Stickney, Corwin H. Spencer e Frederick W. Lehmann. Eles levaram Santos e seu grupo a bordo do especial carro elétrico Electra para o local da Feira. Eles pegaram a rota da Rua Olive por meio da Avenida De Giverville até Union Boulevard e depois viraram a Lindell Boulevard, seguindo as faixas de Wabash até a estrada Skinker. O carro foi deixado lá e Santos e seu grupo fizeram uma viagem a pé pelo local.

Retornando para o carro, todo o grupo foi para o clube de campo, onde foi distribuído o almoço. Após o almoço, uma visita foi feita até o clube Log Cabin, no final da rodovia Clayton. Mais tarde, ao entardecer, Santos foi escoltado até a casa de Corwin H. Spencer, no terraço de Washington, onde o jantar foi servido. O carro Electra foi usado na noite passada para trazer Santos e seu grupo de volta para o hotel.

Não é provável que haja recepção pública para Santos-Dumont. Quando o assunto foi mencionado a ele ontem, ele deixou isso de lado. Ele se opunha a tanta atenção, disse ele. A viagem proposta para Charleston será descartada, no que diz respeito a Santos. Ele tem pressa de voltar para Londres, onde irá navegar do Crystal Palace ao redor da cúpula de St. Paul.

Prof. A. L. Rotch, de Boston, meteorologista do observatório Blue Hill, da universidade de Harvard, e Mr. C. D. Mosher, de Nova Iorque, fabricante de motores leves e de alta potência para iates, que irão participar da conferência para decidir as regras da competição aérea segunda-feira, chegaram a St. Louis ontem à noite e irão hospedar-se no Sul.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD3225 (1902) - Página 69



PLANEJA CORRIDA DE BALÕES

Santos-Dumont e as entidades da exposição de St. Louis em conferência

AERONAUTA ESTÁ ENCANTADO

Pensa que o terreno está admiravelmente localizado para competições entre aviões

[ESPECIAL PARA O *RECORD-HERALD*]

St. Louis, 10 de abril. – Sr. Santos-Dumont chegou aqui hoje e passou a tarde passando os olhos pelo terreno da feira mundial e o território adjacente para descobrir sua adaptabilidade para a corrida de aeronaves. Esta noite ele foi o convidado do *Commercial Club* em um jantar no *St. Louis Club*. Amanhã ele fará outra inspeção do terreno e nos próximos dois dias está ocupado com a elaboração das regras e regulamentos para as competições aéreas.

Sr. Santos-Dumont disse que estava encantado com o que viu nos campos de exposição. Ele presenciou a vista da alta torre do prédio da administração. Ele fez algumas sugestões para a rota da corrida de aeronaves.

“Deveria ser um percurso triangular, uma milha para um trecho e duas milhas para cada um dos outros,” disse Santos. “O início deveria ser lá fora onde os galpões estarão. As aeronaves podem passar pelos campos de exposição à vista de todos. Eles fugiriam pelo trecho de uma milha em direção a um balão ancorado bem ali.”

Ele apontou para uma marca imaginária a sudeste sobre o planalto arborizado, parte do *Forest Park* do local. “Então, eles fariam a primeira volta e ficariam em pleno andamento ao longo do percurso de duas milhas nessa direção,” seus dedos levando seus olhos para longe e além de Clayton. “Lá, o segundo balão preso marcaria a próxima volta. Poderia ser visto claramente a olho nu neste céu azul. De volta para os campos de exposição, eles viriam no trecho final por duas milhas, finalizando no ponto de início logo ali nos galpões, onde o terceiro balão preso estaria localizado.”

“Qual deve ser o teste de mérito?” foi questionado.

“Velocidade,” ele respondeu, decididamente. “Nada além da velocidade poderia ser o teste; não há outro teste. Você pode citar algum? Segurança? Quem vai transmitir tal coisa? A aeronave que faz o curso e vem em primeiro lugar – esse é o teste primordial”.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD3210 (1902) - Página 70

SANTOS-DUMONT AINDA NÃO NAVEGA NAS ONDAS DE MARCONI

Aeronauta diz que energia sem fio para navios aéreos é gerada apenas por dínamos mentais nas cabeças dos sonhadores

Jovem cientista visita Brighton Beach para selecionar uma habitação para sua máquina voadora para o próximo verão

Sr. Santos-Dumont estava ausente do Waldorf-Astoria durante a maior parte de ontem em Long Island.

Ele partiu em um automóvel por volta das 10 horas e foi para Brighton Beach, aparentemente para selecionar um local para seu galpão de aeronaves. Ele almoçou sável¹ na Baía Sheepshead Bay. O presidente Greatsinger, da Brooklyn Rapid Transit Company, acompanhou-o.

“Muitos lugares admiráveis para se construir um galpão foram vistos,” disse o Sr. Santos-Dumont em seu retorno ontem à noite, “mas, claro, nenhum foi selecionado. É muito cedo para fazer isso. As preliminares para as minhas viagens foram resolvidas, mas os contratos não foram assinados”.

“Sei o suficiente para que eu possa dizer que provavelmente navegarei o

‘Santos-Dumont, Nº 8’ sobre Nova Iorque antes da metade de julho. Eu sinceramente espero não ficar desapontado. Todos devem ver que o ar pode ser navegado. Lord Kelvin, pelo contrário, não obstante.”

“Eu devo demonstrar a total viabilidade da aeronave navegando 500 pés acima de uma determinada linha e de uma estrada em que posso ser seguido por carrinhos ou automóveis. Quando eles virarem uma esquina, eu vou virar uma. Quando eles voltarem, irei fazer o mesmo.”

O aeronauta brasileiro sorriu com a sugestão de que a eletricidade pode ser fornecida aos motores aéreos pelos transmissores sem fio de Marconi e o peso das baterias de armazenamento, evitado.

Ele disse que a aeronave do futuro, independente de como seja impulsionada, pode ser um artifício mecânico independente e perfeito.

“Até que se saiba mais sobre os transmissores elétricos sem fio”, disse ele, “nenhum homem sensato poderia aventurar-se no ar na esperança de pegar corrente de ar suficiente para dirigir suas hélices. Isso seria loucura”.

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD3229 (1902) - Página 68

¹ N. T.: Sável é um peixe.

Balão cortado em fitas

Máquina voadora londrina de Santos-Dumont destruída por um suposto louco

OS VOOS ABANDONADOS

Londres, 28 de março. – Sr. Santos-Dumont não voará em Londres. O custoso balão de sua aeronave, o Santos-Dumont VI, com o qual ele planejava dar uma série de exposições no próximo mês, descobriu-se ontem à tarde ter sido literalmente cortado em pedaços.

O autor do prejuízo ainda é desconhecido. Sr. Santos-Dumont disse acreditar que a obra era de alguma pessoa endoidecida, interessada em aeronáutica, que se ressentia da ideia de o Sr. Dumont dando sua exposição proposta aqui.

Se isto é verdade ele tem insistido nesse objetivo, pois o jovem brasileiro disse que certamente abandonou seus planos para o próximo mês. Na verdade, é extremamente duvidoso que ele seja persuadido a fazer da Inglaterra uma área para experimentos futuros, como ele decidiu.

O balão foi o mesmo que figurou no acidente sobre a Baía de Mônaco no último inverno. Ele foi reparado em Paris e enviado para cá. Foi inflado com ar e, suspenso acima do carro, estava em exibição na sala de música do *Crystal Palace*, onde ele foi visitado por milhares de londrinos curiosos.

Por volta de uma semana atrás, o Sr. Santos-Dumont começou a testar o balão novamente para preparar suas subidas, que deveriam começar na próxima segunda-feira. Ele depois foi para Paris. Na segunda-feira à tarde, o balão foi inflado com gás e encontrado em perfeitas condições. A aeronave foi movida para um grande galpão no terreno. Depois o balão foi esvaziado e embalado. *Dois homens estavam no comando da aeronave dia e noite, desde que foi trazido para Londres. Não havia seguro no Santos-Dumont, como foi o caso enquanto estava em Paris, mas o Sr. Santos-Dumont tinha uma reunião com alguns seguradores de Londres para a tarde.

O aeronauta retornou de Paris pela manhã, foi para o *Crystal Palace*, por volta das duas horas, e pediu que o balão fosse desembalado, em preparatório para ser inflado.

Para sua surpresa e desgosto, a bolsa foi encontrada totalmente arruinada.

“Foi um truque muito estúpido”, o Sr. Santos-Dumont disse no Carlton. “Qual poderia ser o propósito, eu não sei. A polícia tentou me fazer acreditar que isso foi um acidente, mas isso é um absurdo. O balão foi cortado com uma faca. Ora, seções inteiras foram cortadas e retiradas. Tive uma experiência semelhante há vários anos. Foi-me sugerido que pedras poderiam ter cortado a bolsa, mas isso é impossível”.

“Eu não tenho a menor ideia quanto a quem fez a travessura, mas eu estou fazendo todos os esforços para descobrir. Isso foi evidentemente trabalho de algum endoidecido”.

“Eles dizem que nós, aeronautas, somos todos malucos,” disse o Sr. Santos-Dumont, com um sorriso: “Talvez esse tipo de coisa seja responsável por isso”.

“Você responsabiliza as autoridades do *Crystal Palace*?”

“Como eu poderia?” foi a resposta. “A aeronave estava sob responsabilidade de dois homens que eu emprego. Sob inquérito, eu depreendo que eles saíram de perto do balão por uma hora ontem à noite e uma hora esta manhã. A travessura deve ter sido feita em um desses momentos”.

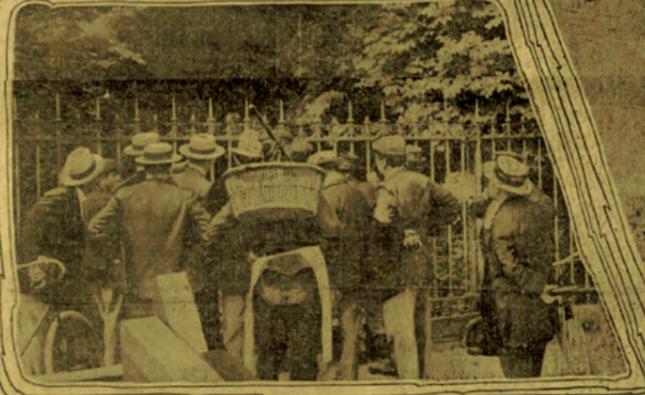
“Certamente, terei de desistir das minhas exposições propostas para cá”, acrescentou o Sr. Santos-Dumont. “Levaria um mês para construir outro balão. O que está no *Crystal Palace* se tornou absolutamente inútil.”

Tradução de Maria Clara Araújo Tavares - SD3272 (1902) - Página 69

Popular Heroes



SANTOS-DUMONT IN THE BASKET OF HIS AIRSHIP READY TO ASCEND.



The Eager Paris Crowd Peering Through the Baron Rothschild's Fence to the Garden Where Santos-Dumont's Air Ship Fell Collapsed and Was Smashed.



MISS EDNA POWERS.

M. Santos-Dumont, the Bar- ing Hero of All Paris, Loses His Heart to Miss Powers, a Charming Little American Girl.

Paris, Dec. 7. — Santos-Dumont, who has been called by his many very enthusiastic admirers "The King of the Air," the famous aeronaut, has just been engaged to Miss Edna Powers, a charming little American girl, who is visiting in Paris.

The young woman whom Santos-Dumont has chosen for his bride is the daughter of a wealthy American family. She is a beauty, and her beauty is the cause of many admirers. Santos-Dumont, who is a Frenchman, has been in Paris for many years, and he has become very popular here. He is a man of great energy and courage, and he has achieved many great things in the field of aviation.

It is said that Santos-Dumont first met Miss Powers when she was in Paris on a visit to her father. He was then working on his airship, and he was very interested in her. He soon discovered that she was a very intelligent and capable young woman, and he was attracted to her. He has been courting her for some time, and he has now proposed to her.

Miss Powers is a very young girl, and she is very beautiful. She is a native of the United States, and she is a member of a prominent family. She is a very accomplished young woman, and she has many talents. She is a very kind and generous person, and she is very popular among her friends.

Santos-Dumont is a very famous man in Paris, and he is very well known. He is a man of great courage and determination, and he has achieved many great things in the field of aviation. He is a man who is very dedicated to his work, and he is a man who is very respected by his fellow citizens.

The marriage of Santos-Dumont and Miss Powers is a very happy one, and it is a very successful one. They are a very good couple, and they are very much in love. They are a very good example of a successful marriage, and they are a very good example of a man and a woman who are very much in love.



The Famous Photograph of the Accident to Santos-Dumont and His Balloon Where the Aeronaut Escaped with His Life by a Miracle.

A Snap-Shot at Santos-Dumont's Air Ship in the Bots of the Seine.

On May 11, 1900, the "Santos-Dumont No. 2" was launched, but a misadventure soon came up and turned disastrous. Santos-Dumont No. 2 followed the previous dirigible, but it was not so successful. It was a very large dirigible, and it was very expensive. It was a very ambitious project, and it was a very risky one. Santos-Dumont was a very brave man, and he was a very determined man. He was a man who was very dedicated to his work, and he was a man who was very respected by his fellow citizens.

The dirigible was launched from the roof of the Hotel Powers, and it was very successful. It was a very important event, and it was a very successful one. Santos-Dumont was a very brave man, and he was a very determined man. He was a man who was very dedicated to his work, and he was a man who was very respected by his fellow citizens.

The dirigible was launched from the roof of the Hotel Powers, and it was very successful. It was a very important event, and it was a very successful one. Santos-Dumont was a very brave man, and he was a very determined man. He was a man who was very dedicated to his work, and he was a man who was very respected by his fellow citizens.

DO WE WASH OURSELVES TOO OFTEN?

FOR many years medical men and others not well adapted to frequent applications of soap to the skin of the face come from too much washing. It is a good thing to rub the face with a soft, clean, dry towel two or three times a day. If, in addition, water is used in the morning and at night, the skin will be kept in a wonderful, smooth and healthy state than if, as is often the case, soap and water are used three or four times a day.

Journal *American*
 Date: *JULY 14 1901*
 Adresse: *13 Philadelphia*
 Signé: _____

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1830. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

DUMONT'S PARIS AIRSHIP MAKES A GREAT STRIDE IN AERONAUTICS BY SAILING AGAINST A STRONG WIND

Submits to Direction by Floating Around the Eiffel Tower.
 FLIES WELL IN CURVES

The Trial Lasts 39 Minutes and the Distance Covered is Ten Miles.

PARIS, July 14.
 The feat of M. Santos-Dumont's flight around the Eiffel Tower, upon which experts base their opinion that a great stride has been made toward solving the problem of aerial navigation, is the fact that the daring aeronaut was able to propel his craft against a stiff wind and to control its direction at will.

The trial lasted thirty-nine minutes, the distance covered being about ten miles. In that time M. Santos-Dumont mounted, alighted and reascended without any assistance. He flew straight, in curves, high or low, exactly as he willed, and but for an insufficient supply of petroleum would have covered, with complete triumph a test which, even though a partial failure, stands entirely without parallel.

The trip was made in an effort to win the \$20,000 prize offered by M. Henri Deutsch to the first member of the Aero Club who should sail an airship from the club grounds, circle the Eiffel Tower and return to the starting point within thirty minutes.

Arrangements Incomplete.
 Anxious by the fear that some other inventor might forestall him, M. Santos-Dumont has been working with the greatest haste to finish his balloon, and undoubtedly made the trial before his arrangements were complete. Otherwise the accident which marred the return journey might have been avoided.

The start was made at 6:41. When the word to go was given the balloon shot straight upward, maintaining its horizontal position and perfect equilibrium until a height of sixty feet was reached. Then the head of the balloon was pointed toward the Eiffel Tower, and in graceful spirals it ascended rapidly in the desired direction.

The distance to the tower was covered in thirteen minutes, and at 6:56 spectators assembled on the third platform observed the balloon as it swept gracefully around the imposing structure and started on the return trip.

The most remarkable part of the trial, a stiff westerly wind had sprung up, and M. Dumont had to go dead against it to return to his starting place. With great difficulty this was accomplished, and at 7:20 the balloon was lowered over the Aero grounds, the distance of ten miles having been covered in thirty-nine minutes, nine minutes beyond the limit prescribed by the prize regulations.

Airship is Practicable.
 The inventor had failed to win the \$20,000 prize, but he had demonstrated the practicability of his airship, and proved that it could be controlled either with or against the wind.

An imperfectly regulated motor and the lack of sufficient petroleum almost caused a catastrophe when the descent was made. As the navigator was trying to enter the park the supply of petroleum gave out and, deprived of motive power, the airship buffeted helplessly about at the mercy of the wind.

Fearing that the balloon might be carried into Paris or into the Seine, M. Santos-Dumont pulled the safety valve, tore a great rent in the silk and allowed the gas to escape. The drag line caught in a tree and the aeronaut came down in a garden belonging to Baron Edmond de Rothschild, half a mile from the grounds of the Aero Club.

Neither the aeronaut nor his craft was much the worse for the abrupt descent. M. Santos-Dumont had a slight scratch on the hand and the driving shaft of the balloon motor was slightly bent.

Countess d'Eu, daughter of Dom Pedro of Brazil, occupies the vacant adjoining the Rothschild grounds and was a witness of the fall of the balloon. After ascertaining that M. Dumont was safe she sent him champagne and refreshments, to which the inventor did grateful justice.

But for the turn of destiny which disposed Dom Pedro, M. Santos-Dumont would have been a subject of the titled lady, whose hospitality he so unexpectedly received.

He is a Brazilian.
 He is a Brazilian, born in 1873 and weighs but 169 pounds. He made his first balloon ascension in 1897, and was one of the first experts to abandon spherical for cylindrical balloons. Before perfecting his present airship he built no less than four others. In one of his experiments a balloon collapsed and he sustained a fall of 160 metres, narrowly escaping with his life.

"Santos-Dumont, No. 2" is shaped like a cigar with both ends pointed. It is about 120 feet long and 13 high. Beneath the balloon, suspended by thin steel wires, is a cradle fifty feet in length, composed of three bent pine poles, bound together with aluminum.

The motor is placed twenty-one feet from the front end. It has a capacity of station horse power and is a marvel of lightness and strength.

The motor operates a four bladed screw which revolves at the rate of 200 turns a minute. The operator's basket is so situated that he can control by means of lines the rudder and valves of the motor and by means of a long guide rope trailing from the cradle he is able to alter the balloon's displacement and control its direction as desired.

DUMONT'S AIRSHIP AND ITS COURSE

Journal *Scientific American*
 Date: *7 SEPTEMBER 1901*
 Adresse: *New York*
 Signé: _____

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1830. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TEST OF BALLOON MOTORS.
 The success of M. Santos-Dumont and the partial success of Count von Zeppelin has aroused great public interest. It is rumored that the latter has repaired the serious damage caused by a storm and will soon be ready for a new trial. Our engraving, for which we are indebted to the illustrious Zeitung, shows the very severe tests of the motors on a boat 26 feet in length, 6 1/2 feet in beam. With the rudder screw alone, running at 1300 revolutions, the boat was driven along at the rate of 6.8 miles per hour. With all three screws running, a speed of 9.2 miles was obtained. Each motor used 12.2 pounds of benzine per hour.

TEST OF BALLOON MOTORS ON THE LAKE OF COGNANCE.

Journal *Frankfort*
 Date: *24 JULY 1901*
 Adresse: *New York*
 Signé: _____

Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1830. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TARIF
 Tarif réduit d'avance, 15 francs.

Santos-Dumont, the inventor of the newest aerial machine, is commendably modest, in which respect he differs from some inventors of so called flying machines. He declares, with dignified restraint that indicates the self control of a mind of scientific training, that he has made a motor driven balloon that under favorable conditions can be guided for a short distance against a wind not too strong. That is all that he has done, and for that he deserves great credit. But the real conquest of the air is not yet. The hectic cables from Paris about the "dawn of a new era" and the advent of a "revolution" in commerce and international affairs are decidedly suggestive of the employment of "hot air" for other purposes besides inflating the balloons.

SD1183 (1900)

COUPURES PARIS

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TELEPHONE N° 101.50
ASCENSEUR

Journal: *Herald*
Date: *16 OCTOBRE 1900*
Adresse: *New York*

GALES PREVENT TESTS OF AIRSHIPS
Trial Postponed of Zeppelin's Creation at Lake Constance and Santos-Dumont's in Paris.

BOTH HAVE BEEN REPAIRED
Count Zeppelin Was About to Fly His Airship When a Fierce Wind Sprang Up.

MAY ATTEMPT FLIGHT TO-DAY

[SPECIAL CABLE TO THE HERALD.]
The HERALD's European edition publishes the following from its correspondent:—
FRIDRICHSHAFEN, Monday.—A sudden gale sprang up on Lake Constance during the night and has again delayed the trial of the Zeppelin airship. Everything was ready. The damage wrought by the recent breakdown had been made good, the bent stays straightened and the strained bolts displaced by new ones. It only remained for atmospheric conditions to become more favorable for a decisive flight to be made.
Count Zeppelin expected to begin filling the balloons with their 11,000 cubic feet of hydrogen this morning, but had to abandon the idea. A westerly gale is blowing up fiercely and the lake is furrowed with big white crested waves. If the storm subsides, work will be resumed to-morrow.

M. SANTOS-DUMONT DELAYED
High Wind Prevented Any Test of Airship in Paris.

[SPECIAL CABLE TO THE HERALD.]
HERALD BUREAU,
No. 45 AVENUE DE L'OPERA,
PARIS, Monday.

The HERALD's European edition publishes the following:—
With almost half a gale blowing to-day it was quite impracticable for M. Santos-Dumont to try a flight with his airship. He was greatly disappointed, as was every one else who went out to see the trial.
Wind is fatal to tests of this description, and the only thing M. Santos-Dumont can do is to wait for a favorable opportunity.
An ascent may be expected to-morrow, if the wind dies down.

TARIF : 5 francs.
Tarif réduit d'avance, de temps limité

SD1269 (1901)

COUPURES PARIS

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TELEPHONE N° 101.50
ASCENSEUR

Journal: *New York Herald*
Date: *16 JUILLET 1901*
Adresse: *New York*
Signé:

M. SANTOS-DUMONT HERO OF THE HOUR
His Success in Navigating the Air Brings Him All Sorts of Queer Offers.

JOURNALS TEMPTING HIM
Legion of Honor Suggested for Him, but He Disclaims Even That Distinction.

[SPECIAL CABLE TO THE HERALD.]
HERALD BUREAU,
No. 45 AVENUE DE L'OPERA,
PARIS, Wednesday.

The HERALD's European edition publishes the following:—
The hero of the hour is certainly M. Santos-Dumont. Like Byron, he awoke one morning to find himself famous. His successful experiments in aerial navigation on Friday and Saturday have carried his name to the remotest corners of the world.
Nor does the interest in his achievement show signs of dying away, for a heated controversy has sprung up in the press over its importance. Any man less sincerely modest might easily have had his head turned by this universal fame. It appears that letters and congratulations have literally flowed in upon him, with others containing offers of a tempting, if somewhat eccentric character, from many individuals who see a possibility of kudos and renown in the exploitation of the young Brazilian aeronaut and his steerable balloon.
Among these propositions, indeed, are two from proprietors of the most enterprising of the new journals in London and New York, both of whom offer big drafts upon their bank accounts to induce M. Santos-Dumont to conduct his future experiments under their auspices. Being a man of means, with only one desire, namely, to advance the science to which he has devoted his best energies, his talents and his fortune, there is small chance that the young aeronaut will accept even this dazzling proposal, much less the others.
Your French sporting contemporary, the Auto-Vélo, suggested his name on Monday for the Cross of the Legion of Honor, but in a letter that does him credit M. Santos-Dumont disclaims any longing even for that distinction, a conclusive proof that he is not French.
He remarks in his letter:—"The honor for me is to have the sympathy and encouragement of friends such as you, who contribute by the diffusion of the aerial idea throughout the world to the advancement of the greatest and most completely French of all the sciences."
The writer of such a letter is not likely to yield to the blandishments of any golden-tongued Barnum.

TARIF : 5 francs.
Tarif réduit d'avance, de temps limité

SD1259 (1901)

COUPURES PARIS

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TELEPHONE N° 101.50
ASCENSEUR

Journal: *News*
Date: *16 July 1901*
Adresse: *Syracuse*
Signé:

MAN TRIUMPHS OVER THE AIR.
The dispatch describing M. Santos-Dumont's aerial voyage around the Eiffel Tower and over the suburbs of Paris shows that man's triumph over the path of the air has come at last. It appears that M. Santos-Dumont mounted, alighted and reascended time after time without accessories, and as easily and gracefully as a great bird would take wing and come to the earth. Some experts who watched the master of the air perform his evolutions with such wonderful ease feel safe to prophesy that, with one or two minor defects overcome, M. Santos-Dumont's airship will hold as complete dominion over the air, except during storms, as the ship does over the sea.

For a long time past scientists have been working away from the gas balloon idea of navigating the air. They have been working on the lines of lifting and propelling airships by self-generated power. For the present, however, flying machines will include a balloon of sufficient buoyancy to balance the weight of the apparatus and passengers, and petroleum will be used as the motive power.

M. Henri Deutsch, the Rouen petroleum refiner, offered a prize of \$20,000 for a manageable balloon. M. Deutsch is also an aeronaut and has a professional interest in the conditions of the prize. The conditions were that a start be made in the neighborhood of St. Cloud, that the Eiffel Tower be circled three times, and that the airship then return to its starting place at an average speed of not less than 13 miles an hour.

M. Santos-Dumont lost the prize, but he won the confidence of even M. Deutsch in the success of his invention. M. Santos-Dumont, unfortunately, failed to fulfill the condition that he return to the Arc d'Aérostation, St. Cloud, in 30 minutes, making a total distance to the Eiffel Tower and back of 11 kilometres. His time was 39 minutes.

M. Santos-Dumont received an ovation from his fellow-aeronauts. Experts declare that they feel certain that he will fulfill the conditions of the prize offer on a future day not far distant.

The interest in this matter is great. The results are of the highest importance to the whole world, as it is shown that the true method of aerial navigation has been solved. M. Santos-Dumont's ship flew high, low, in straight lines and in curves, with the wind against him, thereby proving to the world that an airship can be guided by the hand of man, a result never before attained. It is the most pronounced success ever recorded in aerial navigation.

TARIF : 5 francs.
Tarif réduit d'avance, de temps limité

LE COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *New York Journal*
Date: *30 juillet 1901*
Adresse: *New York*

Signé:

BERLIN
DUMONT IS NOW A SKIPPER OF THE DEEP, BLUE--AIR.

Tarif rég d'avance de tem

The French Aeronaut Makes Successful Trip with Dirigible Balloon—Flies from St. Cloud to Longchamps Course.

Slightly Cuts His Hand During the Sail—Refuses to Try for Eiffel Tower Because of Threatening Weather.



Paris, July 30.—M. Santos Dumont made another successful experiment this afternoon with a dirigible balloon, sailing from St. Cloud to the Longchamps race course, around and descended, occupying twenty minutes of time.

Though asked to make an attempt to go around the Eiffel Tower, the aeronaut declined, saying his motor was not working as well as he wanted. The weather was cloudy, which may have influenced his decision.

During the trip M. Santos Dumont cut one of his hands slightly with a guide rope. Otherwise there was no incident.

He wore a gray, lounge suit and a straw hat, got in the car with confidence, managing the apparatus with ease. Prince Roland Bonaparte and the members of the Deutsch Committee were present. All the newspaper correspondents in Paris and many local newspaper men witnessed the exhibition.

There were many spectators, including a large number of ladies, whose handsome toilettes gave color to the scene. The crowd warmly cheered M. Santos Dumont at the start and on his descent his friends crowded around him and shook his hand warmly as they congratulated him upon his success.

The aeronaut started at 4:35 p. m. and descended at 4:55 p. m.

An hour later a heavy rain squall swept over the Eiffel Tower and the Bois, which justified the prudence of M. Santos Dumont in declining to make the test of flying around it to-day.

He was satisfied he could make the trip to the Eiffel Tower and back, but apparently feared he would not be able to obtain sufficient speed to fulfil the conditions of the Deutsch prize.

On descending M. Santos Dumont had to submit to a fire of questions. The aeronaut, who is a linguist, replied in French, English or Spanish. One disappointed spectator insisted that M. Santos Dumont should go around the Eiffel Tower, after he had explained that the motor was not running well, whereupon M. Santos Dumont, making a movement as if to get out of the car, said: "Here is my piece. Now you can try," at which the spectator, to the amusement of the onlookers, retreated into the background.

Comte de la Vaulx, the aeronaut who will attempt to cross the Mediterranean in a balloon about the middle of August, has arrived in Toulon to superintend the preparatory arrangements.

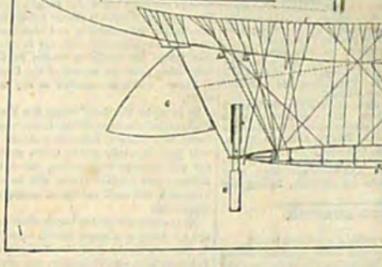
President Loubet, M. de Lanesma, French Minister of Marine, and many other prominent persons have contributed to the cost of the experiment.

LE COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1880. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *THE NEW-YORK HERALD*
Date: *3 SEPT 1901*
Adresse: *40, Avenue de l'Opera, PARIS*

The Santos-Dumont VI.
The state of the weather yesterday prevented M. Santos-Dumont testing his airship outside of the balloon house at Saint-Cloud. If the weather is favorable it will be brought out of the shed this afternoon, and the motor, propeller, rudder and other mechanical parts tried preliminary to the ascent on Saturday next.

In another column will be found a description of the Santos-Dumont VI, from M. Emmanuel Aimé, one of the leading authorities in France on aerostation. M. Aimé traces the gradual growth of the airship from the 180 to the 622 cubic metre balloon of the present day. As he points out, the present airship is undoubtedly the most perfect of its kind ever constructed, and is the outcome of five years of skill and patient experiment.



