

# Das Luftvelo

Autor(en): **Schwabik, Aurel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 37

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755448>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Das Luftvelo

Bildbericht vom ersten Flug durch Menschenkraft  
von unserm Sonderberichterstatler Dr. Aurel Schwabik

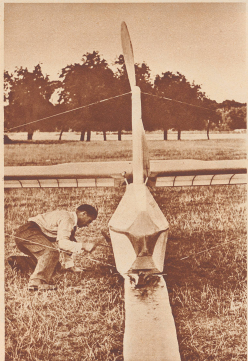
Die Idee Leonardo, die kräftigsten Muskeln des Menschen, die Beinmuskeln, zum Fliegen zu gebrauchen, ist heute Wirklichkeit geworden. Dem Frankfurter Flieger Dinnbühl ist diese Leistung, sie ein Markstein in der Geschichte der Luftfahrt darstellt, gelungen. In einer großen Halle auf dem Flugplatz von Rebsack bei Frankfurt liegt das stielartige Flugzeug, mit dem der Flug ausgeführt wurde, ganz und gar unscheinbar neben den dreimotorigen Luftrennen, die dort überholt werden. Glänzen

glänzt der cellianische Batist über dem dünnen Gerippe. Daß es 12 Meter Spannweite hat und doch nur 50 Kilogramm wiegt, erfahren wir von den drei jungen Leuten, die eben daran sind, vor dem letzten Angriff auf den 5000-Mark-Preis, den die Frankfurter Polytechnische Gesellschaft für den ersten mit Menschenkraft verwirklichten Flug von 500 Meter ausgesetzt hat, die Maschine nachzuprüfen. Es sind Haessler und Villingner, die beiden Dessauer Konstrukteure, und Dinnbühl, der Flieger aus Langensitteln. Wie ein kleiner Segler ist das Muskelkraftflugzeug gebaut, nur mit einer hohen Nase vor dem Pilotensitz, die den leichten Holzpropeller trägt. Er wird über die Transmission von einem großen Holzrad mit etwa 50 cm Durchmesser zu Fäden des Piloten angetrieben, der es mit Volo-pedalen in Bewegung setzt. — Am 29. August 1935, 18 Uhr 10, glückte der erste Flug, zwar nicht

**Stilpe durch Menschenkraft**  
Der Prototypus eines mit 200 bis 300 Kilogramm Gewicht versehenen Fluggerätes, das durch die Kraft der menschlichen Muskeln angetrieben wird, ist in der Polytechnischen Gesellschaft in Frankfurt am Main ausgestellt. Die Maschine ist ein Modell eines Fluggerätes, das durch die Kraft der menschlichen Muskeln angetrieben wird. Es ist ein Modell eines Fluggerätes, das durch die Kraft der menschlichen Muskeln angetrieben wird.



Für 304 von welthistorische Bedeutung. Die erste Aufnahme vom Menschenflug am eigenen Kraft. Zahn Meter über der Erde. Flieg: Dinnbühl mit etwa 10 Meter Sekundengeschwindigkeit dahin. Der Propeller machte 350 Umdrehungen in der Minute.



Räder besitzen das Muskelkraftflugzeug nicht, es werden mit einer Rolle auf einer speziellen Gleitbahn und landen wie ein Segelflugzeug. Die Rollbewegungen der Konstrukteure, Haessler, beim Einschlagen des Hakens, der die Maschine bis zum Start festhält.



Zum Zwecke des Startes werden zwei Anker in die Erde geschlagen; der eine, an dem das Flugzeug, der andere 60 Meter davon entfernt. Dortin spannt der Pilot das Gummikabel, durch de

zeug bis zum Start ferngehalten von Kraft der Start sich vollzieht.



über die geforderten 500 Meter, aber doch 235 Meter in einer Flughöhe von etwa einem Meter. Tags darauf flog Dinnbühl 10 Meter hoch und eine nur wenig kürzere Strecke. Wenn auch der volle Preis nicht zuerkannt werden konnte, so erhielten diese drei tapferen und unermüdlichen Pioniere der Luftfahrt, die sozusagen alle Ersparnisse an ihre Erfindung gewagt hatten, doch eine Anerkennungsprämie von 3000 Mark und bald darauf noch eine weitere Prämie in derselben Höhe.



Die beiden Erbauer Villingner und Haessler und der Pilot Dinnbühl bei ihrer Maschine kurz vor dem Start am 29. August 1935.

Villingner, der eine der beiden Konstrukteure, montiert ein Spannschloß an der selbstgebaute Maschine.