

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 12 (1936)

Heft: 42

Artikel: Santos-Dumont : ein Doppeljubiläum der Mondluftfahrt

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-757166>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

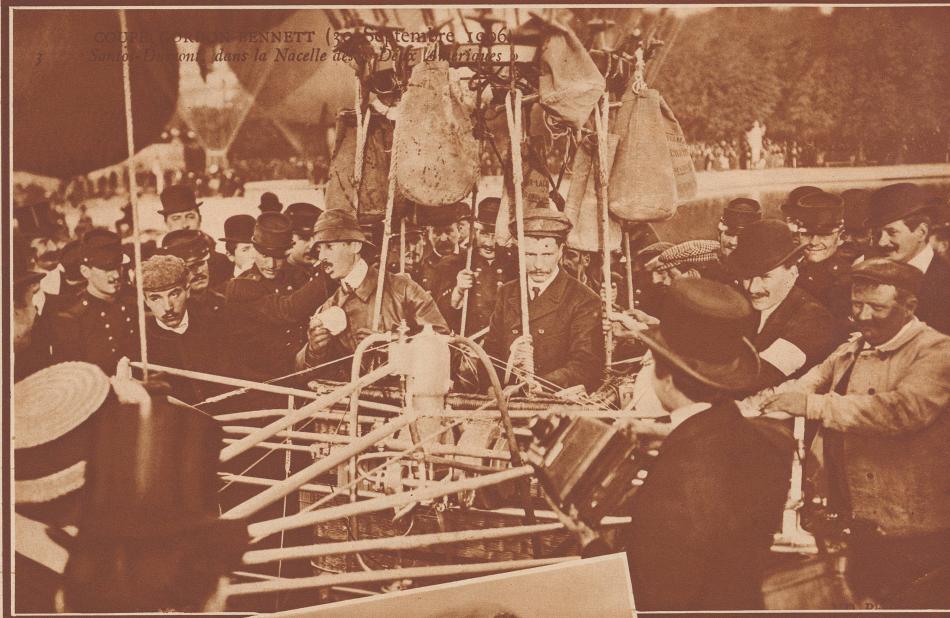
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

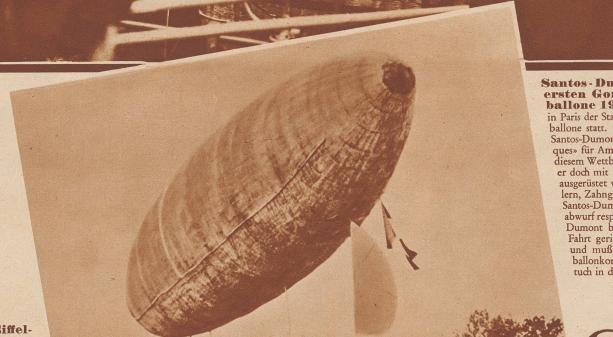
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



COUPE GORDON-BENNETT (30. September 1906).
Santos-Dumont dans la Nacelle de son Dirigeable Américain.



Im Luftschiff um den Eiffelturm.

Am 24. März 1906 stießte der französische Großindustrielle Henry Deutsch de la Meurthe 100 000 Franken für denjenigen Luftschiffpiloten, der die Fahrt St. Cloud-Eiffelturm-St. Cloud mit einer Luftschiffdistanz von 30 Minuten zurücklegte. Erster einziger Bewerber war wiederum Santos-Dumont. Am 19. Oktober 1901 unternahm er die entscheidende Fahrt. Sein Luftschiff »No. 6« hatte 33 Meter Länge, 6 Meter größter Durchmesser, 622 Kubikmeter Kapazität und wiegte 16 Pferdekräfte aufgrund seines Motorwagens. Da Santos-Dumont seinen Wettbewerbsflug 24 Stunden vorher bei der Kontrollkommission des französischen Aeroklubs anmelden mußte, nahm die Pariser Tagesschäfte gegen diese Zeit, den Flug in sensatio[nell]er Ausrichtung, denn es handelte sich um ein unendliches Hunderdtusend, zu sogenanzen ganz Paris, wohnte denn den großen Ereignissen bei. Der Start erfolgte 2 Uhr 45 Minuten nachmittags auf dem Parkplatz des Pariser Aeroklubs im St. Cloud. Den Eiffelturm und kreisförmig über dem Hinterkopf des Piloten verteilte er in einer Linkskurve und landete 3 Uhr 11½ Minuten wiederum auf dem Startplatz in St. Cloud. Damit hatte er den Preis gewonnen und der erste offiziell kontrollierte Wettbewerb einer solchen Art. 11 Kilometer und 29½ Minuten, gekrönt der Geschwindigkeit, mit dem gewonnenen Preis schenkte Santos-Dumont Fr. 50 000.— den Armen von Paris, die andere Hälfte verteilte er unter seine Mitarbeiter und Mechaniker. Er selbst begnügte sich mit dem Ruhm des ersten. Anschließend, Blasius Luftschiff, Santos-Dumont »No. 6« beim Start in St. Cloud. Der Luftschiffkörper war aus japanische hinholz. An ihm hing an Klaviersaitensträngen ein dreieckiger Träger von 18 Meter Länge aus Pinienholz. In diesem Träger befindet sich am Bug die Führergondel mit Santos-Dumont, ungefähr in der Mitte der Motor und am Heck der zweiflügelige Propeller.

