**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

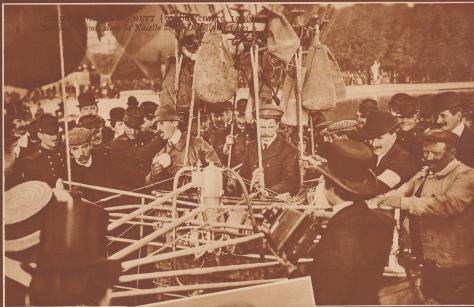
## Terms of use

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

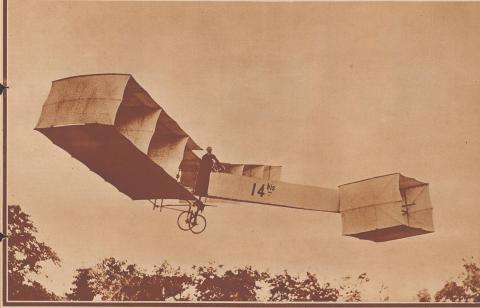
**Download PDF: 25.11.2025** 

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

Im Luftschiff um den Eiffel-

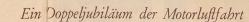






Santos-Dumonts Flugzeug, et åbsi, im Volkimunde auch «Rudvogel» genannt, war ein sogenanntes Enten-Flugzeug, ein Doppeldecker von 11 Meter Spansweite, 52 Quadratmeter Tregfläche, 245 Kilogramm Gewicht und einem Antoinetten-Flugmotter, von zuerst 24, später 59 Perdeckräften. Vorne, an dem langen Entenhals, war ein kattenförnigse Flüschensystem, das nach allen Seiten vom Pilotensiz aus bewegt werden konnte und als Höhen- und Seitensteuer diente, angebracht. Motor und fropellen bedranden sich hinter den Tregflächen und sind auf unserm Bilde nicht sichtera. Im Juli und besteht der den Seiten der der Seiten der Se





Im Luftschiff um den Eiffelturn wor 55 Jahren.

Am 24. März 1900 siftete der französische
Großindustreile Henry Deutsch de la Meurthe
100 000 Franken für denjenigen Luftschiftplicten,
der die Fahre St. Cloud-Eiffeltumeinem Luftschiff immer b. Ottomten Prieswer
Santos-Dumons. Am 19. Oktober 1901 unternahm er die entscheidende Fahrt. Sein Luftschiff
No. 6- hatte 33 Meter Länge, 6 Meter größten
Durchmesser, 622 Kubikmeter Fasungeraum und
ausgerüter. Da Santos-Dumons teinem Wettbewerbsflug 24 Stunden vorher bei der Kontrollkommission
die Fanzösischen Aeroklubs annelden mutte, hatten
die Parier Tageblitter greitigend Zeit, den Flug im
arzukländen Hundertrausende, sozusagen gunz Paris,
wohnte dem größen Ereignis bei. Der Start erfolgte
2 Uhr 42 Munten nachmittags auf dem Parkplatz des
Pariers-Aeroklubs in St. Cloud. Den Eiffelturn umform in einer Ininkurver und landete 3 Uhr 11½, Minuten wiederum auf dem Sartplatz in St. Cloud. Damit
hatter erde ner ininkurver und landete 3 Uhr 11½, Minuten wiederum auf dem Sartplatz in St. Cloud. Damit
hatter erde ner ininkurver und landete 3 Uhr 11½, Minuten wiederum auf dem Sartplatz in St. Cloud. Damit
hatter erde ner ininkurver und landete 3 Uhr 11½, Minuten wiederum auf dem Sartplatz in St. Cloud. Damit
hatter den Peris gewonnen und der erste offiziell kontrollierte Welreckord eines Luftschiffs, 11 Kilometer in
wonnenen Preis schenke Santos-Dumoner 18, 05 000den Armen von Paris, die andere Hilfte verreilte er untersiene Mitrarbeiter und Mechaniker, Er selbst begrüße sich in
hing an Klaviersattendrihten ein dereickförmiger Träger von
18 Meter Länge aus Princholo. In diesem Träger befind sich
am Bug die Führergondel mit Santos-Dumon, ungefähr in
der Mitte der Motor und am Heke der zweiftligigte Propiller
der Mitte der Motor und am Heke der zweiftligher Propiller
der Mitte der Motor und am Heke der zweiftligher Propiller
der Mitte der Motor und am Heke der zweiftligher Propiller 211/s Sekunden Dauer.

