



## Der CAF Swiss Wing in Speyer

(Hin) «Das Clubprogramm wird dieses Jahr eher reiselastig sein. Eine erste Veranstaltung führt im Frühling zu den Fliegermuseen Speyer und Sinsheim in Deutschland».

So der präsidiale Ausblick an der vergangenen GV aufs Vereinsprogramm 2004. Was da so lapidar angekündigt worden war, erwies sich in Tat und Wahrheit als ein Bijou von hoher Güte: nämlich ein von unserem Vorstandsmitglied Werner Hauri sorgfältig vorbereiteter und durchgeführter Zwei-Tagesausflug! Doch der Reihe nach:

Am Samstagmorgen, 15. Mai 04 um 07.20 Uhr begann im aargauischen Rütihof die Reise. Alle 15 angemeldeten Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren rechtzeitig eingetroffen. Begrüsst wurden sie unter anderem von einem fabelhaftem Frühlingswetter. Ein Kleinbus mit grosszügigem Anhänger erwartete unsere muntere

Reisegruppe. Genau nach Fahrplan, nämlich um 07.30 Uhr, ging die Reise los - wen wundert's? Betätigt sich doch unser Reiseleiter unter anderem auch als veritabler Hobby-Lokführer! Also wurde diese vorbildliche Pünktlichkeit die ganze Reise über eingehalten.

Die Fahrt rheintalabwärts nach Speyer dauert ungefähr vier Stunden. Darum gab es unterwegs auch einen Znüni-Stopp mit «Kaffee und Kipferl». Aber nicht nur das. Während der Fahrt orientierte Werner Hauri portionenweise und vorausblickend über unsere allernächste Zukunft. Das heisst über die Tagesetappe, über den Zeitplan, über Inhalt und Zweck des Technikmuseums sowie etwas über die Geschichte und den Dom der pfälzischen Kaiserstadt.

Das Technikmuseum Speyer überrascht mannigfaltig. Schon beim Zugang zum Museumsgelände fällt eine B-747 im Tiefflug, 82 Fuss über Grund, auf. Sie rast sichtlich auf verschiedene andere Flugzeuge zu, darunter eine riesenhafte An 22. Auf den zweiten Blick stellt man indes beruhigt fest, dass die Vögel auf mehr oder minder hohen Säulen aufgebockt sind – erstarrt in ungewöhnlichen Fluglagen. Der trübe Zustand der im Freien parkierten, meist leeren Exponate trägt leider nicht gerade zur Verstärkung des Ausstellungseffektes bei. Vor allem die älteren Propellerflugzeuge leiden an grünem



Star sowie an Korrosions- und Kleptomanieschäden. Leibhaftige Stare bauen zudem ihre Nester in alle möglichen Öffnungen und beklecksen ihre Herbergen. Schade.

In verschiedenen Museumshallen lässt sich die ganze Palette von zivilen und militärischen Wasser-, Land- und Luftfahrzeugen besichtigen. Beim Eintritt fesseln blitzblanke Cadillacs und ein buntbemaltes Dampflokomobil die Blicke. Gleich darüber und daneben stösst man auf den Trümmerhaufen einer in China notgelandeten JU-52 sowie auf Relikte einer abgeschossenen He-111. Hinter der Halle, vor der 152 Tonnen schweren Dampflokomobil «Qian Jin» aus China, kann die persönliche, «möblierte» An 24 des DDR-Staats-

### Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
IBT04	Seite	4
Lodrino	Seite	7
Me- 262	Seite	8
Taktik der DLW	Seite	10
Stinsy	Seite	11
News, Veranstaltungen	Seite	12

präsidenten Honegger besichtigt werden.

Das Durcheinander der Exponate erweckt ein bisschen den Eindruck eines konzeptlosen Sammelsuriums. Abgesehen davon gibt es aber eine Menge Sachen zu sehen, welche technisch und geschichtlich höchst interessant sind. Man bräuchte einfach viel mehr Zeit dafür!