Aufnahme: Illustration, Paris

Santos-Dumont als Amerikas Vertreter am ersten Gordon-Bennet-Wettfliegen für Motorballone 1906. Am 30. September 1906 fanden in den Vereinigten Staaten der USA zum ersten Gordon-Bennet-Wettfliegen der Kugelballone statt. 16 Konkurrenten aus 7 Ländern nahmen an teil. Santos-Dumont konkurrierte mit seinem Ballon »Les Deux Amériques« für Amerika. Es war das einzige Konkurrenz-Flugzeug, das einen Motor und einen Motorraum besaß. Am Ende des Wettbewerbs mit einem Preis von 100000 Gulden kam er doch mit einem Ballonkorb, der mit einer ganzen Maschinerie ausgerüstet war. Ein absonderliches Gestänge, mit Motor, Propellern, Zahnräder: eine Ballastdoppelstütze! Diese sollte dem Santos-Dumont einen Vorsprung geben. Aber es gelang Santos-Dumont kein Preis zu erringen. Die Niedergabe wurde Santos-Dumont beim Wettbewerb zum Verhängnis. Im Verlaufe der Fahr geriet er mit dem Arm in das Gestänge, wurde verletzt und mußte vorzeitig landen. Bild: Der motorisierte Freiballonkorb vor dem Start. In der linken Korbecke, das Taschentuch in der Hand, Santos-Dumont.

SANTOS-DUMONT

Ein Doppeljubiläum der Motorluftfahrt

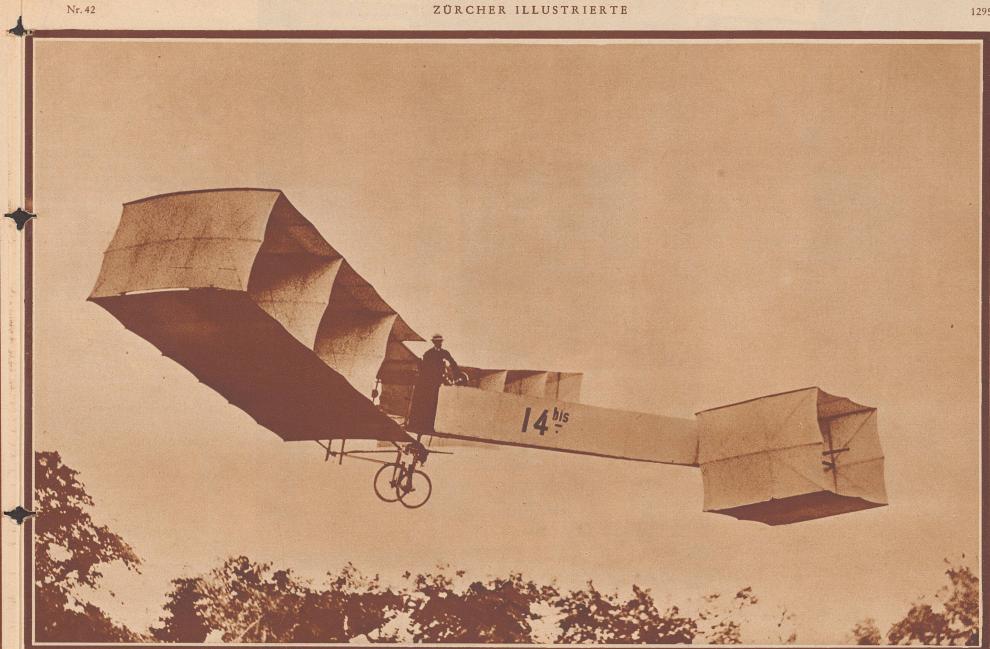
Vor 35 Jahren, am 19. Oktober 1901, gewann der Brasilianer Alberto Santos-Dumont mit seinem Luftschiff »No. 6« den Deutsch de la Meurthe-Preis von 100 000 Franken. Vor 30 Jahren, in den Monaten September bis November 1906, gelangen ihm die ersten öffentlichen Flüge auf europäischen Boden mit einem Fahrzeug schwerer als Luft. Am 12. November 1906 schuf er die ersten offiziell anerkannten Flugweltrekorde: 220 Meter Distanz und 21½ Sekunden Dauer.