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 europäischem Boden mit einem Fahrzeug schwerer als Luft. Am 12. November 1906 schuf er die ersten offiziell anerkannten Flugweltrekorde: 220 Meter Distanz und

Auf zwei einander gerade entgegengesetzten Richtungen, «leichter als Luft» (Luftschiffe) und «schwerer als Luft» (Flugzeuge), ist es dem Menschen nach tausend-jährigem Ringen gelungen, sich das Luftreich zu erobern. jeher in einem harten Kampfe gegenüber. Um so er-staunlicher, ja geradezu unbegreiflich erscheint es, daß der gleiche Mensch, der damals in Paris lebende Brasi-lianer Alberto Santos-Dumont, der eigentliche erfolg-reiche Bahnbrecher für Luftschiff und Flugzeug war. Santos-Dumont war weder der Erfinder des Luftschiffes, noch derjenige des Flugzeuges, wohl aber der eigentliche Bahnbrecher für beide. Vor ihm hatten sich schon viele andere mit dem Bau von Luftschiffen (z. B. Giffard 1852, Haenlein-1872, die Brüder Tissandier 1883, Renard & Krebs im Auftrage der französischen Regierung

1884, Dr. Wölfert 1896) und Flugzeugen (z. B. Henson 1842, Pénaud 1876, Ader 1890/97, Maxim 1894, Langley 1896/1903, Kreß 1901) befaßt. 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 bahnbrechenden Arbeiten von Santos-Dumont weder bei der Aerostatik (Luftschiffe), wie nach den Erfolgen von Renard und Krebs, noch bei der Aviatik (Flugzeuge), wie nach den Erfolgen von Ader, einen Rückfall, ge-wissermaßen einen Waffenstillstand im Kampfe um die Eroberung der Luft gab. Nein, seit Santos-Dumont seine großen Erfolge erzielte, gab es im Siegeslauf der Eroberung der Luft keinen Halt mehr.

rung der Luft keinen Halt menr.
Santos-Dumont hat in der Geschichte der Motorluftfahrt zweimal eine entscheidende Rolle gespielt.



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

Am 20. Juli 1873 it er als Sohn einer richen Kafteplantagenbetteren in Juli de Fors, Brasilien, geboren Neunzelnjährig kam
Juli de Fors, Brasilien, geboren Neunzelnjährig kam
Juli de Fors, Brasilien, geboren Neunzelnjährig kam
juli de Breutsländer de Brasilien und Hieger. Zuerst machte er
mit den Berutsländerstilfern Lachmebr eun Machturon eine Anzall
Freiballonaufstege als Passagier mit. Für seinen Privatgebrauch
lief er nach eigenen Ideern den Kleinsten, nur 113. Kublikmeter
fassenden Kugelballon affestils bauen, mit dem er viele Auftriege
konstruierte Istantifi Por bestehe er das eren and seinen Ideen
konstruierte Istantifi Por Brasilier er das eren and seinen Ideen
kam er den 100 000 Franken-Deutsch de la Meurthe-Preis. Im
Jahre 1906 wandes sich Santo-Dumont om Hugwegen zu und
baute, nachdem er mit einem Schraubestilleger keinen Erfolg
hatte, sein erste Flugzeug, mit dem er in dem Monaen Spetember
bis November 1906 größe, epochale Flüge ausführte. In spätzen
bensjähre waren eine immerwährende Fluht, von einem seiner
Geuundheit zusungeden Klimia nich ass andere. Er starb, neumodfünfzigjährig, am 24. Juli 1932 in Sao-Paolo im Brasilien.

## 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 unternahm, ereigneten. Nichts zeugt wohl mehr von der Zähigkeit, der Unerschrockenheit 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 Artificität in Pedia der State der beiten 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.— ge-wann. 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 genaubestimmte 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

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 gehandikapt. 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 persellich werführte durch die hersehitier, und gewaltige sönlich ausführte, durch die berechtigte und gewaltige Popularität, die er sich während eines Dezenniums 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 mate-rieller Interessen, ein Problem von so großer kultureller Bedeutung wie die Eroberung der Luft nach Bewältigung scheinbar unüberwindlicher Schwierigkeiten mit so großem Erfolg gelöst, wie seinerzeit der Brasilianer Alberto Santos-Dumont mit seinen Luftschiffen und Flug-Martin Hug.



Das Santos-Dumont-Flugzeug «Demoiselle»

«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 neutzehnten Luftfahrzeug Santos-Dumonts, das wir oben im Bilde zeigen, führte Santos-Dumont in den Jahren 1908 bis 1909 eine Anzahl namhafter Flüge aus. Die «Demoiselles» wurden dann von der Firma Clément-Bayard seriemmäßig gebaut und massenhaft verkauft: Ihre Steuerung war jedoch so schwierig, daß nur Meister der Flugkunst, wie Garos und der Schweizer Flieger Audemars, das kleine Flugzeug mit Erfolg fliegen konnten.

