



Ein Spalinger S-15k kurz nach dem Start auf «La Halda».

©Roland Küng, Flugarchiv Graubünden

Vor 75 Jahren fand in Flims eine Schweizer Premiere statt

Wir blicken zurück auf Pfingsten 1941 – damals fand in Flims das erste alpine Segelflugforschungslager in der Schweiz statt.

ru. Vor 75 Jahren fand in Flims ein besonderes Ereignis statt. Auf Initiative des Arosers Otto Würth gab es eine Schweizer Premiere –

das erste alpine Segelfluglager in der Schweiz. Das Ereignis war für die Piloten sehr besonders, war es doch die erste von den Be-

hörden zugelassene Flugsportveranstaltung seit Ausbruch des zweiten Weltkriegs. Bei der Eröffnung waren 16 Flugzeuge am Start, unter anderem das leichteste Segelflugzeug der Welt mit einem Leergewicht von 43 Kilo.

► Mehr auf Seite 2 und 3



Die «Gummihunde» haben den Spyr III HB-109 soeben mit dem Startseil in die Luft katapultiert.



Ruhepause vor Transportanhänger mit Spalinger S-15k.

©Roland Küng, Flugarchiv Graubünden

Vor 75 Jahren – ostschweizerisches alpines Segelfluglager in Flims

Über die Pfingsttage vom 30. Mai bis zum 2. Juni 1941 fand in Flims das erste alpine Segelflugforschungslager der Schweiz statt, für die Piloten ein Ereignis sondergleichen, war es doch die erste von den Behörden zugelassene Flugsportveranstaltung seit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.

■ Roland Küng

Die Initiative für ein Segelflugforschungslager am Fusse des Flimsersteins ging vom Aroser «Segelflieger» Otto Würth aus, der sich mit Gleichgesinnten an die Realisierung seiner Idee machte. Nach Bewältigung unzähliger Hürden konnte über die Pfingsttage des Jahres 1941 das erste, seit

Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, bewilligte Flugsportereignis zur Austragung kommen. Das Kdo Flieger & Flab kam den Segelfliegern wohlwollend entgegen, indem es das Gebiet Piz Mundaun-Dreibündenstein-Chur-Piz Sardona-Vorab mit einer Höhenbegrenzung von 1500

Meter ab Startplatz für die Segelflüge freigab.

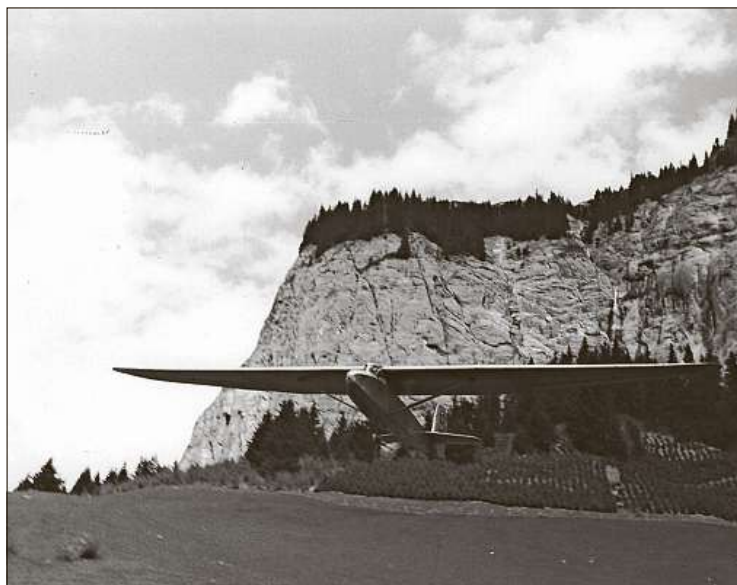
Die auf Anhängern verladene Flugzeuge der 20 angemeldeten Piloten erreichten Chur per Bahn und wurden dann mittels holzgasgetriebener Autos nach Fidaz transportiert. Hier standen für die nächste Etappe Pferde bereit, die die «Segler» bis zu einem Umladeplatz brachten, von wo aus sie mittels Umlenkrollen und Pferde-Seilzug zum eigentlichen Startplatz «La Halda» auf 1280 Meter über Meer geschleppt wurden. Als Landeplatz wurde an der Hauptstrasse, unterhalb von Flims Dorf, eine Piste von 70 Metern Länge abgesteckt. Bei der offiziellen Eröffnung des Lagers am 30. Mai waren insgesamt 16 Flugzeuge am Start, unter anderem das leichteste Se-



Transport eines Spalinger S-15k zum Startplatz.



