

LES FRÈRES DUFAUX *Henri et Armand Dufaux* 1879 - 1980 / 1883 – 1941



11.Dufaux.FULL.1.JPEG



11.Dufaux.FULL.2.JPEG

Henri et Armand Dufaux, biographie abrégée

Henri Dufaux naît à Chens le 18 septembre 1879 (Savoie), son frère vit le jour le 13 janvier 1883 à Paris. Ce n'est qu'au début des années nonante que la famille Dufaux revint à Genève, ville d'origine du père. Henri suit les traces de son père et devient artiste-peintre, se formant d'abord à l'École des Beaux-Arts de Genève puis dans divers ateliers de Paris. Puis il reprend l'atelier de son père. Armand suit les cours de l'université et se forme dans des disciplines techniques.

Au terme de ses études, il développe avec son frère un moteur d'appoint pour véhicules à deux roues, dont le développement ultérieur aboutit à **la fondation de la Société Motosacoche SA**, ce qui leur donne les moyens financiers de se consacrer à la construction d'avions. La traversée du Lac Léman dans leur propre avion leur apporte un grand succès.



11.Dufaux.FULL.3.JPEG

PIONNIER: LES DUFAUX

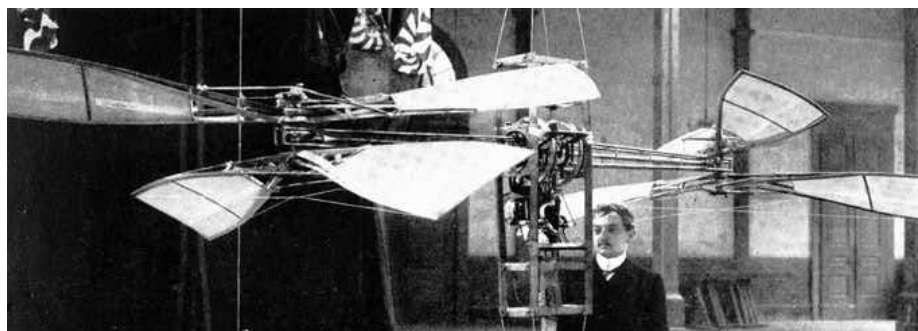
(AUTEUR : ANTOINE WASSERFALLEN)

C'est ensuite la séparation. Henri retourne à Paris et recommence la peinture, voyage dans plusieurs pays du monde entre 1914 et 1939 ... il se maria en 1976 avec Myriam Rocher et décéda le 26 décembre 1980 à l'âge de 101 ans. Armand rejoignit également Paris, mais demeura fidèle à l'aéronautique. Au début des années vingt il reprit la construction d'un amortisseur à vapeur qu'utilisèrent la plupart des voitures de courses de l'époque. Il meurt à l'âge de 58 ans à Genève.

Leurs vies

Chronologie conjointe

- 18.9.1879 Naissance à Chens d'Henri.
- 13.1.1883 Naissance à Paris d'Armand.
- 1899 Fondation de la société en commandite H. & A. Dufaux & Cie.
- Fin 1890 Développement d'un petit moteur à explosion pour les vélomoteurs.
- 1901 Brevet dudit moteur.
- 1902 Premiers développements du décollage vertical.
- 1903 Création d'une nouvelle fabrique, plus grande, pour la production des moteurs de motocyclettes.
Transformation de leur raison sociale en "**Motosacoche SA**".
- 24.2.1904 Brevet de leur hélicoptère (maquette prototype).



11.Dufaux.FULL4.JPEG

- 1905 Agrandissement de Motosacoche SA.

