

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1944)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Die neusten Erzeugnisse der schweizerischen Flugzeugindustrie
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-779133">https://doi.org/10.5169/seals-779133</a>

### 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:** 13.01.2026

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



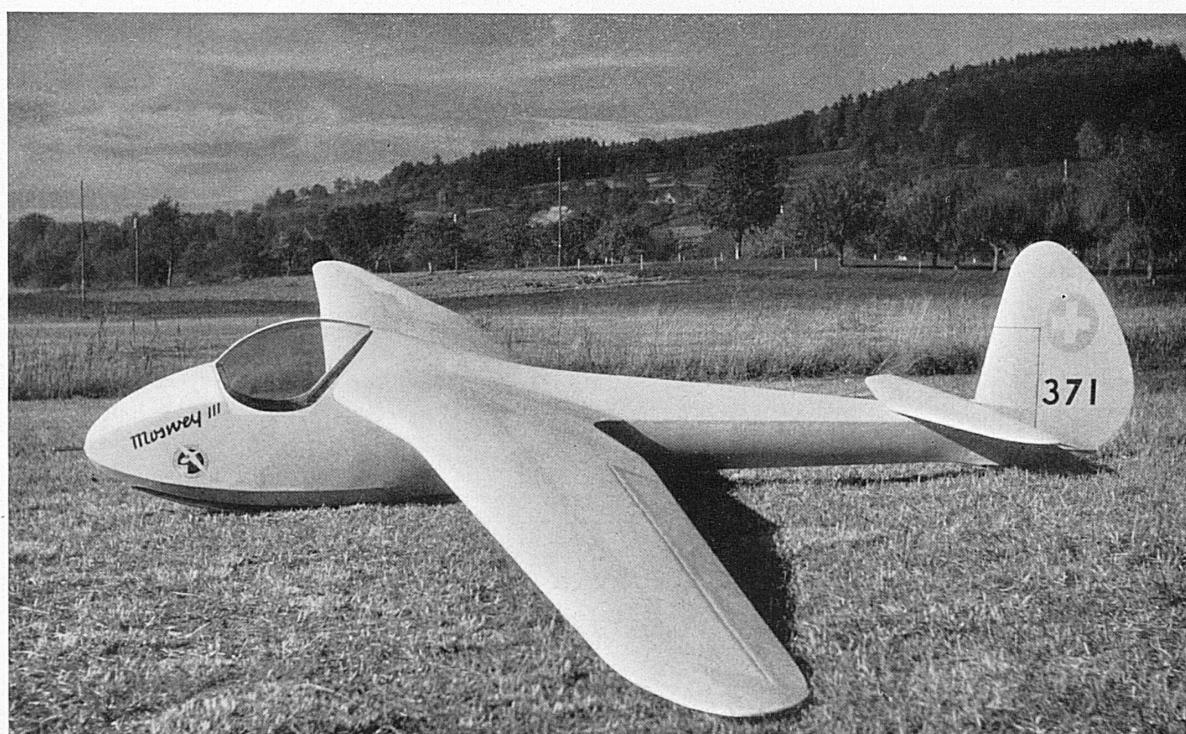
## **Die neusten Erzeugnisse der schweizerischen Flugzeugindustrie**

Die junge schweizerische Flugzeugindustrie kann es sich weder jetzt noch in Zukunft leisten, mit der auf Massenfabrikation beruhenden ausländischen Luftfahrtindustrie irgendwie konkurrieren zu wollen. Wie auch in den übrigen Zweigen unserer Industrie, wird sich diejenige der Luftfahrt, neben der Entwicklung und Herstellung hochwertiger Bestandteile, wie Propeller, Fahrwerke, Bordinstrumente, Radioeinrichtungen usw., auf den Bau von Spezialflugzeugen, welche nur in kleineren Serien benötigt werden, beschränken. Ein erstes Flugzeug dieser Art ist die soeben von den Pilatus-Flugzeugwerken AG. in Stans fertiggestellte Type «SB-2», welche im Auftrag des Eidg. Luftamtes gebaut wurde und an deren Entwurf und Berechnung die flugtechnischen Institute der Eidg. Technischen Hochschule maßgebenden Anteil hatten.

Das Flugzeug «SB-2» eignet sich besonders für den Flug in hochgelegenen, hindernisreichen und atmosphärisch oft stark gestörten Gebieten, wie sie besonders in der alpinen Zone der Schweiz zu finden sind. Je nach der Ausrüstung, kann dieses Flugzeug für den Kurzstreckenverkehr, Reise, Luftphotographie und Vermessung, Fracht- und Krankentransporte sowie für verschiedene Versuchs- und Forschungszwecke eingesetzt werden. Die «SB-2» gehört somit zur Kategorie der Langsamflugzeuge, deren bekanntestes Muster der Fieseler «Storch» ist, die einen sicheren Langsamflug (ca. 80 km/h) mit guter Wendigkeit und Sicht verbinden. Der relativ starke Motor von 440 PS und die günstige aerodynamische Ausbildung (Hochauftriebsflügel, automatischer Schlitzflügel, große außenliegende Klappen und Querruder) ermöglichen auch auf höher gelegenen Plätzen einen kurzen Start mit anschließend guter Steigungsfähigkeit. Der

geräumige Rumpf faßt insgesamt 5 Personen, d. h. 3 Passagiere und 2 Piloten. Hinter der schallisolierten, mit Warmluftheizung und Ventilation versehenen Kabine befindet sich noch ein Gepäckraum. Das Flugzeug ist gegenwärtig unter der Führung von Flugkapitän Nyffenegger in Flugerprobung.

Die Mosley-Segelflugzeugwerke in Horgen haben soeben eine erste Serie von 11 «Mosley III»-Leistungssegelflugzeugen vollendet. Die Einzelteile dieses, der schweizerischen Qualitätsarbeit hohe Ehre machenden Flugzeuges wurden nach den Gesichtspunkten des Reihenbaues und der Auswechselbarkeit erstellt. Bei einer allfälligen Beschädigung kann somit jeder Bauteil millimetergenau ersetzt werden. Obgleich es mit seiner Spannweite von 14 m zur Kategorie der kleineren Typen gehört, weist es doch sämtliche Vorteile des modernen Leistungssegels auf, wie Sturzflugbremsen, Spaltquerruder, Stoßstangen zur Betätigung aller Ruder, verstellbare Fußsteuerung usw. Ein besonderes Augenmerk wurde hier auch auf eine denkbar komplette Ausrüstung mit Bordinstrumenten für den Blind- und Wolkenflug, sowie auf ein nahezu völlig freies Gesichtsfeld für den Piloten gelegt. Dank dem ausgezeichneten Ruf, den nicht nur der schweizerische Segelflugsport, sondern auch die schweizerischen Segelflugzeugkonstruktionen weit über unsere Landesgrenzen hinaus genießen, konnte ein erstes Exemplar des «Mosley III» bereits nach Schweden geliefert werden, wo dieser Sport in den letzten Jahren eine ganz bedeutende Entwicklung erfuhr. Zwei weitere Segelflugzeuge des gleichen Typs werden demnächst ebenfalls nach Schweden exportiert, wo starkes Interesse für die Aufnahme des Lizenzbaues besteht. *wd.*



Phot.: Berri.