EXPLANATORY TABLE.

A	Balloon.	VV	Portion of balloon to be kept open, in case of emergency.
B	Disappearing balloon.	W	Manometer valve.
C	Line of hooks from which the framework is suspended.	W2	Automatic valves of the balloon.
D	Propeller.	X	Automatic valve of the compensating balloon.
E	Motor.	Y	Shooting wheel.
F	Air pump.	Z	Large wheel on the rudder.
G	Tube for jacking the compensating balloon.	AA	Guide rope.
H	Water tank and radiator.	BB	Large and small driving wheels.
I	Engine tank.	CC	Cable connecting the propeller gear.
J	Car.	DD	Igniting battery.

THE SANTOS-DUMONT VI. EXPLAINED BY AN EXPERT.

The Dirigible Balloon Completely Overhauled and Only Waiting the First Favorable Day to Start on Its Journey Round the Eiffel Tower—The Most Perfect Airship in Existence.

To THE EDITOR OF THE HERALD:—M. Santos-Dumont has himself drawn on a scale of 1 to 50 the plan of his new balloon which accompanies the present article. The explanatory legend will allow readers of the Herald to understand the construction of the new balloon and the principal details of the system upon which it is built.

By means of a graduated rule or by a compass one can realize the true dimensions of the various parts if one remembers that the total length of the ellipsoid, which is the form of the Santos-Dumont VI, measures thirty-three metres. The diameter measures exactly six metres.

By making use of the mathematical formula of the ellipsoid, M. Santos-Dumont has been able to construct a balloon of 622 cubic metres. The following is the complete description of the Santos-Dumont VI, which is published for the first time. The balloon is in strong Japanese silk. It is very light, and of a white color, and is rendered impervious to gas by four coats of linseed oil. It weighs 112 kilos, including the valve placed near the front of the ellipsoid.

This valve is in walnut wood, has two lids of 40 cm. diameter, which are opened or closed at will by the aeronaut by means of a rope. It is suspended right above the head of the aeronaut.

The Use of the Valve. The valve is used either to empty the balloon after it comes down to the ground or to allow the hydrogen to escape during the ascent in case its lifting power should become too great under the influence of the heat, and cannot be overcome by the force of the propeller. In moments of danger, necessitating the sudden deflation of the balloon (as at the moment of the accident to the Santos-Dumont V, on July 13), the aeronaut pulls the rope, opens the balloon and thus allows the hydrogen to escape in large quantities.

To the lower part of the balloon there is fastened a "ballonet" (compensating balloon) of a capacity of sixty cubic metres. This is placed in the interior of the balloon and on the plan is indicated by a dotted line. This "ballonet" will be filled with air and will compensate the variations in the volume of the hydrogen (which ascends and diminishes as the balloon ascends or descends). As it is of the almost impervious nature of the balloon, the hydrogen escapes. The "ballonet" is fastened to a silk tube and is provided with an automatic valve following the surplus air to escape.

The balloon itself is provided with two automatic valves, which allow the hydrogen to escape when the pressure becomes dangerous. These valves have a diameter of nineteen centimetres each, and a surface of 280 square centimetres. They are kept closed by springs, which resist up to a given pressure. The spring of the valve of the compensating balloon is regulated in such a fashion that it opens on a pressure of 420 grammes to the square centimetre. The valve of the balloon, do not open until a pressure of 630 grammes to the square centimetre has been reached.

Even Pressure Maintained. It will be seen from these figures that the air of the compensating balloon, on account of the elasticity of the covering, is always at the same pressure as the hydrogen of the main balloon. It will be noticed, however, that the spring valve of the compensating balloon opens under a much smaller pressure than that of the balloon itself. By means of this, in spite of the variations in the volume of the hydrogen (variations which are continually compensated), the balloon remains rigid with a minimum loss of gas, as the inferior pressure at which the compensating valves open allows the air to escape, thus diminishing the pressure and saving the hydrogen.

In a preceding article I explained the importance of the role played by the compensating balloon. It maintains the rigidity and prevents folds forming in the bow of the balloon, due to the resistance of the air. The pressure of the air on the bow of the balloon is in proportion to the square of its speed, and as the interior pressure of the hydrogen ought to be at least equal to that of the air on the point which penetrates it, it is clear that the interior pressure ought to be in proportion to the power of the motor furnishing the propelling power.

This power has therefore a limit which is the pressure which the valves can support without opening. One cannot, without running the risk of bursting the balloon, place very strong springs on the valves. They cannot, however, be made too weak, otherwise the balloon would tear through the air would begin to deflate on account of the resistance offered.

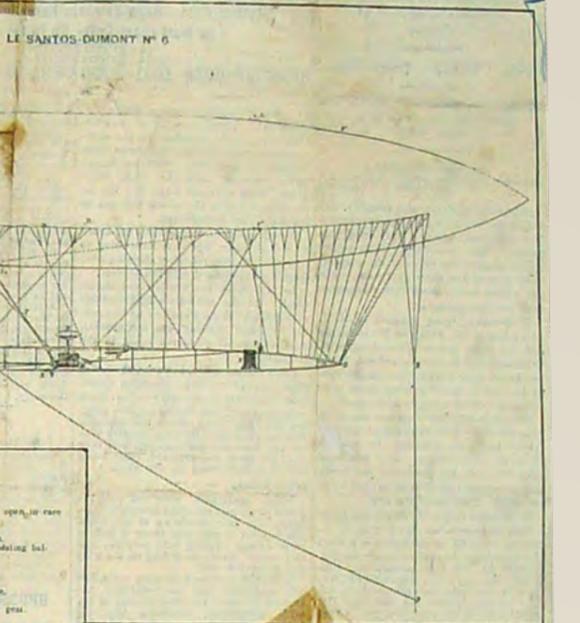
Regulating the Valves. It will easily be understood what a delicate work it is to regulate the valves, and how M. Santos-Dumont is right in repeating continually his aerial experiments, augmenting each time the power of the springs and avoiding the point at which their resistance would become dangerous. These limits are much greater for a small balloon than for a large one. A balloon of large dimensions may be burst by a really insignificant pressure in the square centimetre, because the total pressure multiplied by the immense surface corresponds to the square of the dimensions of the balloon.

It is for this and other reasons that M. Santos-Dumont, in spite of an experience extending over four years, has not yet tackled balloons of large size, and has constructed six balloons in succession in order to progress from a volume of 180 to that of 622 cubic metres, leaving to those who are full of confidence, because they are ignorant of the difficulties of the problem, the task of constructing for the first time enormous balloons, the manufacturing of which is dangerous and impracticable in the present state of aerostation.

By a daring innovation, and one which has been crowned by success, M. Santos-Dumont was the first to give up the net and suspend the car to the envelope of the balloon itself. All along the principal axis of the surface of the balloon on a silk band, a number of little hooks are placed, each fifteen centimetres long, supporting the wires by which the framework containing the motor, etc., is fastened. These wires, which are the same as those made use of for stringing pianos, have, in spite of their tenuity (eight-thirtieths of a millimetre) great powers of resistance.

A Useful Innovation. M. Santos-Dumont prefers them to the ropes used by all his predecessors because they are very light and offer but little resistance when the balloon is passing through the air. This last consideration is very important, for on the former steerable balloons the cords by which the framework was suspended to the balloon offered almost as much resistance to the air as the balloon itself. The framework attached to the balloon is a cylinder eight metres long and is one metre in diameter in the centre. It is triangular in shape. It is formed of curved pieces of wood, fastened by aluminium pins. It is strengthened by a reinforced perfectly rigid by means of a network of steel wires. It weighs forty-five kilos.

In the middle of the framework, suspended by piano wires, three millimetres in diameter, is the petroleum motor, which has four cylinders. It has a large cylinder motor and weighs 100 kilos. The motor is surrounded by a thermosiphon radiator and has a reservoir in the form of a conical cylinder containing twenty litres of water for cooling the motor. On the front is a reservoir containing ten litres of petroleum, a quantity sufficient to keep the balloon going for two hours. The motor, which makes 1,200 revolutions a minute, works an air-pump which makes 3,000 revolutions. This air-pump, which is in aluminium, weighs, with its pedestal and its transmission shaft, five kilos.



THE SANTOS-DUMONT VI. EXPLAINED BY AN EXPERT.

The Dirigible Balloon Completely Overhauled and Only Waiting the First Favorable Day to Start on Its Journey Round the Eiffel Tower—The Most Perfect Airship in Existence.

form of a conical cylinder containing twenty litres of water for cooling the motor. On the front is a reservoir containing ten litres of petroleum, a quantity sufficient to keep the balloon going for two hours. The motor, which makes 1,200 revolutions a minute, works an air-pump which makes 3,000 revolutions. This air-pump, which is in aluminium, weighs, with its pedestal and its transmission shaft, five kilos.

The double-bladed screw, which makes 300 revolutions a minute, has a sweep of four metres, and a superficies of two square metres. It weighs only twenty-eight kilos. The transmission of the power is carried out by a large and a small shaft. The large and the small driving wheels weigh twenty kilos. The electric accumulator for starting the motor weighs three kilos.

The guide-rope which hangs in the front of the balloon is 100 metres long and weighs 30 kilos. It is the weight of the guide-rope (which can at will be brought near or removed from the centre of gravity) which changes the inclination of the balloon, and allows it to move upwards, downwards or horizontally under the action of the screw. The cover of the balloon weighs 25 kilos. The airship is aided in its upward or downward movement by the propeller, which allows M. Santos-Dumont to reach and remain at any given height without losing gas or throwing out ballast.

The Rudder. The rudder is triangular-shaped, and is made of a bamboo framework covered with silk. It measures 7 square metres. The moving of the rudder, the throwing of the propeller in and out of gear and the starting of the motor are carried out by pulling cords, which are fastened to the aeronaut's car.

Of all the numerous steerable balloons of which models or plans exist in every country of the world, the Santos-Dumont VI, is the only one which has been finished, the only one of which the complete drawing and description has been published. It is also the only one which will be actually tested this year.

The bad weather yesterday prevented experiments being made in the open air, but M. Santos-Dumont took advantage of the fact to pass his whole balloon in review in the front of the balloon-house. The new balloon is in every way satisfactory, and there is every prospect that it will furnish the most interesting experiments which have ever been made in aerostation.

EMMANUEL AIMÉ.
Paris, September 2, 1901.

AN AERONAUT'S TROUBLES.

M. Santos-Dumont's balloon, having brought him fame, is, according to the "Figaro," regarded as an ideal vehicle for allowing others to reach celebrity.

Every day the postman brings him epistles from young ladies of the French stage, imploring him to allow them to make the ascent with him. Some, doubting the force of mere prose, break into verse, in the hope that this will induce him to conform to their desires.

They all lay stress on the fact that they weigh a fabulously small number of kilograms and are therefore ideal travelling companions for an airship, where every ounce counts. Unfortunately for them, the Santos-Dumont No. 6, like its predecessors, is only constructed for one person, so that the future stars of the French stage will have to forego the pleasure of aerial locomotion till M. Santos-Dumont is gallant enough to construct an airship made for two.

1061 23 88 22 551-041 1901

AGENCE TELEGRAPHIQUE : COUPURES PARIS

TELEPHONE N° 101 80

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

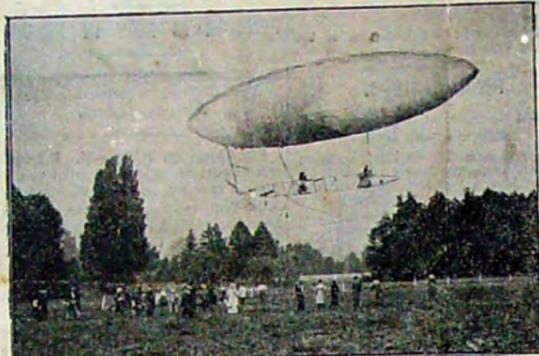
Journal **THE NEW-YORK HERALD**

Date : 23 SEPT. 1901

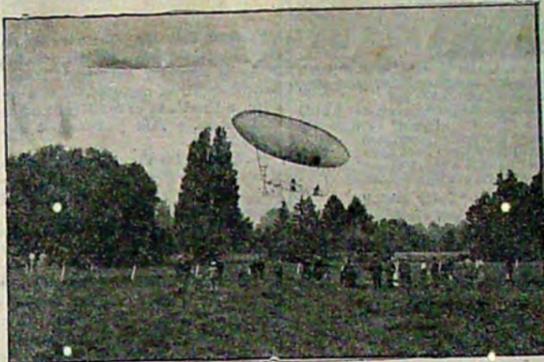
Adresse : 49, Avenue de l'Opéra, PARIS

Signé :

LAST FLIGHT OF THE SANTOS-DUMONT VI.



The Santos-Dumont VI. in full flight over Longchamp Racecourse on the day it met its untimely fate.



The Santos-Dumont VI. veering round towards the clump of trees on the right, where a minute later it was wrecked.

Página 58

SD2095 (s.d.)

SANTOS-DUMONT KING OF THE AIR

Continued From First Page

...who were present these hours over the motor, when observed his movements, and one adviser, to the amusement of the audience, even presented him with a little white rabbit.

Deathly Rays He Won

At the moment M. Santos-Dumont himself arrived at this ground, having only shortly before that moment reached Paris from Biarritz.

He advanced, embraced Santos-Dumont, shook hands with him and said: "For my part, I consider that you have just won the prize."

The crowd then gave the two men a great ovation, cheering loudly for Santos-Dumont and Dumont.

Santos-Dumont claims that he was the first to become by such the prize, which he then said that the original rules were...

...the balloon made no mention of having to touch the ground within the term of the contest by starting the motor. Santos-Dumont, at the time proposed and intended to be bound by the local regulations and arrangements which were made by the Club de France and other members of the committee on the day of the flight. It was not until the morning of the flight that the committee decided to accept the original rules of the contest.

Crashes on the Beach

There was a large assemblage of people at the Hotel Terminus, and considerable interest was manifested in the flight. Santos-Dumont, in a moment of levity, took a walk in a garden of Paris, giving the progress of the balloon, which was then with the very great speed, while other people, relating what had happened below, distinctly distinguished the last landing of the balloon.

Santos-Dumont, rounded and stepped quickly from the motor.

The balloon pitched somewhat, when Santos-Dumont, who he descended, said that he had thought he would have to descend, but he had not time to do so.

...the motor worked perfectly, but the motor, always capricious, was not all that could be desired. Its strength was manifestly inferior to its nominal twenty-horse power.

Why the Motor Worked Badly.

The reason of its irregular movements has not yet been explained. This is what it was, according to the experience of the aeronaut during the manoeuvres: the connecting rods of the four pistons that work the shaft of the screw were enclosed in a common leather case containing oil. They worked well as long as the case was in a horizontal position, or thereabout, as in the case with automobiles. But as soon as the axis of the frame which supports the case is too much inclined either in front or behind, as the aeronaut rises or descends, the oil runs down the case according to the inclination, leaving dry the organs of the mechanism, which correspond to the forward or back piston. Under such conditions these organs become heated and do not work as well as they should.

The irregularity in the movement of the motor was shown by the diminution in the noise of the explosions in the cylinder. When the balloon was travelling in a horizontal line the four cylinders all worked at once, producing a characteristic sound, unpleasant to the ear, but sweet to the heart of the aeronaut; when, on the contrary, the balloon rose or descended, only two cylinders worked well; the other two became weak.

An Aeronaut's Difficulties.

The aeronaut has learned, to his cost, that the case must be closed in such a manner that the connecting rod of the four pistons shall always be plunged in oil in an airtight compartment. I stated yesterday that changes would be made in the motor; it is on this point alone that the proposed changes in the workshop are being thought out.

It can be seen by the successive improvements of the aerial machine how useful, how indispensable even, care experiments in the open air, because they reveal defects which it is impossible to detect while on the ground.

From this point of view it may be said that the accidents of the past are profitably in aeronautics especially is verified the old adage: "Experience is better than science." Inventors who content themselves with what is called "room aerostation," have no idea of the difficulties of "aerostation in the air." M. Santos-Dumont has the great merit of seeking in his repeated efforts information of which his imitators—who it is to be hoped may be numerous—will have the benefit without having the trouble and expense.

I have shown, in various articles in the *Illustration*, some of the difficulties with which the aeronaut who travels in a steerable balloon is inevitably confronted. I will point out another, due to the meteorological conditions on the morning of September 19.

At eight o'clock in the morning the air was foggy and the fog only dispersed by degrees as the sun rose above the horizon. The hydrogen dilated by degrees with the rise of the temperature of the interior of the balloon. For this reason the aeronaut was forced to travel with all his ballast at fifty metres from the ground. If he had suddenly risen at first to a height of 200 metres, the sun, above the fog would have destroyed the equilibrium of the balloon and sent it far too high. The result would have been a waste of hydrogen at the outset, and a crinkling of the cover on descending; thus, the experiments proposed for the day would have been compromised.

M. Santos-Dumont was, therefore, right in keeping his balloon very low, whatever journalists, having no knowledge of aerostatics, may have written.

But in this case he ran the risk of being borne against the trees by the power of his screw in an inattentive moment. That is what actually happened, when to obviate the danger, he reached the end of the racecourse to beg his friends to move up to the centre. A simple mistake in steering sufficed to cause the final catastrophe. But this error, so excusable in aeronautic science, is a lesson by which he will not fail to profit.

The errors of science mark stages of progress.

EMMANUEL AIMÉ.

Paris, September 21, 1901.

SANTOS-DUMONT KING OF THE AIR

Famous Aeronaut Encircles Eiffel Tower and Descends at Starting Point in 30 Minutes 40 4-7 Seconds—Committee Declines to Award Him Deutsch Prize

PARIS, Oct. 19.—The Santos-Dumont airship encircled the Eiffel Tower, returned to the Aero Club and descended in 30 minutes 40 4-7 seconds. While the committee declines to award him the Deutsch prize, the prize being of 100,000 francs, the time being 41 1/2 minutes over the specified limit, M. Deutsch himself declares the prize won.

Santos-Dumont started for the first time at 2.20, but on leaving the race he was caught in a tree and he was obliged to descend. He started again at 2.45 P. M. from 200 yards and then started for the Eiffel Tower, the balloon being in a straight line. It was seen lower and round it. The time up to the point, with the wind in the balloon's face, was eight minutes and thirty seconds. All returned against the wind and made a descent. The airship was in the air for 30 minutes 40 4-7 seconds, which is recorded in the history of the race. The committee of judges, however, declined to award the prize to Santos-Dumont, because he had not descended in 30 minutes 40 4-7 seconds. The committee of judges, however, declared that Santos-Dumont had won the prize, and that the committee of judges had no right to refuse the prize to him. The committee of judges, however, declared that Santos-Dumont had won the prize, and that the committee of judges had no right to refuse the prize to him.

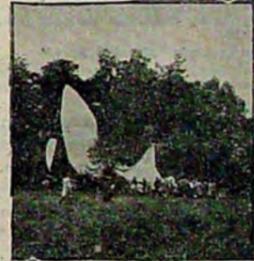
CONTINUED ON THE PAGE 60 (101)

HOW AIRSHIP WAS WRECKED

M. Emmanuel Aimé Explains the Causes of the Santos-Dumont VI. Disaster.

PARTLY MISTAKE IN STEERING.

But Principally Due to the Bad Fit of the Connecting Rods of the Pistons.



THE CATASTROPHE.

TO THE EDITOR OF THE HERALD:—

The HERALD published a representation of the Santos Dumont VI. a few days before the interesting experiments of September 19, which were, unfortunately, followed by the destruction of the balloon.

To-day are reproduced the photographs representing the principal phases of the attempts, which were as memorable for their success as for the unfortunate accident which has so suddenly interrupted them.

The first represents the balloon manoeuvring at a height of fifty metres above the Longchamp racecourse, at eight o'clock in the morning. The second shows the balloon carried by centrifugal force towards a clump of trees, while making a too short turn. The third, taken half a minute later, shows the lamentable spectacle of the cover split by contact with the branches, at the moment of the balloon's fall.

The accident of September 19 differs from those of July 13, August 8 and September 6, inasmuch as it was not, like them, due to unavoidable circumstances, in which the violence of the wind played the chief part, but was caused by a mistake in steering in a moment of inattention on the part of the aeronaut.

During an hour the balloon readily obeyed the hand of its steersman. The rudder worked perfectly, but the motor, always capricious, was not all that could be desired. Its strength was manifestly inferior to its nominal twenty-horse power.

Why the Motor Worked Badly.

The reason of its irregular movements has not yet been explained. This is what it was, according to the experience of the aeronaut during the manoeuvres: the connecting rods of the four pistons that work the shaft of the screw were enclosed in a common leather case containing oil. They worked well as long as the case was in a horizontal position, or thereabout, as in the case with automobiles. But as soon as the axis of the frame which supports the case is too much inclined either in front or behind, as the aeronaut rises or descends, the oil runs down the case according to the inclination, leaving dry the organs of the mechanism, which correspond to the forward or back piston. Under such conditions

these organs become heated and do not work as well as they should.

The irregularity in the movement of the motor was shown by the diminution in the noise of the explosions in the cylinder. When the balloon was travelling in a horizontal line the four cylinders all worked at once, producing a characteristic sound, unpleasant to the ear, but sweet to the heart of the aeronaut; when, on the contrary, the balloon rose or descended, only two cylinders worked well; the other two became weak.

An Aeronaut's Difficulties.

The aeronaut has learned, to his cost, that the case must be closed in such a manner that the connecting rod of the four pistons shall always be plunged in oil in an airtight compartment. I stated yesterday that changes would be made in the motor; it is on this point alone that the proposed changes in the workshop are being thought out.

It can be seen by the successive improvements of the aerial machine how useful, how indispensable even, care experiments in the open air, because they reveal defects which it is impossible to detect while on the ground.

From this point of view it may be said that the accidents of the past are profitably in aeronautics especially is verified the old adage: "Experience is better than science."

Inventors who content themselves with what is called "room aerostation," have no idea of the difficulties of "aerostation in the air." M. Santos-Dumont has the great merit of seeking in his repeated efforts information of which his imitators—who it is to be hoped may be numerous—will have the benefit without having the trouble and expense.

I have shown, in various articles in the *Illustration*, some of the difficulties with which the aeronaut who travels in a steerable balloon is inevitably confronted. I will point out another, due to the meteorological conditions on the morning of September 19.

At eight o'clock in the morning the air was foggy and the fog only dispersed by degrees as the sun rose above the horizon. The hydrogen dilated by degrees with the rise of the temperature of the interior of the balloon. For this reason the aeronaut was forced to travel with all his ballast at fifty metres from the ground. If he had suddenly risen at first to a height of 200 metres, the sun, above the fog would have destroyed the equilibrium of the balloon and sent it far too high. The result would have been a waste of hydrogen at the outset, and a crinkling of the cover on descending; thus, the experiments proposed for the day would have been compromised.

M. Santos-Dumont was, therefore, right in keeping his balloon very low, whatever journalists, having no knowledge of aerostatics, may have written.

But in this case he ran the risk of being borne against the trees by the power of his screw in an inattentive moment. That is what actually happened, when to obviate the danger, he reached the end of the racecourse to beg his friends to move up to the centre. A simple mistake in steering sufficed to cause the final catastrophe. But this error, so excusable in aeronautic science, is a lesson by which he will not fail to profit.

The errors of science mark stages of progress.

EMMANUEL AIMÉ.
Paris, September 21, 1901.

ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TÉLÉPHONE N° 101.50
ASCENSEUR

Journal : *St Louis Globe Democrat*
Date : *21 April 1902*
Adresse : *St Louis*

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Nom des Citoyens, Renseignements divers. ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux. Demander Circulaires spéciales, Tarifs, Dessins; franco

SAW THE SITE AGAIN.
SANTOS MAKES A FLEETING VISIT TO THE GROUNDS.

Aeronaut Then Taken to the Country Club and Otherwise Entertained During the Day and Evening.

TARIF :
Tarif réduit d'avance, de temps

ancs.

Santos-Dumont spent the day yesterday sight-seeing and visiting. He saw more of St. Louis and the field where he is to exploit his venture in celestial navigation but few in St. Louis saw him. This is not a case of Prince Henry. People who wish to see the famous aeronaut will have to wait until the great event comes off, and then get spy-glasses, for he will be plainly visible as he cavorts over the hill toward Clayton. He was astir at his hotel before 10 o'clock. There was a lot of mail waiting attention, more pleadings from the autograph fiends and more proffers of suggestion from "Darius Greens." Letters get very little attention from the Brazilian. He is too busy thinking to bother with many of them.

After breakfast a party of St. Louisans presented themselves as an escort for the day's excursion. They were Charles W. Knapp, Nathan Frank, W. H. Lee, J. G. Butler, Dan C. Nugent, William Stickney, Corwin H. Spencer and Frederick W. Lehmann. They took Santos and his party aboard the special electric car Electra and whizzed him away toward the Fair site. They took the Olive street route by the way of De Giverville avenue to Union boulevard, and then turned up Lindell boulevard, following the Washash tracks to the Skinker road. The car was sidetracked there and Santos and his party made a trip afoot into the grounds.

Returning to the car, the whole party went to the Country club, where luncheon was spread. After luncheon a visit was made to the Log Cabin club, at the end of the Clayton road. Later in the evening Santos was escorted to the home of Corwin H. Spencer, in Washington terrace, where dinner was served. The car Electra was used last night to bring Santos and his party back to the hotel.

It is not likely that there will be a public reception for Santos-Dumont. When the subject was mentioned to him yesterday he waved it aside. He was opposed to so much attention, he said. The proposed trip to Charleston will be given up, so far as Santos is concerned. He is in a hurry to get back to London, where he is going to sail from Crystal palace around the dome of St. Paul.

Prof. A. L. Rotch, of Boston, meteorologist of the Blue Hill observatory, of Harvard university, and Mr. C. D. Mosher, of New York, maker of high-power, light-weight engines for yachts, who are to participate in the conference to decide on rules for the aerial competition Monday, arrived in St. Louis last night and will put up at the Southern.

ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

TÉLÉPHONE N° 101.50
ASCENSEUR

Journal : *Evening Standard*
Date : *20 May 1902*
Adresse : *Philadelphia*
Signé :

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Nom des Citoyens, Renseignements divers. ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux. Demander Circulaires spéciales, Tarifs, Dessins; franco

BALLOON CUT INTO RIBBONS

Santos-Dumont's London Flying Machine Destroyed by a Suppose Madman.

THE FLIGHTS ABANDONED

TARIF :
réduit, d'avance, de temps

ancs.

London, May 25.—M. Santos-Dumont will not fly in London. The costly balloon of his airship, the Santos-Dumont VI, with which he had planned to give a series of exhibitions next month, was discovered yesterday afternoon to have been literally cut to pieces.

The perpetrator of the mischief is as yet unknown. M. Santos-Dumont said he believed the work to be that of some half-crazed person interested in aeronautics who resented the idea of M. Dumont giving his proposed exhibition here.

If this is true he has succeeded in his aim, for the young Brazilian said he had positively abandoned his plans for next month. Indeed, it is extremely doubtful if he can be persuaded to make England a field for future experiments, as he had decided.

The balloon is the one which figured in the accident over the Bay of Monaco last winter. It had been repaired in Paris and sent over here. It was inflated with air, and suspended above the car, was on exhibition in the music-room of the Crystal Palace, where it has been visited by thousands of curious Londoners.

A week or so ago M. Santos-Dumont began testing the balloon again in preparation for his ascents, which were to have begun next Monday. He then went to Paris. On Monday afternoon the balloon was inflated with gas and found to be all right. The airship was moved to a large shed in the grounds. Then the balloon was deflated and packed up. Two men have been in charge of the airship day and night ever since it was brought to London. There was no insurance on the Santos-Dumont, as was the case while it was in Paris, but M. Santos-Dumont had an appointment with some London underwriters for the afternoon.

The aeronaut returned from Paris in the morning, went out to the Crystal Palace about 3 o'clock, and ordered the balloon to be unpacked preparatory to its being inflated.

To his surprise and disgust the bag was found to be utterly ruined.

"It was a most stupid trick," M. Santos-Dumont said at the Carlton. "What could have been the purpose I don't know. The police tried to make me believe it was an accident, but that is absurd. The balloon was cut with a knife. Why, whole sections have been cut out and taken away. I had a similar experience several years ago."

"It was suggested to me that stones might have cut the bag, but that is impossible."

"I have not the faintest idea as to who did the mischief, but I am making every effort to find out. It was evidently the work of some madman."

"They say we aeronauts are all crazy," said M. Santos-Dumont, with a smile; "perhaps this accounts for it."

"Do you hold the Crystal Palace authorities responsible?"

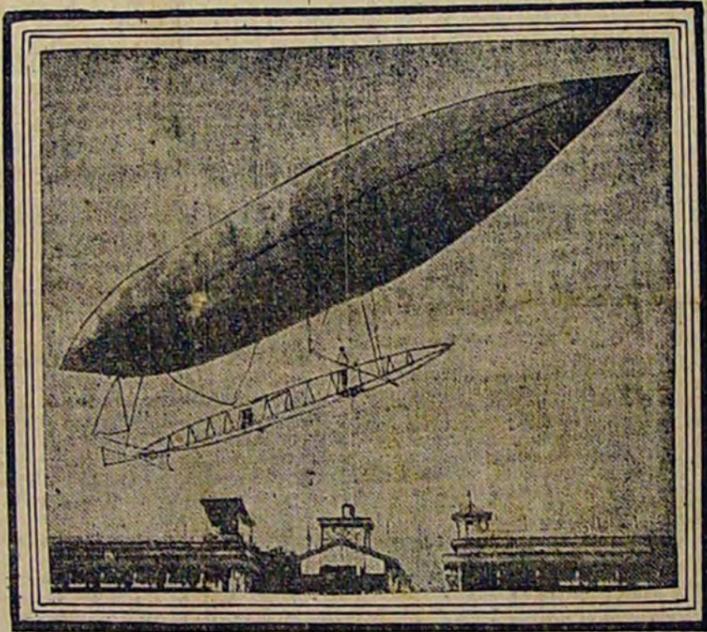
"How can I?" was the reply. "The airship was in charge of two men whom I employ. On inquiry I learn that they were away from the balloon for an hour last night and an hour this morning. The mischief must have been done at one of those times."

