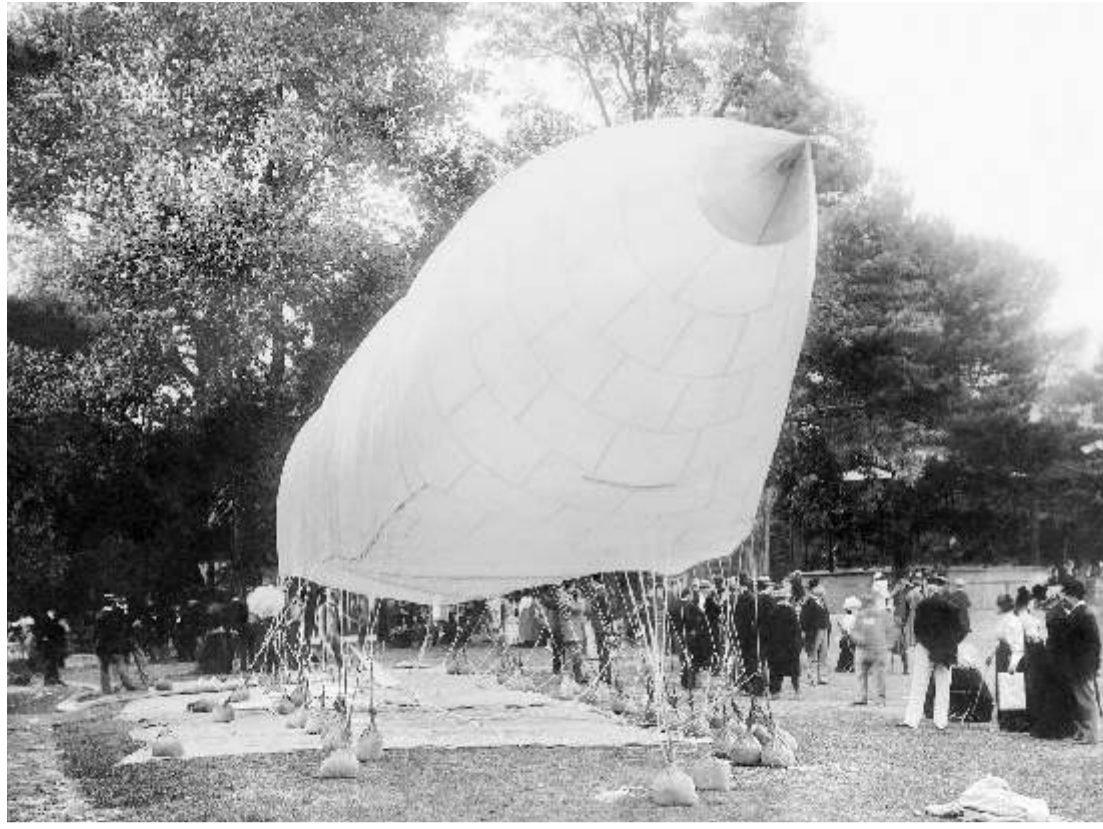


A DIRIGIBILIDADE



Dirigível N°1 de Santos-Dumont, sendo preparado para o voo, em 18/09/1898

Se o balão esférico trouxe ao homem a sensação de poder subir aos céus, ele ainda não possibilitava um voo verdadeiro, pois faltava-lhe o controle de direção. Isso, além de perigoso, não era prático, pois inviabilizava o balão como veículo de transporte.

Por esse motivo, poucas semanas após o primeiro voo do balão "**Brasil**", **Santos-Dumont** já se preocupava em como solucionar a questão da dirigibilidade.

Vários outros aeronautas vinham buscando soluções há mais de uma década, mas o maior problema era o grande peso dos motores à vapor ou elétricos, disponíveis na época.

Por esse motivo, **Santos-Dumont** optou por usar o motor à gasolina, recém-inventado e que já estava sendo usado com sucesso nos automóveis franceses. Em vez do invólucro esférico, desenhou uma célula em forma de charuto. Deu a esse aparelho o nome de "**Santos Dumont N°1**".

