Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: 1 (1927)

Heft: 2

Artikel: Das II. Internationale Flugmeeting Zürich 1927 = Meeting aéronautique international de Zurich

Autor: Dollfuss, W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780883

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: 14.07.2025

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

No 2 * Bern, 15. August 1927 Swiss Federal Railways No 2 * Berne, 15 août 1927

SBB Revue CFF

Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizer. Bundesbahnen / *Schriftleitung:* Generalsekretariat in Bern *Inseratenregie, Druck und Expedition:* Büchler & Co., Bern

Publiée par la Direction générale des chemins de fer fédéraux. *Rédaction:* Secrétariat général à Berne / *Annonces, Impression et Expédition:* Büchler & Cie, Marienstr. 8, Berne

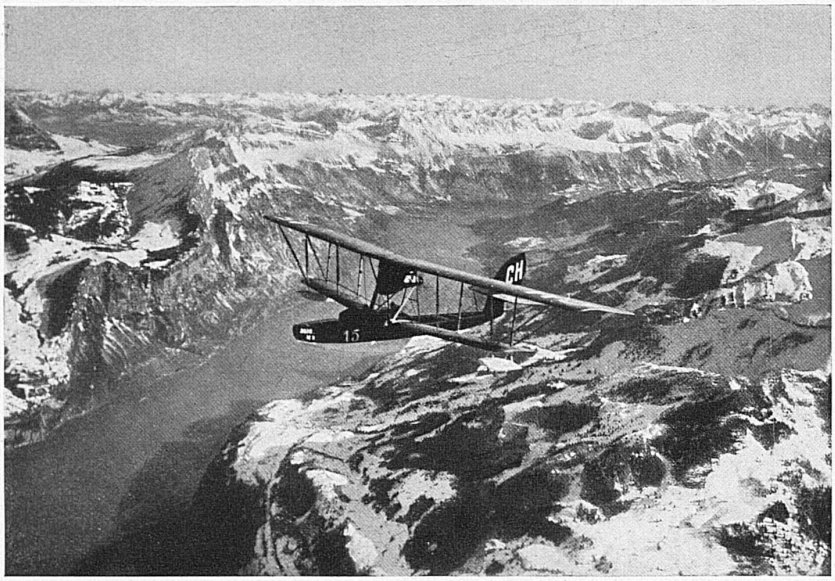
Erscheint einmal im Monat — Paraît une fois par mois. *Abonnement:* 1 Jahr Fr. 6.– — 1 année fr. 6.–. 1 No 60 Cts. Postcheck — chèque postal III 5688

DAS II. INTERNATIONALE FLUGMEETING ZÜRICH 1927

12. bis 21. August

Zum zweitenmal rüstet sich der Schweizerische Aero-Club, als langjähriger Träger der nationalen Luftfahrtsidee, zu einer Veranstaltung von ganz grossem Stile: dem Internationalen Flugmeeting in Zürich.

Schon im Jahre 1922 wollte der Schweizerische Aero-Club durch eine solche Konkurrenz nicht nur den eigenen Piloten, sondern auch denjenigen der grossen Nationen, die sich vor wenigen Jahren noch in furchtbaren Luftkämpfen gegenübergestanden hatten, Gelegenheit bieten, ihr grosses Können in einem friedlichen Wettbewerb vorzuführen. Diese Hoffnungen erfüllten sich leider nicht vollkommen. Hervorragende Leistungen, speziell im ersten Alpenrundflug Dübendorf - Thun - Bellinzona - Dübendorf, wurden vollbracht; doch gestatteten die unerquicklichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der damaligen Zeit nicht, dem Wettbewerb den vollen internationalen Charakter zu geben, der von den Veranstaltern angestrebt worden war. So konnten wir damals in Zürich, 1922, keinen Vertreter der Nationen der ehemaligen Zentralmächte begrüssen.



Über dem Wallensee / Au-dessus du lac de Wallenstadt *Phot. Ad Astra*

Heute können wir mit Genugtuung feststellen, dass die Dinge wesentlich günstiger liegen. Dies nicht nur in politischer, sondern vor allem auch in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht. Der Luftverkehr hat in diesen wenigen Jahren einen ganz ungewohnten Aufschwung genommen und sich in den Rang der technisch vollwertigen Verkehrsmittel gestellt. Sportliche Einzelleistungen von grandioser Kühnheit wurden mittlerweile der staunenden Welt vorgeführt; wir erinnern nur an den Flug um die Welt von drei Amerikanern im Jahre 1924, an den Fernflug des Franzosen Pelletier d'Oisy von Paris nach Tokio (1924), an den Flug des Italieners de Pinedo von Italien nach Australien und über Japan zurück nach Rom (1925), ferner an die Eroberung des Nordpols durch Byrd mit dem Flugzeug und durch die Besatzung Amundsen-Nobile mit dem Luftschiff (1926), an die Flüge London-Kapstadt-London und London-Australien-London durch den Engländer Cobham, und endlich an die gewaltigen Flüge von New York über den Ozean nach Europa durch Lindbergh, Chamberlin und Byrd in letzter Zeit.