"I shall certainly have to give up my proposed exhibitions here," M. Santos-Dumont added. "It would take a month to construct another balloon. The one at the Crystal Palace is absolutely worthless."

MARCHIONESS DELA ROZIERE DE PA...

M
 N° SD3-057
 ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
 COUPURES PARIS
 TELEPHONE N° 101-50
 ASCENSEUR 2
Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1883. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS
 Journal *St. Pauline Chronicle*
 Date *19 JAN. 1902*
 Adresse : *St. Pauline*

SANTOS DUMONT SAILS ABOVE THE SEA



GENERAL VIEW OF THE FAMOUS DIRIGIBLE BALLOON IN ACTION.

Remarkable Results of His Airship Trial.

NEW YORK, January 28.—A cable to the World from Monte Carlo says: Santos Dumont made two trips out over the water in his newest dirigible balloon to-day, going far out to sea on his second trip, and eclipsing all of his former achievements. In the great crowd that saw the experiments to-day, and who warmly congratulated the aeronaut when he landed, were the Empress Eugenie and Archdukes Ferdinand and Otto of Austria. The weather conditions were perfect.

At 10:30 o'clock the gates of the aerodrome swung open and the airship appeared. Santos Dumont mounted the car, and, the ropes being disengaged, the ship rose about twenty feet. Then the motor was set working, and, moving upward slowly at first, but ever growing swifter, the ship sailed out over the bay with the guide rope trailing in the sea. After a time the ship's speed was curbed and it poised above the waters as if about to swoop downward. The aeronaut had stopped her to adjust the balance and arrange the trailing rope, and this done, the motor was put in action again, and off went the air ship at a rattling pace. The yacht Varuna and a Government launch followed in its wake.

Describing a circle, Santos Dumont headed for home, and, after having been in the air for fifteen minutes, alighted



safely at the starting point, where an enthusiastic crowd awaited him. Still better was the second trip, made after luncheon. This time Santos Dumont went right out to sea and performed innumerable evolutions, showing his complete control over the machine—rising, descending, turning, stopping and darting ahead. Again every movement was carried out with astounding ease. Then he turned inland once more, soaring over the Casino and castle and finally alighting, after an absence of about half an hour, to receive the renewed congratulations of the spectators. The trials were in every respect a magnificent success, and Santos Dumont is greatly pleased. He will continue his trial trips daily, so as to thoroughly test the airship before undertaking the Corsican journey.

M
 N°
 ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
 COUPURES PARIS
 TELEPHONE N° 101-50
 ASCENSEUR
Le COURRIER de la PRESSE
 Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
 21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
 FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
 SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS
 Journal : *Chicago Record Herald*
 Date : *19* AVRIL 1902
 Adresse : *Chicago*
 Signé :

CATALOGUE des 18,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Cités, Renseignements divers. ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux. Demander Circulaires spéciales, Tarifs, Desins, Franco

PLAN BALLOON RACES

Santos-Dumont and St. Louis
Exposition Authorities
in Conference.

TARIF : 0
Tarif réduit, d'avance, sans de temps limité

AERONAUT IS DELIGHTED

Thinks the Grounds Are Admirably
Located for Contests Between
Aeroplanes.

(SPECIAL TO THE RECORD-HERALD.)
ST. LOUIS, April 19.—M. Santos-Dumont arrived here to-day and spent the afternoon looking over the grounds of the world's fair and the territory adjacent to discover its adaptability for the proposed air ship races. To-night he was the guest of the Commercial Club at a dinner at the St. Louis Club. Tomorrow he will make another inspection of the grounds, and the next two days will be occupied with drawing up rules and regulations for the aerial contests.

M. Santos-Dumont said that he was delighted with what he saw at the exposition grounds. He viewed the scene from the lofty tower of the administration building. He made some suggestions for the air ship race course.

"It should be a triangular course, one mile to one leg and two miles to each of the others," said Santos. "The start should be made out there where the sheds will be. The air ships could sweep past the exposition grounds in sight of everyone. They would get away on the one-mile leg toward a captive balloon anchored right over there."

He pointed to an imaginary mark to the southeast over the wooded plateau of the Forest Park section of the site. "Then they would make the first turn and get under full headway along the stretch of two miles out in that direction," his finger carrying the eyes far into the distance over and beyond Clayton. "There the second captive balloon would mark the next turn. It could be seen plainly by the naked eye in this clear sky. Back again for the exposition grounds they would come on the home stretch for two miles, finishing at the starting point right here at the sheds, where the third captive balloon would be stationed."

"What should be the test of merit?" was asked.

"Speed," he answered, decisively. "Nothing but speed could be the test; there is no other test. Can you name any? Safety? Who is to pass on such a thing? The air ship that makes the course and comes in first—that is the paramount test."



Esphanka



AS EXPERIÊNCIAS DE SANTOS-DUMONT

Há alguns meses, no final da primavera ou começo do verão, publicamos um artigo, na *Los Lunes*, do *El Imparcial*¹, sobre o prêmio oferecido por Sr. Deutsch, prêmio de cem mil francos, para o aeronauta que, saindo do parque do Aeroclube, chegasse até a Torre Eiffel, desse a volta e retornasse, em trinta minutos no máximo, ao ponto de partida.

Na ocasião, registramos alguns depoimentos de engenheiros e mecânicos que iam disputar o prêmio. Entre eles, encontramos o do hoje célebre aeronauta Santos-Dumont.

Mas, de todos os que se propuseram participar do difícil e perigoso concurso, somente dois dos que tomamos conhecimento tentaram a prova e o único que venceu, até agora, é o simpático, atrevido e inteligente brasileiro, hoje naturalizado na França e, acredito, de origem francesa.

E dizemos que venceu, porque, segundo as notícias que deram os noticiários, a vitória de Santos-Dumont é indiscutível e é verdadeiramente notável pelas circunstâncias em que ele concorreu.

Santos-Dumont é jovem, é rico, mora em Paris e, no entanto, consagra seu tempo, sua riqueza, sua inteligência e destina sua vida não aos prazeres da grande capital, mas ao grande problema da ciência e da indústria.

Este exemplo não é notável, como antes dissemos, ele é admirável.

E ele expôs sua vida não uma ou duas vezes, mas quatro, cinco, oito, dez, não sabemos quantas; porque quase diariamente os jornais franceses traziam novas tentativas de experiências, novas esperanças, majestosos começos e finais que não eram trágicos pela graça de Deus.

Um inventor, qualquer inventor ensaia sua invenção vinte e uma vezes, vai corrigindo e aperfeiçoando, mas com calma em seu escritório ou em seu laboratório, correndo pouco perigo ou não correndo nenhum, será sempre meritório e digno sempre de aplauso, porque trabalho e perseverança já o são; mas lançar-se ao espaço e cair ao abismo alguns momentos depois e salvar-se do perigo por um milagre e voltar para cima e acreditar que é possível, para cair novamente e apurar a paciência do Anjo da Guarda e, perdoe-me a frase, à força da inconcebível ousadia e sublime teimosia que esses poucos homens são capazes – disso Santos-Dumont tem sido capaz. Mas não é necessário considerar nele, apenas, o caráter, a intrepidez, o sangue frio, e sim a habilidade e o talento, porque, no final das contas, e independentemente das distinções bizantinas, Santos-Dumont resolveu o problema nos termos que lhe foram propostos e dentro dos limites estabelecidos pelas condições do concurso.

Santos-Dumont saiu do parque do aeroclube e dirigiu-se graciosamente à Torre Eiffel de modo que pudesse pilotar seu balão. Ele deu a volta na torre de 300 metros, em um círculo relativamente pequeno, para que o balão obedecesse ao leme e à força motriz, e Santos-Dumont o manejou habilmente; agora, essas habilidades no nível do solo e pisando em bases firmes são sempre habilidades dignas de consideração e, portanto, de aplausos; mas no espaço, a 200 ou 250 metros de altura e circundando o colosso de ferro, são habilidades que beiram o sublime.

Por fim, Santos-Dumont, após contornar a torre, caminhou em direção ao ponto de partida, chegou até ele, entrou no terreno do parque antes de haver transcorrida a meia hora que as condições do concurso estabeleciam.

Não discutimos mais porque todo o resto não tem importância para nós e parece-nos que é algo casuístico.

Estas questões de navegação aérea devem ser vistas desde certa altura e não atrás do solo.

Se nos problemas de navegação aérea não houver pontos de vista elevados, não sei para quando eles serão extintos.

Ao homem que dedicou sua inteligência, fortuna e trabalho a uma grande ideia e que tem arriscado a vida, não à cara ou coroa², mas em razão

de nove probabilidades contra uma; para aquele que se tornou intrépido para a ruína e a morte, e na melhor das hipóteses para obter uma piedade desdenhosa, porque a raça humana não abusa de suas generosidades para com o vencido; àquele que o fez, repetimos, na hora do triunfo, um triunfo tão belo e tão legitimamente conquistado, não se pode dizer que tenha perdido, porque não houve um homem que em qualquer momento cruzasse a linha de chegada ou a linha lhe faltava alguns centímetros.

Ainda assim Santos-Dumont não ganhou o prêmio pela espessura de um cabelo.

Até aqui, a parte moral, por assim dizer, da valente experiência.

Mas não só a parte moral, mas também a parte técnica e a parte científica, por acréscimo, que Santos-Dumont tem muitos méritos.

Afinal, não se sobe ao ar por acaso e passa por ele em direção fixa e rodeia a torre e volta ao ponto de partida, fechando o trajeto por puro acaso.

Outras experiências e outros sucessos são inteiramente devidos ao acaso; estes não podem ser.

Esta experiência não significa apenas coragem e serenidade, mas também talento e competência.

Homens valentes e serenos existem muitos, mas até agora e no presente concurso só a expedição Santos-Dumont pôde realizar.

Há muitos anos estão subindo balões no espaço, dispositivos voadores estão sendo construídos e grandes engenheiros têm dedicado sua ciência e conhecimento para resolver este problema com o qual estamos lidando, mas, para subir ao espaço e voltar ao ponto de partida, traçando uma trajetória fixa, apenas três conseguiram: os capitães franceses Renard e Krebs, nos anos 1884 e 85, e Santos-Dumont há poucos dias.

Depois de dar ao intrépido brasileiro os aplausos entusiásticos que ele merece, convém analisar a sangue frio seu sistema de locomoção aérea e as circunstâncias da experiência, comparando-a com a dos ilustres capitães franceses mencionados, para ver quais são as diferenças ou semelhanças entre o balão *La France* e o balão Santos-Dumont e quais são os avanços realizados na navegação aérea desde o ano de 1884 até a data.

Esta comparação não pode resultar em dano a ninguém, mas em aplausos para uns e outros; e em justiça, por todos os esforços que os grandes inventores vêm realizando pelo bem da humanidade e pelo progresso da ciência.

Na ciência e na invenção há glórias para todos aqueles que sabem conquistá-las e, pelo caminho da glória, se as más regiões próprias ou de outrem, não os fizerem ombrear, podem caminhar com facilidade e, ao mesmo tempo, muitos se tornarem vencedores.

E vamos à questão técnica.

Para comparar as experiências dos anos 1884 e 85 com as vivências dramáticas de Santos-Dumont, seria preciso conhecermos detalhadamente os dados exatos de ambas as experiências, por exemplo, e para citar apenas os fundamentais, quais foram as velocidades do vento com que Renard e Krebs tiveram de combater em suas sete famosas subidas?

Qual foi a velocidade do vento na última experiência de Santos-Dumont? De que motor e de que força Santos-Dumont dispôs?

Quais foram as velocidades médias das engrenagens indo e voltando em ambas as experiências?

Com que rádios circularam os capitães franceses e o engenheiro brasileiro? Quais as condições de estabilidade tinham o balão *La France* e o balão Santos-Dumont?

Qual foi a distância percorrida em ambos os casos?

Este é o menor número de perguntas que podem ser feitas para formar uma ideia ainda aproximada daquelas e dessas experiências, e para determinar os avanços que, desde o ano de 84, do século passado até o momento atual, foram realizados neste interessantíssimo problema da navegação aérea.

1 N. T.: Los Lunes foi um suplemento literário do jornal espanhol *El Imparcial*, publicado como seção semanal entre os anos de 1874 e 1933.

2 N. T.: Cara ou Coroa é um jogo simples, que consiste em atirar-se uma moeda ao ar para então

verificar-se qual de seus lados ficou voltado para cima após sua queda.

A NAVEGAÇÃO AÉREA

PROJETOS DE SANTOS-DUMONT¹

Em relação às sete experiências fundamentais, realizadas em 9 de agosto, 12 de setembro, 8 de novembro, de 84; 25 de agosto, 22 e 23 de setembro de 1885, há dados oficiais na nota apresentada à Academia de Ciências em 16 de agosto de 1884 pelo Sr. Herve Maugon e pelo Sr. Renard, em 7 de dezembro de 85.

Nos volumes 99 e 101 da publicação oficial *Comptes Rendus*, da Academia de Ciências, podem ser encontrados aqueles que se interessam por essas questões, assim como todas as notícias e dados a que nos referimos e que provavelmente usaremos em outro artigo.

Quanto ao balão e às experiências do Sr. Santos-Dumont, além dos elementos dramáticos dessas experiências e do belo e definitivo triunfo do aeronauta, sabemos muito pouco.

Desde o dia 3 de junho do corrente ano, em que publicamos nosso artigo intitulado “Novas experiências de navegação aérea”, não conseguimos, nem em revistas e nem em periódicos, mais detalhes do que os listados no referido artigo.

Já nele anunciávamos o prêmio fundado pelo Sr. Deutsch e focávamos nossas atenções, principalmente, no balão de Santos-Dumont e na força e leveza do motor que utilizaria.

Diziam então que o motor era de 16 cavalos (outros aumentam este número para 20 cavalos) e que o peso por cavalo era de 6 quilos.

Isso foi afirmado e nós próprios acrescentamos:

“Este resultado é verdadeiramente importante; esta é a maneira de resolver o problema: motores muito leves e potentes”.

E concluímos o artigo dizendo:

“Em todo caso, o concurso aberto, de que participam engenheiros ilustres como os citados, terá grande importância para a caminhada e o avanço deste grande problema da navegação aérea. Tentaremos manter nossos leitores informados dos resultados obtidos e ainda dos que não se obtiveram.”

Hoje podemos dizer que apenas um resultado foi importante, mas que ele vale muito.

Desde que os balões foram inventados até o ano 84, ou seja, até as experiências de Renard e Krebs, nenhum aeronauta jamais havia sido capaz de traçar uma curva fechada no espaço, retornando ao ponto de partida à vontade e pela força de seu motor.

Do ano de 1885 até poucos dias, ninguém havia conseguido tanto; hoje temos a experiência, que será memorável, de Santos-Dumont e queremos ter dados suficientes para analisar em sua parte técnica.

Muitos engenheiros ilustres, muitos inventores engenhosos, muitos aeronautas ousados haviam empreendido a solução do problema, introduzindo melhorias importantes na construção, estabilidade e no regime do globo, por assim dizer.

Todos eles são dignos de respeito e aplausos, mas a curva aérea continuava aberta, como se estivesse burlando de inventores e engenheiros, e é que na navegação aérea há um problema que domina todos os outros problemas, embora todos sejam importantes, é o problema do motor.

Mas o vento pode mais e o problema ficou sem resolver.

Em 1872, o Sr. Dupuy de Lomé queria mover seu balão com a força muscular de alguns homens e, talvez com tempo calmo, ele tenha conseguido algum movimento próprio, embora mínimo, e poderia ser outra coisa; mas, em vez disso, ele aperfeiçoou a construção do aeróstato de tal forma que os capitães Renard e Krebs declararam que, nos estudos do Sr. Dupuy de Lomé, eles fundaram a construção de seu balão.

Por último, para não citar apenas esses três nomes ilustres, o Sr. Tissandier tentou utilizar a eletricidade como motor.

Todos esses foram estudos importantes, esforços nobres e não estéreis, porque foram preparando a solução para o problema e «abrindo»³ caminho na atmosfera para os futuros aeronautas.

Desde então, temos aqui dois verdadeiros momentos de triunfo: o de Renard e Krebs, nos anos de 84 e 85, nos quais em sete experiências fecharam a curva por cinco vezes; mas, aparentemente, com contraventos de pouca intensidade; isso vamos analisar em outro artigo.

E, por fim, a experiência recente de Santos-Dumont, que tanto impressiona e faz com que muitas pessoas se interessem por esse problema da navegação aérea.

Problema, aliás, em que a França, com seus inventores e seus engenheiros, até agora marchou à frente de todas as nações.

Se em toda a atmosfera do globo buscam-se trajetórias fechadas por balões dirigíveis, eles só serão encontrados ali nas alturas e nos arredores de Paris, como coroas invisíveis de triunfo da grande capital da França, na qual se agitam tantas forças vivas e inteligentes.

De resto, já o dissemos, enquanto não reunirmos dados suficientes não poderemos fazer uma comparação verdadeira entre as experiências dos anos de 84 e 85 e as experiências de Dumont, comparação que resultará sempre em homenagem a esses primeiros vencedores do espaço, cada um na parte e na medida do seu tempo.

Até o próximo artigo, não nos resta nada mais que parabenizarmos em nome da ciência do triunfo de Santos-Dumont e somarmos nossos modestos aplausos aos de tantos que hoje batem palmas em homenagem ao nobre, intrépido e inteligente engenheiro.

José ECHEGARAY

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD1271 (1901) - Página 74

3 N. T.: Grifo do autor.

Já sabemos alguma coisa pelo telégrafo, mas a imprensa francesa nos dá mais detalhes.

O Sr. Raul Jabeus, do *Gil Blas*², esteve no Santos-Dumont há dois ou três dias.

O jovem milionário brasileiro dá a última mão à construção de dois novos aeróstatos, o número 9 e o número 7.

O número 9 é, segundo Santos-Dumont, um “carro de passeio”, destinado a sair para tomar um ar fresco ou para fazer algumas visitas.

Com o número 7, por outro lado, Sr. Dumont pôde arriscar-se em um ambiente muito agitado. O motor tem uma força de 60 cavalos e pode atingir uma velocidade de 70 a 80 quilômetros por hora.

Santos-Dumont propõe, como também nos permitiu o telégrafo, assistir à revista militar de 14 de julho no balão.

O jornalista informou ao aeronauta que a revista está adiada por alguns dias e que, quando ocorrer, será realizada às nove da manhã.

As duas notícias incomodaram bastante Santos-Dumont, principalmente a da hora, porque ele terá de expor-se a todo o calor.

– Realmente – disse Santos-Dumont – com nossos balões sobrecarregados, a explosão é o acidente que sempre devemos temer.

Balão-ônibus

Mas o projeto de Santos-Dumont que agora dá mais o que falar é o do balão-ônibus.

– Santos-Dumont, pretende mesmo admitir passageiros? – essa foi a pergunta que o editor do *Gil Blas* fez-lhe em sua oficina.

– Claro que sim – respondeu o inventor.

– Olhe você, aí atrás, as quatro cestas já prontas.

E o jornalista viu-as.

– São quatro, conectadas entre si com fortes malhas. As três primeiras têm capacidade suficiente para que em cada uma delas instalem-se, confortavelmente, quatro pessoas. A última cesta é um pouco menor e é reservada para o condutor do balão.

– Mas você realmente encontrou alguém que queira ir?

– Se eu encontrei? Já recebi milhares de pedidos. Milhares! Você está ouvindo? E aqueles que mais me assediam com suas instâncias são as mulheres, e as mulheres da alta sociedade.

O que, segundo o jornalista entrevistador, será uma ótima notícia para muitos genros e muitos maridos.

Santos-Dumont não pensa o mesmo, para ele não há posição mais segura no mundo que ir sentado em seu balão.

– Quando esse ônibus tão original será inaugurado?

– No próximo mês de setembro, o mais tardar.

Corridas de balões

– E depois?

– Depois irei para a América com meu balão número 7. Na Exposição Universal de San Luis, em 1901, haverá competições e corridas de balões.

– E serão muitos?

– Assim se diz. Mas os que não estão preparados para este outono podem poupar o desgaste, pois não se trata de um aparelho que possa ser construído em poucas semanas.

Como se vê, Santos-Dumont tem fé cega em suas invenções.

E por que não viajar pelo ar?

Afinal, mais vítimas que o balão, causam o automóvel e o bonde elétrico.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD3348 (1903) - Página 74

1 N. T.: acrescida à matéria, há um recorte do jornal *Argus de la Presse* com algumas informações, na língua francesa, sobre suas características editoriais. Há, também, um manuscrito datando, a lápis, o ano de 1903 – o que nos sugere o período em que a matéria foi publicada.

2 N. T.: é uma autobiografia ficcional surgida entre os anos de 1715-1747 na França.

LAS EXPERIENCIAS DE SANTOS-DUMONT

Hece algunos meses, á fines de primavera ó principios de verano, publicamos un artículo en Las Luces de El Imparcial dando cuenta del premio ofrecido por Mr. Deutsch, premio de cien mil francos, para el aerostato que, saliendo del parque del Aero-Club, llegara hasta la torre Eiffel, diez la vuelta y volviera, en treinta minutos á lo sumo, al punto de partida.

agencia no les hacen codar, pueden marchar con desahogo y á la par muchos triunfadores. Y renegamos ya á la cuestión técnica. Para comparar las experiencias de los años 1884 y 85 con las dramáticas experiencias de Santos Dumont, sería preciso que conociéramos detalladamente de aquellas y estas experiencias y experiencias; por ejemplo, y no citando más que las fundamentales, ¿cuáles fueron las velocidades del viento con que Renard y Krebs tuvieron que luchar en sus siete célebres ascensiones?

ciencias de los años 84 y 85 y las experiencias de Dumont, comparación que siempre resultará en honra de estos primeros vencedores del espacio, para cada uno en la parte y en la medida de su tiempo.

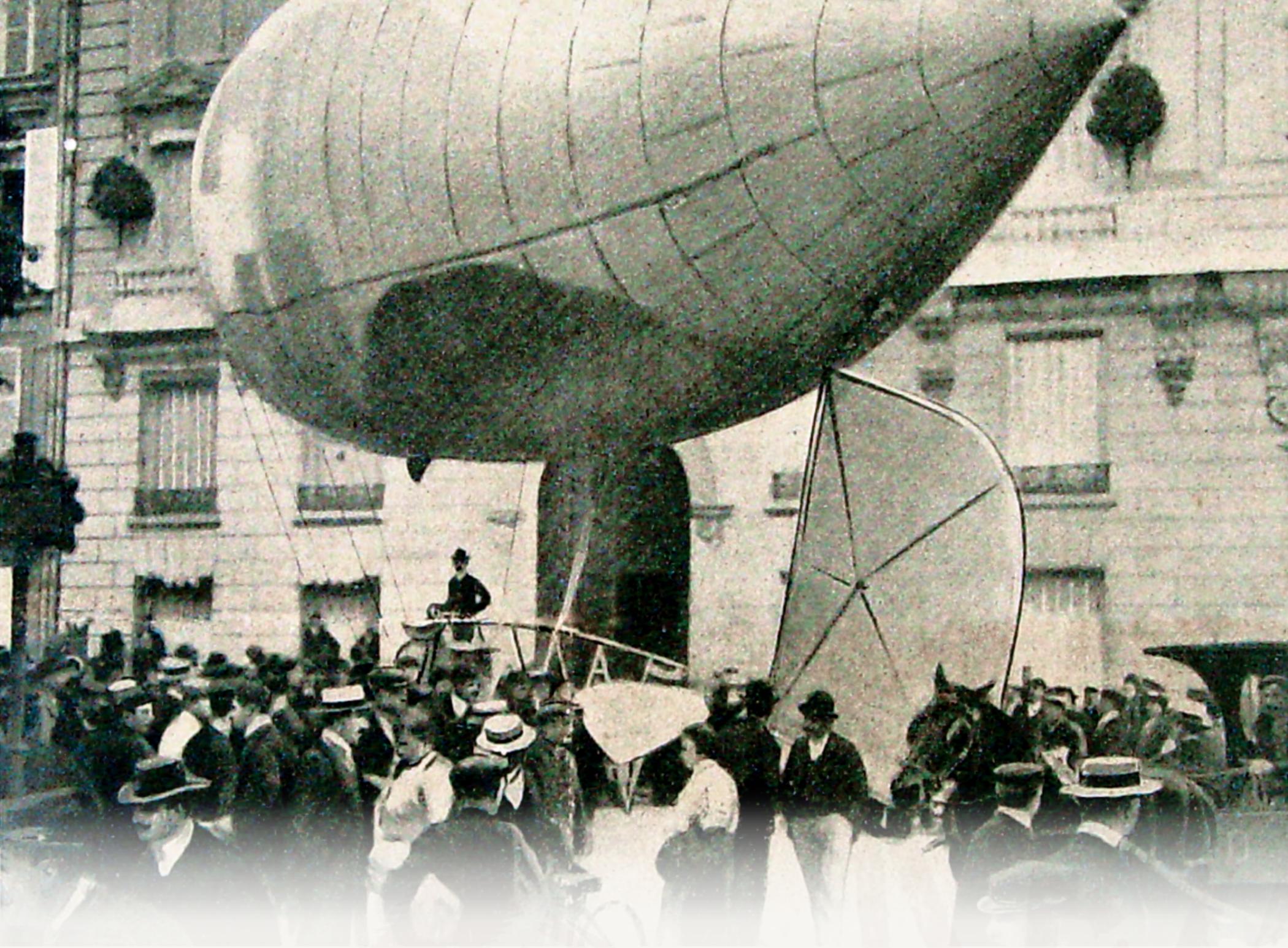
José ECHegaray.

ARGUS de la PRESSE
Le plus ancien Office de Coupures de Journaux
FONDÉ EN 1879
14, rue Drouot, PARIS (9me)
CORRESPONDANTS DE L'ARGUS:
Saint-Petersbourg, Berlin, Vienne, Londres, New-York, Copenhague, Lisbonne, Amsterdam, Yokohama, etc.

Formulario de suscripción con campos para 'Nº DE DÉBIT', 'Extrait de', 'Adresse', 'Date', 'Signature'.

LA NAVEGACION AEREA
PROYECTOS DE SANTOS DUMONT

Algo sabemos ya por telégrafo, pero la prensa francesa nos da más detalles. M. Raoul Jabeus, del Gil Blas, ha visitado hace dos ó tres días á Santos Dumont. El joven millonario brasileño da la última mano á la construcción de dos nuevos aerostatos, el número 9 y el número 7.



Argentina



O “SANTOS-DUMONT VII”

Este plano do novo aeróstato do engenheiro brasileiro Santos-Dumont é uma cópia de um desenho feito pelo mesmo aeronauta, na escala de 1 por 50. A legenda explicativa ajudará os nossos leitores a entenderem a construção da aeronave e os principais detalhes do sistema conforme foi construído.

Por meio de uma régua graduada ou com um compasso, podem-se perceber as verdadeiras dimensões das várias partes da aeronave, bastando lembrar que o comprimento total do elipsóide, que tem o formato do “Santos-Dumont VII”, mede 33 metros. Seu diâmetro é de, exatamente, 6 metros. Usando a fórmula matemática do elipsóide, o Sr. Santos-Dumont conseguiu construir um balão de 622 metros cúbicos.

O balão é feito de tecido de seda japonesa resistente, muito leve, de cor branca, é impermeável aos gases graças a uma camada quádrupla de óleo de linhaça. Ele pesa 112 quilos, incluindo neste peso a válvula posicionada próximo à parte frontal do elipsóide.

Essa válvula é feita de nogueira, possui duas tampas de 40 centímetros de diâmetro, que o aeronauta abre ou fecha por meio de uma corda. Essa válvula serve tanto para esvaziar o balão, após atingir o solo, quanto para permitir que o hidrogênio escape durante a subida, caso sua força ascendente torne-se muito grande sob a influência do calor e não possa ser controlada pela força do propulsor. No topo do balão há duas cordas de emergência que, por meio de polos, ficam ao alcance do aeronauta. Em momentos de perigo, que tornam necessária a imediata deflação do globo (como já aconteceu duas vezes, primeiro com o “Santos-Dumont V”, no dia 13 de julho, e depois, em 6 de setembro, com o “Santos-Dumont VI”), o aeronauta puxa essa corda, rasgando instantaneamente o balão, e o hidrogênio escapa sem demora.

Na parte inferior do balão está amarrado um “balão pequeno” (balão de compensação) com capacidade de 60 metros cúbicos: fica dentro do balão e, no plano, é indicado pela linha pontilhada. Esse “balão pequeno” é preenchido com ar e serve para compensar a variação do volume de hidrogênio (que aumenta e diminui à medida que o balão sobe ou desce). Como é fundamental que o balão permaneça rígido, o ar é introduzido por meio de uma bomba no balão de compensação, na proporção em que o hidrogênio escapa. O “balão pequeno” é alimentado por meio de um tubo de tecido de seda e, para que o excesso de ar saia, possui uma válvula automática.

O balão também possui duas válvulas automáticas, que permitem que o hidrogênio escape quando a pressão torna-se perigosa. Essas válvulas têm um diâmetro de 19 centímetros quadrados. São mantidas fechadas com molas que resistem a uma determinada pressão. A mola da válvula do balão de compensação é regulada de tal forma que abre com uma pressão de 450 gramas por centímetro quadrado. As válvulas-globo não abrem até que uma pressão de 600 gramas por centímetro quadrado abra-se nelas.