O dirigível funcionou bem, mas sofreu dois acidentes e acabou destruído.



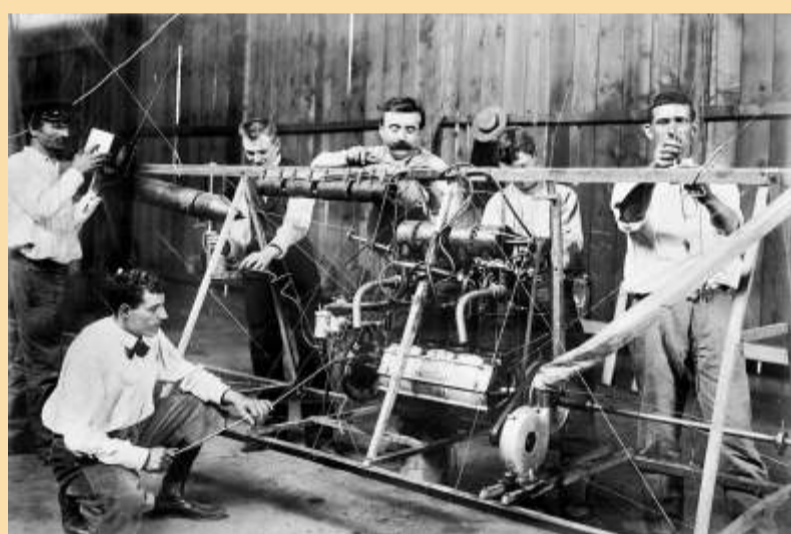
Santos-Dumont construiu, então, um segundo aparelho, ao qual batizou de "**N°2**". O aparelho era semelhante ao primeiro, mas possuía um leme maior e alguns aperfeiçoamentos.

O "**N°2**" fez seu primeiro voo num dia chuvoso, em maio de 1899, mas também caiu e ficou destruído (foto ao lado).

Nessa época, fora instituído o "Prêmio Deutsch", para o primeiro aeronauta que realizasse um voo dirigido, saindo de Saint-Cloud (região a noroeste de Paris), contornando a Torre Eiffel e voltando ao ponto de partida em até 30 minutos.

Santos-Dumont decidiu concorrer ao prêmio e, para isso, desenhou e construiu dirigíveis com diferentes formatos, tamanhos e características, visando obter a performance necessária para a prova.

Mas foi somente com seu dirigível "**N°5**" que **Santos-Dumont** se sentiu pronto para a competição. Fez vários voos de teste e marcou a prova para o dia 8 de agosto de 1901. A decolagem ocorreu sem problemas, mas após contornar a Torre Eiffel, o "**N°5**" apresentou problemas e, sem controle, bateu no telhado do Hotel Trocadero e explodiu.



Quilha (estrutura) do "N°5", em construção.



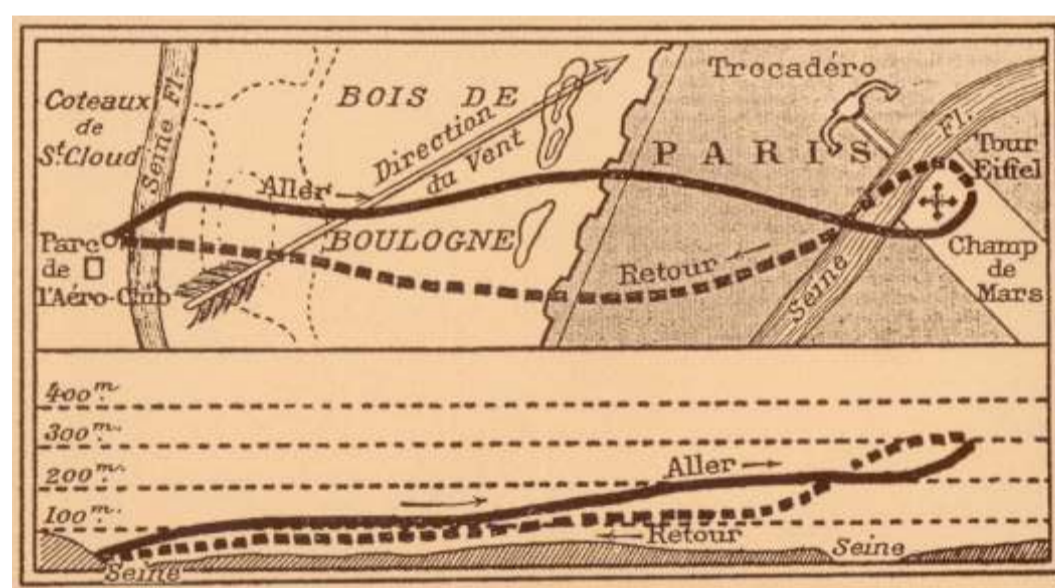
O "N°5" choca-se com o Hotel Trocadero e Santos-Dumont é resgatado pelos bombeiros.