Durch das zweite Internationale Flugmeeting erhofft aber auch die Schweiz eine wesentliche Stärkung ihrer luftverkehrspolitischen Stellung. Wir wissen, dass der Luftverkehr wirtschaftlich nur auf ganz grossen Distanzen berechtigt ist, denn nur auf diesen kann er seinen bedeutendsten Vorteil — die konkurrenzlose Geschwindigkeit — voll zur Auswirkung bringen. Unser kleines Land verfügt aber nur über kurze Distanzen, und ein rein interner Luftverkehrsbetrieb allein ist darum nicht möglich.

Anderseits liegt aber unser Land im Herzen des Kontinents, und so hoffen wir mit Recht, dass — ähnlich den grossen internationalen Eisenbahnlinien und Alpenrouten — auch der kommende zwischenstaatliche Luftverkehr der Nord-Südrichtung einst seinen regelmässigen Weg über die Schweiz nehmen werde. Ein Blick auf die Karte zeigt uns mit aller Deutlichkeit, dass die Alpen heute noch als mächtiges Bollwerk zwischen dem dichten Luftverkehrsnetz im Norden und dem jetzt im Entstehen begriffenen italienischen Netze stehen. Nachdem es aber der Schweiz in den letzten Jahren gelungen ist, sich nach Osten, Norden, Westen und Südwesten vorzügliche Flugverbindungen zu verschaffen, sollte der direkte Luftweg über die Alpen nach Süden das ganze System zu einem einheitlichen Ganzen abschliessen.

Durch die beiden grossen Alpenrundflüge des Meetings, der Konkurrenz um den Becher « Chavez-Bider » für Transportflugzeuge und um den Becher « Capitaine Echard » für Militärflugzeuge, hofft man dem ungemein schwierigen Problem der regelmässigen Alpenüberquerung auf dem Luftweg näher zu kommen. Hier brauchen wir nicht nur Flugzeuge, die dank ihrer Mehrmotorigkeit jede Notlandung ausschliessen, sondern auch einen ungemein sorgfältig und gut organisierten Wetter- und Meldedienst.

Was wird uns das Internationale Flugmeeting in Zürich alles bieten?

Im Vordergrund stehen die zwei grossen Alpenrundflüge, die beide den Flugplatz Dübendorf als Ausgangspunkt haben. Es sind dies:

a) die Konkurrenz um den Wanderbecher « Chavez-Bider » auf der Strecke Dübendorf-Lausanne-Mailand-Dübendorf (ca. 632 km mit zweimaliger Alpenüberquerung), für Transportflugzeuge;

b) die Konkurrenz um den Becher « Capitaine Echard » auf der Strecke Dübendorf-Thun-Bellinzona-Dübendorf (ca. 360 km mit zweimaliger Alpenüberquerung), für Militärflugzeugtypen.

Während es sich bei der letztern Konkurrenz nur um ein Geschwindigkeitsrennen mit rein sportlichem Charakter handelt, werden bei dem Rundflug « Chavez-Bider » alle diejenigen Eigenschaften bewertet, die von einem Transportflugzeug für den Luftverkehrsbetrieb heute von Bedeutung sind, wie Geschwindigkeit, transportierte Nutzlast, verbrauchte Betriebsstoffe, Konstruktionsmaterial, Start- und Landungseigenschaften, Komfort und Sicherheitseinrichtungen, Verkaufspreis usw. Neben dem Wanderbecher im Werte von 10,000 Fr. winkt hier dem Sieger ein Barpreis von 30,000 Fr.