PIONNIER: LES DUFAUX

(AUTEUR : ANTOINE WASSERFALLEN)

- Févr. 1905 Essais de leur prototype d'hélicoptère.
- 12-14.4. 1905 Présentations publiques à Genève, puis à Paris.
- 1906 Premières apparitions de leur aéronef en grandeur 1:1.
- 1908 Construction de la grande halle de production Motosacoche SA à Turin.
- Été 1909 Test de l'appareil no.2, abandon de la propulsion verticale.
- Hiver 1909 Construction du premier triplan tandem du monde: l'appareil no.3.
- Déc. 1909 Premiers décollages au moyen de l'appareil no. 3 accidenté sur la Place d'Armes de Bière.
- 24.12.1909 Henri effectue le premier vol Suisse d'un avion.
Destruction totale, construction immédiate de l'appareil no.4.



11.Dufaux.FULL.5.JPEG

- 28.8.1910 Traversée du Lac Léman, remportent le prix de sfr. 5'000.--
décerné par la Société Perrot-Duval & Cie.

PIONNIER: LES DUFAUX

(AUTEUR : ANTOINE WASSERFALLEN)

Oct. 1910

Chronomètre d'or décerné par le Conseil Fédéral avec l'inscription suivante:

“De la part du Conseil Fédéral aux premiers aviateurs Suisses”.



11.Dufaux.FULL.6.JPEG

Plaque commémorative de leur arrivée à La Gabiule (Genève).

1911

Tentatives infructueuses de production commerciale d'aéroplanes. Les deux frères abandonnent leur activité aéronautique.

Henri reprend la peinture et s'établit à Paris.



11.Dufaux.FULL.7.JPEG

PIONNIER: LES DUFAUX

(AUTEUR : ANTOINE WASSERFALLEN)

1914-18	Armand usine des pièces pour l'industrie aéronautique, qui depuis le début du XXe siècle avait développé et produisait son amortisseur à vapeur.
1914-39	Voyages d'Henri autour du monde.
17.7.1941	Décès d'Armand à Genève.
1976	Henri épouse à l'âge de 97 ans Myriam Rocher.
1979	Henri Dufaux reçoit la médaille d'honneur des vétérans de l'aviation.
1980	Décès d'Henri.

LEURS EXPLOITS TECHNIQUES

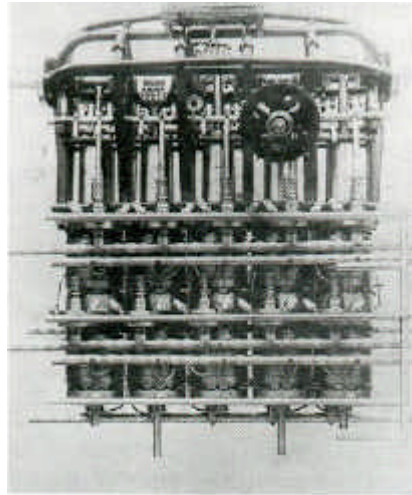
Pionniers de l'hélicoptère

Les frères Dufaux désiraient construire un aéronef qui puisse décoller sans piste ou catapulte, et même, si possible, verticalement. Ils parvinrent assez rapidement à la constatation qu'ils ne disposaient pas du moteur approprié à de telles exigences, de ce fait ils développèrent un moteur léger et pourtant fiable.

Leur prototype consistait en **une maquette d'hélicoptère**: celle-ci pesait 17,5 kilogrammes et pouvait déplacer une charge utile de 6,5 kilos. Il s'agissait alors du **premier aéronef d'Europe qui soit "plus lourd que l'air" et volait pourtant !** A l'époque bon nombre de gens étaient persuadés que les aéronefs se devaient d'être plus légers que l'air pour pouvoir voler. Pour prendre l'exemple de **Santos-Dumont**, le célèbre aérostatier (1873-1932), ce dernier fût tellement frappé de voir cette maquette voler qu'il en abandonna ses ballons et autres dirigeables et rejoignit le clan des aviateurs !

PIONNIER: LES DUFAUX

(AUTEUR : ANTOINE WASSERFALLEN)



11.Dufaux.FULL.9.JPEG

Moteur de l'Helicoptère suivant (Musée des transports, Lucerne).

