

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 1 (1926)
Heft: 9

Artikel: Vom Militär-Stafettenwettflug 1926
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-706332>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Vom Militär-Stafettenwettkflug 1926.

Kurz nachdem bekannt wurde, dass das grosse internationale Flugmeeting wiederum auf das nächste Jahr verschoben worden sei, befasste sich der Vorstand der Sektion Mittelschweiz mit der Durchführung des zweiten grossen Stafettenwettkfluges und richtete seine ersten Anfragen an die militärischen Oberbehörden.

Die zustimmende Antwort liess denn auch nicht lange auf sich warten, so dass man bereits Anfangs März mit den Organisationsarbeiten beginnen konnte. Das vom Vorstand der Sektion Mittelschweiz gewählte Organisationskomitee stellte sich zusammen wie folgt:

Präsident: Hptm. Cartier.
 Sekretär: Oblt. Künzli.
 Finanzen: Dir. Wunderlich.
 Jury: Major i. Gst. Müller.
 Flugdienst: Hptm. i. Gst. Rihner.

dungsübergabe in diese Zeit einbezieht, von den Höhenunterschieden die zu überwinden waren, gar nicht zu sprechen, so geht unfehlbar hervor, dass die Flieger, um solche Höchstleistungen zu vollbringen, in ganz geringen Höhen, unter Einsetzung der grösstmöglichen Motorleistung, fliegen mussten. Das Abfliegen der Strecke in grösseren Höhen könnte nur im Falle von starkem Rückenwind angebracht sein, was natürlicherweise die Durchschnittsgeschwindigkeit auf die Gesamtstrecke eines Dreieckfluges reduzieren würde. Es ist uns allen klar, dass derjenige, der knapp über die Bäume und Schluchten hinfliegt und das noch mit vollbelastetem Motor und stark beanspruchtem Flugzeug, mehr einsetzt, als derjenige der sich auf 1000—2000 m Höhe einem Reisebummel hingibt und wenn er auch, gestützt auf die Fähigkeiten seines Flugzeuges, eine



Cliché Aero-Revue.

Stafettenflug 1926: Ein D. H. 5-Geschwader in Birsfelden-Basel.

Photo Aviatik beider Basel.

Die Leitung der einzelnen Komitees an den Etappenorten übernahmen für Thun: Ing. Haefeli;

- » Basel: Oblt. Koepke;
- » Genf: Hptm. Weber.

Das Organisationskomitee teilte sich somit in ein Komitee für die gesamte Konkurrenz und in drei Unterkomitees für die Etappenorte. Jeder Etappenort hatte seine eigene administrative Organisation und war auch in finanzieller Hinsicht auf sich selbst angewiesen. Das Unterkomitee hatte, gegenüber dem Organisationskomitee für die gesamte Durchführung, einzig die Verpflichtung zu übernehmen, für einen geordneten Sanitäts- und Absperrungsdienst aufzukommen.

Als erstes Projekt stellte man die Strecke Thun-Luzern-Basel-Thun auf, entschied sich aber, nach eingehender Rücksprache mit den Fliegern, für die Route Thun-Basel-Genf-Thun, die zweimal durchflogen, eine Luftlinie von 830 km einschliesst. Als man diese Strecke aufstellte, war man sich voll bewusst, dass damit an die Flugzeugbesatzungen und an das Material ganz bedeutende Anforderungen gestellt wurden. Beim letztjährigen Stafettenwettkflug auf der Strecke Thun-Lausanne-Payerne-Thun wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 167 km aufgestellt und das mit einer Maschine, die auf der Basis maximal 183 km erreichte. Wenn man die Zeitverluste für den Start und die Mel-