Phot. Ad Astra *Zürich aus 300 m Höhe / Zurich, vue prise à 300 m*

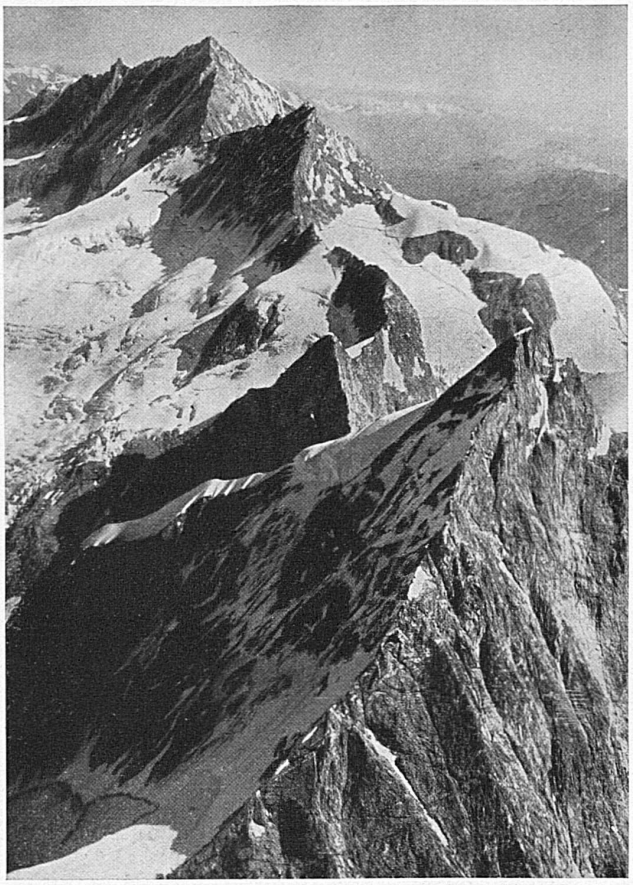
ALPENFLÜGE / VOLS ALPESTRES

In den Bündnerbergen / Dans les montagnes des Grisons *Phot. Ad Astra*

In den Walliser Alpen / Dans les Alpes valaisannes *Phot. Ad Astra*

Die Benennung der Trophäen für die beiden Alpenrundflüge erfolgte in Erinnerung an drei grosse Pioniere des Alpenfluges: Der 23jährige Peruaner *Geo Chavez* überflog am 23. September 1910 als Erster den Simplon-Pass von Brig nach Domodossola, wobei er bei der Landung schwer verunglückte und wenige Tage später an den erlittenen Verletzungen starb; *Oscar Bider*, der unvergessliche Pionier des schweizerischen Flugwesens, überflog am 13. Juli 1913 als Erster das höchste Massiv der Alpen auf der Strecke Bern-Jungfrau-Domodossola-Mailand; der französische *Capitaine Echard* stürzte beim ersten Alpenrundflug im Jahre 1922 in der Nähe von Bodio tödlich ab.

Dem Start und der Landung der Teilnehmer an den Alpenrundflügen kann das Publikum entweder am Anfangs- und Endpunkt Dübendorf, oder an den einzelnen Etappenorten beiwohnen. Für denjenigen aber, der das Meeting selbst während seiner ganzen Dauer in Zürich-Dübendorf verfolgen will, wird sich ein ungemein reichhaltiges Programm abwickeln. Am 12. August, nach eingebrochener Dunkelheit, wird die grosse Veranstaltung durch einen Propagandaflug beleuchteter Flugzeuge über die Stadt Zürich würdig eingeleitet werden. Die ersten beiden Tage, der 13. und 14. August, sind den Produktionen unserer nationalen Piloten vorbehalten. Wir werden da eine Ziellandungsprüfung mit und ohne Hindernisse, ein Geschwindigkeitsrennen rund um den Flugplatz, einen Geschicklichkeitswettbewerb, eine « Chasse aux ballonets », einen Stafettenwettflug u. a. m. zu sehen bekommen. Am 16. August beginnt der Start zu den beiden Alpenrundflügen, und am gleichen Tage soll eine bei uns noch nie gesehene Konkurrenz, der Vierecksflug für Leicht- und Sportflugzeuge über die Strecke Dübendorf—St. Gallen—Basel—Thun—Dübendorf, ausgetragen werden. Am 17. August findet ein grosser Kindertag — Volkstag — statt, und dann beginnen die sensationellen internationalen Wettbewerbe um die Akrobatik- und Geschwindigkeitsmeisterschaft. Der letzte Tag, Sonntag, 21. August, dürfte den Höhepunkt des Meetings bieten: Simultanstart eines Jagdgeschwaders von 7 Flugzeugen zur Verteidigung des Flugplatzes gegen eine gemeldete Bombenstaffel mit Luftkampf und Bodenabwehr, die Finals der internationalen Akrobatik- und Geschwindigkeitsmeisterschaften, die Ehrenrunde der Sieger in den beiden Alpenrundflügen und endlich einen Korso sämtlicher am Meeting teilnehmenden Flugzeuge, als eindruckvollen Abschluss.



