Drittes internationales Flugmeeting in Zürich

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780367

Nutzungsbedingungen

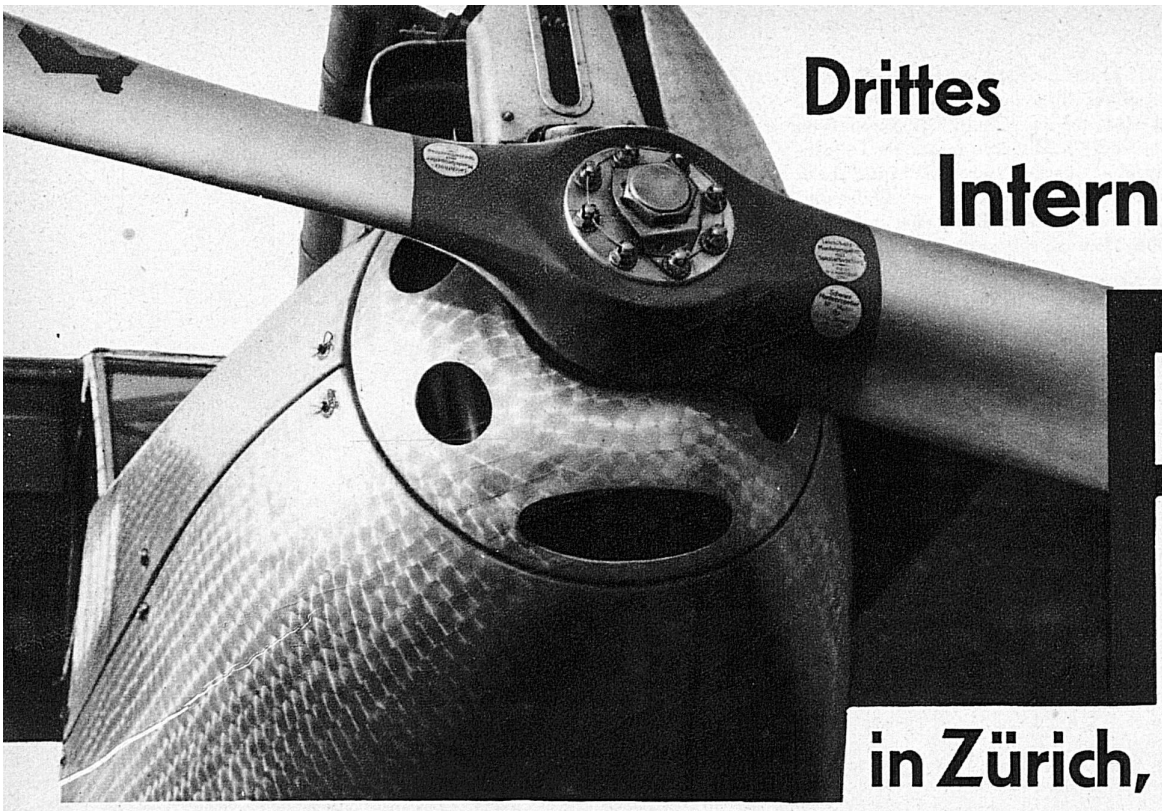
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.e-periodica.ch



