

Noch immer tut man sich in Brasilien schwer mit der Anerkennung für Alberto Santos Dumont. Sein Ruf ist schillernd, sein Aussehen entspricht nicht dem traditionellen Macho-Gehabe am Zuckerhut. Und doch verdankt es das Land letzten Endes dieser unscheinbaren Persönlichkeit, dass es heute im Flugzeugbau weltweit führend ist.

Santos Dumont

TEXT: LORENZ WINTER



Die Szene war filmreif, nur gedreht wurde sie bisher nie. Da baumelt ein Mann in Seilen und Drähten verfangen an den Ästen einer mächtigen Ulme. Und aus der Millionärsvilla, in deren Park der Baum gen Himmel ragt, schwebt eine leibhaftige Prinzessin herbei und lässt dem im Wipfel Gestrandeten vom Gärtner huldvoll einen Imbisskorb hochreichen, damit ihm das Warten auf die Befreiung aus seiner Notlage ein wenig leichter fällt. Der Millionär war Edmond de Rothschild, die Prinzessin Brasiliens Ex-Thronerbin Isabel, der Mann hieß Alberto Santos Dumont.

Das unverhoffte Zusammentreffen der drei Namen gehört zu den verborgenen Kapiteln der Geschichte des 20. Jahrhunderts, und Szenen wie diese haben Drehbuchautoren tatsächlich immer wieder zum Anlauf auf die ebenso märchenhafte wie tragische Biografie des Flugpioniers gereizt, der vor 130 Jahren im Bundesland Minas geboren wurde.

Am ältesten ist das Projekt der Regisseurin Tizuka Yamazaki: Sie fasste bereits vor sage und schreibe 18 Jahren den Plan, das Buch „O brasileiro voador“ von Márcio de Souza zu verfilmen. Doch Yamazaki schaffte es bis heute nicht, die dazu nötigen 15 Millionen Dollar aufzutreiben. (Nur am Rande: Ein durchschnittlicher Hollywood-Film kostet jetzt etwa viermal soviel.) Bescheidener kalkulierter Marcone Pereira Simões, der für seine Santos-Dumont-Filmografie mit vier

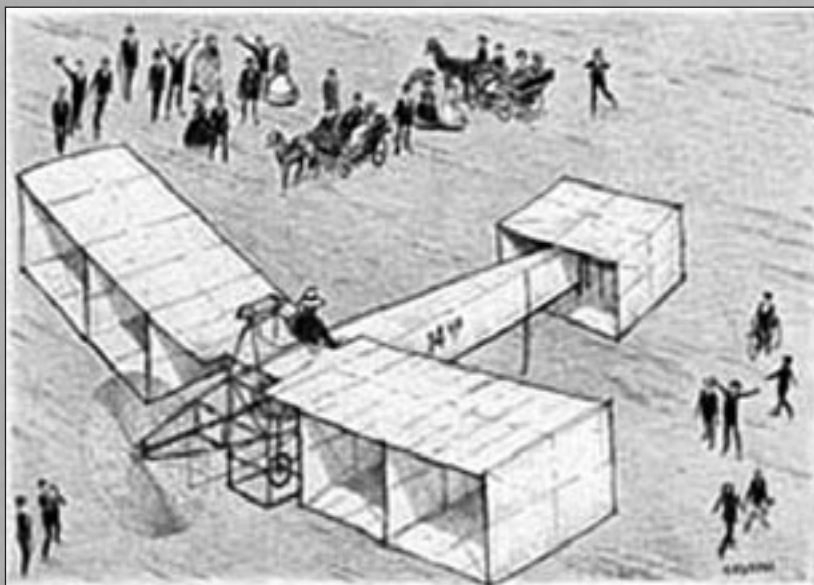
Millionen Dollar auszukommen glaubt. Aber auch der Nordestino Simões rackert sich nun schon seit fünf Jahren mit dem Projekt herum. Pariser Finanziere stifteten ihm zwar 1,5 Millionen, und die Firma Aço Villares, die einem Nachfahren des Flugzeugkonstruktors gehört, sagte ihm weitere 0,2 Millionen zu. Doch wann die erste Klappe zu dem Film fällt, in dem der bekannte Charakterdarsteller Pedro Cardoso die Rolle des Santos Dumont spielen soll, weiß niemand zu sagen. Sogar der nur 52 Minuten lange Dokumentarfilm des Cineasten Nelson Hoineff, in High Definition Video (HDTV) geplant und darum nur 0,3 Millionen Dollar teuer, wartet vorläufig noch auf den Drehbeginn.