Um dos vários "contatempos" com o "N°6", antes da vitória final.



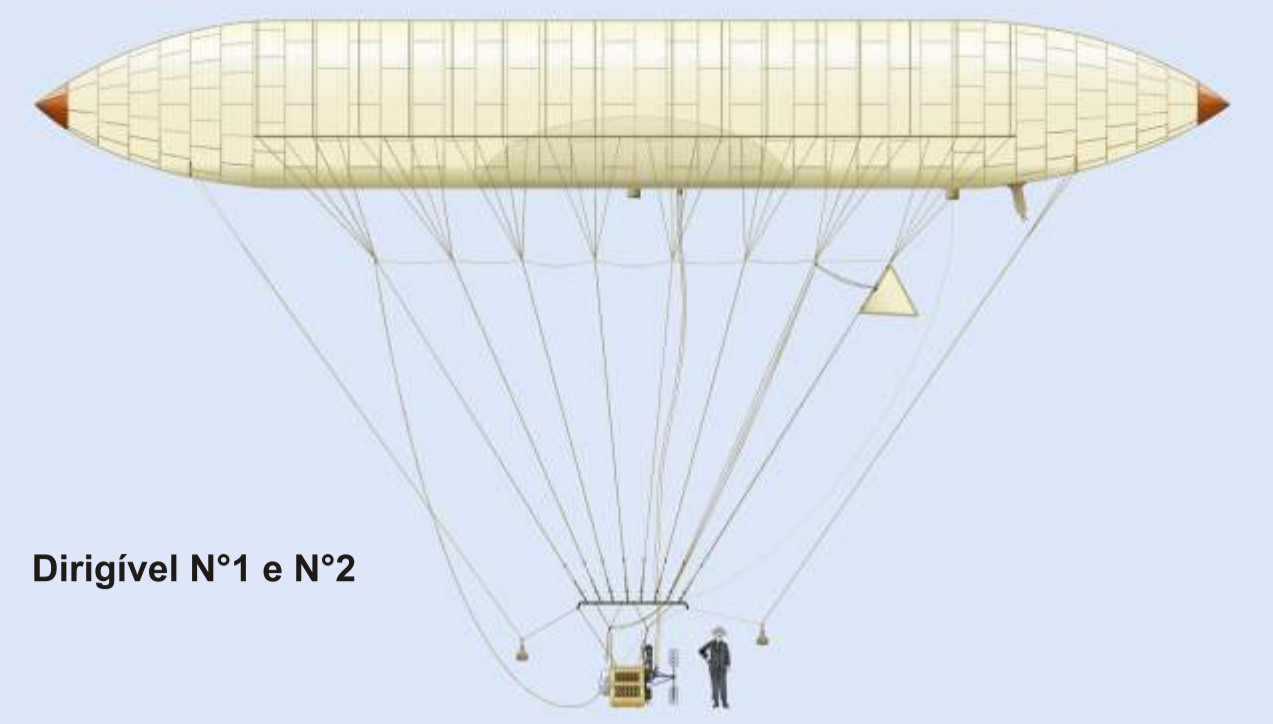
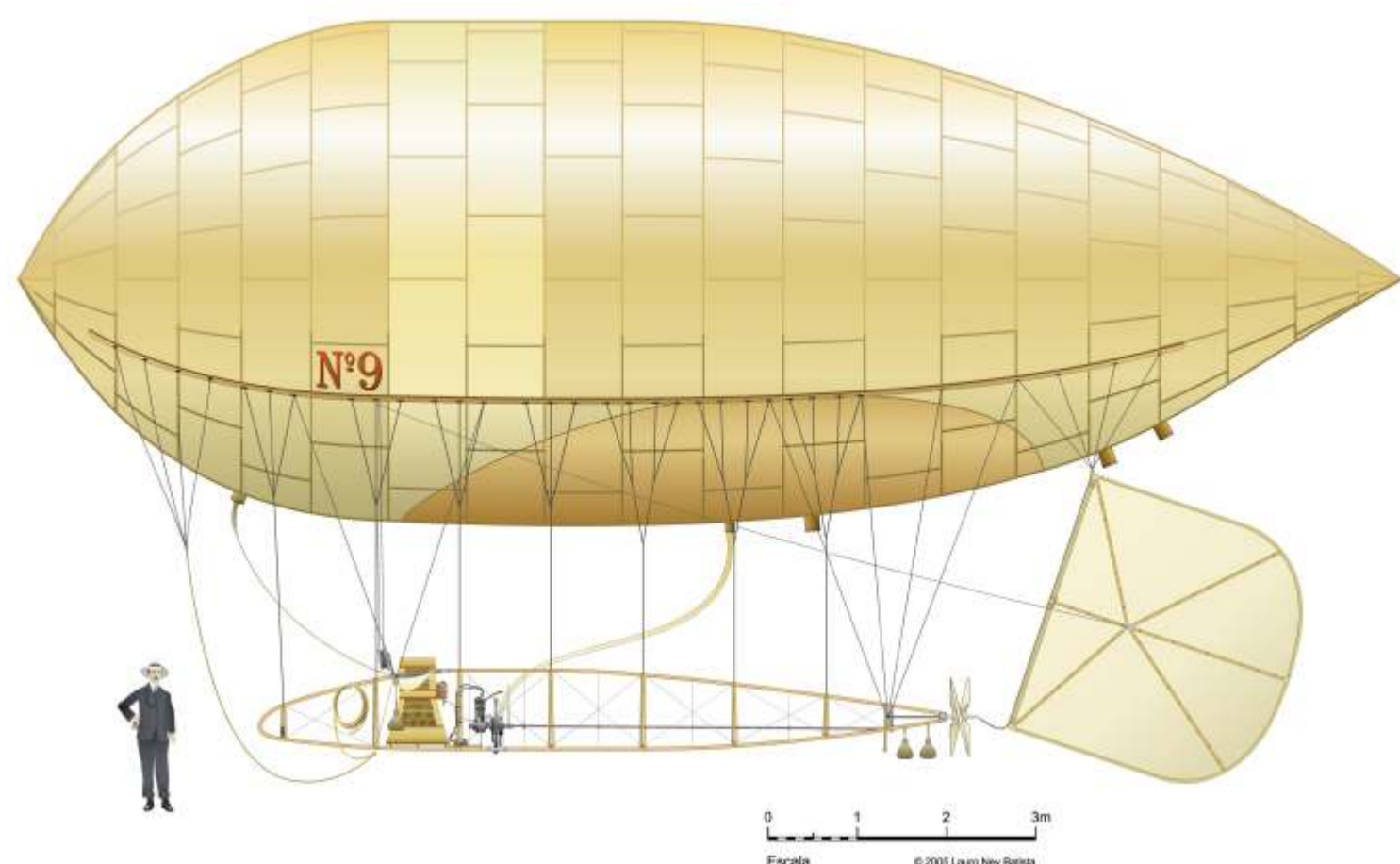
Finalmente, com o "**N°6**", após vários acidentes que o levaram a reconstruir o dirigível duas vezes, **Santos-Dumont** conquista o Prêmio Deutsch, no dia 19 de outubro de 1901.