Otto Würth beim montieren des Spalinger S-18 HB-252 «Arosa».



HB-167, Spalinger S-15b, hat soeben abgehoben.



Erinnerungsplakette

gelflugzeug der Welt, W. Pfenningers «Elfe», mit einem Leergewicht von nur 43 Kilo.

Ein erhebendes Bild

Es war ein erhebendes Bild, als die erste Maschine, eine Spalinger S-15k, durch Gummi-seilstart in die luftigen Gefilde über Flims kapultiert wurde. Der erste Tag wurde ein voller Erfolg, einem Piloten gelang ein Flug von mehr als vier Stunden. Gegen Abend vollbrachte E. Aeberli eine Meisterleistung, als er mit seinem «Spyr 3» am Hang des Startplatzes landete. Der folgende Tag kündete sich mit Regen und Nebel an, sodass an einen Flugbetrieb nicht zu denken war. Die Stimmung der Teilnehmer war jedoch keineswegs getrübt, bot sich ihnen nun doch die Möglichkeit, bei «Fliegerlatein» gemütlich zusammensitzen oder einen Bummel hinüber ins «Waldhaus» zu machen.

Unzählige «Vögel» über Trin Mulin

Der strahlend blaue Himmel des Pfingstsonntags liess die Unbill des Vortages ver-

gessen. Schon um fünf Uhr morgens wurde mit dem Lagerbetrieb begonnen. Nach anfänglich schlechten Windverhältnissen konnten jedoch schon bald unzählige «Vögel» über Trin Mulin beobachtet werden, die sich unaufhaltsam in die Höhe schraubten und sich alsbald den Blicken der Beobachter in Richtung Alp Mora und Crap Matts entzogen.

Ein wohl einmaliges Missgeschick widerfuhr M. Godinat, als sich ihm das schwere Gummi-Startseil nach dem Abheben über den Rumpflug legte. Alle Bemühungen, das Seil loszuwerden, waren vergeblich, sodass er in der Nähe des Landeplatzes niedergehen musste und ein Unglück nur dank seiner ausserordentlichen Fähigkeiten vermieden werden konnte. Die Gesamtflugzeit dieses Tages konnte sich mit über 23 Stunden, bei nur 25 Starts, sehen lassen und fand am Abend mit einem kleinen Fest, zu dem die Gemeinde Flims eingeladen hatte, einen würdigen Abschluss.

Für den Schlusstag hatten sich die Organisatoren, zur Einsparung von Transportkosten, etwas Spezielles ausgedacht; alle Flugzeuge sollten nach dem Start auf dem Luftweg den Churer Rossboden erreichen. Das Vorhaben wurde in die Tat umgesetzt und beinahe alle gestarteten Segelflugzeuge erreichten das Ziel – nur zwei Maschinen «strandeten» unterwegs und mussten auf dem «Landweg» an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Otto Würth gelang an diesem Tage ein spektakulärer, 4 Stunden und 45 Minuten dauernder Flug über Nordbündens Alpenwelt, bevor er in Chur zur Landung ansetzte.

Ziel vollumfänglich erreicht

Das Ziel des Lagers war vollumfänglich erreicht worden. An drei Tagen konnten mit 54 Starts annähernd 72 Flugstunden erreicht werden, was beinahe der gesamten, im Jahre 1940 in der Schweiz erfolgten Segelflugzeit, gleichkam. Die Ergebnisse dieses und später folgender Lager, wie auch dem des Septembers 1941 in Davos, bildeten eine solide Basis für die weitere Entwicklung des Schweizer Segelfluges der Nachkriegsjahre.

ANZEIGE.....



Flugzeugpark gegen Trinser Ebene mit HB-108 (Spyr III), HB-200 (S-18 II), HB-270 (S-15k), HB-278 (Elfe P1) und weiteren Seglern.

M. Jörg

CARROSSERIE-CARAVANS

Ihr Spezialist für sämtliche
Carrosseriewerke an
allen Automarken

Churerstrasse 19, 7013 Domat/Ems

Telefon 081 633 13 10

www.wohnwagen-joerg.ch

info@wohnwagen-joerg.ch