Como se verá a partir dessas explicações, o ar no balão de compensação, pela elasticidade da tampa, está sempre na mesma pressão do hidrogênio no balão principal. Deve-se notar, entretanto, que as válvulas do balão de compensação abrem-se com muito menos pressão que as do próprio balão. Com isso, apesar das variações no volume de hidrogênio

(variações continuamente compensadas), o balão permanece rígido com uma perda mínima de gás.

O leme é de forma triangular e compõe-se de uma armadura de bambu, coberta de tela de seda. Mede 5 metros quadrados. Para movê-la, assim como para imprimir força ao propulsor e por função ao motor, existem cordas atadas à cesta do aeronauta.

Com uma ousada inovação, o Sr. Santos-Dumont foi o primeiro a abandonar a rede usual em todos os aeróstatos anteriores à sua invenção e suspender a cesta do convés do mesmo balão. Em toda a extensão do arco principal da superfície do globo, em uma faixa de tecido de seda, há uma série de ganchinhos, cada um com 15 centímetros de comprimento, que prendem os fios pelos quais está sujeita a armação que contém o motor, etc. Esses fios, semelhantes às cordas de piano, têm, apesar de serem finos (8 centímetros de milímetro), grande poder de resistência. O aeronauta brasileiro prefere-os às cordas usadas por todos os seus antecessores, porque pesam muito pouco e oferecem muito pouca resistência ao vento quando o balão está em movimento. A estrutura presa ao balão tem 18 metros de comprimento e 1 metro de diâmetro no centro. Sua forma é triangular. É feito de peças de pinho dobradas e unidas entre si por pequenas peças de alumínio. Uma rede de fio de aço de rigidez total. Seu peso é de 45 quilogramas.

No centro da armação, suspensa por fios de piano que possuem três milímetros de diâmetro, está o motor de petróleo, de quatro cilindros, com potência de 20 cavalos e peso total de 98 quilos. Acima está um radiador termossifão. Um reservatório em forma de um cilindro cônico contém 20 litros de água para resfriar o motor. Em outro tanque, localizado à frente, está o petróleo: dez litros, quantidade suficiente para manter o balão em movimento por duas horas. O motor, que produz 2.000 rotações por minuto, opera uma bomba de ar, que produz 8.000 rotações. Essa bomba, de alumínio, pesa 5 quilos com seu pedestal e tubo de transmissão. Recentemente, o Sr. Santos-Dumont decidiu dar mais potência ao motor.

A hélice de pá dupla, que produz 300 rotações por minuto, tem circunferência de ação de 4 metros e uma área de superfície de 2 metros quadrados. Ela pesa apenas 28 quilos. A transmissão da força é efetuada por dois tubos, um grande e outro pequeno. As rodas motrizes, uma grande e outra pequena, pesam juntas 20 quilos. O acumulador elétrico usado para dar impulso ao motor pesa 3 quilos.

A corda giratória que fica pendurada na frente do balão tem 100 metros de comprimento e pesa 30 quilos. O peso do cabo-guia (que pode ser movido para mais perto do centro de gravidade ou para longe dele, à vontade) é o que alterou a inclinação do balão e permite que ele se mova para cima, para baixo ou horizontalmente, sob a ação da hélice. A capa pesa 20 quilos. O propulsor auxilia o movimento de subida ou descida do balão, o que dá ao aeronauta a facilidade de atingir qualquer altura estabelecida e permanecer nela sem perder gás ou colocar empecilho.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD2031 [s.d.] - Página 80

O BALÃO DE SANTOS-DUMONT¹

O balão dirigível do Sr. Santos-Dumont, que a nossa imagem reproduz com todos os seus detalhes, pertence ao tipo de balão de fusiforme que foi adotado pelos inventores desde que o problema da navegação aérea começou a ser discutido.

A superioridade da aeronave do Sr. Santos-Dumont sobre as construídas até hoje por seus antecessores, entre eles o Conde Zeppelin e os Capitães Renard Y Krebbs, oficiais franceses, a quem o Governo confiou a direção do Parque Aerostático de Meudon, reside, sobretudo, na perfeição da sua construção e na potência do seu motor.

Quanto ao resto, ele não faz nenhuma diferença típica que possa ser considerada uma inovação radical na matéria.

É quase necessário lembrar que, para ser real e praticamente dirigível, não basta que um balão possa seguir um determinado curso em plena tranquilidade, mas sim com um clima agitado, não diremos tempestuoso, porque aí teria de refugiar-se em um porto, se houvesse porto para balões; deve ser capaz de sentir uma direção oblíqua ou oposta a um ponto regular.

Acontece, portanto, que suas qualidades, quanto à possibilidade de direcioná-lo, dependem da energia de sua hélice.

As principais características da aeronave são as seguintes: possui 53 m, 4 de comprimento e um diâmetro máximo de 6 metros. Um volume cúbico de 550 m. c.; seu motor desenvolve uma potência de 15 cavalos e pesa 98 quilogramas, ou seja, apenas 6 quilogramas por cavalo-vapor desenvolvido. O motor é a petróleo e tem quatro cilindros.

Ele aciona uma hélice de 4 metros de diâmetro, que dá 200 rotações por minuto; a força de tração correspondente é de 80 quilogramas.

O balão é montado sobre uma moldura de alumínio, reforçada com madeira, o que lhe confere a rigidez necessária, e a moldura que carrega o assento do aeronauta e a máquina, é suspensa por uma rede de fios. Como o leitor pode perceber, o balão não tem cesta; o aeronauta é suspenso no vazio, no meio de uma estrutura frágil, confia sua vida à sua decisão, à sua energia e um pouco ao acaso.

Esperamos sinceramente que o Sr. Santos-Dumont saia triunfante de sua nova e arriscada prova, que está prestes a realizar-se, cujos resultados, quaisquer que sejam, homenageiam um filho abnegado e corajoso da América.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD1305 [s.d.] - Página 81

¹ N. T.: o texto original inicia-se com algumas anotações na Língua Francesa do Jornal Le Courier de la Presse acerca da publicação original da matéria.



O TRIUNFO SANTOS-DUMONT¹

DETALHES E COMENTÁRIOS – OS PROGRESSOS DA AEROESTAÇÃO

Nossos telegramas de Paris nos informaram das várias tentativas do engenheiro brasileiro Santos-Dumont para conquistar o primeiro prêmio Deutsch, todas elas sem sucesso nas subidas, finalizadas por acidentes em que o jovem aeronauta esteve constantemente à beira da morte. Até que finalmente, no dia 19 de outubro, um último experimento deu o resultado desejado: o “Santos-Dumont VI”, com seu inventor na cesta, fez, em meia hora, a viagem de ida e volta do parque da aeroestação do Aeroclube, localizado em Saint-Cloud, à Torre Eiffel. Recorde-se que a maioria da comissão do referido clube encarregado de julgar se o aeronauta havia ganhado ou não o prêmio, opinou inicialmente de outra forma, contra o parecer do Sr. Deutsch, e que posteriormente houve uma mudança de opinião, visto que a comissão deu o seu parecer, no dia 4 deste ano, para atribuí-lo a ele. Com isso, os pobres de Paris ganharam 50.000 francos e outros 50.000 os trabalhadores que ajudaram Santos-Dumont em sua obra, porque assim ele distribuiu os 100.000 francos do prêmio.

O triunfo do aeronauta brasileiro é, portanto, reconhecido oficialmente, depois de ter sido proclamado pelo público parisiense e pela maioria dos jornais franceses – e poderia ser acrescentado que de todo o mundo – mas a vitória sendo admitida como um fato consumado, alguns homens da ciência, consagrados assiduamente ao estudo da aeroestação, pergunta-se quais são os progressos que o acontecimento de 19 de outubro trouxe para a aeroestação; sim, em uma palavra, Santos-Dumont resolveu o problema da dirigibilidade dos balões.

Há mais de um século – em 1785 – um inventor francês, de sobrenome Meunier, construiu um modelo de balão dirigível, de formato oval e com dois remos giratórios (uma hélice no teto) por propulsor; em 1852, outro aeronauta, Giffard, testou um motor de vapor que colocava em movimento um balão em forma de foguete, terminado em cada uma de suas extremidades por uma ponta afiada; e, em 1884, os irmãos Tissandier estabeleceram finalmente o ponto de partida dos atuais experimentos.

Os irmãos Tissandier se preocuparam principalmente em encontrar um motor leve e potente que permitisse ao balão lutar contra o vento e voltar, depois de uma corrida mais ou menos longa, ao ponto de partida. A questão do motor era, de fato, capital e hoje continua sendo. Os Tissandiers usaram a eletricidade, mas não conseguiram resolver completamente o problema, porque, se em seus testes conseguiram evoluir muito bem em tempo calmo, nunca conseguiriam que seu balão retornasse com seus próprios meios ao parque de onde ele havia partido.

Os capitães Renard e Krebs, do exército francês, já estavam construindo outro balão. Partindo do princípio de que um balão não pode ser considerado um “dirigível” se não se pode mover em todas as direções e retornar ao seu ponto de partida após ter percorrido um céu fechado. Os capitães Renard e Krebs, antes de iniciarem seus experimentos, queriam resolver um duplo problema: acelerar os motores conhecidos, em proporção considerável, e encontrar um balão que pudesse ser muito alongado sem que sua estabilidade fosse comprometida por isso. Quanto ao motor, eles testaram a combinação de uma bateria nova e uma pequena máquina que proporcionava uma potência de 8 a 9 cavalos, sob um peso relativamente baixo.

A questão da forma do balão era mais delicada. Os balões em formato de cigarro, que apresentam menos resistência ao ar, são os únicos utilizáveis: seria tão pueril para navegar no ar, provido de um motor a um globo esférico, quanto instalar para navegar na água uma máquina de valor em uma barcaça. Infelizmente, o formato alongado confere aos balões uma instabilidade longitudinal que torna seu uso muito perigoso devido ao exagero dos movimentos de “cabeça” e se, como previam os planos adotados, quisesse que o balão de Renard e Krebs, chamado 9 “France”, tivesse um longo sêxtuplo em seu diâmetro, tinha de pensar em dar a ele equilíbrio. Então os construtores planejaram suspender em seu aeróstato, por meio de braços rígidos, uma longa viga disposta, paralela ao eixo do balão. Uma vez resolvido isso, já não faltava nada além dos detalhes: no centro da viga foi colocada a cesta; em uma extremidade, a hélice; na outra, o leme; por fim, providenciou-se um balão pequeno



interno ao balão maior, projetado para garantir a permanência da forma, permitindo a substituição do gás que desaparecia no ar atmosférico. E os experimentos começaram.

O primeiro aconteceu em 9 de agosto de 1884. No “France”, viajaram os capitães Renard e Krebs. Depois de subir e rumar sem dificuldade, o balão navegou em linha reta, virou e voltou ao ponto de partida. A distância percorrida foram 7 quilômetros e 600 metros, com velocidade de 5 metros e 50 centímetros por segundo, sem vento.

O segundo experimento foi realizado em 22 de setembro de 1885. Renard, Krebs e outro aeronauta, Sr. Duté-Poitevin, viajaram no balão. “El France” voltou ao ponto de partida, ajudado em seu retorno pelo vento. A distância percorrida foi de 13 quilômetros e 400, e a velocidade do balão foi de 6 metros por segundo, e o vento, de 2 metros e 15 centímetros por segundo, a 4 metros.

O terceiro ensaio foi feito na presença do Ministro da Guerra, General Campenon, em 23 de setembro de 1888, com o mesmo resultado. A distância percorrida foi de 13 quilômetros e 400, com velocidade de 6 metros por segundo, e um vento máximo de 1 metro e 20 por segundo. Seguiram-se mais quatro experimentos e, no total de 7, “El France” voltou 5 vezes ao seu ponto de partida.

Apesar dos resultados animadores, o atual Tenente-Coronel Renard, que continua dedicado ao estudo dos balões dirigíveis em nome de seu país, visto que é chefe do departamento de aeroestação de Vicennes, não fez nenhuma experiência desde então, e foi necessário que o jovem brasileiro engenheiro colocasse em jogo, em plena Paris, sua engenhosidade inventiva, sua coragem incomparável e sua tenacidade invencível, para que a aeroestação voltasse a ser, na França, um assunto de interesse.

Nossos leitores conhecem nos mínimos detalhes o balão de Santos-Dumont, pois, na véspera do último feliz experimento, publicamos o plano do aeróstato com uma explicação detalhada. Em seus princípios gerais e no maior de seus detalhes, o “France” e o “Santos-Dumont” são muito semelhantes. A superioridade do segundo sobre o primeiro está fundamentalmente no motor. O aeronauta brasileiro, aproveitando-se dos rápidos avanços que a construção de motores fez em poucos anos até aqui, principalmente naquelas destinadas a carruagens automobilísticas, conseguiu dispor, em seu balão, um que pese muito pouco e tenha relativa resistência.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SDA1145 (1901) - Página 81

¹ N. T.: acrescida à matéria, há um recorte do jornal “Argus de la Presse” com algumas informações, na língua francesa, sobre suas características editoriais. Há, também, um manuscrito datando, a lápis, o ano de 1903 – o que nos sugere o período em que a matéria foi publicada. O texto possui a imagem do globo sobrevoando a Torre Eiffel e um mapa indicando o ponto de partida da viagem de ida e volta de Santos-Dumont.



A NAVEGAÇÃO AÉREA¹

Durante 118 anos, cinco grandes eventos marcaram uma data na história da navegação aérea.

A experiência de Montgolfier, em Annonay, em 5 de junho de 1783, na qual o ilustre inventor, na presença dos Estados de Vivarais, solenemente montou, inflou e lançou o primeiro balão, que recebeu seu nome.

A experiência de Pilatre de Rozier, que em 21 de novembro de 1783 fez a primeira viagem de balão, na companhia do Marquês de Arlandes.

A experiência de Charles que, alguns dias depois, auxiliado por Robert, construiu e montou o primeiro balão de hidrogênio.

O de Henri Giffard, o primeiro que em 1852 construiu e tripulou sozinho um balão dirigível, ou seja, um balão alongado, equipado com motor, hélice e leme.

A experiência de Santos-Dumont que, após ter aplicado, durante quatro anos e em múltiplos ensaios, o motor a petróleo à navegação aérea, foi o primeiro a realizar, na memorável data 19 de outubro, um roteiro específico, em tempo definido com antecedência, partindo de um determinado ponto e passando por um determinado ponto (a Torre Eiffel), na presença de uma comissão oficial, convocada pela primeira vez para verificar e aprovar uma rota aérea.

O grande mérito de Santos-Dumont é que, apesar do escárnio dos que o invejavam e das apreensões dos amigos, aplicou a locomotiva a óleo à navegação aérea, renunciando aos erros de Dupuy de Lôme, o primeiro a tentar a força humana nos balões, e aos erros de Gaston Tissandier, o primeiro que, já em 1883, havia pedido à eletricidade uma soma de energia que ele claramente não possuía com o peso dos aparelhos leves a que um balão deve limitar-se... Até depois do progresso realizado pelos acumuladores nos últimos anos, o motor elétrico, com sua fonte de energia, é ainda dez vezes mais pesado – por igual força – que uma motocicleta a vapor comum. Foi, portanto, um erro seguir M. Gaston Tissandier na aplicação de eletricidade à navegação aérea. Após dois anos de pesquisa, de 1884 a 1885, os Srs. Renard, irmãos, abandonaram as provas de seu balão dirigível, provas que ninguém continuou. Nos últimos quinze anos e na França, nenhum aeronauta, além de Santos-Dumont, subiu em um balão dirigível.

Isso dá uma ideia do descrédito em que, após as tentativas abandonadas dos irmãos Renard, caiu entre nós o grande problema, cuja possível solução nos fez vislumbrar, experimentalmente em 1852, nosso compatriota Sr. Henri Giffard, que também deu uma primeira demonstração, convincente, apesar de incompleta.

Coube a Santos-Dumont dar continuidade à obra do eminente engenheiro, retomando

a saudável tradição dos motores térmicos. Henri Giffard e Santos-Dumont são mais parecidos que um traço; tanto em um quanto no outro, com cinquenta anos de diferença, encontramos a mesma paixão ardente pela aeronáutica, a mesma clareza de pontos de vista, a mesma engenhosidade para conceber meios de execução muito simples e a mesma rapidez para aplicá-los. Ambos têm como princípio que a prática é cega até que as luzes da teoria sejam criadas e que a teoria se aplique, desde que não seja sustentada pelos dados da prática. Expondo sua gente em todas as ocasiões, pertencem exclusivamente à aeroestação militante e professam a mesma repugnância para com as comissões nas quais a aerostática charlatã agita-se por inclinar-se à ilusão em que atua.

Eles consideram que uma subida, mesmo efêmera, vale mais que toda uma existência de aerostática domiciliar.

Ricos e trabalhadores ambos, o que não é trivial, eles oferecem-nos, um após o outro, o exemplo do que uma vontade independente pode fazer face às mais temíveis questões mecânicas que o espírito humano ousou enfrentar até hoje.

E para encerrar este paralelo com uma palavra, uma ousadia igual aproxima, ademais, esses dois homens de ação que espantaram e amedrontaram o mundo, carregando em seu balão, o primeiro, uma máquina de valor aquecida a carvão; o segundo, um motor de essência de petróleo.

Santos-Dumont levou em conta a célebre palavra de Henri Giffard, ao lançar-se ao ar em meio ao carvão e às cinzas: “Quem não quer arriscar, não se torne aeronauta”.

Não é suficiente construir um balão de dirigível; é ainda mais difícil dirigi-lo.

Desse ponto de vista, o valor do homem agrega-se ao valor do aparelho, de tal forma que não hesitei em prever, muito antes, o sucesso que coroou seus trabalhos na inesquecível data 19 de outubro de 1901 quando ganhou o grande prêmio do Aeroclube.

Alberto Santos-Dumont, nascido no Brasil em 20 de julho de 1873, veio para a França muito jovem, com a ideia fixa de fazer seu caminho pelo ar.

Desde cedo preparou-se para sua áspera vocação aeronáutica, devido a sua afeição natural pela mecânica e à severa educação que era tradicional em sua família. O pai de Santos-Dumont, que visitava suas imensas propriedades todos os dias desde o amanhecer, obrigou seus dez filhos a levantarem-se com o Sol. Antes de tornar-se o primeiro grande fazendeiro de São Paulo e ser universalmente conhecido pelo nome de Rei do Café, ele havia comentado que faria todos os seus estudos em Paris. Ele havia obtido, na Escola de Artes

e Ofícios, os princípios científicos que lhe permitiram criar a maior empresa agrícola do mundo, que incluía dois milhões de hectares arados em terras virgens, quatro milhões de cafeeiros e ocupava seis mil trabalhadores, tanto para o cultivo do solo quanto para o trabalho das numerosas fábricas dependentes desta gigantesca exploração, servida por 64 quilômetros de ferrovia. Foi nessa escola que se formou Santos-Dumont, o caçula dos filhos. Aos doze anos tinha como brinquedos locomotivas reais que ele mesmo dirigia para o prazer de um esportista, nos moldes da propriedade de seu pai.

Ao chegar à França, começou fazendo inúmeras subidas em balões comuns, que ocuparam um ano.

Mas logo os globos esféricos pareceram uma antiguidade para ele. Mecânico demais para deter-se sobre eles por muito tempo, deu ao último que havia construído com aquela forma o nome simbólico de “Fatum”, que caracteriza bem aquela boia gasosa entregue ao capricho do vento e ao acaso das leis atmosféricas.

A partir de 1898, ele corajosamente se colocou à frente de um movimento, chamado para revolucionar as condições de locomoção em nosso planeta, e começou a construir a série de sete balões dirigíveis que levam seu nome.

O Santos-Dumont número 1 era um cilindro de seda envernizada, com acabamento em dois cones, de 25 metros de comprimento e 1 metro e 75 centímetros de raio. Ele media cento e oitenta metros cúbicos. Este balão evoluiu no Jardim de Aclimação de Paris, em 20 de setembro de 1898, movido por um motor a petróleo, de 3 cavalos de potência, que acionava uma leve hélice de alumínio; mas um acidente, devido à falta de rigidez do sistema, fez o balão cair de uma altura de 400 metros e dobrou-se em dois como uma carteira, sem causar o menor dano ao aeronauta.

No ano seguinte foi construído o Santos-Dumont número 2, com a mesma forma, mas um pouco maior, medindo 200 metros cúbicos, sobre o qual o aeronauta realizou alguns experimentos interessantes, mas inconclusivos.

No final de 1899 o tenaz inventor construiu o Santos-Dumont número 3 com capacidade para 500 metros cúbicos, comprimento de 30 metros e raio maior que 3,50 metros.

Esse balão foi erguido no parque de aerostática de Vaugirard, em 13 de novembro de 1899, às três e meia da tarde, precisamente na data do fim do mundo segundo as previsões dos astrólogos modernos. Apesar de uma profecia tão terrível, a Terra continuou a girar calmamente em seu eixo e o balão evoluiu ao redor da Torre Eiffel para a satisfação do aeronauta.

Em 1900, no dia 1º de agosto, estava pronto o Santos-Dumont número 4, cujas características principais eram: comprimento 29 metros, raio principal 2,80, volume 4,20 metros cúbicos, potência do motor a petróleo de dois cilindros, 7 cavalos de potência. O aeronauta sacrificou o conforto pela leveza do dispositivo. Ele estava montado em um selim de bicicleta, fixado em um bambu que servia de quilha para a aeronave. Ele reuniu as cordas ao alcance de sua mão e os mecanismos de direção para ligar eletricamente o motor, colocar a hélice em movimento, regular o carburador, manobrar o leme e o dispositivo de equilíbrio que servia a ele para inclinar o eixo da aeronave no ar. Direção necessária para subir ou descer. Ele colocou o balão em movimento como um triciclo a petróleo, movendo os pedais para dar o primeiro impulso ao motor. As mãos, os pés e a cabeça tinham muito com do que se ocupar. Para suportar apenas a condução de um balão de dirigível, o homem deve ter uma excepcional organização, tanto física quanto moral. Nesse aparato, ele passou a praticar testes diários ao redor do galpão, hoje famoso, que havia erguido no parque aerostático de Saint-Cloud.

Sua experiência mais memorável foi realizada na presença do congresso internacional de aeronáutica da Exposição Universal, em 19 de setembro de 1900.

Naquele dia, o aeronauta recebeu aplausos de sábios como os Srs. Langley e Rotch, os mais ilustres para apreciar o mérito da invenção que colocava Santos-Dumont à frente dos pioneiros da atmosfera no final do século XIX.

De 12 de julho a 8 de agosto de 1901, o Santos-Dumont número 5 manteve o mundo sob o feitiço de belos e frutíferos experimentos, marcando, com sua repercussão universal, a nova era que se abre com o século XX, na história da navegação aérea.

Essa aeronave media quinhentos e cinquenta metros cúbicos e era movida por um motor de 16 cavalos.

O Santos-Dumont número 6, colocado em oficina no dia 8 de agosto, na mesma noite da catástrofe de seu antecessor, e encerrado, após 22 dias de muito trabalho, no dia 1º de setembro, dia designado pelo aeronauta, conquistou todos os recordes de dirigíveis, começando pelo da velocidade da construção e terminando pelo da rapidez da marcha.

No dia triunfal de 10 de outubro de 1901, Santos-Dumont, a bordo desse sexto balão que media 600 metros cúbicos e era movido por um motor a óleo de 18 cavalos, fez a viagem de ida e volta em 29 minutos e 30 segundos do Parque de Aerostática até a Torre Eiffel (11 quilômetros), e ganhou o grande prêmio de cem mil francos do Aero clube com uma vantagem de 30 segundos sobre o tempo estabelecido de trinta minutos. O prêmio foi concedido a ele na sessão de aerostática em 4 de novembro.

Como se vê por esta exposição, Santos-Dumont, em quatro anos de exercícios e perseverantes esforços, aumentou gradativamente o volume de seus dirigíveis e a potência de seus motores.

O Santos-Dumont número 7, atualmente em construção, tem 50 metros de comprimento e volume de 1215 metros cúbicos. Será equipado com dois motores com potência total de 90 cavalos, cada um dos quais movimentará uma hélice, uma à frente e outra atrás da aeronave.

Esse balão evoluiu no início de 1902, em torno do aeródromo da praça de Mônaco.

Santos-Dumont, depois de ter realizado testes diários no mar, tentará, durante o mês de fevereiro, fazer a travessia aérea da França à Córsega, percorrendo uma distância de 400 quilômetros entre ida e volta.

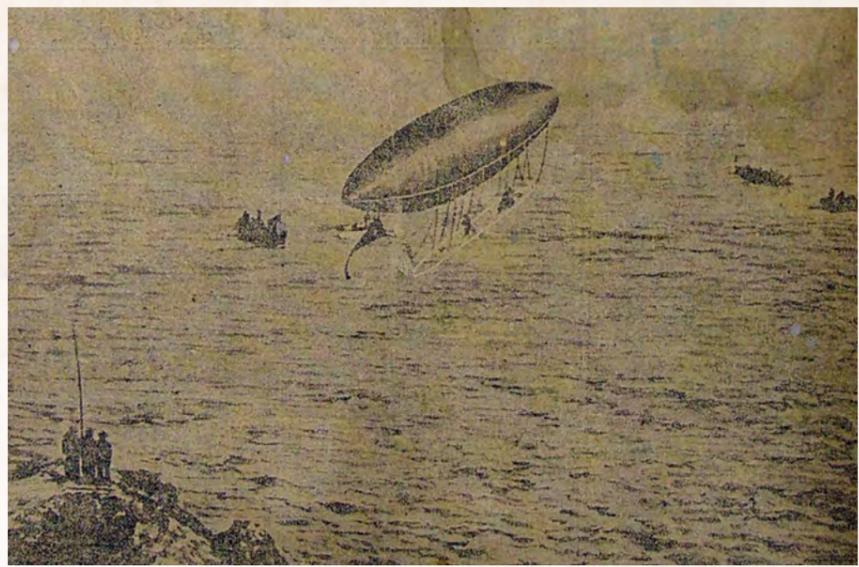
Nunca um aeronauta mais experiente apresentou um projeto mais grandioso.

O mundo inteiro seguirá com entusiasmo suas experiências na Baía de Mônaco e nas ondas do Mediterrâneo...

Emmanuel Aimé

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD3003 (1902) - Página 82

1 N. T.: A matéria original apresenta um desenho, na lateral esquerda, da Torre Eiffel, em Paris, e do dirigível de Santos-Dumont. Ademais, traz escrita a caneta, a frase contendo o nome do jornal argentino *La Nación*, datada de 1 de janeiro de 1902, Buenos Aires.



O NAUFRÁGIO DO SANTOS-DUMONT VI NA BAHIA DE MÔNACO¹

Esta imagem representa o Santos-Dumont VI, em sua subida até o Monte Carlo, e o momento sensacional em que o aeronauta inicia o sobrevoo do balão e, em seguida, cai no mar.

A lancha a vapor que se avista nas proximidades é a *Princesse Alice*, que fez o resgate apoiada por outros barcos e tirou-o da sua perigosa posição.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD3174 (1902) - Página 81

1 N. T.: Acrescida à matéria, há um recorte do jornal *La Courrier de la Presse* com algumas informações, na língua francesa, sobre suas características editoriais. Há, também, um manuscrito à caneta, com a tradução em língua espanhola da versão do jornal, intitulada como "La Nación", do ano de 1902, na capital Buenos Aires. Ademais, há uma fotografia do então balão "Santos-Dumont VI" sobrevoando a Baía de Mônaco, segundo o original, "Bahia de Mônaco".

SANTOS-DUMONT EM NOVA IORQUE EM VIAGEM A SAN LUIS SEUS PROJETOS

NOVA IORQUE, 10 de abril - O aeronauta brasileiro Santos-Dumont chegou hoje a esta cidade, a bordo do vapor "Deutschland".