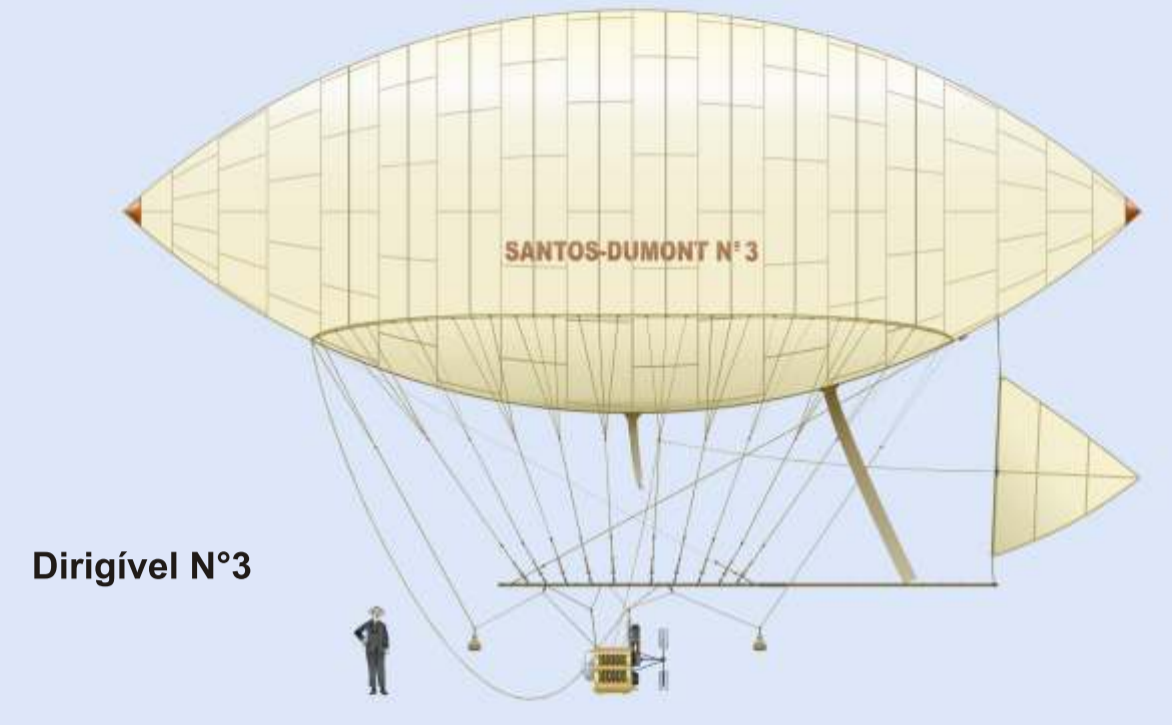
Mapa publicado na época, mostrando o trajeto do "N°6" na prova.

Após a conquista do prêmio, **Santos-Dumont** passa a desenvolver dirigíveis que também pudessem ter alguma utilidade prática. Surgiram, assim, projetos como o "**N°10**", também conhecido como "Ônibus", um gigantesco dirigível de dois andares, cuja intenção era dar os primeiros passos na direção do transporte de passageiros.

