Segelflug und Flugtouristik in der Schweiz

Autor(en): **Dollfus, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 10

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777011

Nutzungsbedingungen

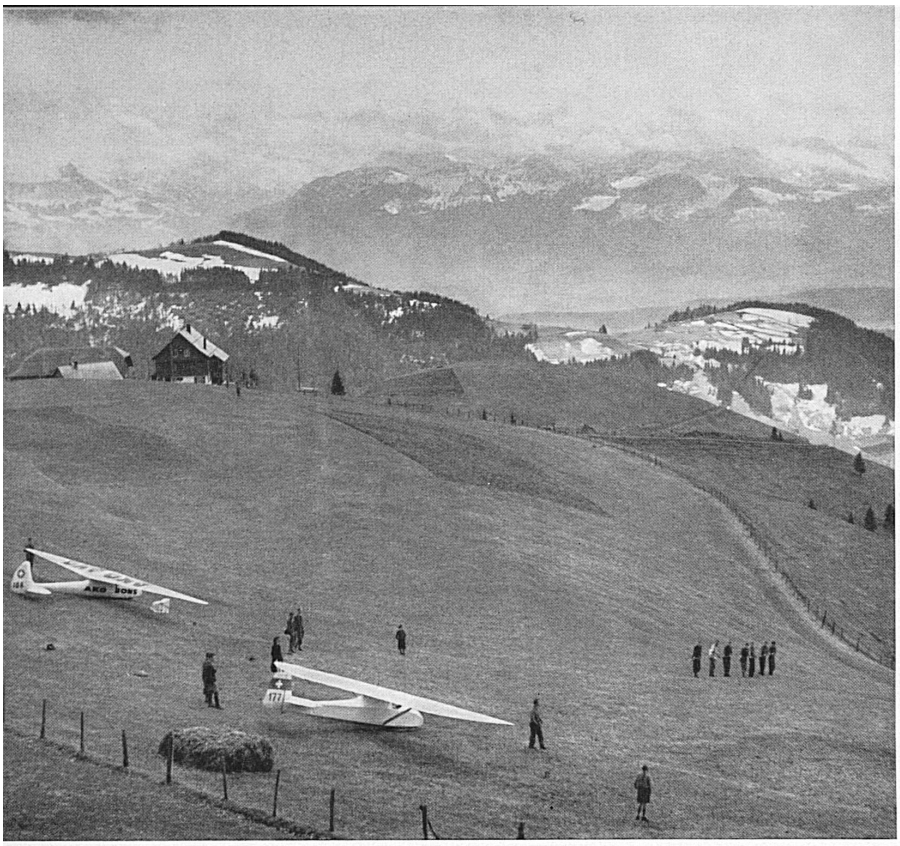
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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



Segelflugzeuge auf der Alp Scheidegg (Zürcher Oberland). — Planeurs au-dessus de l'Alpe Scheidegg (Oberland zuricois).