Strecke von 2000 km durchmisst. Im vollen Bewusstsein dieser Gefahrmomente machte sich denn auch das Organisationskomitee zur Aufgabe, in erster Linie den Sanitätsverbindungs- und Bergungsdienst mit besonderer Sorgfalt auszubauen. Unter Rücksichtnahme auf den Stand der Kulturen (zwischen Heuet und Emd) und in Anbetracht der Abkömmlichkeit der Flieger und Instrukturen, setzte man den Tag der Durchführung auf den 19. Juli mit Verschiebungsmöglichkeit auf den 26. Juni fest. Wie bekannt, war dieses Jahr der Wettergott im allgemeinen schlecht gelaunt und machte auch gegenüber dem Flieger keine Ausnahme. Der 19. Juni war denn auch einer der vielen trostlosen Regentage, so dass sich das Organisationskomitee genötigt sah, nachdem es von morgens 7 Uhr bis 10.30 Uhr aus allen Ländern Wetterbericht eingeholt hatte, die Veranstaltung auf den 26. Juni zu verschieben. Dass eine solche Verschiebung von ausserordentlichem Nachteil ist, braucht nicht besonders erwähnt zu werden, immerhin sei gesagt, dass am Samstag, den 26. Juni in Thun zugleich ein «Concours Hippique» und in Genf «La Fête des Fleurs» stattfand. Alles dies konnte der Sache keinen Abbruch tun, es galt die Veranstaltung durchzuführen.

Am Morgen des 26. Juni begrüsst uns ein lieblicher Sonnenschein und eine leichte Bise liess erkennen, dass uns der heutige Tag wohl beschieden sei. Schon um

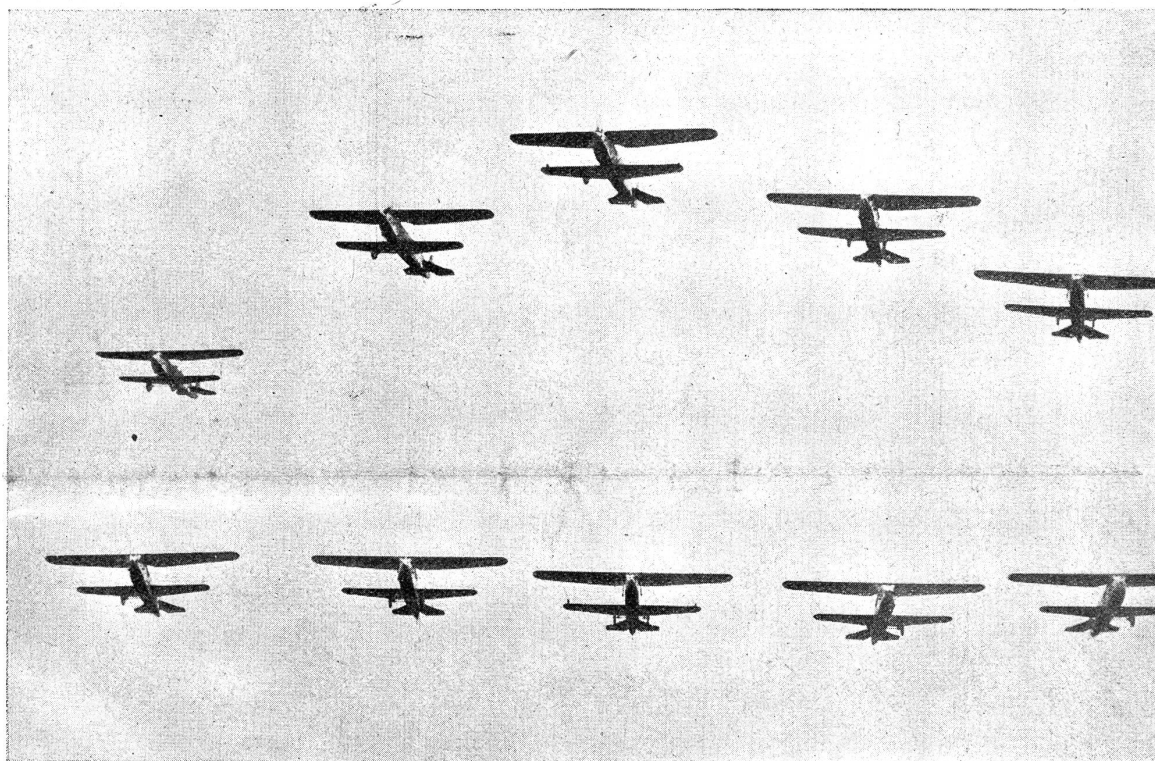
12 Uhr standen vor der grossen Flugzeughalle 20 Flugzeuge genau geordnet und erweckten den bestimmten Eindruck, dass es nur noch einen Griff an den Gashebel benötige um die ganze Flotte in Bewegung zu setzen.