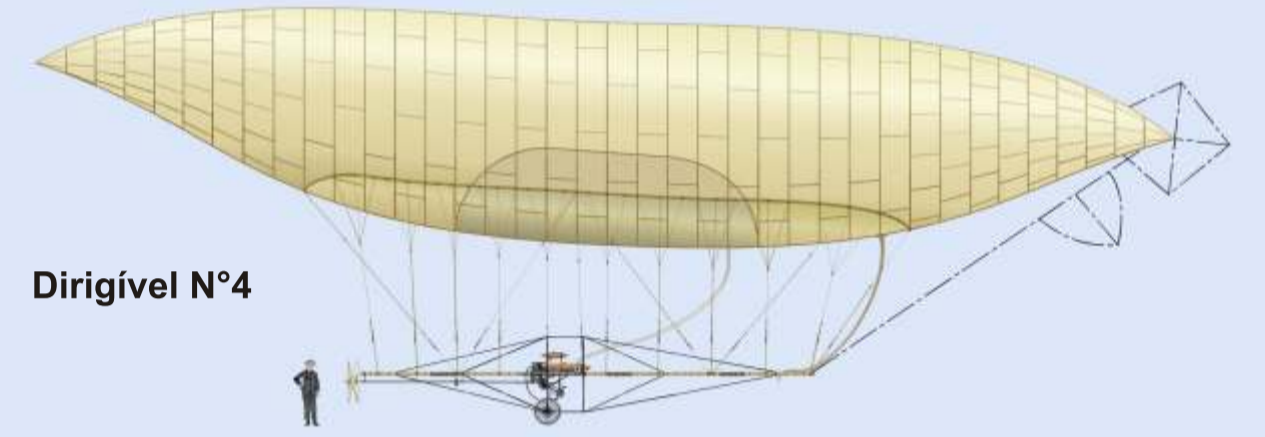
No entanto, nenhum dos dirigíveis de **Santos-Dumont** obteve tanto sucesso e notoriedade quanto o "**N°9**". Desenhado como seu veículo de transporte pessoal, foi talvez o menor dirigível tripulado jamais construído, tendo apenas 15 metros de comprimento. Apelidado pelos parisienses de "Baladeuse Aérienne" (charrete aérea), em 1903 ele já fazia parte da rotina da cidade, transportando **Santos-Dumont** a todos os cantos de Paris.



