

Santos-Dumont : ein Doppeljubiläum der Mondluftfahrt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **12 (1936)**

Heft 42

PDF erstellt am: **25.07.2024**

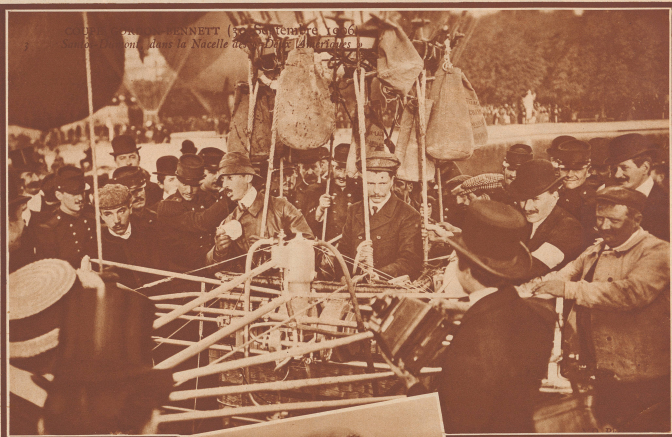
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-757166>

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

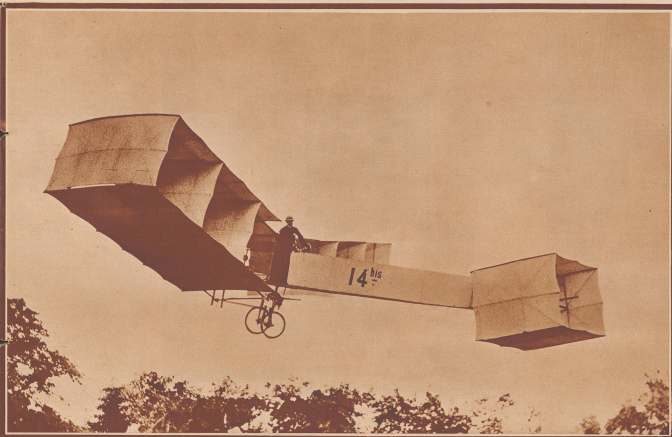
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Santos Dumont als Amerikas Vertreter am ersten Gordon-Bennet-Wettbewerb der Luftschiffe 1906. Am 25. September 1906 fand im Tuileriesgarten in Paris der Start zum ersten Gordon-Bennet-Wettbewerb der Luftschiffe statt. 16 Konkurrenten aus 7 Ländern nahmen daran teil. Santos Dumont landete mit seinem Ballon «Les Deux Americains» für Amerika. Er war der einzige Konkurrent, der auch bei diesem Wettbewerb mit einer Neuerung in den Kampf zog, kam er doch mit einem Ballonkorb, der mit einer speziellen Maschine ausgestattet war. Ein abwechselndes Gebläse, mit Motor, Propellern, Zahnrädern, eine Ballonverankerung! Diese sollte dem Santos Dumont das Befüllen des Auf- und Absteigen ohne Ballonverankerung ermöglichen. Die Neuerung wurde Santos Dumont beim Wettbewerb zum Verhängnis. Im Verlaufe der Fahrt geriet er mit dem Arm in das Gebläse, wurde verletzt und mußte vorzeitig landen. Er ist der momentane Freiballonkorb vor dem Start. In der linken Ecke, die links ist in der Hand, Santos Dumont.

Im Luftschiff um den Eiffelturm vor 35 Jahren.