Darüber hinaus scheint die kulturpolitische Bedeutung des Phänomens Santos Dumont an allen Regierungen der jüngeren Vergangenheit Brasiliens einigermaßen spurlos vorübergegangen zu sein. Nicht einmal der Luftwaffe des Landes, die den genialen Erfinder 1947 ehrenhalber zum Brigadeleutnant und 1959 gar posthum zum Luftmarschall beförderte, gelang es durchzusetzen, dass für sein Ansehen nicht nur daheim, sondern auch international mehr als bisher getan wird. Während es sich die USA dieses Jahr mehr als 200 Millionen Dollar kosten lassen, um den 100. Jahrestag des Erstflugs der Brüder Wright zu feiern, rührt sich

zum Gedenken an Santos Dumont nichts. Und das, obwohl Schriftsteller, Techniker, Künstler und Cineasten verschiedener Länder der Welt die Tatenlosigkeit Brasiliens in diesem Punkt seit langem anprangern. Zuletzt war es die britische Autorin Nancy Winters, die ihr Buch „Man flies“ gern in ein großzügig ausgestattetes Musical verwandelt sähe, aber für die Idee kein Gehör fand. Angeblich mangelte es Brasilia wieder mal an Geld. Dabei müsste die dortige Regierung keineswegs den Gesamtaufwand schultern, denn Interessenten an solchen Vorhaben gibt es auch anderswo. Nur die Initialzündung erwartet die Weltöffentlichkeit natürlich vom Geburtsland des Pioniers.

Vielleicht liegt es aber auch gar nicht am Geld, wenn das Stichwort Santos Dumont seine Heimat nur selten spontan begeistert. Denn schließlich bildete seine Karriere keineswegs einen einzigen Triumphzug von Rekorden und Prämien, und seine Persönlichkeit entspricht kaum den gängigen Vorstellungen der Brasilianer von sich selber.

Rua do Encanto 22. Ein putziges Fachwerkhäuschen im Zentrum der ehemaligen kaiserlichen Sommerresidenz Petropolis, in den Bergen nördlich von Rio. Hier verbrachte der Schöpfer des Motorflugs seine letzten Lebensjahre, schrieb Bücher und beobachtete die Sternenhimmel. Die Fremdenführerin ge-



leitet eine kleine Touristengruppe die Wendeltreppe in sein Studierzimmer hoch. Die Treppe ist so konstruiert, dass man sie nur mit dem rechten Fuß zuerst betreten kann. Das habe Santos Dumont selber dem Architekten vorgeschrieben, erläutert die Dame. Weil er eben abergläubisch gewesen sei. Die Zahl acht zum Beispiel habe er stets als böses Omen gescheut. Die Ausländer in der Gruppe wissen nicht so recht, ob sie ernst bleiben sollen bei dieser Schilderung, zwei junge Mädchen kichern verstohlen.

Doch die brasilianischen Besucher der frugal möblierten Gedenkstätte blicken eher betreten drein. Ist ihnen vielleicht nicht ganz geheuer beim Aufstieg über die geometrisch verhexte Treppe? Erinnert sich der eine oder andere von ihnen gar der Tatsache, dass der tollkühne Flugzeugartist nicht nur abergläubisch war, sondern unter dem Ruf eines Unheilsbringers litt? Eines „pé-frio“ also, wie man drüben beim Anblick solcher Leute leise schauernd sagt.

Mindestens zweimal im Leben holte dieser Ruf Santos Dumont erschreckend ein. 1928 kehrte er aus Paris nach Brasilien heim. Geflogen war er da schon seit 18 Jahren nicht mehr, und auch diese Reise trat er lieber zu Schiff an, an Bord des Passagierdampfers „Cap Ancona“. Inzwischen beförderten seine Nachfolger, Berufspiloten wie Antoine de Saint-Exupéry und Jean Mermoz, freilich schon Luftpost über den Südatlantik, und wer es sich leisten konnte, reiste mit einem Wasserflugzeug vom Typ „Condor“ nach Rio. Auch anlässlich der Heimkehr von Santos Dumont startete eine Sondermaschine für Journalisten und andere Prominenz in Richtung Zuckerhut. Doch das Flugzeug stürzte ab – in Sichtweite von Santos Dumont und seiner Begleitung. Pé-frio? Vier Jahre später erhob sich am Tag seiner Beerdigung ein Sturm und riss die Maschine vom Himmel, die sein Fliegerkollege Louis Blériot auf den Namen des verstorbenen Freundes getauft hatte. Zufall oder mehr?

Zum bösen Omen kam das wenig imposante Aussehen des Mineiros. Der schwächliche Schnauzbart, der stets etwas traurig in die Welt blickte, hat nun einmal so gar nichts gemein mit den sonnengebräunten Muskelprotzen von Copacabana, die heute Brasiliens Ruf als Paradies auf Erden hätscheln sollen. Mit der weißen Nelke im Knopfloch und dem winzigen Diamantring im Ohr scheint der junge Dandy Santos Dumont eher einem Roman von Proust entstiegen – was wiederum erklären würde, warum er in seiner langjährigen Wahlheimat Frankreich bis heute als Idol der technischen Moderne und Inbegriff klassischer Eleganz gilt.