Auf zwei einander gerade entgegengesetzten Richtungen, «leichter als Luft» (Luftschiffe) und «schwerer als Luft» (Flugzeuge), ist es dem Menschen nach tausendjährigem Ringen gelungen, sich das Luftreich zu erobern. Die Pioniere der beiden Richtungen standen sich von jeher in einem harten Kampf gegenüber. Um so erstaunlicher, ja geradezu ungemeinlich erscheint es, daß der gleiche Mensch, der damals in Paris lebende Brasilianer Alberto Santos-Dumont, der eigentliche erfolgreiche Bahnbrecher für Luftschiffe und Flugzeuge war, Santos-Dumont war, weder der Erfinder des Luftschiffes noch derjenige des Flugzeugs, wohl aber der eigentliche Bahnbrecher für beide. Von ihm haben sich schon viele andere mit dem Bau von Luftschiffen (z. B. Giffard 1852, Haenlein-1872, die Brüder Tissandier 1883, Renard & Krebs im Auftrag der französischen Regierung

1884, Dr. Wölfert 1896) und Flugzeugen (z. B. Henson 1842, Pénaud 1876, Ader 1890/97, Maxim 1894, Langley 1896/1903, Kreiß 1901) befäst. Die Arbeiten und Versuche aller dieser Vorläufer waren aber meistens infolge Mangel an Geldmitteln eingestellt worden. Es muß ganz besonders darauf hingewiesen werden, daß es seit den berühmten Luftschiffen Lachambre und Maduron eine Anzahl Freiballonaufstiege als Passagier mit. Für seinen Privatgebrauch ließ nach eigenem Bekunden des Kleinsten, nur 113 Kubikmeter fassenden Kugelballon, der er viele Aufstiege unternahm. Im Jahre 1898 brachte er das erste seiner Ideen konstruierte Luftschiff heraus. Mit seinem Luftschiff »Nr. 6« gewann er den 100 000 Franken-Deutsch de la Meurthe-Preis. Im Januar 1906 schickte sich Santos-Dumont um Flugwesen zu und baute, obwohl er sich keine Schraubenfliegen konnte, Erfolg hatte, sein erstes Flugzeug, mit dem er im Siegeslauf der Eroberung der Luft keinen Halt mehr.

Santos-Dumont hat in der Geschichte der Motorluftfahrt zweimal eine entscheidende Rolle gespielt.

(Fortsetzung Seite 1298)



Santos-Dumonts Rekordflug vom 12. November 1906.

