

Internationale Flugmeetings

Der grosse Erfolg der Flugwoche im Herbst 1910 legte den Grundstein für eine Reihe weiterer unvergesslicher Dübendorfer Flugmeetings. Schon 1911 fand ein zweites Schaufliegen statt (19. und 20. August) und 1913 wurden «kleine Flugtage» organisiert (14. Juli und 1. August), wo der Schweizer Aviatiker Henri Kunkler sowie der österreichische Sportflieger Hans Wanneck Passagierflüge durchführten. Vom 3. bis 10. September 1922 fand das «1. Internationale Flugmeeting» statt. Das zweite folgte 1927 (12. bis 21. August). Nach der Landung eines Zeppelin-Luftschiffs am 2. November 1929 – der ersten auf Schweizer Boden – fand in Dübendorf vom 22. – 31. Juli 1932 das dritte Internationale Flugmeeting statt. Dieser

Am Meeting von 1927 übernahm die Kantonspolizei Zürich mit einem grossen Aufgebot den Ordnungsdienst.



Grossanlass zählte rund 100 Programmnummern und lockte rund 30'000 Zuschauer pro Tag nach Dübendorf.

Teilnehmer aus 14 Nationen

Die Internationalen Flugmeetings der Jahre 1922, 1927 und 1932 waren in fliegerischer wie in organisatorischer Hinsicht jeweils ein grosser Erfolg und wiesen von Mal zu Mal bedeutende Fortschritte auf. Daher war es kein Wunder, dass das vom 23. Juli bis am 1. August 1937 abgehaltene vierte internationale Flugmeeting überall grösste Beachtung fand – das Programm sprach von Europas grösster Flugveranstaltung. Dem Aero-Club der Schweiz als Veranstalter gelang es in jeder Hinsicht, ein Gegengewicht zu den europäischen Flugzeugausstellungen zu schaffen. Nebst der grossen Anzahl Anmeldungen – 14 Nationen mit über 300 Piloten – manifestierte sich die Bedeutung des Wettbewerbs auch dadurch, dass von überall her hochrangige Persönlichkeiten der Luftfahrt nach Zürich kamen. Es war eine Grossveranstaltung, wie sie Dübendorf noch nie gesehen hatte: Während zehn Tagen verfolgten über 200'000 Zuschauer die Vorführungen von total 160 teilnehmenden Flugzeugen.

Schweizer flogen auf C-35

Die Wettbewerbe umfassten Konkurrenzen für Sport- und Reiseflugzeuge, für Militärflugzeuge und solche, an denen beide Flugzeugarten teilnehmen konnten. Sie waren in geschickter Weise auf die gesamte Dauer des Flugmeetings verteilt, so dass die Zuschauer jeden Tag irgendeinen interessanten Wettstreit zu sehen bekamen. Eröffnet wurde die Veranstaltung



Auch Grossverkehrsflugzeuge wie die Junkers G38 «Hindenburg» begeisterten das Dübendorfer Publikum am Flugmeeting 1932.

am 23. Juli mit dem Internationalen Sternflug nach Zürich. Für die Geschwindigkeitskonkurrenz (25. Juli) war der Rundkurs Dübendorf–Wil–Grünlingen–Bachtel–Wangen jeweils viermal abzufliegen, total 202 Kilometer. Die mit einem Rennmotor von 1565 PS ausgerüstete, brandneue Messerschmitt BFW 109 V-14 von Generalmajor Ernst Udet erlitt bereits in der ersten Runde einen Defekt. Bei der Steig- und Sturzflug-Konkurrenz (26. Juli) war vom Start weg auf eine Höhe von 3000 Meter zu steigen, darauf in schnellstem Sturzflug herabzustossen und das Zielband gemäss vorgeschriebener Richtung in mindestens 100 Meter und höchstens 400 Meter Höhe zu überfliegen. Die Höhenflug-Konkurrenz (26. Juli) führte auf eine Höhe von 9000 Meter, wobei die Flugzeuge mit Zweimann-Besatzung (Pilot und Beobachter) geflogen wurden. Für die Schweiz



Während die deutschen Teilnehmer 1937 schon mit Ganzmetall-Tiefdeckern wie dieser zivil immatrikulierten Messerschmitt Me 109 antraten, flogen die Schweizer auf Dewoitine, Fokker und C-35-Doppeldeckern.