In Brasilien saugt dagegen heutzutage gerade mal ein obskures „Grupo Gay da Bahia“ Honig aus der Legende des Fremdlings – immerhin hatte sich Santos Dumont in einem Abschiedsbrief ja ohne Zögern zu seiner Bisexualität bekannt. Dem Rest des Landes war sein demonstrativer Verzicht auf Macho-Gehabe aber wohl immer ziemlich su-



spekt. Dafür wiederum dürfte in Paris heute kaum noch jemand wissen, dass im Bois de Boulogne einmal eine drei Meter hohe Statue an ihn erinnerte, die nach dem deutschen Einmarsch in Frankreich während des zweiten Weltkriegs abgerissen wurde: Das Dritte Reich mochte ihm wohl nicht verzeihen, dass er beim Flug um den Eiffelturm den Grafen Zeppelin überrundet hatte.

Endlich abgehoben mit Modell 14-bis

Das war im Jahre 1900. Santos Dumont's Fluggeräte wurden bereits mit Lampenöl angetrieben, doch handelte es sich bei seinen selbstgebaute Apparaten um technische Zwitter. Halb Flugzeug, halb Freiballon, brachten ihre Motoren sie damals noch nicht zum Steigen, sondern trieben sie lediglich voran. So war es auch beim Wettflug um den Eiffelturm mit dem Modell der Serien-Nummer sechs. Der damals ausgesetzte Preis hieß „Deutsch de la Meurthe“ und war mit 125.000 Franc dotiert. Den Namen verziehen ihm die Nazis noch 40 Jahre später nicht, das Geld verteilte Santos Dumont unter seine Mechaniker.

Erst im Herbst 1906 (12.11.1906) hob er dann mit dem Modell 14-bis wirklich ab: Beim Rennen um den „Archdeacon“-Preis schaffte er mit einem 24-PS-Motor 37,5 Kilometer pro Stunde und hielt sich bei einer „Flughöhe“ von 90 Zentimetern etwa 220 Meter weit in der Luft. Das ganze Abenteuer dauerte nur 21 Sekunden, dennoch klatschten die 300.000 Zuschauer auf dem Flugfeld von Bagatelles wie wild. Knapp ein Jahr zuvor hatten Wilbur und Orville Wright am Strand von Kitty Hawk in North Carolina nach eigener Aussage ebenfalls eine Flugmaschine zum Steigen gebracht. Nur gab es dafür keine Zeugen, während Santos Dumont seine 14-bis vor den Augen einer Jury des französischen Aeroclubs startete.

Für die Fliegerei hatte sich der junge Alberto schon mit 18 Jahren interes-

siert, als er mit seinem Vater Henrique Dumont nach Paris kam, wo der sich wegen einer Querschnittslähmung medizinisch behandeln ließ. Der Sohn studierte an der Seine Physik und belegte als Spezialfach „Aerostatik“, also die Kunst, sich mit technischen Hilfsmitteln in der Luft zu halten. Es waren zerbrechliche Gebilde aus Holz- und Bambusstäben sowie mit Japanseide bespanntem Eisendraht. Die 14-bis steht heute als Replikat im Luftfahrtmuseum von Rio, ebenso ein Nachbau der „Demoiselle“ oder „Libelle“, mit der Santos Dumont 1907 die drei Kilometer von Saint-Cyr nach Buc flog. Von allen seinen Modellen war sie wohl das populärste.

Nach seinem „Langstreckenflug“ war er der einzige Pilot der Welt, der damals über alle vier gängigen Lizenzen verfügte: für Freiballons, Luftschiffe, Doppeldecker und Eindecker. Doch schon 1910 gab er die Fliegerei völlig auf, und die militärische Nutzung seiner Erfindung im ersten Weltkrieg bedrückte ihn ähnlich wie später Einstein der Abwurf der Atombomben über Hiroshima und Nagasaki. Einsam geworden, hauste er zuletzt in der Rua do Encanto, und wie eine grausige Ironie des Schicksals mutet es an, dass der gleiche Mann, der 1898 in dem Buch „Eu naveguei pelo ar“ (Ich flog in der Luft) stolz geschrieben hatte: „Niemand vor mir hatte je Gleiches vollbracht“, jetzt wie sein Vater von einer schweren Krankheit an Bett und Rollstuhl gefesselt zu werden drohte. Freunde berichten, mit 59 habe Alberto ausgesehen, als sei er 80.

Im Hotel „La Plage“ in Guarajá/São Paulo nahm er sich kurz darauf das Leben. Seine Zimmer-Nummer lautete 152: Abergläubische errechneten so-



gleich, dass deren Quersumme acht ergibt – das Zeichen, das er immer gefürchtet hatte. Ob es den unscheinbaren Erben des Landguts Cabangu beim Städtchen Palmira, das sich heute Santos Dumont nennt, wohl trösten würde zu wissen, dass letzten Endes seine Erfindungen Brasilien zu einem der wichtigsten Flugzeugbauländer der Welt gemacht haben? ■