Obergabelhorn, Zinalrothorn, Weisshorn *Phot. Ad Astra*

Doch das ungemein tätige Organisationskomitee wartet noch mit einer weitern Anzahl von Überraschungen durch die sogenannten « Attraktionen » auf. Von diesen sind uns bis heute bekannt geworden: Der aus Amerika stammende Sport « Balloon-Jumping » (5 gewandte Springer werden mit kleinen Ballons von 6 m Durchmesser grosse Sprünge über allerlei Hindernisse in einem Wettrennen ausführen), das Nachschleppen eines Gleitflugzeuges durch ein Motorflugzeug und nachheriges Auskuppeln und Niedergehen im Gleitflug des letztern, ferner die Vorführung von Fallschirmabsprüngen durch den aus Biasca stammenden Weltmeister Plinio Romaneschi und eine Dame, endlich Trapezturnvorführungen am fliegenden Flugzeug. Weitere Überraschungen sind noch geplant.

Es ist dem Schweizerischen Aero-Club diesmal gelungen, dem grossen Zürcher Meeting eine wahrhaft imposante internationale Beteiligung zu sichern: Nicht weniger als 9 verschiedene Nationen haben sich angesagt. Es sind dies Deutschland, Italien, Frankreich, Holland, Polen, Jugoslawien, die Tschechoslowakei, Schweden und die Schweiz. Mit Ausnahme von Deutschland — das nur Zivilflugzeuge schickt — werden alle übrigen Nationen durch Militärgeschwader offiziell vertreten sein. Unter den Piloten fast eines jeden Landes befinden sich solche von internationalem Ruf; wir erwähnen davon speziell den berühmten deutschen Kriegspiloten Udet, die Franzosen Fronval und Doret, deren Fähigkeiten in der Akrobatik uns ein Schauspiel von ungewöhnlicher Virtuosität bieten dürften. Diese reiche Teilnehmerliste gestattet dem Schweizerischen Aero-Club, die für ihn sehr erfreuliche Feststellung zu machen, dass das Zürcher Meeting die von allen Staaten am besten beschickte Flugkonkurrenz seit 1914 sein wird. Aber nicht nur dies, sondern auch nach Inhalt und Ausmass geht das Zürcher Flugmeeting weit über den Rahmen des Gewöhnlichen hinaus.

Wer Zeuge einer der glänzendsten Demonstrationen des modernen Erfindungsgeistes und des menschlichen Wagemutes sein will, dem rufen wir zu: *Auf nach Dübendorf!*

Dr. W. Dollfuss.

Meeting aéronautique international de Zurich

Pour la deuxième fois, l'Aéro-Club Suisse s'apprête à une manifestation de grand style. Un meeting aéronautique international aura lieu à Zurich, sous ses auspices, du 12 au 21 août.

Une première tentative faite en 1922, n'avait que partiellement réalisé les espoirs des organisateurs. Aujourd'hui, la situation est heureusement beaucoup plus favorable. Les rapports entre les peuples de notre continent se sont resserrés, le trafic aérien a pris en ces quelques années un essor inespéré, et des virtuoses de l'air exécutent comme un jeu des prouesses d'une inconcevable audace.

De grandes lignes d'aviation commerciale ont déjà été créées. D'autres, sans doute, se créeront encore, et la Suisse, petit pays au cœur de l'Europe, se doit à elle-même de ne pas demeurer à l'écart de ce mouvement. Elle possède déjà d'excellentes relations aériennes avec l'est, le nord, l'ouest et le sud-ouest et nourrit le légitime espoir de participer également aux services internationaux qui relieront un jour le nord au midi et qui seraient déjà réalisés, n'était l'obstacle que constitue la gigantesque et majestueuse barrière des Alpes.

En sa superbe et sereine grandeur, en sa virginale et altière splendeur, la chaîne des Alpes aux cimes immaculées semble défier les téméraires efforts du génie humain. Mais celui-ci ne se laisse rebuter par aucun obstacle, si gigantesque soit-il. Aussi bien ce rempart a-t-il déjà été franchi maintes fois, mais, hélas, à quel prix! L'Alpe est homicide. Elle se défend âprement contre les audacieuses entreprises de l'homme. De même qu'elle a exigé de l'illustre constructeur du tunnel du Gothard le sacrifice de sa vie, de même que chaque année elle fauche une ample moisson parmi les impudents grimpeurs qui prétendent lui arracher le secret de ses grandioses beautés, de même aussi elle a voulu prélever un tribut des premiers aviateurs qui eurent la hardiesse de s'élever jusqu'aux régions où elle entend régner en souveraine incontestée. Le 23 septembre 1910, le jeune Péruvien *Geo Chavez*, âgé de 23 ans seulement, survolait le col du Simplon de Brigue à Domodossola, mais fit une chute mortelle en arrivant au but. Plus heureux, *Oscar Bider*, l'inoubliable pionnier de l'aviation suisse, réussissait le 13 juillet 1913 à franchir le plus haut massif des Alpes suisses et accomplissait brillamment et sans encombre le trajet Berne-Jungfrau-Domodossola-Milan. Mais, en 1922, le capitaine français *Echard* venait s'écraser sur le sol près de Bodio, au cours du premier circuit des Alpes.