Santos-Dumonts Flugzeug »14 bis«, im Volksmund auch »Raubvogel« genannt, war ein sogenanntes Enten-Flugzeug, ein Doppeldecker von 11 Meter Spannweite, 52 Quadratmeter Tragfläche, 245 Kilogramm Gewicht und einem Antoinette-Flugmotor, der zwischen den Spalten der Vorne, an den langen Entenfuß, war ein kastenförmiges Flächen-System. Das nach allen Seiten hin flachste Aussehen und die Form, sind höchstens die Bilder nicht sicher. Im Juli und August 1906 begannen die Flugversuche. Santos-Dumont trautete der Sache zuerst nicht ganz und befestigte vorsichtig sein Flugzeug an seinem Luftschiff Nr. 14, daher dann die Bezeichnung des Flugzeuges »14 bis«. Das Luftschiff erwies sich jedoch als sehr leicht und schwankend und bald die Flugversuche aufzugeben. Zuerst waren auch diese Experimente erfolglos. Da, in den frühen Morgenstunden des 4. September 1906, flog Santos-Dumont erster inoffiziell, aber doch vor namhaften Zeugen erfolgter Flug von ca. 100 Meter Distanz in 1½ Meter Höhe. Für den nächsten Tag rief Santos-Dumont schon die offizielle Kontrollkommission des Pariser Aeroclub zusammen. Allein seine Versuche vor der Kommission schterten und führten zu erheblichen Beschädigungen des Flugzeuges. Am 13. September 1906 flog Santos-Dumont erstmals mit 1000 Meter Distanz in 50 bis 70 Zentimeter Höhe; am 23. Oktober ein Flug von 50 Meter Distanz, mit welchem Santos Dumont die Coupe Archdeacon gewann, und am 12. November 1906 fünf Flüge, von denen der letzte 220 Meter, geflogen in 21½ Sekunden, betrug. Das waren die ersten offiziell anerkannten Flugleistungen, und mit ihren Daten beginnen die Weltflugrekordlisten.

Aufnahme: Roi, Paris



Alberto Santos-Dumont
zur Zeit seiner großen Flugerfolge 1906–1909

Am 20. Juli 1873 ist er als Sohn eines reichen Kaffeepflanzenbesitzers in Juiz de Fora, Brasilien, geboren. Neunzehnjährig kam er nach Paris. Sein Vater war ein rechtlich Geldmitteln ausreichend. Er wurde Luftschiffer und Flugpionier und er mit den Berufsfliegern Lachambre und Maduron eine Anzahl Freiballonaufstiege als Passagier mit. Für seinen Privatgebrauch ließ nach eigenem Bekunden des Kleinsten, nur 113 Kubikmeter fassenden Kugelballon, der er viele Aufstiege unternahm. Im Jahre 1898 brachte er das erste seiner Ideen konstruierte Luftschiff heraus. Mit seinem Luftschiff »Nr. 6« gewann er den 100 000 Franken-Deutsch de la Meurthe-Preis. Im Januar 1906 schickte sich Santos-Dumont um Flugwesen zu und baute, obwohl er sich keine Schraubenfliegen konnte, Erfolg hatte, sein erstes Flugzeug, mit dem er im Siegeslauf der Eroberung der Luft keinen Halt mehr.

Santos-Dumont hat in der Geschichte der Motorluftfahrt zweimal eine entscheidende Rolle gespielt.

(Fortsetzung Seite 1298)

Santos-Dumont

Fortsetzung und Schluß von Seiten 1294/95

Von 1898 bis 1906 entwarf und baute er 14 Luftschiffe. Dabei hatte er beim Bau nicht nur mit den Tücken der Materie, sondern sehr oft auch gegen die Vorurteile der Fachleute zu kämpfen. Dazu kamen die vielen Zwischenfälle und Katastrophen, die sich bei den Fahrten, die Santos-Dumont mit seinen Luftschiffen immer selbst unternahm, ereigneten. Nichts zeugt wohl mehr von der Zähigkeit, der Unerstrocknenheit und dem Siegeswillen Santos-Dumonts als die Tatsache, daß er bereits am Abend des gleichen Tages (8. August 1901), an dem er mit seinem Luftschiff Nr. 5 in den Lichthof des Trocadero-Hotels stürzte und nur wie durch ein Wunder dem Tode entronnen war, die Zeichnungen und Berechnungen für sein sechstes Luftschiff fertigstellte und die Arbeiten beim Bau desselben so förderte, daß das Luftschiff bereits nach 22 Tagen ununterbrochener Arbeit fertig und gefüllt war und mit dem er dann am 19. Oktober 1901 den großen Deutsch-Preis von Fr. 100 000.— gewann. Die Gewinnung des Deutsch-Preises war entscheidend für die weitere Entwicklung des Luftschiffes. Die große Bedeutung jener Fahrt lag darin, daß zum erstenmal in der Geschichte der Motorluftfahrt eine ganz genau bestimmte Strecke in einer vorgeschriebenen Zeit zurückgelegt wurde, und daß sich der Konkurrent 24 Stunden vorher für die Fahrt anzumelden hatte.