Internationale Flugmeetings in Dübendorf 1922 – 1937

Jahr	Anlass	Zeitraum	Organisator	Länder	Teilnehmer	Flugzeuge	Disziplinen
1922	1. Internationales Flugmeeting	3. – 10. 9.	OVL	5	23	50	7
1927	2. Internationales Flugmeeting	12. – 21. 8.	AeCS / AVIA	10		100	11
1932	3. Internationales Flugmeeting	22. – 31. 7.	AeCS / AVIA	11	240		11
1937	4. Internationales Flugmeeting	23. 7. – 1. 8.	AeCS / AVIA	13	272	160	8



Ende Juli 1937 fand in Dübendorf das vierte internationale Flugmeeting statt.

Modernste Flugzeuge wie die Dornier Do 17 (rechts), welche den internationalen Alpenrundflug gewann, zeigten den Rückstand der Schweizer Flugzeugindustrie im Jahr 1937 auf.

nahmen die Oberleutnants Ritz und Liardon sowie Leutnant Wyler teil, alle auf dem Mehrzweckflugzeug C-35 der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun.

Die Alpen überquert

Der internationale Alpenrundflug für Militärflugzeuge war der bedeutendste und schwierigste Wettbewerb des Flugmeetings. Er bestand in einem Geschwindigkeitsflug auf der Strecke Dübendorf–Thun–Bellinzona–Dübendorf, insgesamt 367 Kilometer, mit obligatorischen Zwischenlandungen in Thun und Bellinzona. Die Einsitzer- sowie die Mehrsitzer-Klassen starteten gleichentags (27. Juli). Während Generalmajor Udet im Jagdeinsitzer Bf 109 kurz vor Thun eine Notlandung mit eingezogenem Fahrgestell vornehmen musste, bei der das Flugzeug erheblich beschädigt wurde und dadurch aus dem Wettbewerb ausschied, erzielten Major Wilhelm Polte und General der Flieger Erhard Milch in der Mehrsitzerklasse auf dem neuen zweimotorigen Mehrzweckflugzeug Dornier Do 17, «Fliegender Bleistift» genannt, den ersten Rang. Deren Wettbewerbskonkurrenten waren unter anderen die Schweizer Militärpiloten Major Burkhard sowie die Hauptleute Bachofner, Furrer und Primault, alle auf C-35. In der Klasse der sogenannten «geschlossenen Dreierketten», welche die Zielbänder in Formation überfliegen mussten (29. Juli), nahmen weitere zwei schweizerische, von den Hauptleuten Bacilieri und Nievergelt geführte Teams mit je drei C-35 teil.

Deutsche dominierten

Durch die Verteilung der einzelnen Wettbewerbe dieser Konkurrenz auf die Dauer der ganzen Veranstaltung wurden den Zuschauern fast täglich ausgezeichnete Kunstflugdarbietungen im geschlossenen Verband vorgeführt. Jede Staffel musste aus mindestens fünf Flugzeugen bestehen. In der Klasse Militäreinsitzer nahm die Schweiz mit einer 7er-Staffel unter Führung von Hauptmann Eberschweiler und zwei 5er-Staffeln unter der Führung der Hauptleute Bähler und Burkhard teil, alle auf Jagdeinsitzern Dewoitine D 27. In der Klasse Militär-Doppelsitzer beteiligten sich nur zwei von den Hauptleuten Gerber und Schlegel geführte Schweizer Staffeln, beide auf Aufklärungsflugzeugen Fokker C.V. In der Sportfliegerklasse standen sich die Schweizer Aero-Club Sektionen «Vaud» auf Gipsy Moth und «Zürich» auf Bücker Jungmann gegenüber. Neben den Wettbewerben wurde das Programm durch zusätzliche fliegerische Darbietungen belebt: Kunstflug einzeln und im Verband, Kunstflug mit Segelflugzeugen, Vorführung neuer Flugzeugmuster, Luftkampfübungen und Fallschirmabsprünge gaben dem Besucher einen guten Überblick über Stand und Leistungen des aktuellen Flugwesens. Das vierte Internationale Flugmeeting in Zürich war in jeder Hinsicht ein voller Erfolg – dominiert wurde das Meeting von den Wettkämpfern aus Deutschland, deren Luftwaffe zum ersten Mal an einem internationalen Wettbewerb teilnahm.

Daniel Ruhier