

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 37

Artikel: Das Luftvelo
Autor: Schwabik, Aurel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755448>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Das Luftvelo

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

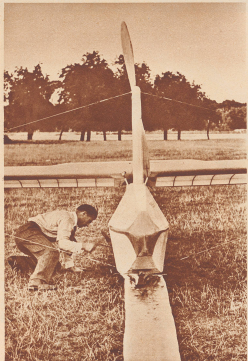
Die Idee Leonardo, die kräftigsten Muskeln des Menschen, die Beinmuskeln, zum Fliegen zu gebrauchen, ist heute Wirklichkeit geworden. Dem Frankfurter Flieger Dinnbühl ist diese Leistung, sie ein Markstein in der Geschichte der Luftfahrt darstellt, gelungen. In einer großen Halle auf dem Flugplatz von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

Stärke durch Menschenkraft
Der Flieger Dinnbühl hat am 29. August 1935 den ersten mit Menschenkraft verwirklichten Flug von 500 Meter ausgesetzt. Die Maschine wurde von den Konstrukteuren Haessler und Villingner entworfen. Der Flieger Dinnbühl hat die Maschine in der Luft gehalten und ist ohne Schaden zurückgekehrt. Die Maschine ist ein Muskelkraftflugzeug. Die Spannweite beträgt 12 Meter. Das Gewicht beträgt 50 Kilogramm. Die Maschine ist ein Markstein in der Geschichte der Luftfahrt.



Für 5000 Mark von welthistorischer 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 Kurbel auf einer speziellen Gleitbahn und landen wie ein Segelflugzeug. Die Kurbel ist ein Teil der Konstruktion, 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 selbstgebastelten Maschine.