C'est alors que les frères Dufaux se mirent à la construction d'un véritable appareil. Leur but était toujours de le faire décoller verticalement, puis voler horizontalement. Mais il fallut développer un moteur plus puissant. Celui-ci se composait de 20 cylindres à double action et avait une puissance de 120 PS en ne pesant que 85 kg. Mais ce moteur n'apporta rien de plus à leur objectif ... spécialement dans le cadre de la sustentation de l'aéronef en cas de turbulences, c'est pourquoi les deux frères abandonnèrent finalement leur projet d'hélicoptère.

Le vol au-dessus du Lac Léman

Leur prototype suivant fût **le premier biplan à fuselage du monde !** Leur décollage initial eut lieu le 24 décembre 1909, avec Henri, le plus léger des deux aux commandes. L'appareil s'écrasa avec destruction totale, mais le pilote en réchappa indemne. Inlassablement, ils persévèrent avec la construction de l'appareil no. 4 (en médaillon central, le no. 1 ayant été la maquette d'hélicoptère). La compagnie genevoise Perot-Duval ayant offert une récompense de sfr. 5'000.-- au pilote qui accomplirait la traversée du lac Léman dans sa longueur, ils se portèrent candidats.



11.Dufaux.FULL.10.JPEG

Le premier survol du Lac Léman dans sa longueur débuta **le dimanche 28 août 1910**, c'est encore Armand qui pilote l'appareil no. 4. Sans encombres d'ailleurs, puisqu'il atteint l'altitude 100 mètres à peine neuf minutes après le décollage lorsqu'il franchit la ligne de départ "St.-Gingolph - Montreux". Soudain une turbulence le rabat sur le lac, à peine au-dessus des flots ... mais la machine volante regagne son altitude de départ. Déjà, Armand doit à nouveau faire face à un nouveau problème: le pare-brise brisé ne le protège plus des éclaboussures d'huile qui lui brûlent le visage ... mais enfin le moteur fonctionne encore ! L'appareil perd de surcroît de l'altitude et se rapproche encore une fois dangereusement du lac ... pas trop tout de même car Armand peut stabiliser l'aéronef à quelques mètres au-dessus du lac et poursuivre sa folle traversée. Il atteint la ligne d'arrivée à La Gabioule, près de Corsier, sa machine qui, comme toujours, perdait de l'altitude passe à peine à un mètre au-dessus de la digue du bord du lac, Armand se faufile entre deux poteaux télégraphiques et parvient à poser son appareil: **cette épique traversée du Léman dans sa longueur aura duré une heure et dix-huit minutes, pour un parcours de 80 km, plus du double de la traversée de la Manche que Blériot avait franchi l'année précédente.**

Motivation des deux frères : famille et entourage

Leur père était artiste, peintre et sculpteur, mais avant tout passionné par le développement de domaines sportifs comme l'automobile, l'aéronautique et le sport en général. Ce qui fait que les deux frères grandirent dans un environnement enthousiaste de l'innovation. Sous le toit familial ils grandirent en compagnie de leurs cousins Charles et Frédéric qui devinrent des concepteurs de grand talent de voitures de courses ...

Les deux frères s'adoraient et se complétaient de façon idéale: Henri l'artiste apportait l'intuition et la fantaisie ... alors qu'Armand avec son esprit technique, disposait des compétences permettant de réaliser ce que son frère proposait. Bien que nous ne disposions pas d'informations sur leur scolarité, nous savons qu'ils ont été constamment intéressés par les essais d'autres pionniers de l'aéronautique comme **Lilienthal** (pionnier du vol à voile entre 1891 et 1896) ou les frères Wilbur et Orville **Wright** (premier vol en 1903).

L'aéronautique était le grand défi technologique de leur époque et l'influence de la France voisine jouait aussi un rôle important dans leur passion.