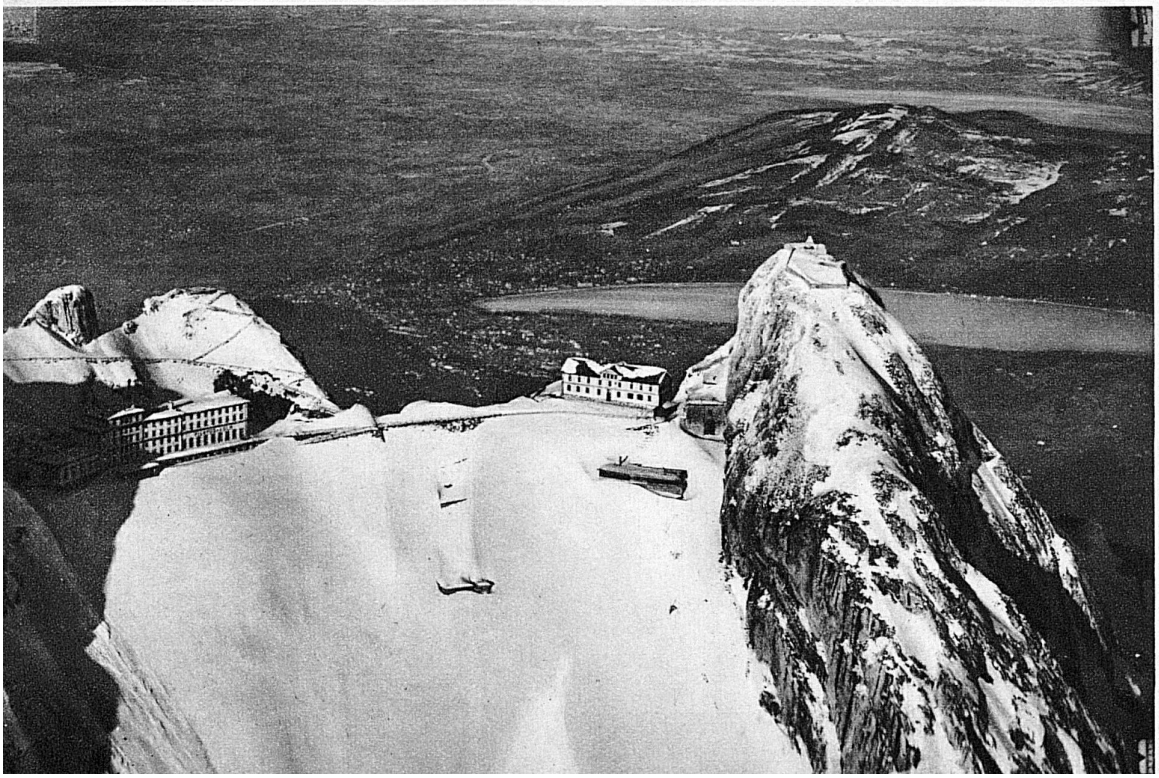
Drittes Internationales Flug-meeting in Zürich, 22.—31. Juli 1932

Im Jahre 1922 hat der Aero-Club der Schweiz zum erstenmal die Piloten der europäischen Staaten zu friedlichem Wettkampf nach Zürich gerufen. Der Einladung war ein voller Erfolg beschieden, und 10 Tage lang wurde in Rennen, Ausscheidungen und Meisterschaftskämpfen glänzende fliegerische Arbeit gezeigt. Piloten, die sich noch wenige Jahre vorher an der Front gegenüberstanden, haben sich auf dem Zürcher Flugfeld zum erstenmal die Hand gegeben, Kriegskunst hatte sich in sportliche Leistung gewandelt.

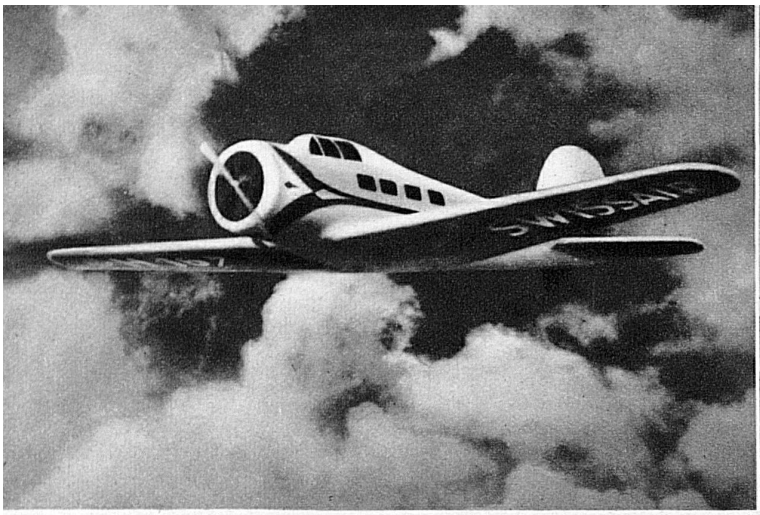
Verkehrs- und Sportaviatik haben sich erst nach dem Krieg aus der Militäraviatik heraus entwickelt. So war es denn begreiflich, dass zu diesem Zeitpunkt noch wenig Verkehrs- und Sportflugzeuge für das Meeting zu gewinnen waren. Schon anlässlich des 2. internationalen Flugmeetings 1927 war das Verhältnis zwischen Zivil- und Militäraviatik wesentlich weniger einseitig, und die diesjährigen Nennungen zeigen uns eine erfreulich starke Beteiligung von Verkehrs- und Sportflugzeugen modernster Bauart. Damit sieht der Aero-Club einen Teil seiner Pläne erfüllt, denn diese Meetings sind ihm keineswegs nur Flugfest, er hat praktische Ziele vor Augen. So betrachtet er als eine seiner vornehmsten Aufgaben, den Flugverkehr über die Alpen vorzubereiten und dem internationalen Flugnetz einzufügen, um so Nord und Süd unseres Kontinents auf dem kürzesten und raschesten Weg zu verbinden. Sechs Verkehrsflugzeuge letzter Konstruktion werden diesmal zum Alpenflug Dübendorf, Genf, Mailand, Dübendorf eingesetzt.