O objetivo de sua viagem é acertar com a comissão de exposições de San Luis as condições para o grande concurso de balões dirigíveis que acontecerá durante a exposição. O aeronauta brasileiro espera encontrar nos Estados Unidos um vasto campo para a realização de seus grandiosos projetos relacionados à navegação aérea. Ele disse que Nova Iorque um dia será o "principal porto para as naves aéreas" entre a América e a Europa e, ao ver os altos prédios que cercam as docas, expressou esperança de navegar, em breve, sobre eles em seu balão.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD3189 (1902) - Página 82

SANTOS-DUMONT EM LONDRES¹

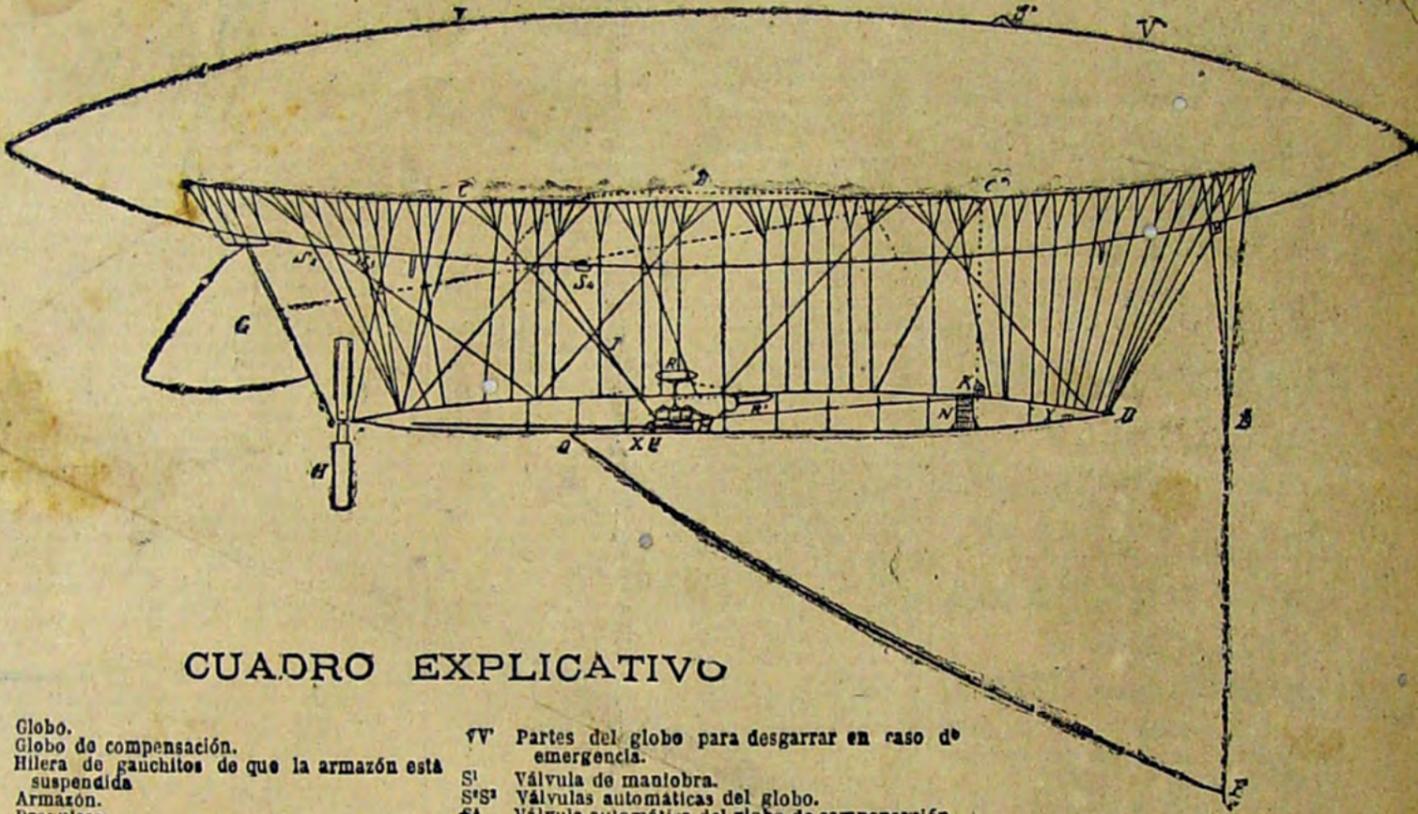
LONDRES, 19 de maio - O aeronauta brasileiro Santos-Dumont chegou ontem a esta capital com o propósito de preparar a exibição de seu balão no Palácio de Cristal, que será realizada no próximo mês de junho, durante as festas da coroação.

O correspondente do *New York Herald* nesta capital viu o inventor ontem e, durante a entrevista, mostrou-lhe uma matéria do jornal que anunciava seu próximo vínculo com a filha de um brasileiro rico, estabelecido em Paris. O Sr. Santos-Dumont desmentiu a notícia, logo depois acrescentou que, de qualquer forma, é um assunto totalmente pessoal e que gostaria que os jornais tratassem como tal.

Tradução de Isabel Cristina Mendes Pinheiro Navega - SD3247 (1902) - Página 82

1 N. T.: Acrescida à matéria, há um recorte do jornal *Le Courrier de la Presse* com algumas informações, na língua francesa, sobre suas características editoriais. Há, também, um carimbo com a tradução em língua espanhola da versão do jornal, intitulada como *Los Principios*, datada de 21 de maio de 1902, com endereço da cidade de Córdoba, na Argentina.

EL "SANTOS DUMONT VII" "6"



CUADRO EXPLICATIVO

A Globo.
 B Globo de compensación.
 CC Hilera de ganchitos de que la armazón está suspendida.
 DI Armazón.
 H Propulsor.
 G Timón.
 M Motor.
 U Bomba de aire.
 T Tubo para inflar el tubo de compensación.
 R Tanque de agua ó irradiador.
 R' Tanque de petróleo.
 N Barquilla.

VV Partes del globo para desgarrar en caso de emergencia.
 S' Válvula de maniobra.
 S'S Válvulas automáticas del globo.
 S'A Válvula automática del globo de compensación.
 K Rueda del timón.
 JCK Cuerda que mueve el timón.
 EF Cuerda-guía.
 NCP Cuerda que gobierna la cuerda-guía.
 PP' Ruedas de dirección, grande y pequeña.
 X Cono que gobierna el manubrio del propulsor.
 Y Batería de ignición.

Este plano del nuevo aeróstato del ingeniero brasileño Santos Dumont, es copia de uno dibujado por el mismo aeronauta, en una escala de 1 por 50. La leyenda explicativa ayudará á nuestros lectores á comprender la construcción de la aeronave y los principales detalles del sistema conforme al cual ha sido construido.

Por medio de una regla graduada ó con un compás, uno puede darse cuenta de las verdaderas dimensiones de las varias partes de la aeronave, con sólo recordar que el largo total de la elipsoide, que es la forma del "Santos Dumont VII", mide 33 metros. Su diámetro es, exactamente, 6 metros. Valiéndose de la fórmula matemática de la elipsoide, el Sr. Santos Dumont ha podido construir un globo de 622 metros cúbicos. El globo es de fuerte tela de seda japonesa, muy ligera, de color blanco, é impermeable para el gas gracias á una cuádruple capa de aceite de lino. Pesa 112 kilos, incluyendo en este peso la válvula colocada cerca de la parte delantera de la elipsoide.

Esta válvula es de nogal, tiene dos tapas de 40 centímetros de diámetro, que el aeronauta abre ó cierra mediante una cuerda. Esta válvula sirve, tanto para vaciar el globo después de que toca el suelo, como para permitir el escape del hidrógeno durante la ascensión en el caso de que su poder ascendente llegue á ser demasiado grande bajo la influencia del calor y no pueda ser dominado por la fuerza del propulsor. En la parte superior del globo hay dos cuerdas de emergencia, las cuales, mediante unas poleas, están al alcance del aeronauta. En momentos de peligro, que hagan necesaria la inmediata desinflación del globo (como ha sucedido ya dos veces, primero con el "Santos Dumont V" el 13 de julio y después el 6 de septiembre con el "Santos Dumont VI"), el aeronauta tira de esa cuerda, rasga así instantáneamente el globo, y el hidrógeno se escapa sin dilación.

En la parte inferior del globo está atado un "globillo" (globo de compensación) de una capacidad de 60 metros cúbicos: queda en el interior del globo, y en el plano está señalado por la línea puntillada. Este "globillo" va lleno de aire, y sirve para compensar la variación en el volumen del hidrógeno (que aumenta y disminuye á medida que el globo sube ó baja). Como es una necesidad primordial el que el globo

permanezca rígido, se introduce aire por medio de una bomba en el globo de compensación, en la proporción que el hidrógeno se escape. Se alimenta el "globillo" mediante un tubo de tela de seda, y para que el exceso de aire salga, tiene una válvula automática.

El globo tiene también dos válvulas automáticas, que permiten el escape del hidrógeno cuando la presión se vuelve peligrosa. Estas válvulas tienen un diámetro de 19 centímetros cada una, y una superficie de 280 centímetros cuadrados. Se les mantiene cerradas con unos resortes que resisten á una presión uada. El resorte de la válvula del globo de compensación se regula de tal manera, que se abre con una presión de 450 gramos por centímetro cuadrado. Las válvulas del globo no se abren hasta que obra sobre ellas una presión de 600 gramos por centímetro cuadrado.

Se verá por estas explicaciones, que el aire del globo de compensación, por causa de la elasticidad de la cubierta, está siempre en la misma presión que el hidrógeno en el globo principal. Se notará, sin embargo, que las válvulas del globo de compensación se abren bajo una presión mucho menor que las del globo mismo. Mediante esto, no obstante las variaciones del volumen del hidrógeno (variaciones continuamente compensadas) el globo permanece rígido con una pérdida mínima de gas.

El timón es de forma triangular, y se compone de una armazón de bambú cubierta de tela de seda. Mide 3 metros cuadrados. Para moverlo, así como para imprimir fuerza al propulsor y poner en función al motor, hay cuerdas atadas á la barquilla del aeronauta.

Con una atrevida innovación, el Sr. Santos Dumont ha sido el primero en abandonar la red usual en todos los aerostatos anteriores á su invento, y suspender la barquilla de la cubierta del mismo globo. En todo el largo del principal arco de la superficie del globo, en una banda de tela de seda, hay una cantidad de ganchitos, cada uno de 15 centímetros de largo, que sostienen los alambres por los cuales está sujeta la armazón que contiene el motor, etc. Estos alambres, que son de la clase empleada para las cuerdas de pianos, tienen, no obstante ser tan delgados (8 centímetros de milímetro), gran poder de resistencia.

aeronauta brasileño los preñere á las cuerdas usadas por todos sus antecesores, porque pesan muy poco y ofrecen muy escasa resistencia al viento cuando el globo está en movimiento. La armazón sujeta al globo tiene 18 metros de largo, y 1 de diámetro en el centro. Su forma es triangular. Está hecha de piezas de pino encorvadas y unidas entre sí por piecitas de aluminio. Una red de alambre de acero le da rigidez completa. Su peso es 45 kilos.

En el centro de la armazón, suspendido por alambres de piano que tienen tres milímetros de diámetro, está el motor de petróleo, de cuatro cilindros, con una fuerza de 20 caballos y un peso total de 98 kilos. Encima de él hay un irradiador termosifón. Un depósito de forma de un cilindro cónico contiene 20 litros de agua para refrescar el motor. En otro depósito, situado adelante, está el petróleo: diez litros, cantidad suficiente para mantener al globo en movimiento durante dos horas. El motor, que da 2000 revoluciones por minuto, hace funcionar una bomba de aire, la cual da 3000 revoluciones. Esta bomba, que es de aluminio, pesa, con su pedestal y su tubo de transmisión, 5 kilos. Recientemente, el señor Santos Dumont ha resuelto dar mayor fuerza al motor.

La hélice de doble hoja, que da 300 revoluciones por minuto, tiene una circunferencia de acción de 4 metros, y una superficie de 2 metros cuadrados. Pesa sólo 28 kilos. La transmisión de la fuerza se efectúa por dos tubos, uno grande y otro pequeño. Las ruedas propulsoras, grande una y pequeña otra, pesan juntas 20 kilos. El acumulador eléctrico que sirve para dar impulso al motor pesa 3 kilos.

La cuerda-guía que cuelga por delante del globo tiene 100 metros de largo y pesa 30 kilos. El peso de la cuerda-guía (la cual puede ser acercada al centro de gravedad ó alejada de él, á voluntad), es lo que cambia la inclinación del globo y permite á éste moverse hacia arriba, hacia abajo ó horizontalmente, bajo la acción de la hélice. La cubierta pesa 20 kilos. El propulsor ayuda el movimiento de ascensión ó descenso del globo, lo que da al aeronauta la facilidad de alcanzar cualquier altura dada y permanecer en ella sin perder gas ni arrojar lastre.

LE COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1827. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUTS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *La Nación*
Date: *24 Nov. 1901*
Adresse: *Buenos Aires*
Signé:

EL TRIUNFO SANTOS DUMONT

DETALLES Y COMENTARIOS - LOS PROGRESOS DE LA AEROSTACION

Nuestros telegramas de París nos han tenido al corriente de las varias tentativas del ingeniero brasileño Santos Dumont para ganar el premio Deutsch, ofrecido por el gobierno francés, terminadas por el fracaso de que el vuelo experimentado el día 20 de octubre en el aeróbolo de la rue de Valenciennes, el resultado obtenido: el globo se elevó a una altura de 100 metros, pero en media hora el viento de levante del puerto de aeronautas del Aeróbolo, situado en la rue de Valenciennes, se recordará que la mayoría de la comisión del premio de aeronautas de la ciudad de París, que el premio de aeronautas de la ciudad de París, que el premio de aeronautas de la ciudad de París...



El triunfo del aerostato brasileño queda pues, reconocido oficialmente, después de haber sido proclamado por el público parisino y por la mayor parte de los diarios franceses... El premio se otorga a 2 de agosto de 1901. En el francés iban los capitales Rebecq y Krebs. El vuelo de Santos Dumont y su compañero, el globo no pudo en línea recta, viró y volvió al punto de partida. La distancia recorrida había sido 11 kilómetros 600 metros, con una velocidad de 5 metros por segundo, por segunda vez.



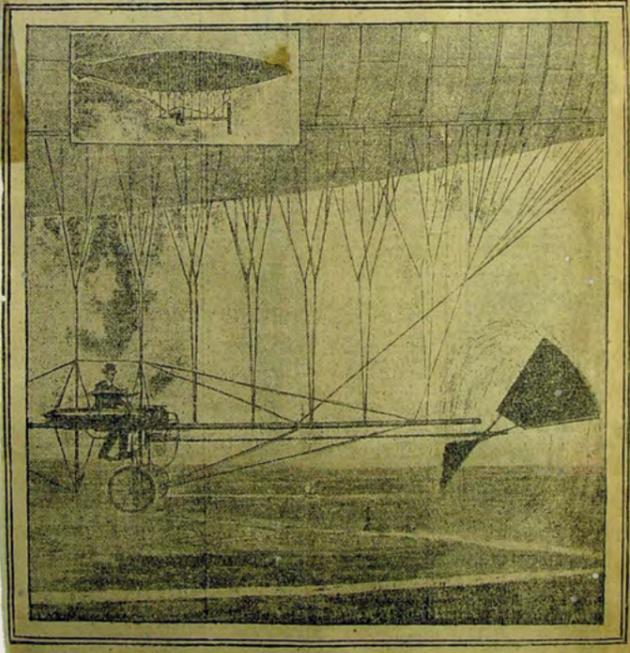
El triunfo del aerostato brasileño queda pues, reconocido oficialmente, después de haber sido proclamado por el público parisino y por la mayor parte de los diarios franceses... El premio se otorga a 2 de agosto de 1901. En el francés iban los capitales Rebecq y Krebs. El vuelo de Santos Dumont y su compañero, el globo no pudo en línea recta, viró y volvió al punto de partida. La distancia recorrida había sido 11 kilómetros 600 metros, con una velocidad de 5 metros por segundo, por segunda vez.

LE COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1827. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUTS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *La Nación*
Date: *24 Nov. 1901*
Adresse: *Buenos Aires*
Signé:

EL GLOBO DE SANTOS DUMONT

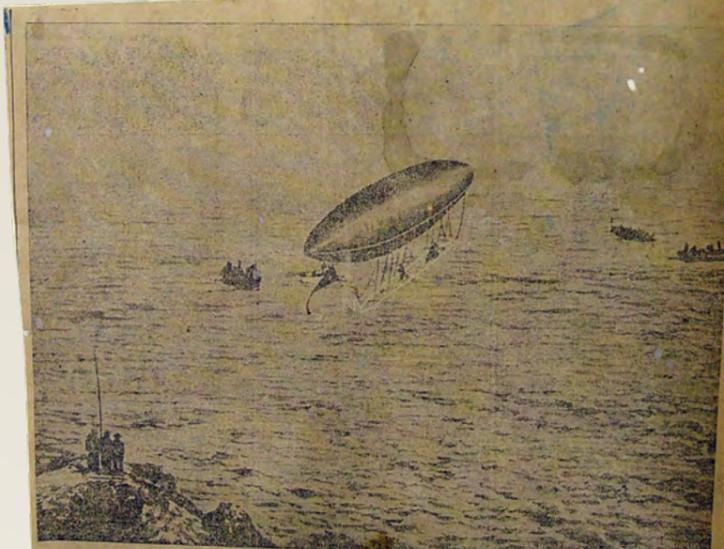
El globo dirigible de M. Santos Dumont, que reproduciremos grabado en todos sus detalles, pertenece al tipo de los globos aerostáticos de Moissan, resiste ante todo en la perfección de su construcción y en el poder de su motor.



El motor desarrolla una fuerza de 16 caballos, y pesa 30 kilos, es decir, solamente 8 kilos por caballo de fuerza desarrollada. El motor es a petróleo y tiene cuatro cilindros. Acciona una hélice de 4 metros de diámetro, que gira a 220 revoluciones por minuto; la fuerza que transmite corresponde a 40 CV. El globo se halla montado sobre un armazón de aluminio, reforzada de madera, que pesa 1.500 kilos; tiene 51 m. 4 de largo y un diámetro máximo de 6 metros; pesa un total de 2.500 kilos. El cuadro que lleva el piloto del aerostato y la ma-

LE COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1827. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUTS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal: *La Nación*
Date: *20 Mars 1902*
Adresse: *Buenos Aires*
Signé:



EL NAUFRAGIO DEL SANTOS DUMONT VI EN LA BAHIA DE MÓNACO

Este grabado representa al Santos Dumont VI, en su ascensión de Monte Carlo, precedida al mar. La lancha a vapor que se ve cercana es la Princesse Alice, que hizo el salvamento secundado por otras barcas, que lo sacaron de su peligrosa posición.

LA NAVEGACION AEREA



En 1902

Desde hace 118 años, cinco grandes acontecimientos han señalado una fecha en la historia de la navegación aérea.

El experimento de Montgolfier, en Annonay, el 5 de junio de 1783, en que el ilustre inventor, en presencia de los Estados del Vivarais, solemnemente reunidos, hinchó y lanzó el primer globo, al que se dió su nombre.

El experimento de Pilatre de Rozier, que el 21 de noviembre de 1783 realizó el primer viaje en globo, en compañía del marqués de Arlandes.

El experimento de Charles que, pocos días después, ayudado por Robert, construyó y montó el primer globo de hidrógeno.

El de Henri Giffard, el primero que, en 1852, construyó y tripuló un globo dirigible, es decir, un globo alargado, provisto de un motor de hélice y un timón.

El experimento de Santos Dumont, quien, después de haber aplicado, durante cuatro años y en múltiples ensayos, el motor de petróleo á la navegación aérea, fué el primero que efectuó, en la memorable fecha del 19 de octubre, un trayecto determinado, en un tiempo fijado de antemano, partiendo de un punto impuesto y pasando por un punto dado (la torre Eiffel), en presencia de una comisión oficial, llamada por primera vez á comprobar y homologar un recorrido aéreo.

Fué el número de sus viajes aéreos de 1901, por su increíble perseverancia y por sus éxitos incomparables. Santos Dumont ha dado una fisonomía especialísima al primer año de un siglo que el siglo de la navegación aérea, al menos, el siglo de la navegación aérea.

El gran mérito de Santos Dumont consiste en que, á pesar de las burlas de quienes le envidiaban y de las aprensiones de sus amigos, aplicó el motor de petróleo á la navegación aérea, reuniendo á los errores de Dupuy de Lôme, el primero que ensayó la fuerza humana en los globos, y á los errores de Gaston Tissandier, el primero que, ya en 1853, había pedido á la electricidad una suma de energía que manifestamente no debe limitarse á un globo... Hasta después del progreso realizado por los acumuladores en estos últimos años, el motor eléctrico, con su fuente de energía es todavía diez veces más pesado, — á fuerza igual, — que el común motor á vapor. Era, pues, un error seguir á M. Gaston Tissandier en la aplicación de la electricidad á la navegación aérea. Tras de dos años de investigaciones, de 1884 á 1885, los señores Renard hermanos abandonaron los ensayos de su globo dirigible, ensayos que nadie continúa. Durante estos últimos quince años y en Francia, ninguna aeronauta, fuera de Santos Dumont, ha subido en un globo dirigible.

Esto da idea del desercito en que había caído entre nosotros, después de las tentativas aturdidas de los señores Renard hermanos, el gran problema cuya posible solución nos hizo entrever experimentalmente en 1852, nuestro compatriota el señor Henri Giffard quien nos dió también una primera demostración muy convincente, á pesar de ser incompleta.

Estaba reservado para Santos Dumont continuar la obra del eminente ingeniero, volviendo á la sana tradición de los motores térmicos. Henri Giffard y Santos Dumont se parecían en más de un rasgo; tanto en el uno como en el otro, á cincuenta años de distancia, encontramos la misma pasión ardiente por la aeronáutica, la misma claridad de vistas, la misma ingeniosidad para concebir medios siempre muy sencillos de ejecución, y la misma rapidez para aplicarlos. Ambos tienen por principio el de que la práctica es ciega mientras no se crea las luces de la teoría, y que la teoría es coja, mientras no se apoya en los datos de la práctica. Exponiendo sus personas en toda ocasión, pertenecen exclusivamente á la aeronautación militante y profesan la misma repugnancia para con las comisiones en que la aeronáutica charlatana se agita por darse la ilusión de que actúa.

Considera que una ascensión, aunque sea efímera, vale más que toda una existencia de aeronáutica á domicilio.

Ricos y trabajadores ambos, lo que no es trivial, nos ofrece, en uno de los dos, el ejemplo de lo que puede una voluntad independiente ante la más temible de las cuestiones mecánicas que el espíritu humano se haya atrevido á encajar hasta hoy.

Y para terminar con una palabra este paralelo, una audacia igual aproxima, además, á esos dos hombres de acción que han asombrado y asustado al mundo, al llevar en su globo, el primero una máquina á vapor calentada con carbón, el segundo un motor de esencia de petróleo.

Santos Dumont ha tocado, por su cuenta la célebre palabra de Henri Giffard, al lanzarse al aire en medio del carbón y las cenizas: «El que no quiere correr riesgos, que no se haga aeronauta».

Han probado, además, sucesivamente, que el verdadero valor no excluye la prudencia, y el juicio de que han dado prueba, completa el parecido de esos dos sabios, cuyo nombre pertenece á la historia de la aeronáutica.

No se necesitaba menos que la sangre fría y la habilidad de Santos Dumont para crear en cuatro años de esfuerzos continuados con rara perseverancia lo que, desde ahora, puede llamarse la ciencia aeronáutica.

No basta con construir un globo dirigible; más difícil es, todavía, dirigirlo.

Desde este punto de vista, el valor del hombre se agrega de tal modo al valor del aparato, que no he vacilado en predecir, largo tiempo antes, el éxito que ha coronado sus trabajos en la inolvidable fecha del 19 de octubre de 1901 en que ganó el gran premio del Aero Club.

Alberto Santos Dumont, nacido en el Brasil el 20 de julio de 1873, vino muy joven á Francia, con la idea fija de atravesar el mundo en el aire.

Se preparó á muy temprana edad para su ruda vocación aeronáutica, debido á su afición natural á la mecánica y á la severa educación que era tradicional en su familia. El padre de Santos Dumont, que recorría diariamente, desde el alba, sus inmensas propiedades, obligaba á sus diez hijos á levantarse con el sol. Antes de convertirse en el primer gran planador de San Pablo y de ser universalmente conocido, bajo el nombre de Roy del Café, había comenzado por hacer todos sus estudios en París. Había sacado de la escuela de Artes y Oficios, los principios científicos que le permitieron crear la mayor empresa agrícola del mundo, la cual comprendía, en dos millones de hectáreas aradas en tierra virgen, cuatro mi-

llones de plantas de café, y ocupaba seis mil obreros tanto para el cultivo del suelo como para el trabajo de las numerosas fábricas dependientes de esa gigantesca explotación, servida por 64 kilómetros de vía férrea. En esa escuela fué donde se formó Santos Dumont, el menor de los hijos. A los doce años tenía como juguetes verdaderas locomotoras que él mismo manejaba por placer de *sporteman*, en las líneas de la propiedad paterna.

Al llegar á Francia comenzó por hacer numerosas ascensiones en globos comunes, que le ocuparon durante un año.

Pero, muy pronto los globos esféricos le parecieron una antiqualla. Demasiado mecánico para detenerse largo tiempo en ellos, dió al último que hizo construir con esa forma el nombre simbólico de «Fatam», que caracteriza bien esa boya gaseosa entregada al capricho del viento y al azar de las leyes atmosféricas.

Desde 1898 se puso valerosamente á la cabeza de un movimiento llamado á revolucionar las condiciones de la locomoción sobre nuestro planeta, y comenzó á construir la serie de siete globos dirigibles que llevan su nombre.

El Santos Dumont número 1 fué un cilindro de seda barnizada, terminado en dos conos, de 25 metros de largo y 1 metro 75 de radio. Media ciento ochenta metros cúbicos. Este globo evolucionó en el jardín de Aclimatación de París el 20 de septiembre de 1898 movido por un motorcito de petróleo de 3 caballos de fuerza, que ponía en movimiento una ligera hélice de aluminio; pero un accidente debido á falta de rigidez del sistema, hizo caer de cuatrocientos metros de altura al globo doblado en dos como una cartera, sin que el aeronauta se hiciera el menor daño.

El año siguiente se construyó el Santos Dumont número 2, con la misma forma pero algo más grande, pues media 200 metros cúbicos. El aeronauta realizó con él algunos experimentos interesantes pero no concluyentes.

Al finalizar el año 1899 el tenaz inventor construyó el Santos Dumont número 3 de una capacidad de 500 metros cúbicos, un largo de 30 metros y un radio mayor de 4,30 metros.

Este globo se elevó en el parque de aerostática de Vaugirard, el 13 de noviembre de 1899 á las tres y media de la tarde, precisamente en la fecha del fin del mundo según las previsiones de los modernos astrólogos. A pesar de tan terrible profecía la tierra continuó girando tranquilamente sobre su eje, y el globo evolucionó alrededor de la Torre Eiffel á entera satisfacción del aeronauta.

En 1900, el día 1º de agosto estaba listo ya el Santos Dumont número 4, cuyas características principales eran: largo 29 metros, radio principal 2,80, volumen 420 metros cúbicos, fuerza del motor de petróleo á dos cilindros, 7 caballos. El aeronauta sacrificó las comodidades á la ligereza del aparato. Iba á caballo sobre una silla de bicicleta, dejada en un bambalé que servía de quilla á la aeronave. Había reunido al alcance de su mano las cuerdas y los aparatos de gobierno para encender eléctricamente el motor, poner en movimiento la hélice, regular el carburador, manejar el timón y el aparato de equilibrio que le servía para inclinar el eje de la aeronave en el sentido necesario para subir ó bajar. Ponía en movimiento el globo como un triciclo de petróleo, moviendo los pedales para dar el primer impulso al motor. Las manos, los pies y la cabeza, tenían un aislamiento de que ocuparse. Para soportar solamente la conducción de un globo dirigible, un hombre debe tener excepcional organización, tanto física como moral. En ese aparato procedió á practicar ensayos diarios alrededor del cobertizo, célebre hoy, que hizo levantar en el parque de aerostática de Saint Cloud.

Su más memorable experimento se realizó en presencia del congreso internacional de aeronáutica de la Exposición Universal, el día 19 de septiembre de 1900.

El aeronauta obtuvo aquel día los aplausos de sabios como los señores Langley y Hotch, los más caracterizados para apreciar en su justo valor el mérito de la invención que colocaba á Santos Dumont á la cabeza de los pioneros de la atmósfera, á fines del siglo XIX.

Desde el 12 de julio al 8 de agosto de 1901, el Santos Dumont número 5 mantuvo al mando entero bajo el hechizo de hermosos y fecundos experimentos, marcando con su repercusión universal, la nueva era que se abre con el siglo XX, en la historia de la navegación aérea.

Esta aeronave media quinientos cincuenta metros cúbicos, y era impulsada por un motor de 16 caballos.

El Santos Dumont número 6, puesto en el taller el 8 de agosto, la noche misma de la catástrofe de su predecesor, y terminado, después de 22 días de arduo trabajo, el 12 de septiembre, día señalado por el aeronauta, ganó todos los records de globos dirigibles, comenzando por el de la rapidez de la construcción y terminando por el de la rapidez de la marcha.

En el día triunfal del 19 de octubre de 1901, Santos Dumont, á bordo de este sexto globo que media seiscientos metros cúbicos y era impulsado por un motor de petróleo de 18 caballos, efectuó en 23 minutos y 33 segundos, el trayecto de ida y vuelta desde el parque de aerostática á la Torre Eiffel (11 kilómetros), y ganó el gran premio de cien mil francos del Aero Club con una ventaja de 20 segundos sobre el tiempo establecido de treinta minutos. El premio le fué decretado en la sesión de aerostática del 4 de noviembre.

Como se ve por esta exposición, Santos Dumont, en cuatro años de ejercicios y esfuerzos perseverantes, fué aumentando paulatinamente el volumen de sus globos dirigibles y el poder de los motores.

El Santos Dumont número 7, actualmente en construcción, tiene un largo de 50 metros y un volumen de 1215 metros cúbicos. Está dotado de dos motores de una fuerza total de 90 caballos, cada uno de los cuales moverá una hélice, una á proa y otra á popa de la aeronave.

Este globo evolucionará á principios del año 1902 alrededor del aeródromo de la bahía de Mónica.

Santos Dumont, después de haber realizado ensayos cotidianos sobre el mar, tratará, durante el mes de febrero, de efectuar la travesía aérea de Francia á Córceca, recorriendo una distancia de 400 kilómetros entre ida y vuelta.

Nunca aeronauta más experimentado se ha propuesto proyecto más grandioso.

El mundo entero seguirá con entusiasmo sus experimentos en la bahía de Mónica y sobre las olas del Mediterráneo...

503-189

N°

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1883. A. GALLOIS, Directeur

24, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES

SUR TOUS SUJETS & PERSONALITÉS

Journal: **LA PRENSA**

Date: **AVRIL 1902**

Adresse: **BUENOS AIRES**

Sign: **SANTOS DUMONT EN NUEVA YORK EN VIAJE PARA SAN LUIS**

SUS PROYECTOS

NUEVA YORK, Abril 10.—El aeronauta brasileño Santos Dumont ha llegado hoy á esta ciudad, á bordo del vapor «Beutelschands».

El objeto de su viaje es arreglar, con la comisión de la exposición de San Luis las condiciones del gran concurso de globos dirigibles que se celebrará durante la exposición. Espera el aeronauta brasileño encontrar en los Estados Unidos un vasto campo para la realización de sus grandiosos proyectos relacionados con la navegación aérea. Dijo que Nueva York será un día el puerto principal para las aves aéreas en América y Europa, y al ver los altos edificios que rodean los muelles manifestó la esperanza de navegar, en breve, sobre ellos en su globo.