Segelflug

UND FLUGTOURISTIK

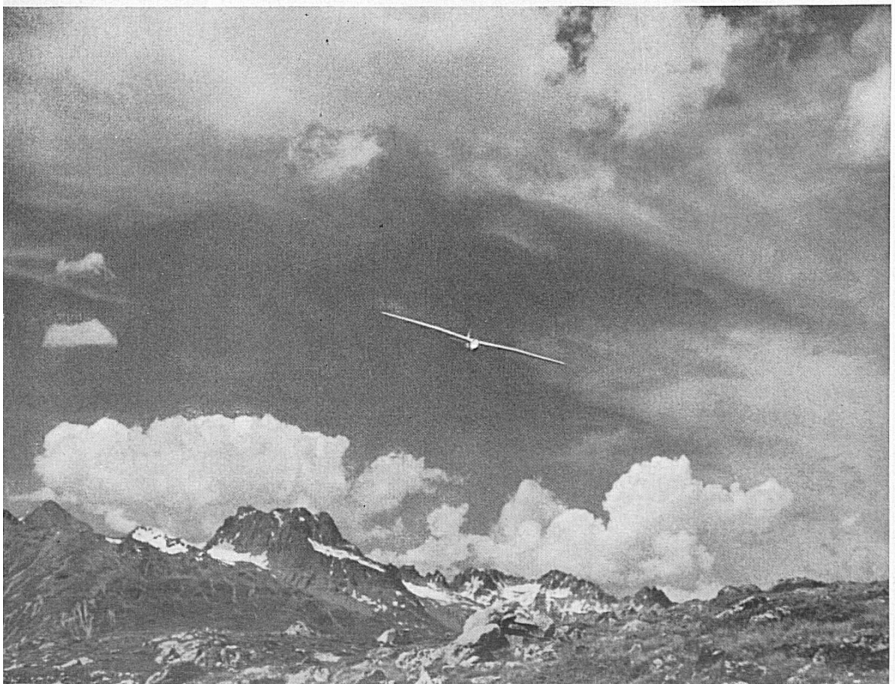
IN DER SCHWEIZ

Photos Heimgartner Zürich

Während der Kriegszeit ist in der Schweiz als einzige flugsportliche Betätigungsmöglichkeit nur der Segelflug gestattet worden. Für Trainingszwecke wurden nur ganz bestimmte Flugplätze, einzelne abgegrenzte Regionen sowie eine einzige, sich durch das Mittelland ziehende Strecke freigegeben. Maximal durfte nur eine Höhe von 1500 m über Start erreicht werden, Nacht- und Wolkenflüge waren untersagt. Trotz dieser Beschränkungen hat sich der Segelflug in der Schweiz in diesen letzten 6 Jahren sehr beachtenswert entwickelt. Während die Gesamtflugzeit des Segelfluges 1938 noch ca. 2100 Stunden betrug, stieg sie 1944 auf über 3260 Stunden. In der gleichen Zeit erhöhte sich der Bestand an immatrikulierten Segelflugzeugen von 197 auf 322 Maschinen. Neben einem sehr intensiven Schul- und Trainingsbetrieb brachte uns der Krieg als interessante und höchst attraktive Neuheit die Entdeckung des hochalpinen Segelfluges. Die atmosphärischen Bedingungen der Alpenzone haben sich für den motorlosen Flug überraschend günstig erwiesen. Das Oberengadin mit dem Flugplatz Samedan/St. Moritz wurde zum eigentlichen Zentrum des Alpen-Segelfluges: stundenlange Flüge über dem Gletschermassiv der Bernina, wobei Höhen bis 4500 m über Meer spielend erreicht werden können, sind dort eine alltägliche Erscheinung. Andere alpine Gebiete, wie Davos/Parsenn, die Berner, Walliser und Waadtländer Alpen sowie das schweizerische Mittelland, weisen für den Segelflug ebenfalls sehr günstige Bedingungen auf. Neben den vom Eidg. Luftamt konzessionierten Segelflugschulen in Bern-Belpmoos, in Grenchen und auf dem Birrfeld (Aargau), besteht auch in einigen Dutzend Segelfluggruppen des Aero-Clubs der Schweiz die Möglichkeit, den motorlosen Flug zu betreiben. Doch macht sich der Mangel an guten, ständig benützbaren Segelflugplätzen, die mit relativ geringen Kosten zu erstellen wären, im ganzen Lande überall unangenehm bemerkbar.

Nicht zuletzt sei erwähnt, daß in der Schweiz auch ausgezeichnete Segelflugzeuge konstruiert und in Serien gebaut werden, von welchen vor allem die Typen Spalinger, Hug (Spyr) und Moswey zu erwähnen sind. Auch für den Export nach dem Ausland bieten sich erfreuliche Aussichten.

Der Motorflugsport und die Flugtouristik mit Motorflugzeugen mußte aus militärischen Gründen sowie wegen Benzinmangels während der Kriegszeit in der Schweiz gänzlich eingestellt werden. Vor dem Kriege verfügte die Schweiz über rund 80 Zivilflugzeuge für touristische Zwecke, und etwa 600 Personen waren im Besitze von Sportbrevets. Die Wiederaufnahme des Motorflugsportes und der Flugtouristik, namentlich auch der beliebten Passagierflüge über die Alpen, hängt mit der Lage der Treibstoffversorgung unseres Landes eng zusammen und dürfte im Laufe des kommenden Jahres zu erwarten sein. Wie beim Luftverkehr ist auch die Aktivität des Motorflugsportbetriebes von der Schaffung geeigneter Flugplätze abhängig. Es wird dabei vor allem nötig sein, daß die zahlreichen Militärflugplätze und Stützpunkte, die während des Krieges in der Gebirgszone und damit im Herzen unserer bekanntesten Fremdenverkehrsregionen erstellt wurden, der kommenden internationalen Flugtouristik geöffnet werden. So bildet die Bereitstellung einer zweckmäßigen Bodenorganisation eine Frage von entscheidender Bedeutung für die gedeihliche Weiterentwicklung unserer zivilen Luftfahrt mit und ohne Motor. Dr. W. Dollfus.



Segelflug im Engadin. Ein Moswey III segelt über dem Muottas-Muragl; im Hintergrund der Piz Kesch. — Vol à voile dans l'Engadine; un Moswey III au-dessus du Muottas-Muragl; au fond le Piz Kesch.