Eine weitere Aufgabe stellt er sich mit der Popularisierung der Lufttouristik und des Sportflugwesens. Ein modernes Flugzeug erklimmt heute in wenigen Minuten Tausende von Metern, und seine Geschwindigkeit führt uns in weniger denn einer Stunde vom Mittelland aus über die höchsten Gipfel der Alpen. Ein Flug nach der Schweiz muss Wunsch und Ziel der ausländischen Sports- und Tourenflieger werden. Zwei internationale Rennen für Sportflugzeuge wollen dazu den ersten Impuls geben.

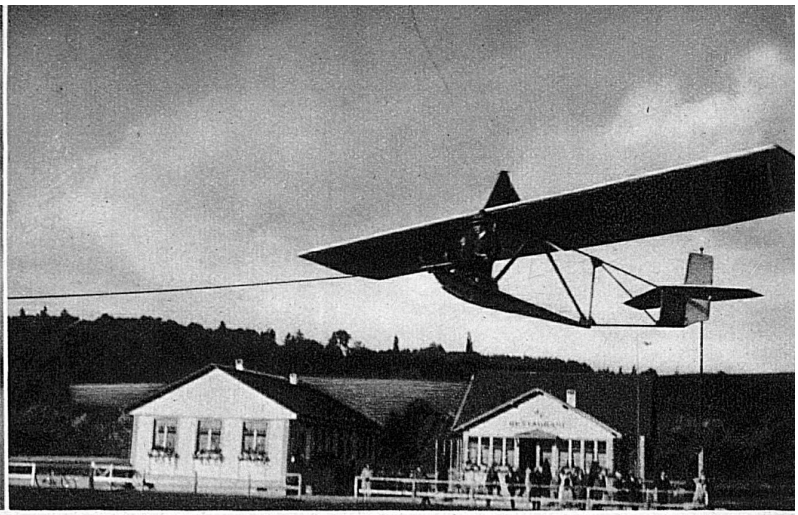
Endlich ist der Aero-Club der Schweiz stolz darauf, an seinen internationalen



Der Pilatusgipfel vom Flugzeug aus. Im Hintergrund Luzern



Lokheed-Orion, das neue Expressflugzeug der „Swissair"



Start zum Segelflug

Flugveranstaltungen fremde Militärs zu empfangen. Er betrachtet es als einen besondern Akt der Sympathie für unser neutrales Land, wenn mehrere Staaten ihre besten Militärstaffeln zu kameradschaftlichem Wettstreit nach Zürich entsenden. Zweifellos sind es gerade die Darbietungen der Militärflieger, die dem Zuschauer am meisten bieten, denn sie zeigen sportliche Höchstleistungen, wie sie nicht mehr überboten werden können, und wie sie sonst nirgends gesehen werden.

Das ist die Einzigartigkeit der Zürcher Flugmeetings: Es umfasst die Besten der Verkehrs-, Sport- und Militäraviatik, und gibt so den vollständigsten Ueberblick über das gesamte Flugwesen.

Selbstverständlich zeigen auch die bekanntesten Berufsakrobatikflieger ihre Künste. Massen-Fallschirmabsprünge sind vorgesehen, und ein buntes Programm fesselnder Attraktionen ist zusammengestellt. Zurzeit wird in Mailand ein neues Raketenflugzeug ausprobiert, und wenn die Versuche befriedigen, dann ist seine Vorführung am Zürcher Meeting gesichert. Als besonderes Novum wird bei günstiger Witterung der Zeppelin am Abend eines der Haupttage bei Scheinwerferbeleuchtung den Platz Dübendorf anfliegen.

Die Beteiligung an diesem Meeting ist glänzend gesichert, denn es liegen über 200 Nennungen vor, und Flugzeuge aus 10 Staaten sind gemeldet. So wird diese Flugveranstaltung bestimmt die letzte an Leistung und Darbietungen noch übertreffen und sicher wieder der Schlusskritik gerecht werden, die 1927 in der B. Z. am Mittag, Berlin, zu lesen war: «Man kann ruhig behaupten, dass dieses Meeting die grösste internationale fliegerische Veranstaltung nicht nur nach dem Kriege, sondern überhaupt ist.»

Ko.

Über Grüneckhorn und Finsteraarhorn, aus 5000 m Höhe

Unten: *Mit grösster Aufmerksamkeit verfolgen die Zuschauer den Fallschirmabsprung*

Phot. Steiner-Jost, Prephot, Ad Astra, Kdo. Fliegerwaffenplatz Dübendorf