Die anfänglichen Befürchtungen, es könnten von den 10 gemeldeten Equipen nur acht zur Konkurrenz zugelassen werden, konnten auf das weitgehende Entgegenkommen von seiten der Flugplatzdirektion in der Weise gelöst werden, dass auf einer Teilstrecke an Stelle von D. H. 5 Flugzeugen D. H. 3 Flugzeuge zur Verwendung kamen. Eine wesentliche Aenderung gegenüber der letztjährigen Durchführung, ergab sich im Einsetzen der Kontrollposten von Bière und Rolle, die einerseits auf der Strecke Basel-Genf, anderseits auf der Strecke

gen den Ansporn zu solcher Tat sein, sondern der gute Geist der im Mensch auflebt und sich für seine und des Kameraden Ehre einsetzt.

Auf der ganzen Linie, mit Ausnahme Basel-Genf, wo mit Ostwind gerechnet wurde, ist durchwegs tief geflogen worden. Den Neuenburgersee soll man zum Teil auf 10 Meter Höhe über dem Wasserspiegel passiert haben. Dass die Herren in Tälern des Juras von unliebsamen Böen nicht verschont blieben, braucht nicht besonders erwähnt zu werden.

Trotzdem ist die Konkurrenz, mit Ausnahme von zwei Notlandungen, ohne den geringsten Zwischenfall abgelaufen und legte eines der besten Zeugnisse über die Leistungsfähigkeit unserer Flieger und des Materials ab.



Doppelte Fliegerstaffel.

Cliché Aero-Revue

Genf-Thun angeflogen werden mussten. Die Fluglinien wurden auf diese Art mehr nördlich verlegt und so ein zu tiefes Ueberfliegen des Genfersees vermieden.

In Anwesenheit unseres hochgeehrten Ehrenpräsidenten, Herrn Bundesrat Scheurer, und mehrerer höherer Offiziere übergab Herr Major Nabholz von Grabow dem Beobachter der ersten Equipe die Meldung und eröffnete somit die Konkurrenz. Die Flugzeuge folgten sich in Zeitabständen von nur drei Minuten, was bezweckte, dass sich die einzelnen Mannschaften während des Fluges, wie bei einem Automobilrennen, gegenseitig rivalisierten. Es zeigte sich schon auf der ersten Strecke Thun-Basel, dass sich einige Flugzeuge überholt hatten. Es war eine Freude zu sehen wie sich die Flieger dem ehrlichen Wettkampfe mit Hingabe und Begeisterung widmeten. Wenn man gesehen hat, mit welchem Elan die Flugzeuge der Equipen schwarz und rot am Ziel angekommen sind, so musste man sich unwillkürlich sagen: Hier wird um eine grosse Sache gekämpft! Nicht die bescheidenen Erinnerungspreise mö-

Voranzeige.

Sonntag, den 24. Oktober, eventuell 31. Oktober, eventuell 7. November, wird eine

Ballon-Fuchsjagd

veranstaltet vom Ostschweizerischen Verein für Luftschiffahrt und vom Schweizerischen Touring-Club, zum Austrag gelangen. Es werden sich an dieser interessanten sportlichen Veranstaltung zirka 6—10 Ballons und 50—100 Automobile beteiligen. Start- und Füllplatz ist das Gaswerk Schlieren. Die Ballons werden ab 8 Uhr gefüllt und um 11 Uhr zum Start losgelassen.