Aujourd'hui, grâce aux merveilleux progrès de la science et de l'art du constructeur, la traversée des Alpes s'accomplit plus aisément. Elle est cependant encore hérissée de difficultés, dues surtout aux conditions atmosphériques qui nécessitent l'emploi d'instruments de contrôle encore insuffisamment perfectionnés. Les grandes épreuves prévues au programme du meeting de Zurich-Dübendorf permettront de démontrer que la chaîne des Alpes n'est plus une barrière pour l'aviation internationale.

Le concours le plus intéressant sera certainement le circuit Dübendorf-Lausanne-Milan-Dübendorf. Cette épreuve est richement dotée. Un premier prix, composé de la coupe-challenge Chavez-Bider, d'une valeur de 10,000 francs, et d'un don en espèces de 30,000 francs, est la récompense promise au pilote dont la machine se classera première. Cet avion ne sera pas forcément celui qui aura couvert en un temps minimum les quelque 630 km de ce triangle. En raison des conditions atmosphériques, une journée entière, comprise entre le lever et le coucher du soleil, est accordée aux pilotes pour parcourir ce trajet. La formule de classement commercial attribue une égale importance au poids utile transporté, à la consommation de carburant par cheval-heure, à la vitesse moyenne du parcours, et tient compte de divers autres facteurs encore.

Le circuit militaire, doté de la coupe du capitaine Echard, est semblable au grand circuit des Alpes. Il se compose de trois étapes d'une longueur totale d'environ 360 km: Dübendorf-Thoune, Thoune-Bellinzone et Bellinzone-Dübendorf. Grâce à leurs grandes vitesses ascensionnelle et horizontale, supérieures à celles des avions commerciaux, les appareils militaires, monoplaces et biplaces, couvriront ce trajet sans trop de difficultés.

La grande manifestation s'ouvrira dignement, le soir du 12 août, par les évolutions d'une escadrille d'avions illuminés survolant la ville de Zurich. Les deux premières journées sont réservées aux productions de nos pilotes nationaux. Le 16 août commenceront les épreuves transalpestres, et le même jour sera disputé un concours pour appareils légers et avions de sport sur le trajet Dübendorf — St-Gall — Bâle — Thoune — Dübendorf. Le programme prévoit en outre une quantité d'attractions du plus haut intérêt: Deux championnats internationaux, l'un de vitesse et l'autre de virtuosité, une chasse aux ballonnets, une course d'estafettes, un concours de lancement de bombes, etc. Nous en passons, et non des moindres. Parmi les nouveautés qui seront offertes aux spectateurs, citons les «Jumping-Balloons», dont on pourrait dire qu'ils sont la réalisation de la botte de sept lieues, le «Sky-writing», dans lequel, au cours de ses évolutions, un avion écrit au moyen d'une traînée de fumée un mot en lettres de près d'un kilomètre de hauteur. Peut-être aura-t-on le privilège d'assister à quelques démonstrations exécutées par la machine très intéressante de La Cierva, à voilure tournante. Mlle Blainville démontrera la stabilité d'un avion par des exercices acrobatiques sur l'aile supérieure d'un biplan, tandis que M. Romaneschi, M. Hügli et Mlle Schulthess exécuteront d'impressionnantes descentes en parachute. Enfin le dernier jour, dimanche 21 août, une escadrille de chasse de sept appareils défendra la place d'aviation contre une attaque supposée d'un groupe d'avions de bombardement.

Une imposante participation est annoncée. Des avions de neuf pays différents sillonneront le ciel de Zurich au cours de ces dix jours de meeting, auxquels prendront part une cinquantaine de pilotes étrangers, d'une réputation universelle, et de nombreux pilotes suisses. Nous ne pouvons les citer tous, mais les noms des Challe, Doret, Fronval, Katzenstein, Raab, Udet, pris au hasard, suffiront à montrer l'intérêt considérable, tant sportif que technique, que présentera, même pour le profane, cette grandiose manifestation.