Im Hotel Löwengarten, mitten in Speyer, liess sich's dann am Abend bei Speis, Trank und Traum vorzüglich und gediegen erholen. Zwischen Esssaal und Zimmer bewies unser Reiseleiter ein weiteres seiner Talente: Auf dem Klavier servierte er uns jazzige Bettmümpfelis.

Am Sonntagmorgen, unterwegs nach Sinsheim: Schon von weitem grüssen gemeinsam Concorde und Tu-144. Die beiden Supersonic-Jetliner weisen die Richtung zum Auto- und Technikmuseum. Sie sind hintereinander und unheimlich steil aufgestellt – wiederum auf hohen Säulen. Der Aufstieg zu den Cockpits verlangt grosse alpinistische Kondition. Das Gleiche gilt übrigens auch für die anderen Flugexponate.

Während in Speyer eher Kampffjets zuhause sind, gibt es hier kolbenmotorige Bomber und Jäger zu sehen.

Wunderschön ist die Autoausstellung. Das Spektrum reicht hierbei von der Motorkutsche aus den An-

fängen des Automobils bis zu den modernsten Luxuswagen. Marken wie Mercedes-Benz, Bugatti, Ferrari, Fiat, Maybach, Rolls-Royce sind hier vertreten. Formel-1 Rennautos stehen in Reih und Glied da – sogar ein Sauber C21. Einer der vielen Ausstellungs-Höhepunkte bildet zweifellos das weltchnellste, raketentriebene Landfahrzeug «The Blue Flame» (1001.671 km/h).

Auch in Sinsheim gibt es überall wahre Kolosse von Dampfloks zu sehen. Eine davon, stromlinienförmig verkleidet, erreichte eine Geschwindigkeit von rund 200 km/h. In der Schweiz könnte sie dieses Tempo heute nur auf der neuen Strecke Mattstetten-Rothrist fahren! Versteckt hinter anderen Loks steht ganz verschämt ein SBB-Krokodil, schreiend falsch bemalt.

Die wehrhafte Schweiz ist in diesem Museum gut vertreten mit Militärfahrzeugen und -uniformen aus dem kalten Krieg. Auffallend ist dabei die Uniform eines Obersten: Ohne Ceinturon, dafür mit einer Hauptmannsmütze. Ein derartiges Tenue hätte seinerzeit für schärfsten Arrest gereicht!



In den Hallen lagert eine halbe Staffel Venoms und Vampis, verstärkt mit einer C-36. Draussen im Freien rosten je ein CH-Panzer 61, Centurion und Leopard (!) im Verein mit zahlreichen Kollegen aus anderen Staaten vor sich hin.

In beiden Museen ist viel Laufarbeit angesagt. Zum Glück kann man sich beiderorts entweder in Cafeterias oder Kiosks erfrischen und in Imax-Kinos die erhitzten Beine abkühlen. Was im Kino gezeigt wurde? Natürlich «Magic of Flight» mit den Blue Angels (erinnert an die Midland Airshow 1996) sowie «Space Station».

Die Museen Speyer und und vor allem Sinsheim sind einen Besuch absolut wert. Unsere Zwei-Tagesreise war genial.

Einen herzlichen Dank an  
Werner Hauri





*Der Himmel verdunkelte sich bei diesem Anblick...*



*Col Werner Hauri am Klavier ...*

## *Ecke des Präsidenten*

Liebe Mitglieder

An unserer vergangenen GV in Luzern war das Fokker-Team zum Apéro eingeladen. Dies ganz im Sinne unserer Statuten, laut welchen der CAF Swiss Wing die Beziehung zu ähnlichen Organisationen sucht und pflegt.

Wer ist denn das Fokker-Team? Grundsätzlich besteht es aus ehemaligen Angehörigen der Swissair. Das Team hat seit bald 40 Jahren eine Fokker F VIIa, eine Comte AC-4 sowie eine Lockheed Orion-9-B restauriert und dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übergeben. Seither pflegt das Team dort mit grossem Aufwand alle ausgestellten Swissair-Flugzeuge und hält sie so in attraktivem Zustand. Daneben unterstützte das Fokker-Team das Museum beim Umbau der Luftfahrthalle. Neulich war es auch an der Überholung der DC-3 HB-ISC beteiligt. Diese «Grand Old Lady» ergänzt bekanntlich seit kurzem die JU-Air Flotte.