1000 200

503-247

N°

Le COURRIER de la PRESSE

Fondé en 1883. A. GALLOIS, Directeur

24, BOULEVARD MONTMARTRE, PARIS

FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES

SUR TOUS SUJETS & PERSONALITÉS

Journal: **Los Principios**

Date: **21 MAY 1902**

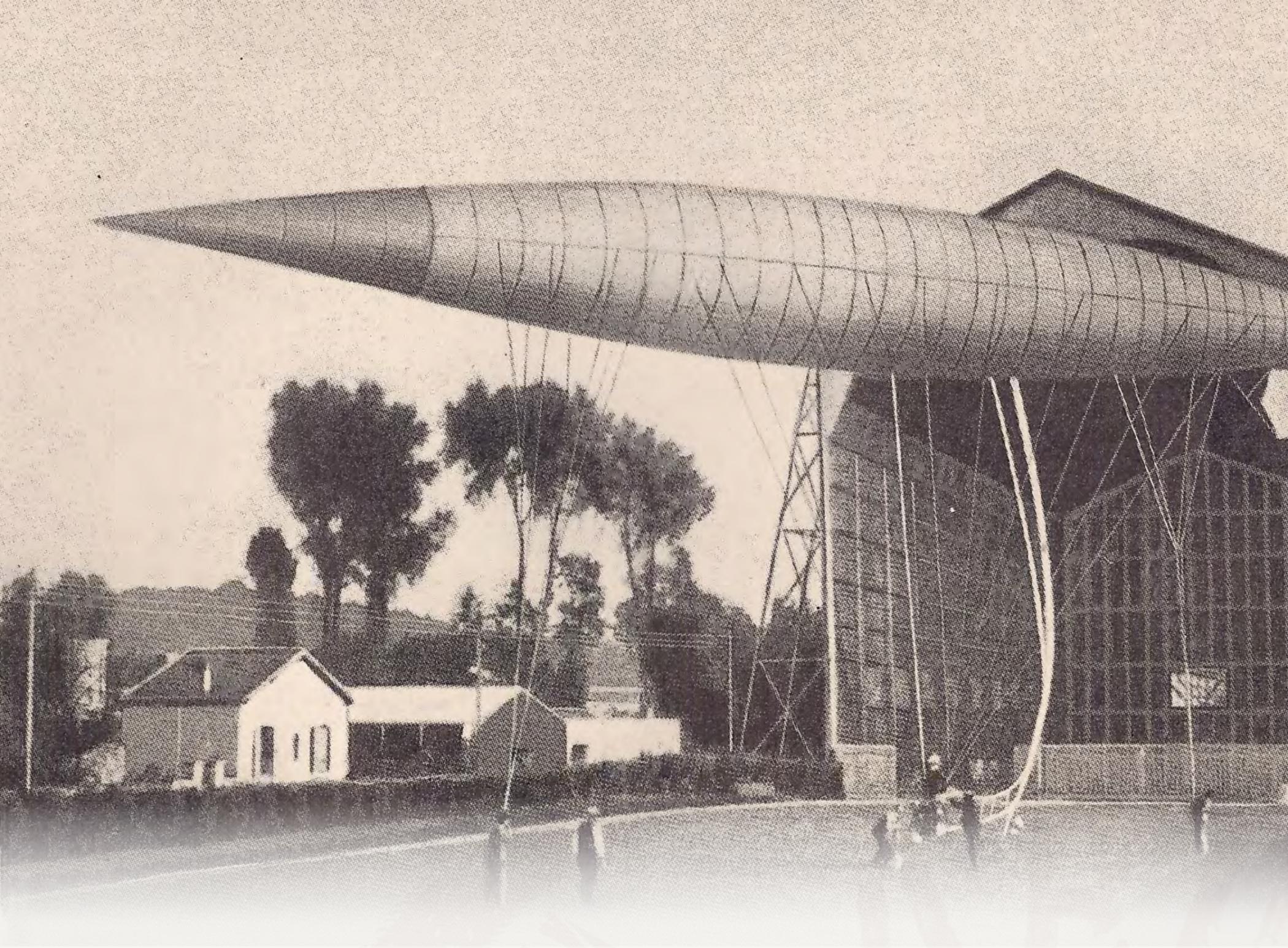
Adresse: **Caradoba**

Sign: **Santos Dumont en Londres**

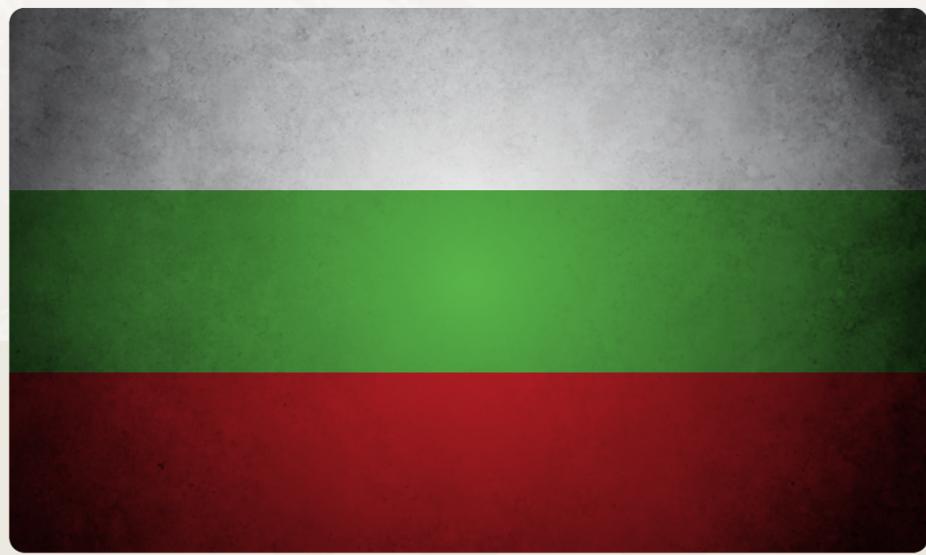
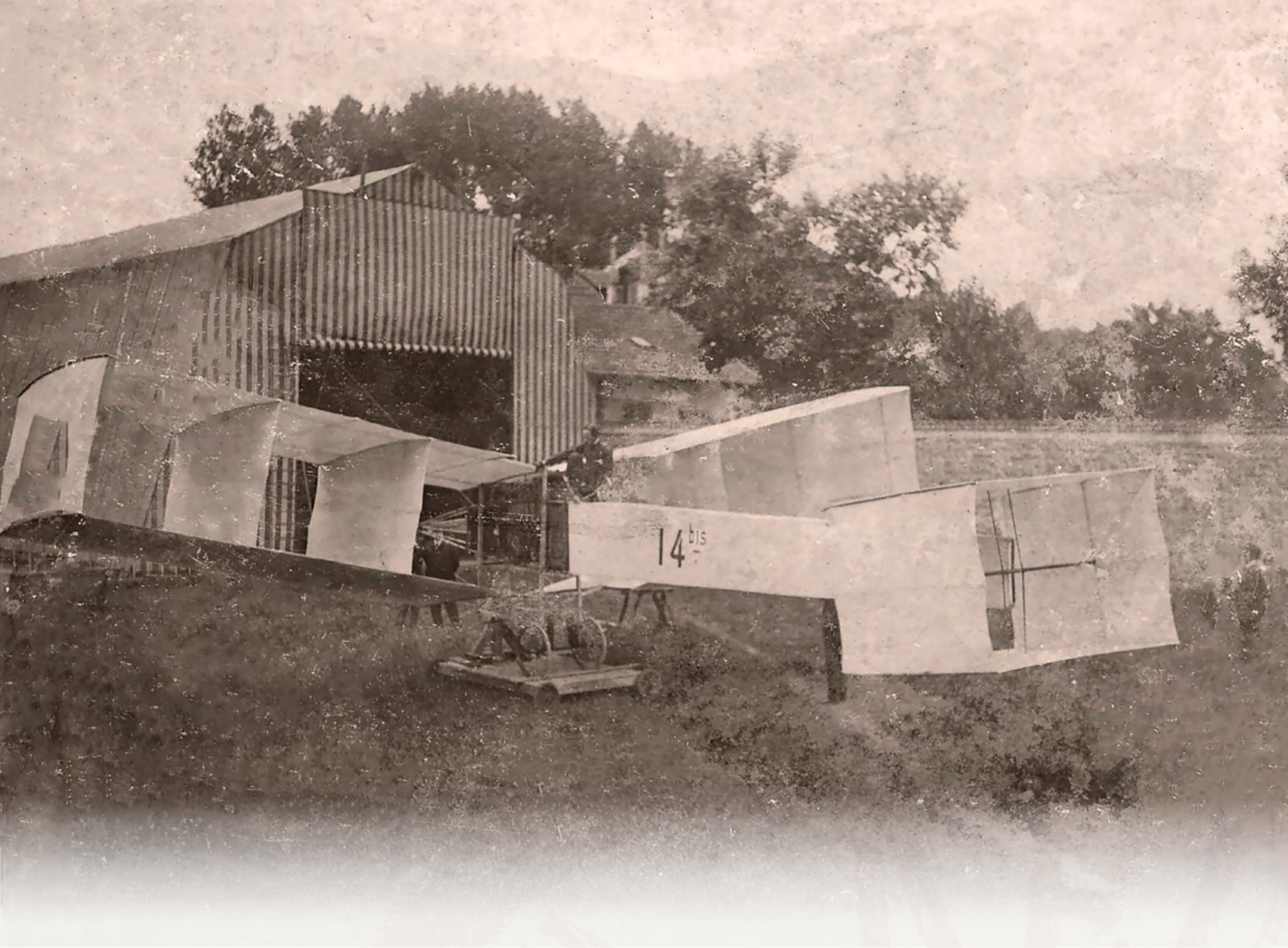
LONDRES, Mayo 19.—El aeronauta brasileño Sr. Santos Dumont ha llegado ayer á esta capital con el propósito de preparar la exhibición de su globo en el Palacio de Cristal, que se debe efectuar en el mes de Junio próximo, durante las fiestas de la coronación.

El corresponsal del *New York Herald* en esta capital, vió ayer al inventor, y durante la entrevista le mostró un recorte de diario, en el cual se anunciaba su próximo enlace con la hija de un acaudalado brasileño establecido en París. El Sr. Santos Dumont, en todo caso, se trataba de un asunto absolutamente personal, y que deasearíamos los diarios le trataran como tal.

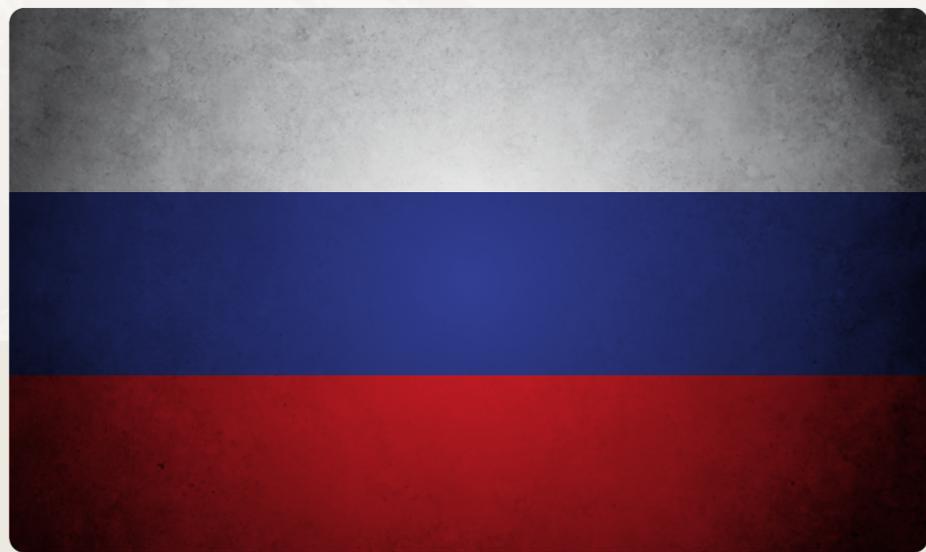
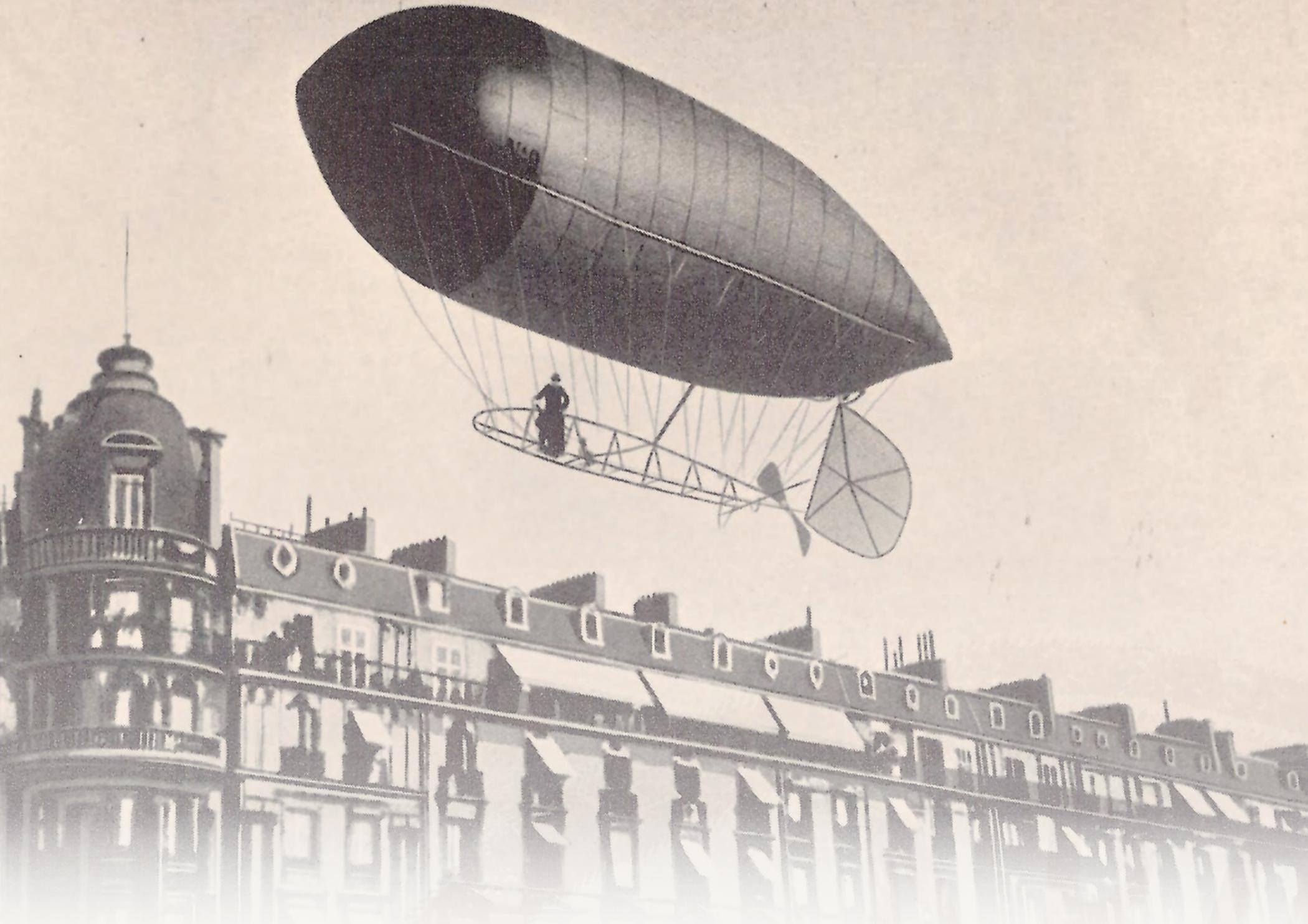
1000 200



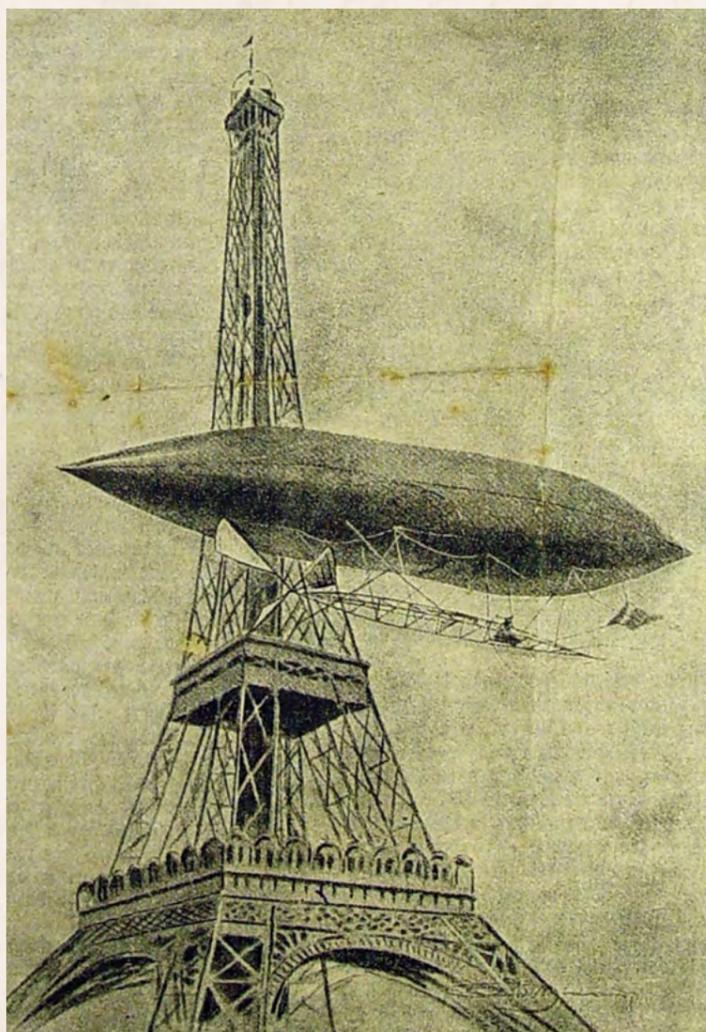
Italia



Bulgária

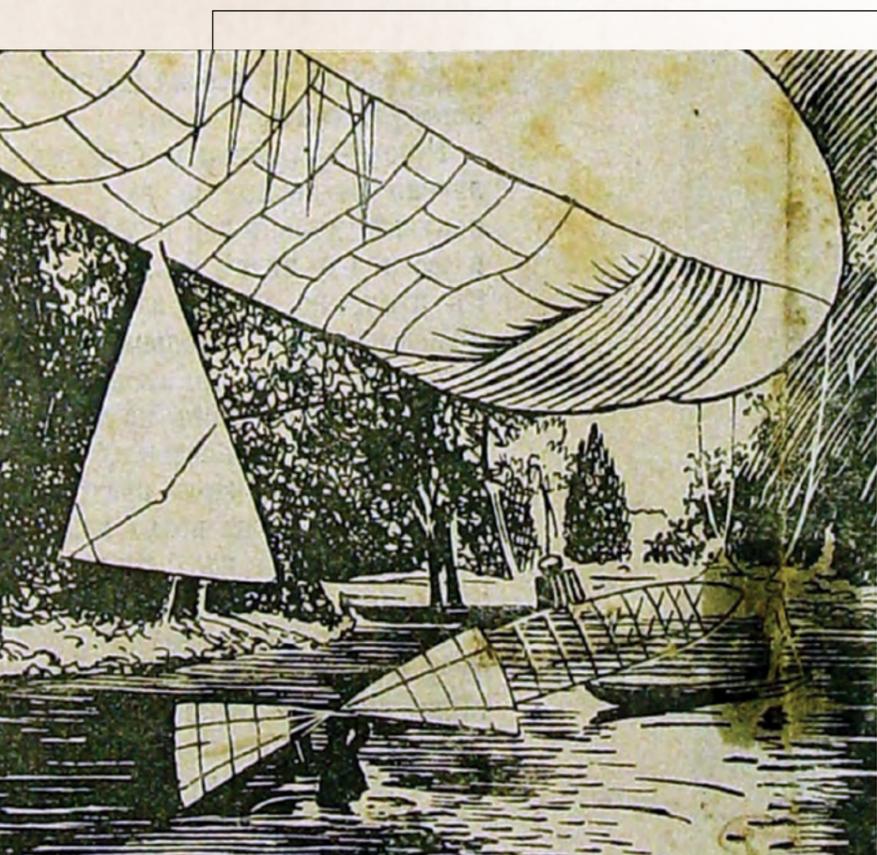


Russia



Santos-Dumont no seu aeróstato sobrevoou pela segunda vez em torno da Torre Eiffel.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD1381 (1901) - Página 90



Segunda experiência malsucedida de Santos-Dumont no Bosque de Boulogne.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD2046 (1901) - Página 90

MOTOR DO AERÓSTATO DE SANTOS-DUMONT

Foi construído por Bash e pertence ao tipo de motores Daimler de petróleo. Este é o mais leve de todos os motores existentes. Ele desenvolve energia a partir de 16 cavalos de força e pesa por volta de 180 libras, o que corresponde a somente 11 libras por cada cavalo de força. Ele destaca-se por incrível elegância e precisão da construção. Possui 4 cilindros. O veio de ressaltos é oco e causa propulsão de uma hélice de 2 pás. A distância entre as margens externas das pás é de 13 pés. A hélice produz 200 rotações por minuto. O voante localizado atrás do aeróstato é constituído por um pedaço de seda, estendido em uma moldura triangular.

..... O aeróstato começou a perder equilíbrio e balançar, com isso as partes dianteira e traseira oscilavam como trombas de elefante.

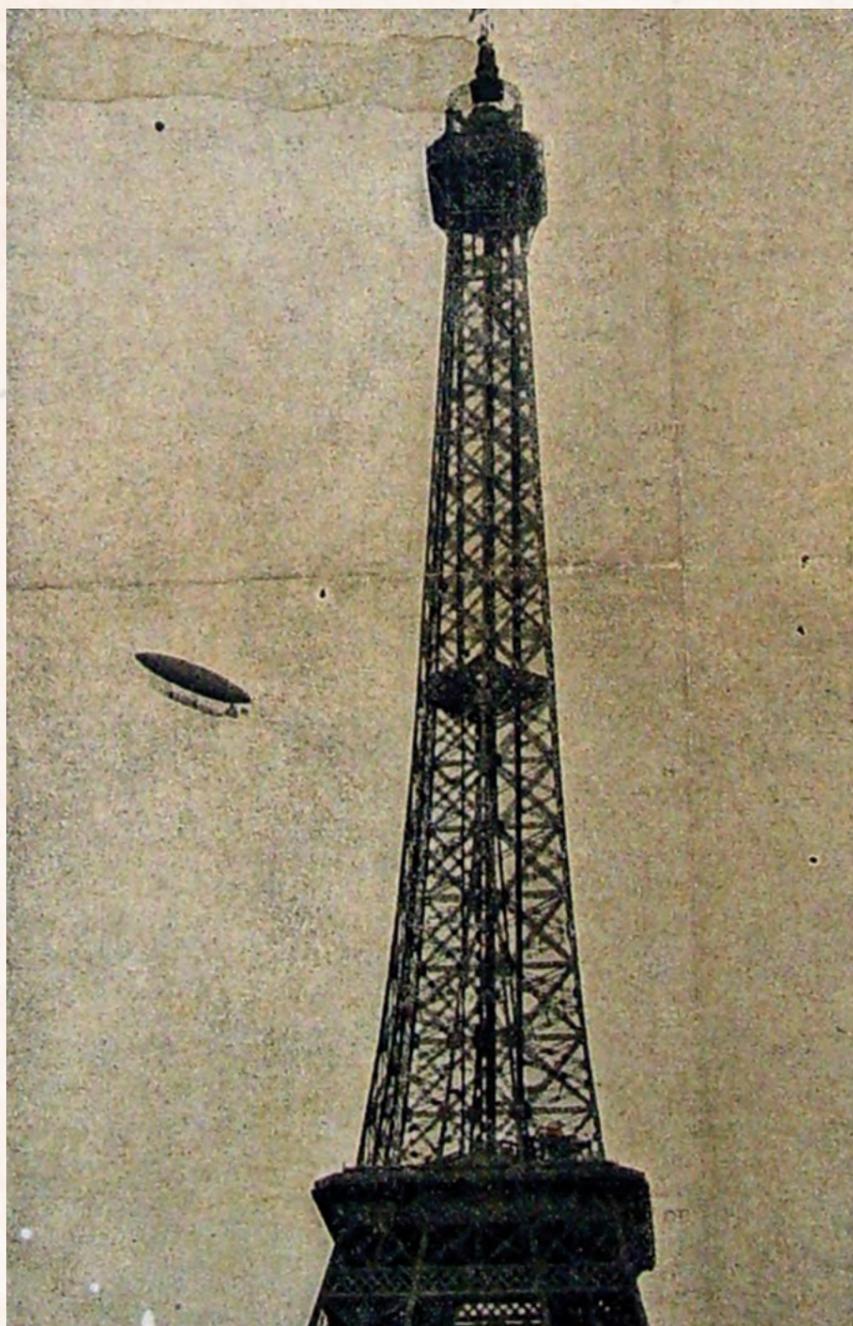
Obviamente, o gás saía do balão e o balanceamento lateral aumentava cada vez mais. Santos-Dumont, sem perder o sangue-frio, mantinha a mesma velocidade máxima do movimento do motor. O aeróstato tinha de seguir então contra o vento e, ao inclinar um pouco para a esquerda, passou para a outra margem do rio Sena, perto da pontezinha Passi. Naquele momento as cordas que uniam o barquinho ao balão perderam a tensão habitual, começaram a oscilar e baralharam a hélice do aeróstato. Santos-Dumont, então, parou o motor e o aeróstato, perdendo rapidamente a altura, caiu na esquina de um dos prédios grandes da Sociedade de Hotéis Trocadero. O barquinho prolongado de filigrana tinha no momento a posição vertical, sua ponta inferior estava no telhado do prédio baixo vizinho e o balão, ao bater nas pontas agudas dos canos, explodiu com barulho sob a pressão do gás e o invólucro, rasgado em dezenas de pedaços, ficou pendurado nas paredes e no barquinho.

Santos-Dumont nesse momento podia considerar-se periculado, mas quando viu o invólucro do aeróstato e percebeu que o barquinho tinha se pendurado e não ia cair, então, com muita firmeza e calma, tomou medidas necessárias para salvar-se e tirar o aeróstato da parede alta, continuando no barquinho vertical, em consequência, ficou em horizontal de costas para baixo. Santos-Dumont gritou para um dos operários no telhado para passar-lhe uma corda. Ao receber a corda, Santos-Dumont amarrou-a em volta ao peito e como um ótimo ginasta subiu, pela parede vertical, ao telhado. Foi aplaudido por uma grande multidão de pessoas reunidas. Logo, o corajoso navegador de ar, sem perder um único minuto, começou a organizar os bombeiros, que conseguiram tirar o barquinho e os restos do balão explodido.

Qual seria a razão desse acidente que não foi previsto no decorrer dos testes anteriores do aeróstato? Santos-Dumont acredita que, ou devido à regulação insuficiente das válvulas, ou funcionamento falho do ventilador, que devia conduzir o ar ao segundo balão (interno), o invólucro do aeróstato não aguentou a resistência do ar na velocidade muito alta do movimento do aeróstato.

Seja o que for, Santos-Dumont, cujo sangue-frio e persistência surpreendem e provocam profundo respeito, já tratou de preparar o aeróstato Nº 6 para o dia 15 de setembro, ou seja, para o último prazo para candidatar-se ao Prêmio Deutsch em 1901. O construtor do aeróstato acidentado Nº 5, Lachambre, obrigou-se a entregar o novo invólucro para o dia 1º de setembro. É de notar que um invólucro parecido custa de 6 a 7 mil francos.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD1382 (1901) - Página 90



O voo de Santos-Dumont no seu balão pilotado ao redor da Torre Eiffel.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD2157 (1901) - Página 90

Segundo os jornais parisienses do Rio de Janeiro, a pátria de Santos-Dumont, o Brasil, oferecerá, com base na decisão do congresso, 125 mil francos ao navegador corajoso, reconhecendo o seu mérito científico.

Entretanto Santos-Dumont está longe de ficar satisfeito com os seus sucessos na navegação. O seu sonho, citando ele, é atravessar o Atlântico de balão, mas por enquanto se vê impossível e lançou uma missão mais fácil, nomeadamente, atravessar o Mediterrâneo. Nesse aspecto, ele teve um precursor – o aeronauta francês, Duque de La Veaux, cuja segunda tentativa acabou num fracasso total. A nova ideia de Santos-Dumont encontrou uma solidariedade e apoio no Duque de Mônaco; este está construindo para ele à beira da baía de Mônaco uma fábrica de hidrogênio e um espaço para o novo aeróstato; será, então, o Santos-Dumont N° 7. Além disso, o Duque disponibilizou para Santos um iate, que vai seguir o teste pelo mar, ficando sob o balão. Dois motores que acionam as 2 hélices já estão prontos, cada de 190 kg, e desenvolvem a velocidade de 90 forças de cavalo. Um ficará na frente do aeróstato, o outro, atrás, assim como as hélices de 5 metros de diâmetro. Santos-Dumont N° 7 vai ser do mesmo comprimento que o N° 6, no qual foi efetuado o voo ao redor da Torre Eiffel, mas no total é um pouco maior e o seu invólucro será bem mais resistente. A gôndola para o navegador não será pendurada na frente, como era antes, mas no meio. Os testes com o novo balão começarão em janeiro.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD2262 - Página 90

SANTOS-DUMONT EM MÔNACO

Em Mônaco, segundo os jornais, para os futuros testes de Santos-Dumont foi organizado um aeródromo especial, uma construção forte de ferro, comprimento 51 metros, largura 10 metros, altura 15 metros. Ao lado da baía de Mônaco o aeródromo está completamente aberto.

