

Kilometerflug vor 30 Jahren

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **14 (1938)**

Heft 15

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-754021>

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.



1907

Photo Branger

Henry Farman im Alter von 33 Jahren, als er sich der Fliegerei zuwandte und einer der geschicktesten und erfolgreichsten Flieger der Welt wurde.

1907: les débuts de la gloire. Henry Farman a 33 ans.



1937

Photo Safra

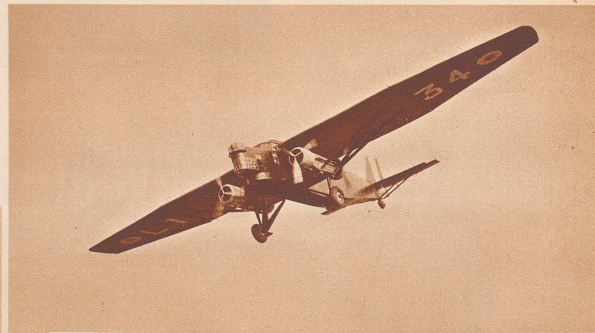
Henry Farman im Alter von 63 Jahren, der heutige Flugzeug-Großindustrielle und vielfache Millionär.

1937: le grand industriel et le multimillionnaire Henry Farman âgé de 63 ans.

Kilometerflug vor 30 Jahren

Henry Farman

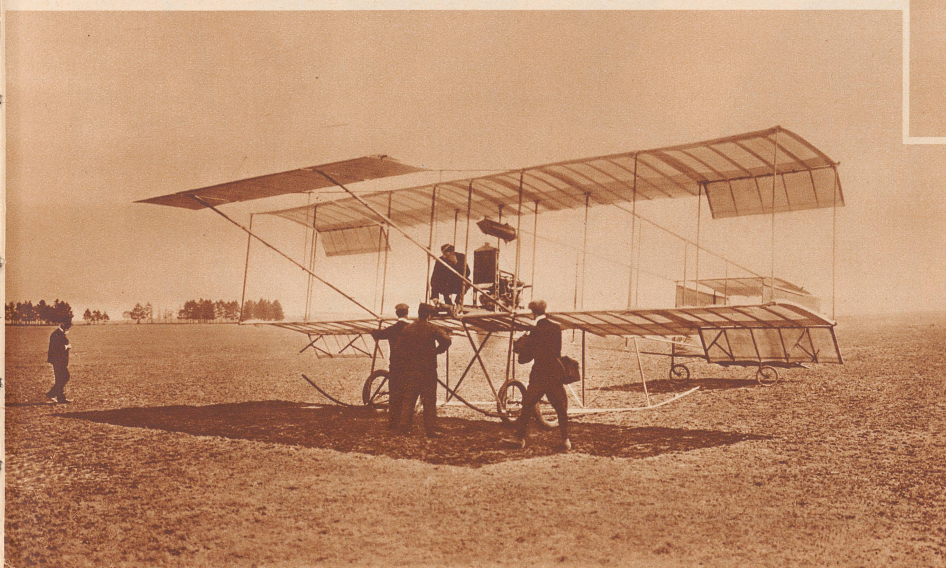
né à Paris en 1874, y vit encore. Cycliste et automobiliste notoire, commerçant qui gagna rapidement une fortune, il se consacra dès 1907 à l'aviation et commanda un biplan aux frères Voisin. Sa carrière est glorieuse: En 1907, il bat le record de Santos-Dumont; en 1908, il obtient le «Deutsch-Archdeacon» (prix de 50,000 fr.) pour le premier vol d'un kilomètre, et effectue en outre le premier vol de Bouy à Reims. En 1909, il obtient les meilleurs résultats à un grand meeting d'aviation à Reims sur un appareil construit d'après ses plans; il gagne enfin la même année la Coupe Michelin. Devenu grand industriel, il construit pendant la guerre des milliers d'avions militaires pour les Alliés. Il est actuellement multimillionnaire et emploie dans ses ateliers plus de 4000 ouvriers.



Eine der letzten Flugzeugkonstruktionen Henry Farman's, die Type 221. Ein riesiges Bombenflugzeug von 40 Meter Spannweite, 18 Tonnen Gewicht, mit 4 Motoren von zusammen 3500 Pferdekraften.

Aujourd'hui: Une des dernières constructions de Farman: un géant avion de bombardement, pesant 18 tonnes, muni de 4 moteurs totalisant une force de 3500 chevaux.

Photo Safra



Links:

Die erste Eigenkonstruktion Henry Farman's im Jahre 1909 auf dem Flugfelde Camp de Châlons bei Mourmelon (Frankreich). Der Doppeldecker hatte 10 Meter Spannweite, 450 Kilogramm Gewicht und einen Vivinus-Motor von 35 Pferdekraften. Dieser Zweidecker wurde zum Prototyp unzähliger Nachahmungen in allen Flugzeuge bauenden Ländern. Ganz links auf dem Bilde: Dick Farman, der Vater des berühmten Fliegers, Korrespondent der großen englischen Zeitung «The Standard».

1909: Le premier appareil construit selon les plans de Farman. Le biplan à 10 mètres d'envergure, un poids de 450 kg. et un moteur de 35 chevaux. Le père de l'aviateur se trouve tout à fait à droite de notre photo: c'était un journaliste anglais, correspondant du «Standard».

Photo Branger