Am 30. März 1902 stiegen der französische Geisteswissenschaftler Henry Deutsch de la Meurthe 150000 Franken für den ersten Luftschiffwettbewerb, der die Fahrt des Cloud-Eiffelturm-St. Cloud mit einem Luftschiff in 30 Minuten zurücklegen. Erster und einziger Bewerber um dieses Preis war Santos Dumont. Am 19. Oktober 1901 unternahm er die entscheidende Fahrt. Sein Luftschiff «No. 1» hatte 33 Meter Länge, 6 Meter größten Durchmesser, 622 Kubikmeter Fassungsvermögen und war mit einem Reaktor von 14 Pferdekraften ausgerüstet. Da Santos Dumont einen Wettbewerbssieg 24 Stunden vorher bei der Kontrollkommission des französischen Aerialclubs anzuweisen mußte, kam die Pariser Tagesblätter genügend Zeit, den Flug in sensationeller Aufmachung dem Pariser Publikum auszurollen. Hunderttausende versammelten sich Paris, wohin der große Ereignis bei. Der Start erfolgte 2 Uhr 42 Minuten nachmittag und dem Zeitpunkt des Pariser-Aerialclubs in St. Cloud. Das Eifelturm umflossene Santos Dumont auf der Höhe der oberen Plattform in einer Linkskurve und landete 3 Uhr 11 Minuten wiederum auf dem Sportplatz in St. Cloud. Damit hatte er den Preis gewonnen und die erste offiziell dokumentierte Weltumrundung eines Luftschiffes. 11 Kilometer in 29 Minuten, gebildet der Gedächtnis an. Von dem gewonnenen Preis schenkte Santos Dumont, 50 000 Franc an die Arbeiter und die Arbeiter. Er selbst besorgte sich mit dem Gewinn die ersten Luftschiffe. 1911 Das Luftschiff Santos Dumont «No. 1» sein Start in St. Cloud. Die Luftschifferei war ein junger Geschäftsmann, der ihm hing an Klavieranschlägen ein dreieckiger Träger von 11 Meter Länge mit Räder. In diesem Träger befand sich am Bug der Fahrgast und Santos Dumont, ungefähr in der Mitte des Motor und am Heck der zweiwellige Propeller sowie das große Schwimmer. Am Heck war auch die französische Flagge geholt.



Santos Dumonts Rekordflug von 12. November 1906.

Santos Dumonts Flugzeug «14 bis», im Volksmunde auch «Radflugzeug» genannt, war ein sechsstufiger Erstflug, ein Doppeldecker von 11 Meter Spannweite, 52 Quadratmeter Tragfläche, 245 Kilogramm Gewicht und einem Antriebsmotor von 24, vier 20 Pferdekraften. Versus, an dem langen Entschlepp, war ein kastenförmiges Flächentor, das sich alle Seiten vom Piloten aus bewegen konnte und als Höhen- und Seitensteuerung diente, angebracht. Motor und Propeller befanden sich hinter dem Tragflächen und auf seiner Höhe noch höher. Im Juli und August 1906 begannen die Experimente. Santos Dumont brauchte die Suche zuerst nicht ganz und befürchtete vorwiegend sich jedoch zu fliegen. Santos Dumont entschied sich bald, die Flugversuche ohne Luftschiff aufzunehmen. Zuerst waren diese Experimente erfolglos. Da, in den frühen Morgenstunden des 4. September 1906, gelang Santos Dumont ein nächster Flug mit dem offiziellen Kontrollkommissionen des Pariser Aerialclubs zusammen. Ab dem 13. September 1906 erfolgte dann der erste offiziell anerkannte Luftflug von 7 Meter in 50 bis 70 Zentimeter Höhe. Am 25. Oktober 1906 erfolgte dann der erste offiziell anerkannte Luftflug von 7 Meter in 50 bis 70 Zentimeter Höhe. Am 12. November 1906 fand Fluges von dem die letzte 220 Meter, geflogen in 21 1/2 Sekunden, betrug. Das waren die ersten offiziell anerkannten Flugleistungen, und mit ihrem Datum begannen die Weltflugrekordlisten.



