

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 14 (1938)
Heft: 21

Artikel: Pro Aero : für unser Flugwesen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754075>

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: 17.04.2026

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



Pro Aéro

La France a instauré «l'aviation populaire». Un brevet de pilote civil ne coûte chez nos voisins que de 2 à 3000 francs français. Les jeunes gens qui se distinguent voient les grands constructeurs mettre des appareils à leur disposition. Des sommes très importantes récompensent les épreuves civiles. En Suisse par contre on n'a rien tenté jusqu'ici pour développer la cause des ailes, pour faciliter l'obtention de brevets. Les leçons de pilotage, la location d'appareils, etc., sont un luxe hors de portée des bourses moyennes. Dans l'armée, seuls les officiers se voient confier des appareils. Il paraît inutile d'insister longuement sur le danger qu'une telle conception présente en cas de conflit armé. «Pro Aéro» que patronnent deux conseillers fédéraux que préside le colonel W. Gerber se propose de changer cet état de choses. Pour financer son action et développer la cause des ailes «Pro Aéro» a pris l'initiative d'instaurer les 21 et 22 mai deux journées de propagande que nous nous permettons de recommander chèrement au grand public.

Der Garten des schweizerischen Vaterlandes von oben. Wir sind über Pflanz im Thurgau. Jedem Flieger, jedem Fluggeist geht hoch über der Erde eine neue, nie geschaut Schönheit auf, jeder fühlt sein Herz schneller schlagen, wenn er die Sitten seines Erdenlebens so ganz anders zu sehen bekommt, als er von seinen zwei Beinen aus sonst gewohnt ist. «Quel ordre semble régner sur la terre.» Telle est la première impression que subit le passager de l'avion. Puis à mesure que la machine gagne de la hauteur, que la terre se fait plus lointaine, les choses et les gens sont petits. Il réalise soudain combien l'homme et son œuvre sont choses minimes en comparaison de l'immensité de l'espace. Il songe en souriant à la stupidité de la vanité humaine. L'aviation école de cran, d'audace, d'endurance de courage pour le pilote est de plus pour, tout au long des routes du ciel, une grande leçon de philosophie et de modestie.

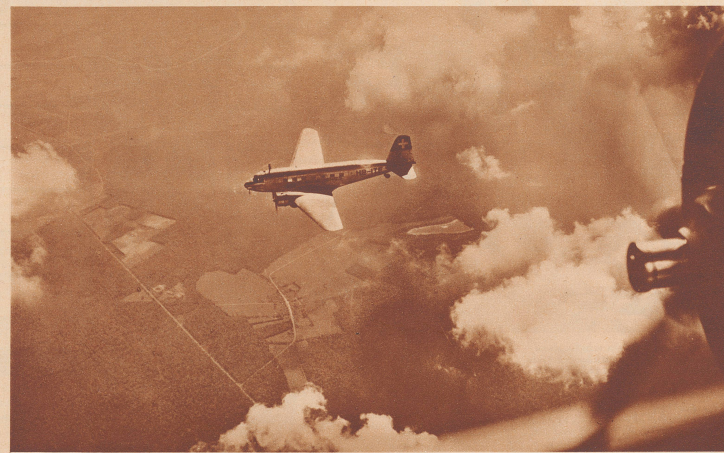


PRO AERO - FÜR UNSER FLUGWESEN

ZU DEN VATERLÄNDISCHEN SAMMLUNGSTAGEN AM 21. UND 22. MAI

TAGEN AM 21. UND 22. MAI

Es ist wichtig, daß wir Schweizer weit mehr als bis jetzt fliegen, Flugmodelle bauen und uns um unsere Luftfahrt kümmern. Stets und immerfort steigert der Lauf der Zeit die Anforderungen, welche die Fliegerei an das Können der Menschen und an die Leistungen der Maschinen stellt. Nicht früh genug kann der Schweizerbub von heute sich mit den Dingen der Fliegerei beschäftigen, alle zuständigen Stellen sind sich einig — die Schweiz muß fliegerischer werden, nur dann finden wir immer die rechten Leute für die rechten Plätze, sei's als Piloten, sei's als Flugzeugbauer, Ingenieure, Fliegeroffiziere, die als Nichtflieger zur Sache gehören und deren gründliche Kenntnisse und Schulung von größter Wichtigkeit sind. Der Aeroklub der Schweiz hat, in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, eine Aktion «Pro Aéro» ins Leben gerufen, die durch eine nationale Sammlung und zwei Flugpropagandatage am 21. und 22. Mai die nötigen finanziellen Mittel aufbringen soll, um die Luftfahrt jeder Art überhaupt so volkstümlich zu machen, wie sie's verdient und wie's die Zeit von uns verlangt.



Eine Douglas-Maschine der «Suisair» unterwegs über Schweizerlandschaft. Un Douglas de la Cie «Suisair» survolant notre territoire.

Photo Suisair

Der Modellbau ist das richtige Mittel und die glückliche Gelegenheit, um der Jugend in vernünftiger Weise die notwendigen Begriffe vom Wesen der Luftfahrt schrittweise beizubringen. Wer Flugmodelle baut, der baut eben nicht nur Modelle, sondern Modelle, die er zum Fliegen bringen will. Dabei lernt er allmählich die Grundsätze des Steuern und der Stabilität kennen und denkt sich infolgedessen in diese komplexen Verhältnisse hinein. Auch die Grundlagen der Aerodynamik und -statik werden demjenigen Modellbauer so nebenbei vertraut, der sich wirklich ernstlich diesem Sport hingibt. Die Grundzüge am Modell kennenlernen, sie nachher als Segelflieger selbst erleben und dann als Motorflieger auf Grund der vorhergehenden Modell- und Segelfliefahrt verständnisvoll in der Luft herumzustieren, so lernt man wohl am zweckmäßigsten, ein wirklicher Flieger zu werden. Bild: Junger Segelfliegermodellbauer startet zum erstenmal in vielen Stunden ausdauernder Bastelarbeit gebautes Modell.

Construire des modèles d'avion, des modèles qui volent, n'est point seulement un passe-temps passionnant mais un exercice très instructif. En fabriquant son jouet, le constructeur se familiarise avec les problèmes techniques et les lois élémentaires de la statique et de l'aérodynamique.

Der Sturz des Ikarus

Gemälde von Pieter Brueghel im alten Museum in Brüssel

Das erste Flugunglück der Menschengeschichte. Ikarus, der Sohn des Dädalus — so erzählen die alten Griechen —, flog mit seinem Vater mit Hilfe von Vogelschwüngen, die mit Wachs und Linnen verbunden waren. Aber Ikarus stieg zu hoch, zu nah an die Sonne, das Wachs schmolz, er stürzte ab. Brueghel hat das gemalt. Vor 300 Jahren. Rechts unten versinkt Ikarus im Meer. Kein Mensch kümmert sich drum. Die Welt lebt weiter. Wie viel Tausenden hat die Fliegerei seitdem das Leben gekostet — die Welt geht weiter. Wir haben gar nicht die Wahl. Wir bauen weiter, verbessern weiter, wagen mehr, fliegen mehr, der Gang der Welt läßt uns nicht anders handeln.

La chute d'Icare (tableau de Pierre Brueghel l'ancien). Première victime de l'aviation, Icare pour s'être trop approché du soleil vit fondre la cire qui joignait ses ailes de plumes et tomba dans la mer. Combien d'inventeurs, de pilotes victimes de leur devoir ou de leur audace ont péri depuis que mourut le héros de la légende hellénique. Mais leur sort tragique ne découragea point l'homme de la conquête du ciel.