No aeródromo, a partir de 15 de janeiro, serão realizados diariamente os teste para a futura viagem da França à Córsega, marcada para o futuro fevereiro.

A baía é um ótimo campo para os teste de exercício: gradativamente, passo a passo, Santos-Dumont vai testar sua nova máquina voadora até eliminar todos os defeitos e chegar à perfeição.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD3007 (1902) - Página 90

Nestes dias o aeronavegante, Sr. Santos-Dumont, depois de uma série de tentativas malsucedidas, conseguiu finalmente o direito de receber o prêmio que o Sr. Deutsch tinha indicado pelo voo de balão pilotado ao redor da Torre Eiffel. Porém será que nos aproximamos à resolução da questão da pilotagem de navios aéreos? – poderíamos responder somente no futuro. Escreveram de Paris a um jornal alemão sobre o voo: Santos-Dumont finalmente recebeu o direito de obter o prêmio Deutsch, mesmo com algumas objeções da parte do júri, chefe do qual, senhor Dian, chamou atenção ao fato de o prazo estipulado pela programação da competição ser excedido por 40,5 segundos. Mas o público afirmava fervorosamente que Santos-Dumont tinha vencido sem lugar a dúvidas, com o que consentiu o próprio Deutsch. Santos-Dumont quis repetir o seu voo na mesma hora, mas o público protestou “Não, não! Você ganhou brilhantemente!”. O próprio voo realizou-se da seguinte maneira: após uma tentativa malsucedida, Santos-Dumont gritou “Hoje ou nunca!” e subiu e dirigiu-se ao objetivo, com precisão nunca atingida antes; o projétil aéreo estava a 300 metros de altura e, ao aproximar-se lentamente até a Torre Eiffel, deu a volta nela no nível um pouco inferior ao farol, a cerca de 75 metros da torre. Esta manobra levou somente 9 minutos desde o momento da decolagem. Na volta o vento em proa oscilou bastante o projétil; sobretudo os pontos mais críticos foram sobre [...] e, dois minutos depois, sobre o parque de Saint-Cloud. Todo o caminho de ida e volta levou, para o corajoso brasileiro, somente 29 minutos; a descida levou 29,5 minutos. Ouviram-se aplausos ensurdecedores; a multidão, em furor e excitação, encheu o Santos de flores. O vencedor agradeceu e convidou todos os presentes para acompanhá-lo até a Riviera, visto que na semana vindoura ele planejava realizar o voo de Monte Carlo à Córsega. Oficialmente a presente competição de Santos-Dumont foi a quarta, mas, na realidade, na série de todos os seus testes de navegação, este voo foi o vigésimo terceiro. O seu primeiro projétil tinha 25 metros de comprimento, diâmetro de 3,5 metros e volume total de 150 m³. O sexto aparelho, no qual ele realizou o voo de 19 de outubro, tinha 34 metros de comprimento, diâmetro de 6 metros, volume de 622 m³, peso de 110 kg.

Tradução de Elsa S. Melkúmová - SD2260 - Página 90

SD1381 (1901)



Сантос-Дюмон на своем аэростате вторично пролетел вокруг Эйфелевой башни.

SD2046 (1901)



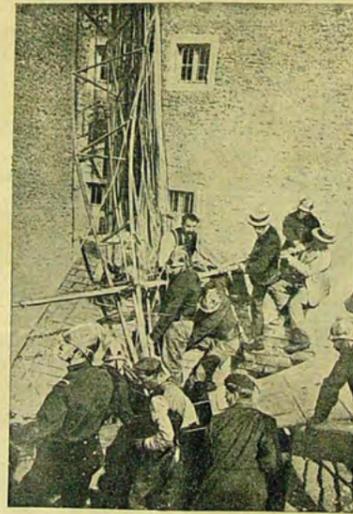
Второй воздушный полет Сантос-Дюмона из Вульонских слез.

SD1382 (1901)



Мотор аэростата Сантос-Дюмона

был построен. Он был привезен из Америки...



Катастрофа с аэростатом Сантос-Дюмона. Сигте возмущался аэростата с крыши дома.

разною одного из зрителей. Аэростат шёл домой...

SD2157 (1901)



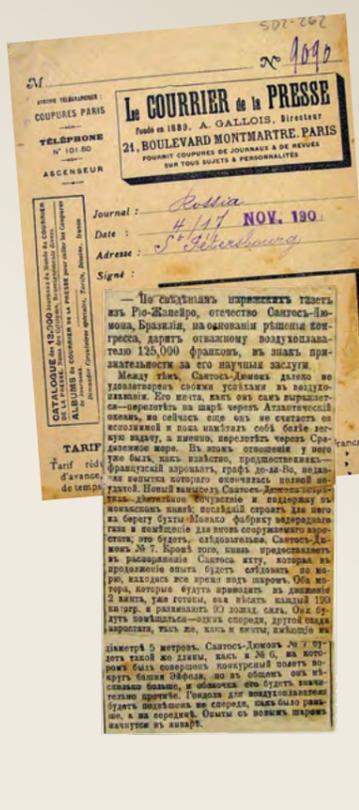
Взлет Сантос-Дюмона на его управляемом шаре вокруг Эйфелевой башни.

SD3007 (1902)



Сантос-Дюмон в Монно. В Монно, по сообщению газет...

SD2262 (1901)

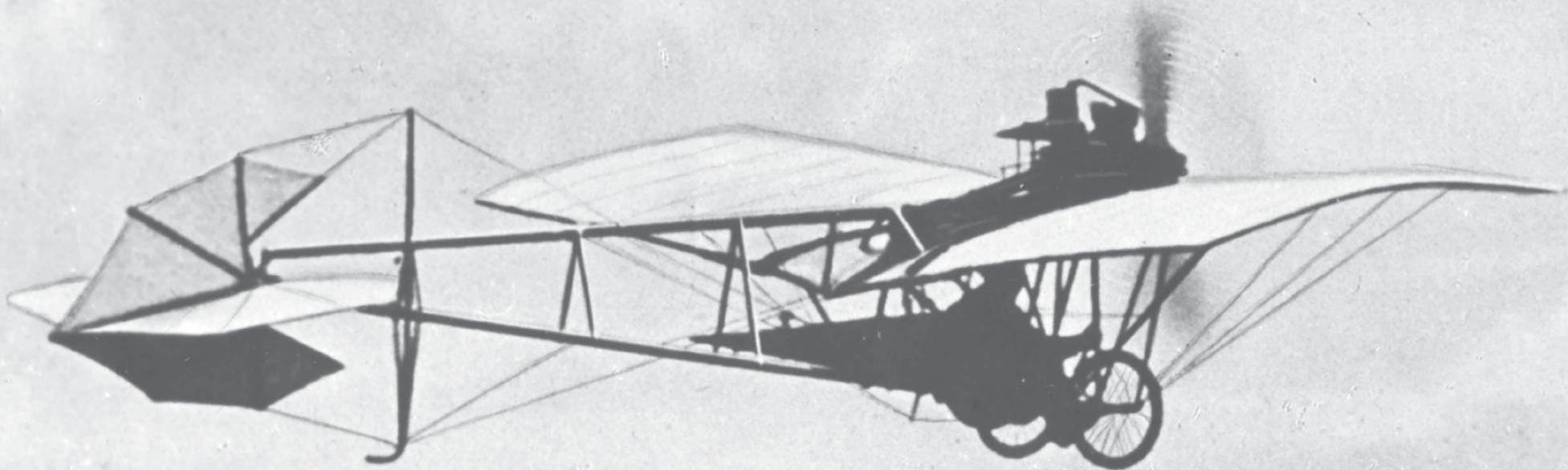


По сообщению изредка газет из Рио-Жанейро, отчество Сантос-Дюмона...

SD2260 (1901)



Сантос-Дюмон, известный в мире, облетел Эйфелеву башню...



Grecia



Ε ο mundo falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

O aviador brasileiro Santos-Dumont, que tem realizado experiências aeronáuticas em Monte Carlo há várias semanas, sofreu um grave acidente na sexta-feira passada e quase morreu. Enquanto voava no seu aeróstato, realizou algumas manobras no início, mas, após um ligeiro mau funcionamento de algum equipamento, não conseguiu pilotá-lo. Finalmente, o balão caiu ao mar e foi destruído, mas o piloto foi salvo por um iate com dificuldade. A multidão que se reuniu na praia aplaudiu entusiasticamente o aviador pelo seu feito e ele declarou que não estava totalmente desanimado com o acidente, posto que repetiria a sua experiência no futuro.

Tradução a cargo do editor
com o apoio da versão gratuita do tradutor
DeepL www.deepl.com/Translator - SD3010 (1902)

SD3010 (1902)

503-010

Santos Dumont N°

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Critiques, renseignements divers.
ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux.
Demander Circulaires spéciales, Tarifs, Destins; Franco

Journal : *Allyp*

Date : FÉVRIER 1902

— ‘Ο βρασιλιανός αεροναύτης Σάντος Δουμόν, όστις από εβδομάδων εκτελεί αεροναυτικά πειράματα έν Μόντε Κάρλο, έπαθε την παρελθούσαν Παρασκευήν σοβαρόν άτύχημα και παρ’ όλίγον επνίγετο. Υψωθείς επί του αεροστάτου του, έξετέλεσε έν αρχή έλιγμούς τινας, αλλά μετ’ όλίγον ένεκα βλάβης τινός τών μηχανημάτων δέν ήδύνατο να δευδύνη αυτό. Έν τέλει τó αερόστατον έπεσεν εις την θάλασσαν και αυτό μέν έβυθίσθη, ό δέ αεροναύτης έσώθη υπό παρατυχούσης θαλαμηγού. Τό εις την παραλίαν συνωθούμενον πλήθος έπευφήμησεν ένθουσιωδώς τόν αεροναύτην κατά την αποβίβασιν του, έδήλωσε δέ ούτος ότι ούδόλωσ απέθαρρύνθη εκ του άτυχήματος άλλ’ ότι θα έπαναλάβη προσεχώς τα πειράματά του.

TARIF
Tarif réduit
d'avance.
de temps.



Holanda



E o mundo falava de Santos-Dumont...



Centro de Documentação da Aeronáutica • CENDOC • “Documentar para Perpetuar”

UMA COMPETIÇÃO DE AVIAÇÃO

O famoso Santos-Dumont, que no momento quer chamar a atenção dos americanos para a importância de sua invenção, recebeu recentemente um desafio do Dr. J. N. Barton, conhecido como um dos melhores pilotos aéreos da Inglaterra. Dr. Barton quer competir com o brasileiro em uma corrida aeronáutica de Londres a Edimburgo e vice-versa, sem nenhum plano aberto a caminho. Ele está convencido de que sua máquina tem um planeio muito maior, e é melhor que a de Santos-Dumont, e aposta 30 mil florins¹ na sua vitória.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD3156 (1902)

¹ N. T.: Florim é antiga unidade monetária utilizada pelos Países Baixos.

SD3156 (1902)

ADRESSE TELEGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

Journal : *Algemeen Handelsblad*
Date : *23* AVRIL 1902
Adresse : *Amsterdam*
Signé :

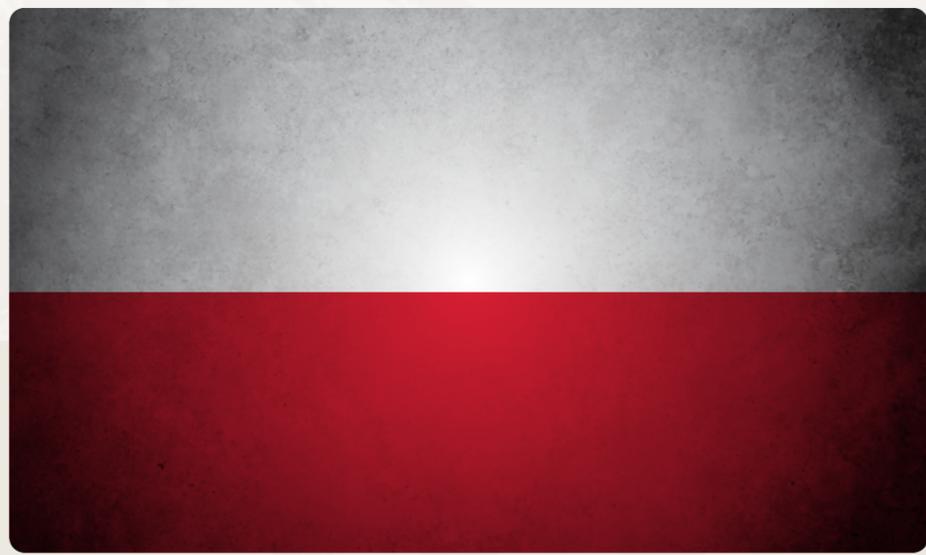
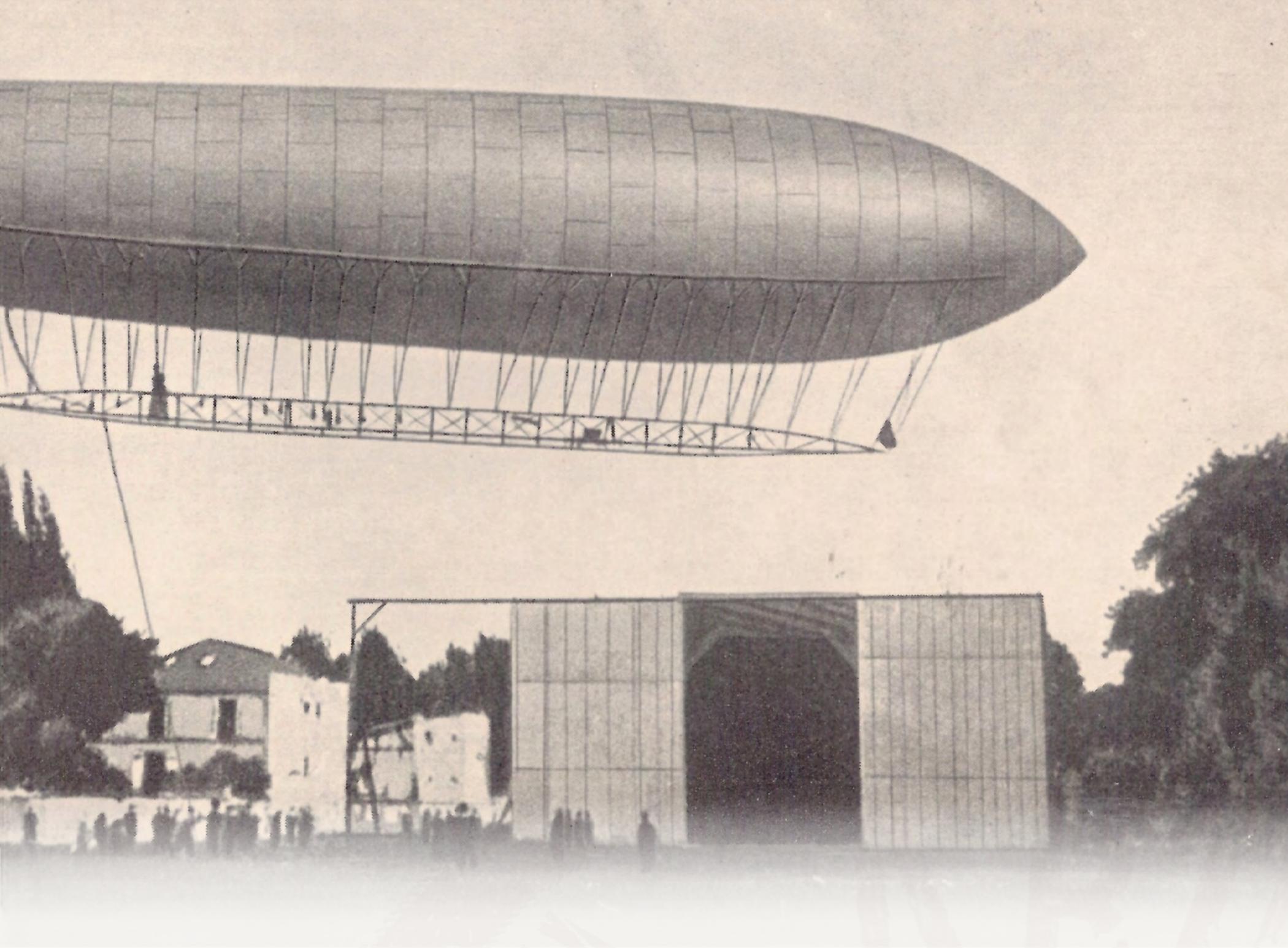
CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Cliqués, Itinéraires divers
ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux.

Tarifs, Desins : franco

Kneuzingen werd mij opgenomen.

Een luchtvaartwedstrijd.
De bekende Santos Dumont, die op 't oogenblik de Amerikanen met het belang zijner uitvinding op de hoogte wil brengen, heeft dezer dagen een uitdaging ontvangen van dr. J. N. Barton, die als een der beste luchtschippers van Engeland bekend staat. Dr. Barton wil met den Braziliaan een luchtvaart-wedstrijd houden van Londen naar Edinburg en terug, zonder openthoud onder weg. Hij is overtuigd dat zijn machine veel grooter zweefkracht heeft, en beter is dan die van Santos Dumont, en durft 30,000 gulden wedden, dat hij overwinnen zal.

VISSCHERIJ.
Gisteren waren aan het Kralingscheveer aangevoerd.



Polânia



CORRIDA AERONÁUTICA

O aeronauta inglês Dr. Barton, inventor de uma nova máquina voadora, decidiu desafiar Santos-Dumont para uma corrida entre Londres e Edimburgo. A aposta total será de 200.000 kroner¹. O Dr. Barton espera vencer seu rival.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepL.com/Translator - SD3039 (1902)

1 N. T.: *Kroner* é o nome da moeda oficial da Noruega (coroa norueguesa).
O símbolo *Kr* significa *kroner* (coroa, em norueguês).



SD3039 (1902)

SD3-039

N° N°

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

CATALOGUE des 13.000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Critiques, Renseignements divers.
ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux.
Notes, Tarifs, Desistés: franco

Journal : *Czas*

Date : *23* AVRIL 1902

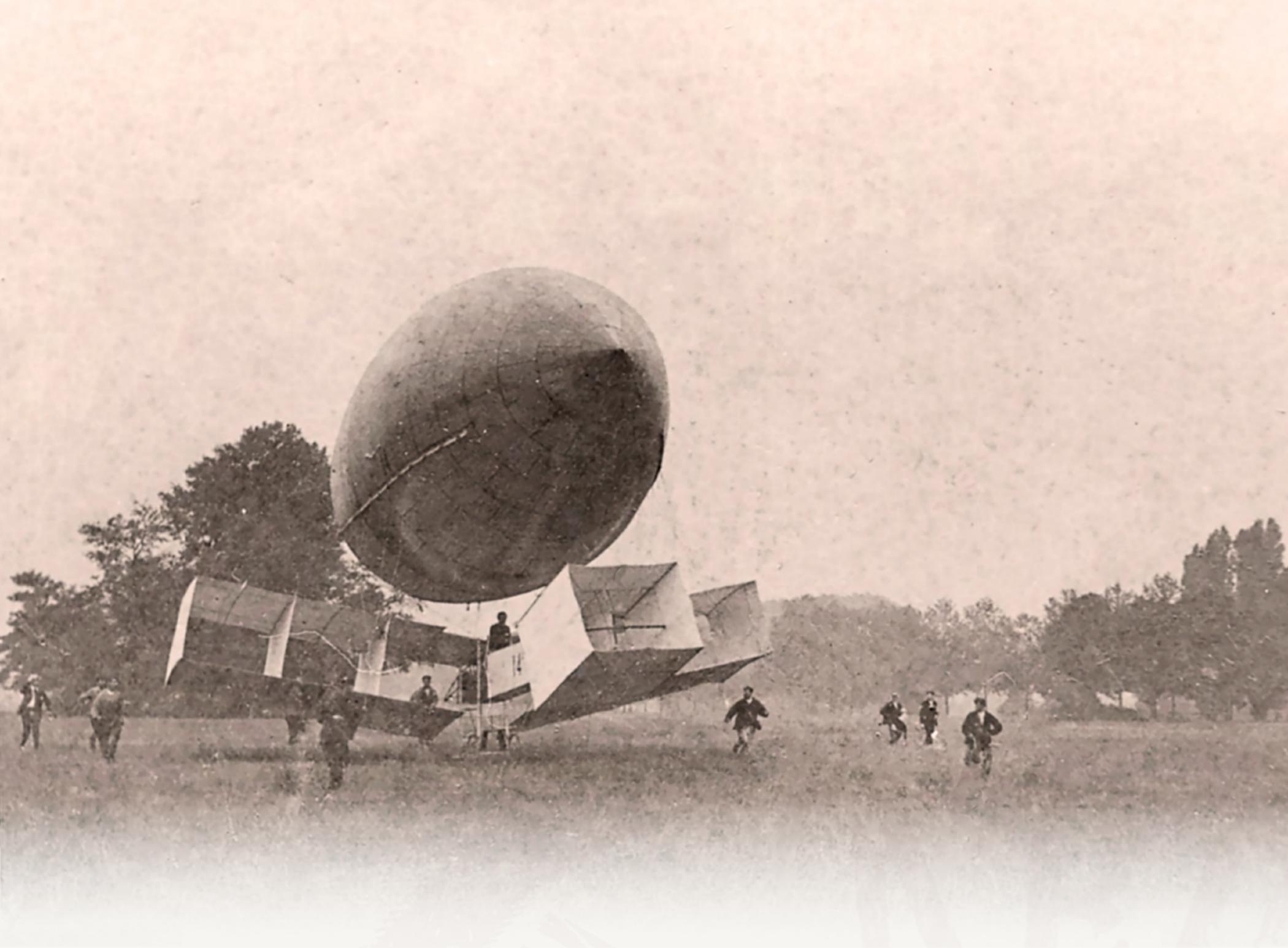
Adresse : *Cracovie*

Signé : _____

Lekarze zarządzili przewiezienie go do Rzymu.
— Wycig aeronautów. Aeronauta angielski Barton, wynalazca nowej maszyny do latania, postanowił wyzwać Santos-Dumonta na wycig między Londynem a Edynburgiem. Suma zakładu ma wynosić 200.000 kor. Dr Barton spodziewa się pokonać swego rywala.

TARIF : 0 fr. 30 par coupure envoyée.

tarif réduit, paiement d'avance, sans période de temps limité.	}	par 100 coupures.	25 francs.
		> 250 >	55 >
		> 500 >	105 >
		> 1000 >	200 >



România



VARIEDADES

Leme em balão. Podemos dar os seguintes detalhes do caso Santos-Dumont hoje. O Sr. Deutsch de la Meurth, que instituiu o prêmio de cem mil leus¹, declara em carta que mantém a opinião de quem é o vencedor do prêmio. Deutsch expressa esperança de que a comissão científica compartilhe desta opinião. O presidente dessa comissão, o príncipe Roland Bonaparte, expressa-se em entrevista da seguinte forma: Santos-Dumont cumpriu as condições do programa porque voltou antes de 30 minutos, pois ele chegou aos 29 minutos e 15 segundos acima da estação do parque. Ele quer dizer que chegou na hora certa. Somente podemos nos ater às primeiras condições da competição, que foram decisivas para os concorrentes. Então, Santos-Dumont venceu. Não há dúvidas quanto a isso. Mas as questões morais também servem de argumento a favor da atribuição do prêmio a Santos que, por sua coragem e energia, tanto tem feito para popularizar a aeronáutica francesa.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD2266 (1901)

1 N. T.: Leu é a unidade monetária da Romênia.



SD2266 (1901)

M N°

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
COUPURES PARIS

TÉLÉPHONE
N° 101.50

ASCENSEUR

Le COURRIER de la PRESSE
Fondé en 1889. A. GALLOIS, Directeur
21, BOULEVARD MONTMARTRE. PARIS
FOURNIT COUPURES DE JOURNAUX & DE REVUES
SUR TOUS SUJETS & PERSONNALITÉS

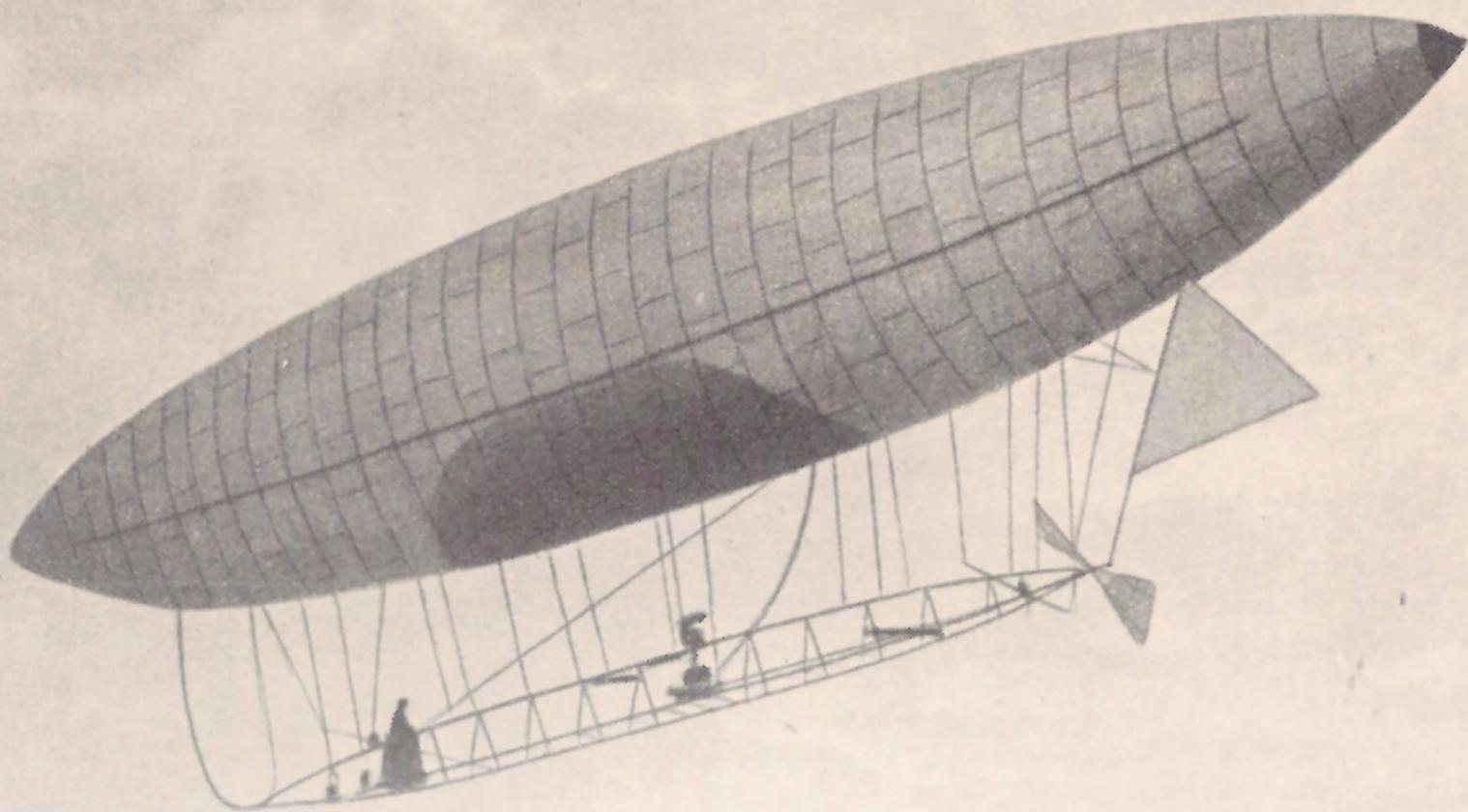
CATALOGUE des 13,000 Journaux du Monde du COURRIER DE LA PRESSE. Noms des Critiques, Renseignements divers.
ALBUMS du COURRIER DE LA PRESSE pour coller les Coupures de Journaux.
Demander Circulaires spéciales, Tarifs, Dessins, Franco

Journal : *Ouvrier*
Date : *14* OCTOBRE 1901
Adresse : *Meurth*

FELURIMI

Cirna balonului. — Asupra cazului Santos Dumont putem da astăzi următoarele amănunte. D. Deutsch de la Meurth care a instituit premiul de o sută de mii de lei declară printr'oserioasă că menține părerea sa că el e câștigătorul premiului. D. Deutsch își exprima speranța că comisiunea științifică va împărtăși această părere. Președintele acestei comisiuni, principele Roland Bonaparte se exprimă într'un interview ast-fel: Santos Dumont a împlinit condițiunile programului de oarece s'a cîntors» înainte de a trece 30 minute, căci a sosit in 29 minute și 15 secunde deasupra stațiunei din parc. Vrea să zică a sosit la vreme. Noi putem să ne ținem numai de primele condițiuni ale concursului, cari nu fost hotăritoare pentru concurenți. Santos Dumont a câștigat deci. Asupra acestui fapt nu mai incapa îndoială. Dar și momente morale pledează pentru acordarea premiului lui Santos care prin curajul și energia sa a făcut atit de mult pentru popularizarea aeronautice franceze.