Alberto Santos Dumont zur Zeit seiner großen Flugversuche 1906-1909

Am 20. Juli 1872 ist er als Sohn eines reichen Kaufmannsgeborenen in Juiz de Fora, Brasilien, geboren. Neunzehnjährig kam er nach Paris. Sein Vater hatte ihn mit reichlichen Geldmitteln ausgestattet. Er wurde Luftschiffbau und Fliegen. Zuerst machte er sich mit dem Berufschiffbau Ladung und Mahlen eine Anzahl Probekonstruktionen als Passagier mit. Für seinen Privatgebrauch ließ er nach eigenen Ideen drei kleinere, mit 113 Kubikmeter fassende Kugelformen überaus, mit dem er viele Aufträge unternahm. Im Jahre 1898 brach er das erste mal seinen Ideen konstruieren Luftschiff heraus. Mit einem Luftschiff «No. 1» er gewann er den 100 000 Franken-Preis in der Meurthe-Preis. Im Jahre 1900 wurde Santos Dumont zum Fliegen in und baute, nachdem er mit einem Schraubflieger keinen Erfolg hatte, sein erstes Flugzeug, mit dem er in den Monaten September bis November 1906 große, epische Flüge ausführte. In späteren Jahren widmete er sich dem Gebiete der Chemie. Bald hatte er aber mit Gesundheitsstörungen zu kämpfen, und seine letzten Lebensjahre waren eine ununterbrochene Flucht von einem seiner Gesundheitswörter, Klaus in das andere. Er starb neunundfünfzigjährig am 24. Juli 1932 in São Paulo in Brasilien.

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 gelang ihm die ersten öffentlichen Flüge auf europäischem Boden mit einem Fahrzeug schwerer als Luft. Am 12. November 1906 schuf er die ersten offiziell anerkannten Flugweltrekord: 220 Meter Distanz und 21 1/2 Sekunden Dauer.

Auf zwei einander gerade entgegengesetzten Richtungen, «leichter als Luft» (Luftschiff) und «schwerer als Luft» (Flugzeug), ist es dem Menschen nach tausendjährigen Ringen gelungen, sich das Luftreich zu erobern. Die Pioniere der beiden Richtungen standen sich von Jahr zu Jahr in einem harten Kampfe gegenüber. Um so erstaunlicher, ja geradezu unbegreiflich erscheint es, daß der gleiche Mensch, der damals in Paris lebende Brasilianer Alberto Santos Dumont, der eigentlich erfolgreiche Bahnbrecher für Luftschiff und Flugzeug war, nach den Erlangen von Ader, einen Rückfall, gewissermaßen einen Waffensstillstand im Kampfe um die Eroberung der Luft gab. Nein, mit Santos Dumont seine großen Erfolge erzählte, gab es im Segelstadium der Erprobung der Luft keinen Halt mehr.

1884, Dr. Wölfert 1896) und Flugzeugen (z. B. Henson 1842, Pénaud 1876, Ader 1890/97, Maxim 1894, Langley 1896/1903, Krebs 1923) betraf. 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 Aeronautik (Luftschiff), wie nach den Erfolgen von Renard und Krebs, noch bei der Aviatik (Flugzeug), wie nach den Erlangen von Ader, einen Rückfall, gewissermaßen einen Waffensstillstand im Kampfe um die Eroberung der Luft gab. Nein, mit Santos Dumont seine großen Erfolge erzählte, gab es im Segelstadium der Erprobung der Luft keinen Halt mehr.

Santos Dumont hat in der Geschichte der Motorluftfahrt zweimal eine entscheidende Rolle gespielt. (Fortsetzung Seite 1290)

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 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 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 Zuschaueremenge 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 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 persönlich ausführte, durch die berechnete 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 materieller 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 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 Pferdekraften und einem Leergewicht von 65 Kilogramm, den der Pariser Volksmund «Demoiselle» taufte. Mit der zweiten «Demoiselle», dem neuntzehnten 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 serienmäßig gebaut und massenhaft verkauft. Ihre Steuerung war jedoch so schwierig, daß nur Meister der Flugkunst, wie Garos und der Schweizer Flieger Aude-mars, das kleine Flugzeug mit Erfolg fliegen konnten.

Aufnahme Roi, Paris



Zum Schutz Ihrer Haut: NIVEA

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

PILOT A. G. - BASEL