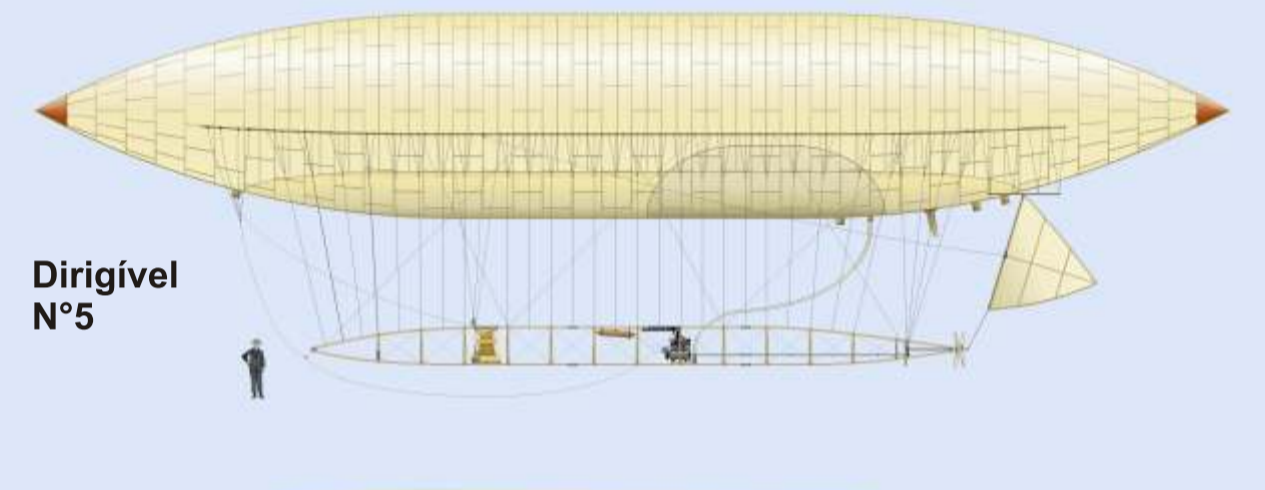
Dirigível N°1 e N°2



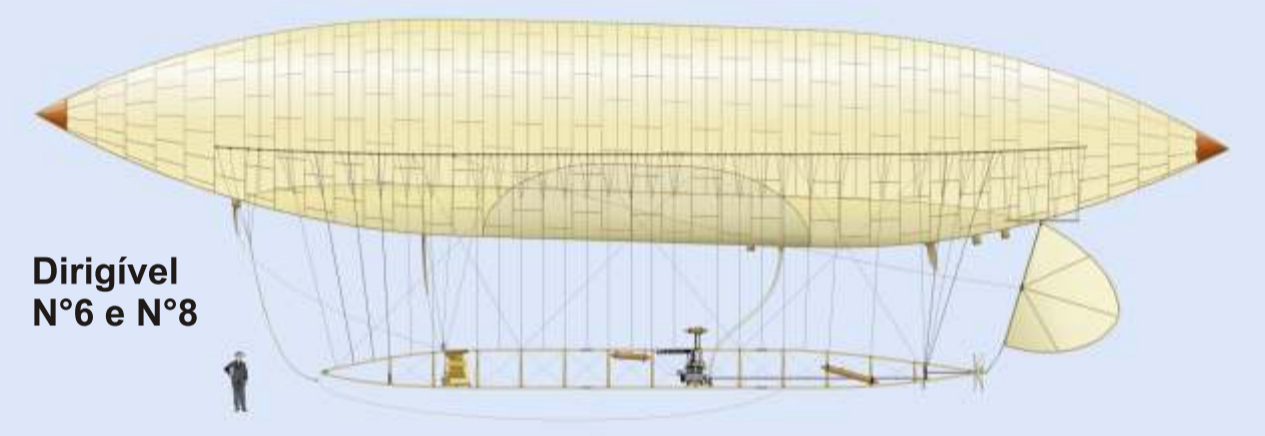
Dirigível N°3



Dirigível N°4



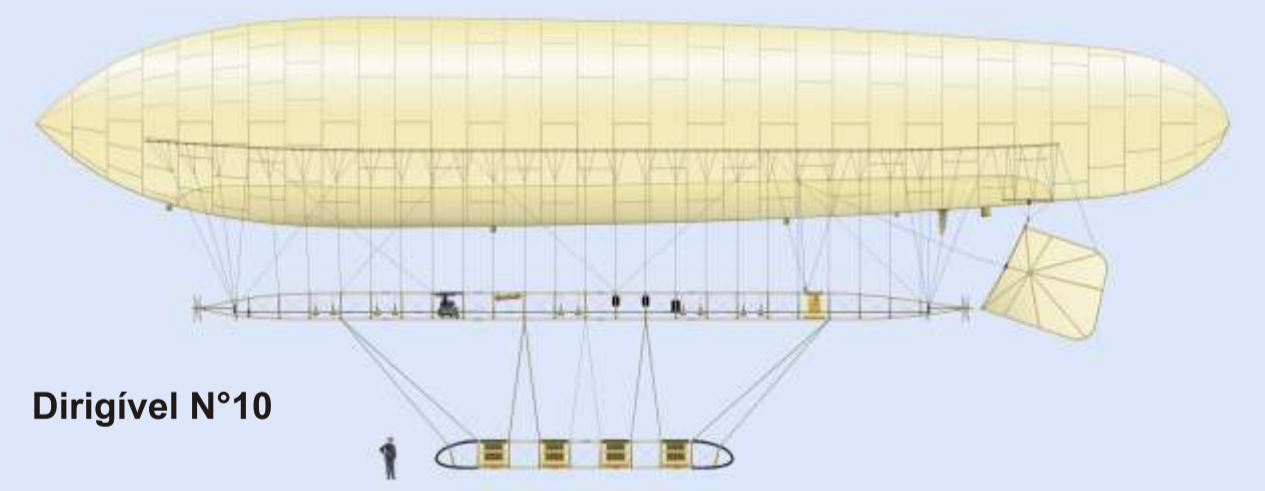