Ich bin stolz, das zum Fokker Team auch Mitglieder unseres Clubs gehören. Es sind dies *Jean Caille, Fredi Lienhard, Norbert Kessler, Werner Meier, Henry Saladin, Richi Schilliger* und *Werner Zürrer*.

Wen wunderst noch, dass von dieser Personalunion schliesslich und ganz klar unsere Stinsy wie unser Club profitieren (GV im Verkehrshaus!).

Dem Fokker-Team gebührt unser grosser Dank!

Euer Präsi  
Hans Hinnen

## report

## IBT 04

## 75 Jahre Belpmoos.

Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus, in der Luftfahrt ist der Schatten jeweils hinter einem Papierberg meist grossflächig. So waren die Organisationspläne, Flugzeugtypensammlungen, Besucherstromlenkungs ideen, «ÖVau»-Missweisungen, Vorführachsbeschriebe, Minimalhöhenvorschriften, Standgebührenverordnungen und Hotelreservationszettel in Bern nicht kleiner als andernorts. Wir von der CAF hatten uns mit dem Werbematerial und der Stinsy zur Teilnahme angemeldet. Es hätte eigentlich auch noch der Comte AC-4, heute leider im Besitz von SR Technics, kommen sollen - zur gemeinsamen Vorführung vor grossem Volk. Der Verhinderer vom Dienst der besagten Firma hat das Erscheinen des Comte AC-4 aus rein persönlichen (oder anderen) Gründen erfolgreich verunmöglicht - ja bravo.

Unsere Vorbereitungen waren soweit gediehen, dass Werni Meier und ich am Freitagnachmittag «rasch nach Bern» fliegen wollten, um das Vorführprogramm vor Ort zu trainieren. Nach der Landung tuckerte Werni Richtung Ausstellungsgelände, magisch angezogen von einem gelben Zelt mit weissem Begleitfahrzeug.

Wir krochen aus unserer Hawaii-Lady und schon kamen strammen Schrittes drei kravattierte Herren mit Beamtenmäppli zielstrebig zum Stinson. Es waren die Kontrollmänner vom Luftamt (Schimpfname BAZL) Unterabteilung Sicherheit. Es würden heute alle ausländischen Luftkutschen kontrolliert, man möge alle Papiere vorlegen, war ihr Wunsch. Als Oberadministrator der



Flugoperation griff ich selbstsicher in die gelbe Tasche unter dem Passagiersitz und zauberte ein ganzes Dossier mit den Dokumenten hervor. Zu dieser Zeit war mein Gewissen noch ein Reines und das Gefühl heiter und froh.

Aber oha - der vernichtende Blick des Kommissionsleithammels traf mich mit grosser Heftigkeit! «Ist dieses Zertifikat eine Kopie?» Ja - natürlich - 60-jährige Dokumente führt man wohl nicht im Original in jedem Schüttelbecher mit sich, die Originale haben wir zu Hause. Das hat den Beamten stark enerviert. «Das Flugzeug fliegt nicht mehr, bis die Originale hier sind!» Dass dann Werni auch noch die Reserve-Lesebrille in Grenchen vergessen hatte, gab dem Amt die Bestätigung, dass nur ein Grounding die geeignete Massnahme gegen uns sei.

Ernst Girsberger hat dann zwei ziemlich geknickte Piloten nach Grenchen gefahren. Werni fuhr heim nach Bremgarten um am anderen Morgen in Bern das Original vorzulegen. Bei diesem Akt der Nachkontrolle haben wir nicht schlecht gestaunt: Alles, was (ausländischen) Rang und Namen hat, versammelte sich hier: Max Vogelsang mit seiner Mustang, zwei deutsche Akropilotinnen, ein Franzose, der spanische CASA 295 und wir mit der Stinsy - alle hatten offenbar ein Fehlerchen zu bereuen. Wir waren in guter Gesellschaft.