Aber auch auf dem Gebiete des Flugwesens spielte Santos-Dumont eine entscheidende Rolle. Seine Flüge von 1906 auf der Polowiese in Bagatelle bei Paris mit seinem Flugzeug waren die ersten in Europa ausgeführten, auch die ersten, die vor einer großen Zuschauermenge veranstaltet und offiziell kontrolliert wurden.

Das Geheimnis der Erfolge Santos-Dumonts lag darin, daß er sein eigener Finanzmann, Ingenieur und Pilot

war. Alle anderen Pioniere der Motorluftfahrt, denen eine dieser Eigenschaften fehlte, waren gehandikpt. Der größte Wert seiner Arbeiten lag in der öffentlichen Vorführung aller seiner Versuche; da gab es keine Geheimnisse zu wahren. Durch sein bewundernswertes Beispiel, seine Uneigennützigkeit, den Mut und die Todesverachtung bei seinen Experimenten, die er immer persönlich ausführte, durch die berechtigte und gewaltige Popularität, die er sich während eines Decenniums erwarb, hat Santos-Dumont die Motorluftfahrt von allen Vorkämpfern am meisten gefördert und unzählige Nachahmer auf den Plan gerufen.

Und fragt man endlich nach dem materiellen Nutzen, welchen die Arbeiten des Brasilianers ihm eingetragen haben? Wo sind seine Patente, wo seine Fabriken? Zeppelin, Lebaudy, Blériot, Wright usw., sie alle suchten ihre Erfindungen auf industrieller und kommerzieller Basis für sich selbst materiell nutzbringend auszubeuten. Und Santos-Dumont? Einzig und allein das Ziel, die Sache der Motorluftfahrt (Luftschiff und Flugzeug) zu fördern, der Wissenschaft zu dienen, der Menschheit neue Pfade zu öffnen, hatte diesen Mann dazu bewogen, sein Geld, seine Zeit, seine volle Arbeitskraft und so oft sein Leben in die Waagschale zu werfen. Wohl selten noch hat ein Mensch im Dienste der Wissenschaft und Technik, unter hundertfacher Einsetzung von Gut und Leben und völliger Ausschaltung aller persönlicher materieller Interessen, ein Problem von so großer kultureller Bedeutung wie die Eroberung der Luft nach Bewältigung scheinbar überwindlicher Schwierigkeiten mit so großem Erfolg gelöst, wie seinerzeit der Brasilianer Alberto Santos-Dumont mit seinen Luftschiffen und Flugzeugen.

Martin Hug.



Das Santos-Dumont-Flugzeug
«Demoiselle»

Im Jahre 1907 baute Santos-Dumont einen Eindecker von nur 5 Meter Spannweite, 8 Meter Länge, 10 Quadratmeter Tragfläche, einem Zweizylindermotor von 18/20 Pferdekräften und einem Leergewicht von 65 Kilogramm, den der Pariser Volksmund «Demoiselle» taufte. Mit der zweiten «Demoiselle», dem neuartigen Luftfahrzeug Santos-Dumonts, das wir oben im Bild zeigen, führte Santos-Dumont in den Jahren 1908 bis 1909 eine Anzahl namhafter Flüge aus. Die «Demoiselles» wurden dann von der Firma Clément-Bayard serienmäßig gebaut und massenhaft verkauft. Ihre Steuerung war jedoch so schwierig, daß nur Meister der Flugkunst, wie Garros und der Schweizer Flieger Audemars, das kleine Flugzeug mit Erfolg fliegen konnten.

Aufnahme Roi, Paris



PILOT A. G. - BASEL

BEI HAUSARBEITEN, bei denen Sie viel mit Wasser in Berührung kommen, wird Ihre Haut leicht rissig und spröde. Am besten ist's deshalb, wenn Sie regelmäßig abends vor dem Schlafengehen Nivea-Creme gründlich in die Haut einmassieren. Von der wohltuenden Wirkung werden Sie überrascht sein und auch von der Freude, die Ihnen die herrlich verjüngte, frischgesunde Nivea-Haut bereitet.

Nivea ist billig:

Dose Fr. 0.50 — Fr. 2.40
Tube Fr. 1.— und Fr. 1.50

SCHWEIZER FABRIKAT

FÜR HAUS UND SPORT
NIVEA CREME
ZUR HAUTPFLEGE