Dirigível N°5



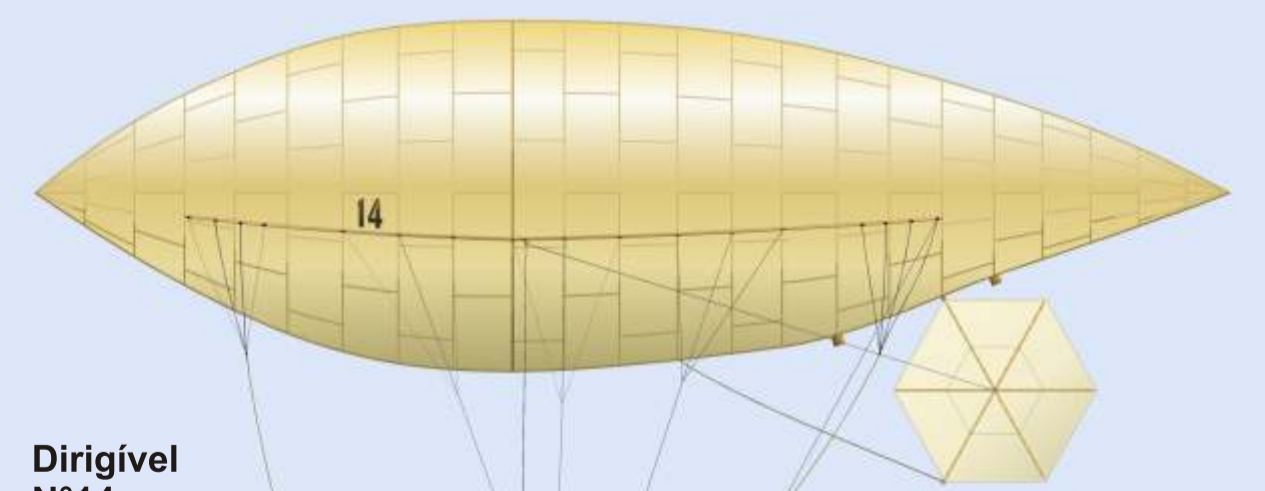
Dirigível N°6 e N°8



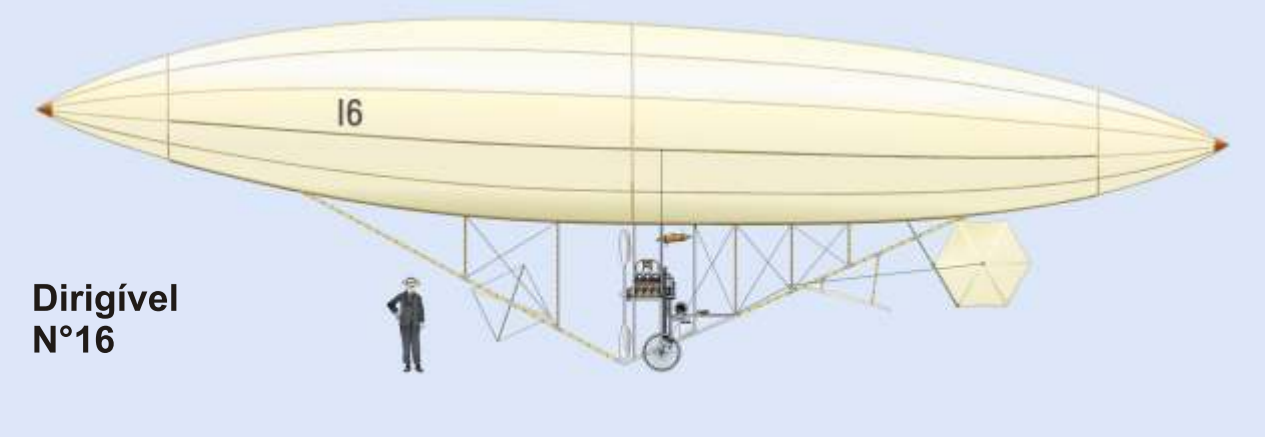
Dirigível N°7



Dirigível N°10



Dirigível N°14



Dirigível N°16