TARIF :
Tarif réduit
d'avance, s
de temps li



Suécia

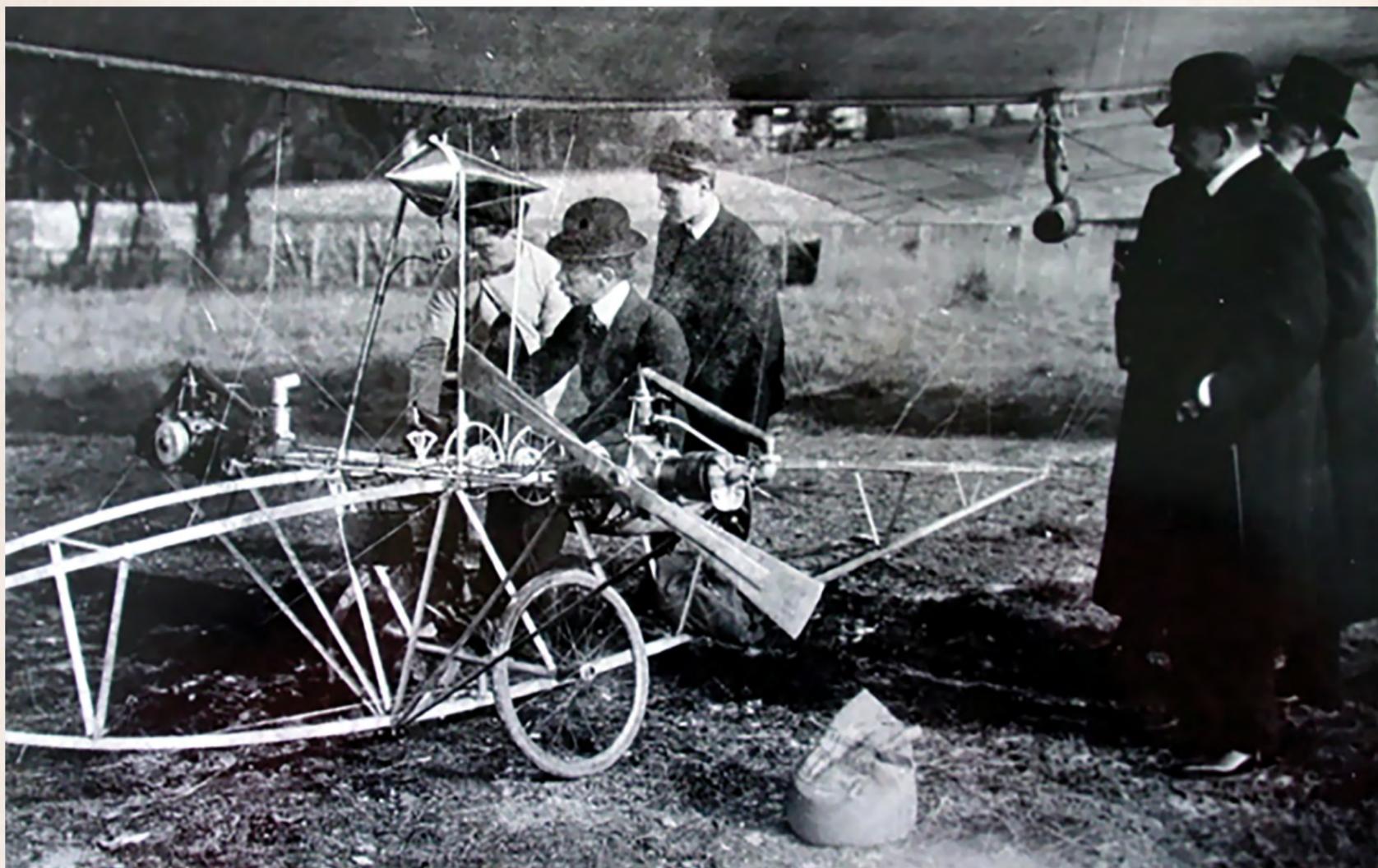
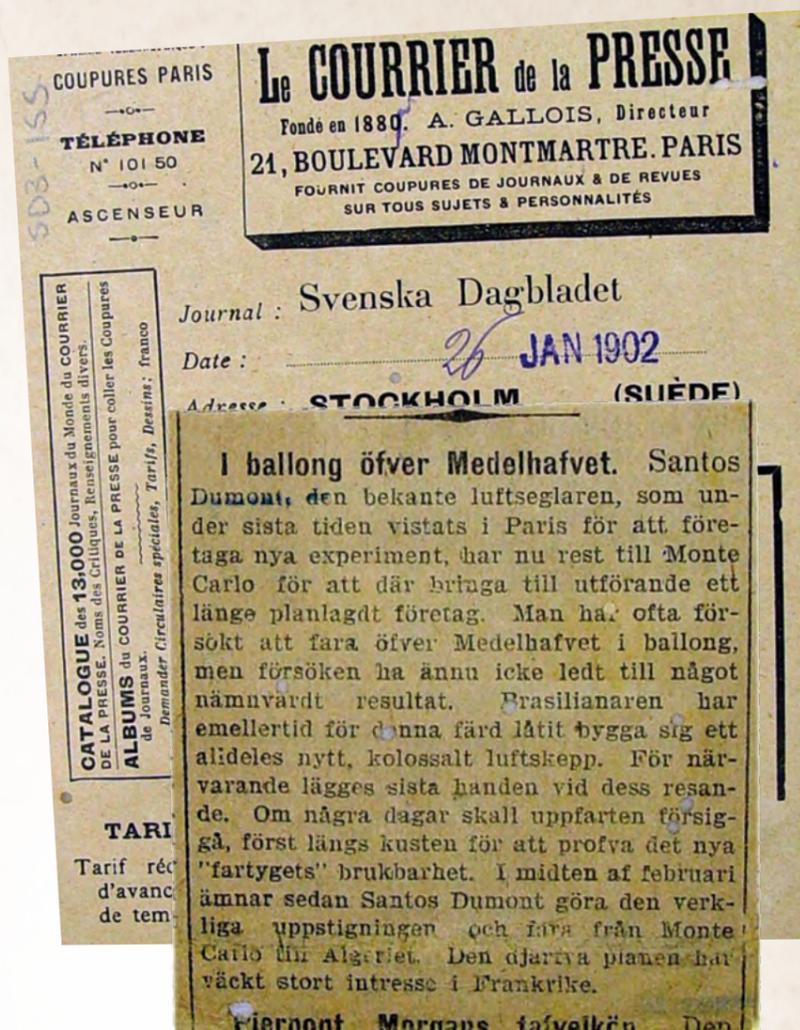


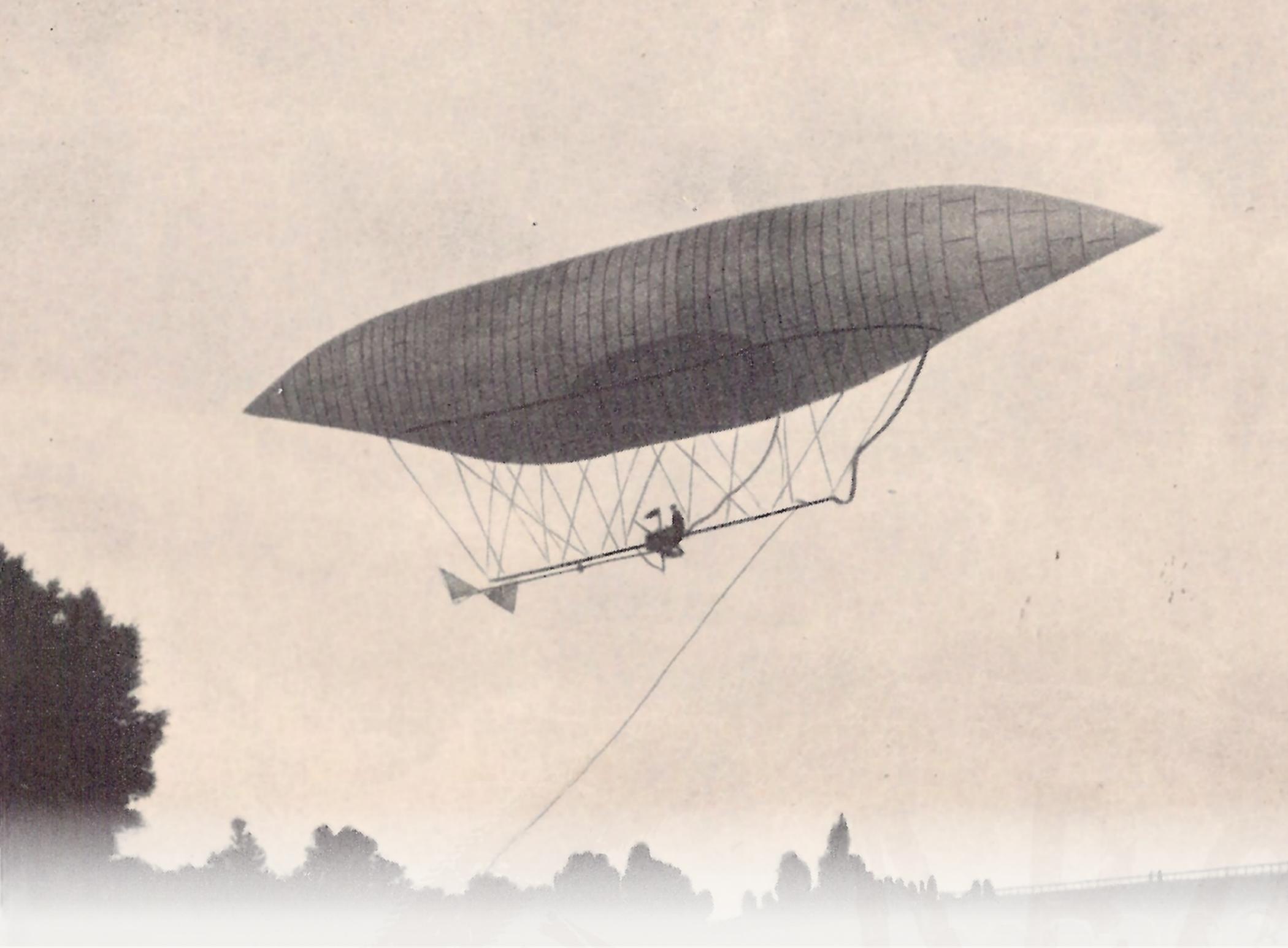
EM UM BALÃO ACIMA DO MEDITERRÂNEO

Santos-Dumont, o famoso marinheiro do ar, que esteve recentemente em Paris para conduzir novos experimentos, agora viaja a Monte Carlo para realizar um empreendimento há muito tempo planejado. Muitos já tentaram atravessar o Mediterrâneo em um balão, mas ainda não chegaram a nenhum resultado significativo, no entanto o brasileiro tem um dirigível colossal e completamente novo, construído para essa viagem. No momento, realizam-se os toques finais para a viagem. Em alguns dias, o teste de pista será realizado, primeiramente junto à costa para verificar a usabilidade do novo “navio”. Santos-Dumont pretende realizar, em meados de fevereiro, a ascensão definitiva e perigosa de Monte Carlo à Argélia. Esse plano ousado tem levantado grande interesse na França.

Tradução Gustavo Lima Moraes de Oliveira -
SD3155 (1902)

SD3155 (1902)





Alemanha



PASSEIO DE BALÃO ACIDENTADO

T. Paris, 8. d. Santos-Dumont foi atingido por um infortúnio hoje, que quase lhe custou a vida. Ele havia partido do Parque de St. Cloud em um belo barco de recreio dirigível às 10 horas 10 minutos, e chegou à Torre Eiffel em 9 minutos 34 segundos. Com dificuldade, o dirigível de recreio passou a torre e depois partiu novamente na direção de St. Cloud, acima da Avenida Henry Martin, porém, o balão foi forçado a sair de seu curso por uma rajada de vento e atirado para trás a cerca de cinquenta metros.

O gás da nave foi empurrado para o sul e o balão inclinou-se para o lado. Agora pousado, Santos-Dumont desligou o motor e a nave começou a afundar. Infelizmente, o casco do balão tocou o lado de uma casa de modo fatal. Houve uma detonação terrível e o balão caiu no solo. Milagrosamente, porém, a gôndola permaneceu suspensa e o corajoso aeronavegante teve de permanecer em uma posição altamente perigosa, durante cerca de meia hora, a uma armação de cruz em janela, onde um carpinteiro jogou-lhe uma corda e libertou-o da sua posição precária. Santos-Dumont declarou que iria retomar os voos após a reparação do seu balão.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1266 (1901) - Página 103

SANTOS-DUMONT NA PRIMEIRA SUBIDA COM O SEU DIRIGÍVEL EM PARIS

O problema de uma aeronave viável ocupa atualmente um grande número de técnicos especializados, que são encorajados pelos recentes fracassos do Conde Zeppelin ou do engenheiro Sutter de Zurich, a conceberem sempre novos melhoramentos e *designs* especiais da máquina voadora, a fim de levar a tarefa a uma solução viável.

O sucesso dessas experiências, que têm sido experimentadas e testadas durante anos, está atualmente sendo levado a cabo por Santos-Dumont, um brasileiro que vive em Paris, que pilotou um belo balão em forma de charuto, alimentado por um motor de dez cavalos, foi do parque do Aeroclub para Saint-Cloud até a Torre Eiffel, circunavegou Diefen e regressou tranquilamente ao local de partida.

É claro que fez uma bela primeira subida em completo silêncio, enquanto na segunda viagem foi conduzido por uma rajada de vento até a copa de uma árvore num jardim. Mas os resultados até agora, que ultrapassam em muito os de outras tentativas, prometem um final muito bom.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1282 (1901) - Página 103

O Clube Aeronáutico de Paris anunciou uma aposta entre dois dirigíveis sob as seguintes condições: os aeronavegantes devem subir da base do Clube Aeronáutico no Bosque de Boulogne, circunavegar a Torre Eiffel e pousar novamente em menos de meia hora no ponto de ascensão. Os concorrentes ao prêmio terão a oportunidade de fazer seu *test drive* em dois períodos do ano, 14 dias em junho e 14 dias em setembro, por um período de cinco anos, no total dez vezes, e têm apenas 24 horas de aviso prévio para darem ao comitê de juízes. Um Sr. Santos inteligente:

Dumont que, há algum tempo, teve êxito com um dirigível experimental, projeta agora um novo veículo para a competição, que deverá ser utilizado pela primeira vez.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1136 (1900) - Página 103

A próxima reunião será realizada na quarta-feira, 1º de agosto.

O aeronavegante Santos-Dumont fez uma nova tentativa de ganhar o prêmio por ter circunavegado a Torre Eiffel em 29 de julho. Uma grande multidão assistiu à tentativa desta vez, mas Santos-Dumont aventurou-se de seus belos aposentos em Saint-Cloud apenas até o local de corrida de Longchamps, posto que o vento soprava nas regiões mais altas, e voltou em segurança após algumas belas curvas. A decolagem atrasou por duas vezes. Na primeira, Santos-Dumont deixou o balão afundar novamente para desligar o motor. Então ele voou novamente, mas quebrou um cabo de aço que segurava o motor e teve de voltar para reparar os danos. Na terceira vez, tudo finalmente foi bem-sucedido, e o balão fez uma bela viagem de ida e volta para Longchamps a uma altitude de cerca de 180 metros, que durou exatamente 50 minutos e 30 segundos. Santos-Dumont tentará novamente o voo da torre Eiffel nos próximos dias.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1265 (1901) - Página 103

Um novo barco de recreio dirigível: a circunavegação da Torre Eiffel e do Trocadero¹ em Paris em 3 de julho.

Engenheiro Santos-Dumont. Ascensão a partir do Campo de Marte.

Uma nova nave de recreio dirigível: ensaio do engenheiro Santos-Dumont com a eficiente aeronave em Paris, em 13 de julho.

Fotografias de Juven, Paris.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1228 (1901) - Página 103

1. N. E.: Praça do Trocadero, localizada no topo da colina de Chaillot, próxima ao Palácio de Chaillot. Abriga diversos museus e os jardins do Trocadero, que contam com uma área acima de 90.000m².

SANTOS-DUMONT EM BALÃO FINO

O voo de balão de Santos-Dumont à volta da Torre Eiffel é o principal tema de conversa em Paris, e as pessoas interrogam-se se ele ganhou ou não o Prêmio Deutsch de 100.000 francos.

O prêmio: a condição estabelece que o prêmio será pago àquele que, em 30 minutos do Aeroclub, fizer a rota para a Torre Eiffel e para o Sul.

Santos-Dumont conduziu em 29 minutos e 30 segundos do parque para a baliza e para trás, mas aterrissou após meia hora.

Por essa razão, alguns membros da comissão que vão atribuir o prêmio, o Marquês de Dion e Wilfrid de

(Os novos dirigíveis)

Na Alemanha e na França, testes práticos de balões dirigíveis, além disso propulSIONADOS, estão a ser realizados atualmente, e em todas as circunstâncias, estão trazendo progressos na resolução do problema de dar ao balão o seu próprio movimento no mar de ar.

Tanto Graf Zeppelin em Bodersee como Santos-Dumont em Paris pretendem ascender nos próximos dias para testarem os seus veículos, e vale a pena comparar os dois dirigíveis um ao outro.

Existem, no entanto, enormes diferenças. O francês, que construiu o dirigível apenas para o desporto, quer alcançar o máximo possível da própria força do balão e, portanto, a maior resistência às correntes de ar com o menor custo possível, enquanto o alemão tem, para além desse objetivo, o de uma usabilidade prática do balão.

As dimensões do balão são tão grandes que seis volumosos e relativamente pesados motores podem ser levantados com ele.

Ambos os balões têm forma de charuto. O balão Zeppelin, contudo, é 4 vezes e meio mais longo e duas vezes maior, nomeadamente 125 metros de comprimento com um diâmetro de 12 metros, enquanto o comprimento do balão francês é de apenas 28 metros e meio, com um diâmetro de 5,6 metros. A diferença é ainda maior no volume, que é de 11.000 metros cúbicos contra 334 metros cúbicos, e o peso total da tripulação (calculado para uma só pessoa) é de 10.000 quilos contra 420 quilos.

Como o balão Dumont, apesar do seu pequeno tamanho, transporta um motor suficientemente potente para um cavalo, é seguro assumir que, com o diâmetro máximo de 5,6 metros, é de esperar que o balão se movimente mais de quatro quilômetros por hora, o que seria possível se o charuto fosse espetado em ambas as extremidades.

Enquanto a velocidade aumentará devido à forma afiada à frente e atrás.

O quanto a velocidade aumentará devido à pista de decolagem e aterrissagem de concepção acentuada, somente pode ser determinado por meio de testes, mas não se pode esperar que atinja 22 quilômetros por hora, que é a velocidade exigida pelo preço de 100.000 francos.

Um aumento da velocidade só pode ser conseguido aumentando a potência do motor sobre um balão aerodinâmico de pequeno diâmetro e, como o balão Zeppelin tem o dobro do diâmetro, no total quatro vezes mais, requer quatro vezes mais potência, ou seja, quarenta motores de potência para atingir a mesma velocidade que o balão francês.

Contudo a famosa capacidade de arrastamento é 24 vezes maior que a dos grandes motores franceses na condição de transporte.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD1210 (1900) - Página 103

Fonvielle, declaram que a condição não está preenchida, enquanto que o presidente da comissão, o Príncipe Roland Bonaparte, e o presidente da comissão de dados, o Conde de la Dalette, são da opinião contrária e dão o seu voto a Santos-Dumont.

Entretanto a comissão decidiu a questão do favor de Santos-Dumont. O Marquês de Dion está determinado a oferecer um prêmio para uma corrida entre dirigíveis.

Tradução a cargo do editor com o apoio da versão gratuita do tradutor DeepL www.deepl.com/Translator - SD2200 (1901) - Página 103

(Die neuen lenkbaren Luftschiffe.) In Deutschland und Frankreich werden fast gleichzeitig in der aller-nächsten Zeit praktische Erprobungen von lenkbaren, besser ausgedrückt: angetriebenen Ballons unternommen werden, welche unter allen Umständen Fortschritte in der Lösung des Problems, dem Ballon im Luftmeer eine eigene Bewegung zu erteilen, erkennen lassen werden. Sowohl Graf Zeppelin am Bodensee, als auch Santos-Dumont in Paris beabsichtigen, in den allernächsten Tagen aufzusteigen, um ihre Fahrzeuge praktisch zu erproben, und es verlohnt sich wohl, diese beiden Luftschiffe gegeneinander zu vergleichen. Da ergeben sich denn allerdings gewaltige Unterschiede. Der Franzose, der sein Luftschiff nur zum Sport hat bauen lassen, will mit möglichst geringen Kosten möglichst große Eigengeschwindigkeit des Ballons und damit möglichst große Widerstandsfähigkeit gegen die Luftströmung erzielen, der Deutsche hat außer diesem Ziel gleichzeitig das einer praktischen Brauchbarkeit des Ballons zur Beförderung von Personen im Auge und die Dimensionen sind so groß, daß sehr große, verhältnismäßig schwere Motore mit gehoben werden können. Beide Ballons haben Cigarrenform und zum Antrieb Luftschrauben. Der Zeppelin'sche Ballon ist jedoch 41/2mal so lang und doppelt so dick, nämlich 125 Meter lang bei 12 Meter Durchmesser, während die Länge des französischen nur 28,5 Meter bei 5,6 Meter Durchmesser beträgt. Bei dem Rauminhalt fällt der Unterschied noch mehr auf. Er trägt 11,000 gegen 334 Kubikmeter und das Gesamtgewicht einschließlich Besatzung (der französische ist nur für eine Person berechnet) beträgt 10,000 Kilo gegen 420 Kilo. Da der Dumont'sche Ballon trotz seiner geringen Größe einen zehnperdekraftigen Motor trägt, so ist bei dem größten Querschnitt von 5,6 Meter Durchmesser des Ballons rechnerisch eine Eigenbewegung von mehr als vier Kilometer stündlich mit Sicherheit zu erwarten, welche Geschwindigkeit erzielt werden würde, wenn die Cigarre an beiden Enden stumpf wäre. Um wieviel die Geschwindigkeit durch die vorn und hinten scharf zugespitzte Form zunehmen wird, läßt sich nur durch die Erprobung feststellen, man wird aber nicht erwarten können, daß sie 22 Kilometer stündlich erreichen wird, welche Schnelligkeit der 100,000 Francs-Preis verlangt. Eine Vergrößerung der Schnelligkeit ist nur auf dem Wege der Kraft des Motors bei verhältnismäßig geringem Ballon-Querschnitt zu erreichen, und da der Zeppelin'sche Ballon den doppelten Durchmesser, also den vierfachen Querschnitt hat, braucht er, um die gleiche Geschwindigkeit wie der Franzose zu erreichen, viermal so starke, also vierzigperdekraftige Motore. Da die gesamte Tragfähigkeit aber 4mal so groß ist, als die des französischen, so läßt sich wohl erwarten, daß er das Gewicht solcher großer oder noch größerer Motore tragen können.

Ein neues lenkbare Luftschiff: Die Umseglung des Eiffelturms und des Trocadero in Paris am 13. Juli.
 Ingenieur Santos-Dumont. De. Aufstieg vom Marsfeld aus.
 Ein neues lenkbare Luftschiff: Probefahrt des Ingenieurs Santos-Dumont mit seinem „Zéronet“ in Paris am 13. Juli.
 Photographische Momentaufnahmen von Juven, Paris.

Das nächste Meeting findet Mittwoch, den 1. August, statt.
 §§ Der Luftschiffer Santos-Dumont machte am 29. Juli einen neuen Versuch, den Preis für die Umschiffung des Eiffelturmes zu gewinnen. Eine große Menge Publikum wohnte diesmal dem Versuche bei, aber Santos-Dumont wagte sich von seinem Standquartier in Saint-Cloud nur bis auf den Rennplatz von Longchamps, da der Wind in den höheren Regionen herrschte, und kehrte nach einigen schönen Wendungen wohlbehalten zurück. Der Aufstieg wurde zwei Mal verzögert. Zuerst ließ Santos-Dumont den Ballon wieder sinken, um einen Hahn seines Motors zu schließen. Dann stieg er wieder auf, aber zerbrach einen Stahldraht, der den Motor festhält und mußte wieder zurückkehren, um den Schaden ausbessern zu lassen. Beim dritten Mal gelang endlich Alles, und der Ballon machte in einer Höhe von etwa 180 Meter seine Rundfahrt nach Longchamps, die genau 50 Minuten 30 Sekunden dauerte. Santos-Dumont wird in den nächsten Tagen die Umschiffung des Eiffelturmes aufs Neue versuchen.

Santos Dumont in seinem Luftballon.
 Siehe das Bild auf Seite 8.
 Santos Dumonts Ballonfahrt um den Eiffelturm bildet fast das ausschließliche Gesprächsthema in Paris, und man stritt sich darum, ob er wirklich den Deutsch-Preis von 100,000 Francs gewonnen hat oder nicht. Die Preisbedingung besagt, daß der Preis demjenigen ausbezahlt werden soll, der in 30 Minuten vom Aéro-Parc die Strecke nach dem Eiffelturm und zurück zurücklegt. Santos Dumont fuhr in 29 Minuten 30 Sekunden vom Parc nach dem Ziel und zurück, landete aber erst, nachdem die halbe Stunde schon verstrichen war. Aus diesem Grunde erklären einige Mitglieder des Ausschusses, der den Preis zu vergeben hat, so der Marquis de Dion und Wilfrid de Fonvielle, daß die Bedingung nicht erfüllt sei, während der Präsident des Ausschusses, Prinz Roland Bonaparte, und der Duceprieur, Graf de la Valette, entgegengesetzter Meinung sind und Santos Dumont ihre Stimme versprochen haben. Der Ausschuss hat inzwischen die Frage zu Gunsten von Santos Dumont entschieden. Der Marquis de Dion ist entschlossen, einen Preis für eine Wettfahrt zwischen lenkbaren Luftschiffen zu stiften.

Santos Dumont beim ersten Aufstieg mit seinem lenkbaren Luftschiff in Paris.
 Das Problem eines lenkbaren Luftfahrzeuges beschäftigt zur Zeit eine stattliche Anzahl von Fachtechnikern, die sich, durch die jüngsten Mißerfolge eines Grafen Zeppelin oder des Züricher Ingenieurs Sutter keineswegs abschrecken ließen, ja vielmehr durch diese angespornt werden, immer neue Verbesserungen und besondere Konstruktionen des Flugapparats auszusinnen, um so die schwierige Aufgabe einer glatten Lösung entgegenzuführen. Die seit Jahren erfolgversprechendsten Experimente veranstaltet gegenwärtig der sich in Paris aufhaltende Brasilianer Santos Dumont, der mit seinem cigarrenförmigen, von einem sechzehnperdekraftigen Motor getriebenen Luftballon vom Parc des Aéroklubs zu Saint-Cloud bis zum Eiffelturm fuhr, diesen umkreiste und zum Abfahrtsort glatt zurückkehrte. Freilich machte er seine erste Auffahrt bei völliger Windstille, während er bei der zweiten Fahrt auf dem Rückwege durch einen Windstoß in die Baumkronen eines Gartens getrieben wurde. Aber diese bisherigen Ergebnisse, die weit über die Versuche Anderer hinausragen, versprechen einen recht günstigen Ausgang.

Vernunglückte Ballonfahrt.
 T. Paris, 8. d. Santos Dumont wurde heute von einem Unglück betroffen, bei dem er um ein Haar ums Leben gekommen wäre. Er war mit seinem lenkbaren Luftschiff um 10 Uhr 10 Min. vom Parc von St. Cloud abgefahren und hatte in 9 Minuten 34 Sekunden den Eiffelturm erreicht. Mit Wähe umfuhr das Luftschiff den Turm und nahm hierauf die Richtung nach St. Cloud wieder auf. Ueber der Avenue Henry Martin wurde der Ballon aber durch einen Windstoß von seiner Bahn abgedrängt und etwa fünfzig Meter zurückgeworfen. Das Wasserstoffgas drängte nach rückwärts und der Ballon senkte sich nach dieser Seite. Nun stellte Santos Dumont den Motor ab und das Luftschiff fieng an zu sinken. Unglücklicherweise berührte aber die Ballonhülle die Ecke eines sechsstöckigen Hauses. Es erfolgte eine fürchterliche Detonation und der Ballon stürzte zur Erde. Wunderbarer Weise blieb aber die Gondel hängen und der tüchtige Luftschiffer mußte ungefähr eine halbe Stunde in einer höchst gefährlichen Lage verharren, bis es ihm gelang nach einem Fenstereisen zu klettern, worauf ihm ein Zimmermann ein Seil zuwarf und ihn so aus seiner mißlichen Lage befreite. Santos Dumont erklärte, nach der Reparatur seines Ballons die Fahrten wieder aufnehmen zu wollen.

Der aeronautische Klub in Paris hat einen Wettbewerb zwischen lenkbaren Luftschiffen unter folgenden Bedingungen ausgeschrieben: Die Luftschiffer sollen vom Grundstücke des aeronautischen Klubs im Bois de Boulogne aufsteigen, den Eiffelturm umfahren und in weniger als einer halben Stunde am Punkte des Aufstieges wieder landen. Den Bewerbern um den ausgelegten Preis sind in zwei Zeiträumen des Jahres, 14 Tage im Juni und 14 Tage im September, während der Dauer von fünf Jahren, also im Ganzen zehnmal, Gelegenheit gegeben, ihre Probefahrt abzulegen, sie haben sich nur 24 Stunden vorher bei dem Preisrichter-Komitee anzumelden. Ein gewisser Herr Santos-Dumont, welcher vor einiger Zeit schon mit einem lenkbaren Luftschiffe gute Erfolge hatte, hat nun für diesen Wettbewerb ein neues Fahrzeug konstruiert, dessen

*"Aproveito a ocasião para agradecer
à imprensa do mundo inteiro
a simpatia com que me cativou e,
principalmente, a que dispensou à
"Idéia Aérea".*

Santos-Dumont





*“ O avião conduz mais alto a
Bandeira do Brasil ”*



(Acervo B.A.A.F.)



J. P. Salgado Filho
Ministro da Aeronáutica

1941 a 1945



Visite as nossas Exposições Virtuais no site do **CENDOC**

www.cendoc.intraer

www.cendoc.aer.mil.br