*Schick und elegant am Boden und in der Luft...*



Das «Möslifest» (was heisst eigentlich IBT 04?) lockte viel Volk zum Flugplatz. Der Weg dorthin soll beschwerlich gewesen sein, selbst der einheimische Herby brauchte von der Stadt mehr als eineinhalb Stunden. Der Eintrag ins Guinnessbuch ist ihm sicher. Ich finde es auch nicht nett von den SBB, gerade an diesem Freitag mit dem Herausreissen der Bahnschienen beim Berner Hauptbahnhof zu beginnen und anzunehmen, das Volk wisse dann schon, dass man nicht nach Belp, sondern nach Rubigen zu fahren habe...

Die «Connie» ist gekommen und (unsere) DC-3, eine JU-52 und das schon erwähnte Politikum CASA 295 (neues Transportflugzeug der schweizer Luftwaffe?). Die Kriegsveteranen Morane, Mustang, C-36; und auch unsere «Stinsy» durfte vorgeführt werden. Ich habe den Speaker bewundert, wie er dem Bernervolk die markerschütternden Geräusche der drei Hunter und des Venom vorsäuselte: Seht sie an «unsere» Hunter, die schönsten Flugzeuge des Jetzeitalters (unsere Hunter, weil sie in St. Stefan Berner Oberland stationiert waren).

Nach den verschiedenen Besuchen in Biel, Bern, Interlaken und Reichenbach wird vielleicht auch unser Stinsy bald eine Bernerin! Die Aargauerin Monika wird da vielleicht noch ein Wörtchen mitreden.

Was wir am «Möslhimmel» an Verbandsflugakrobatik erleben durften, war etwas vom Feinsten: Jordanier, Franzosen und unser PC-7-Team verzauberten den Himmel über dem Gürbetal. Choreografie, Eleganz, Präzision, mit wenig Lärm, aber immer höchsten Sicherheitsansprüchen genügend, flogen sie ihre Figuren vor dem begeisterten Publikum.

Am Sonntagabend sind sie alle nach Hause zurückgekehrt, etwas sonnenverbrannt, Bratwurst- und Flugbenzinduft in den Kleidern. Man hat bekannte Gesichter gesehen, Freunde getroffen - viele CAF-Mitglieder, nicht nur die immerpräzente Standcrew! Habt Dank für Euer Kommen, es war auch für die Flight- und Groundcrew eine grosse Genugtung.

Col Henry Saladin



- Anflüge auf Piste 32
- Die «Berner Oberländer»
- Der Rauchtank der Stinsy ist leer.
- Ein schöner Rücken kann auch enzücken oder man braucht ihn als Auflage ...



**CAF AIRSHO 04  
MIDLAND TEXAS -  
ARIZONA - CALIFORNIA**

Wir freuen uns, diese exklusive  
Fliegerreise für den  
CAF Swiss Wing zu organisieren!

**ARCATOUR**

Bahnhofstrasse 28, 6301 Zug  
Tel. 041 729 14 20  
www.arcatour.ch



*Nach dem «Lazy Eight und Wing Over» setzt die Stinsy zu einer rechts Kurve an... Geschwindigkeit zurück auf «Snap Roll» und beendet den «Vertical Reverse»*



*Demonstration of «landing in narrow valley or battle field» - bei diesem Manöver muss aus grosser Höhe sehr eng gedreht und abgesunken werden und die Landung erfolgt direkt aus der Kurve.*



*Uff- das ging aber nochmals gut ...*

*Nach diesem militärischen Einsatz ist die «Stinsy» anlehnsbedürftig und wird von Esther sorgsam gereinigt und gepflegt.*

## report

Fly-In Lodrino oder:  
Lauberhorn lässt grüsen...

Flugveranstaltungen finden wie Ski-rennen bekanntlich auch heutzutage noch vorwiegend draussen unter mehr oder weniger freiem Himmel statt. Und wenn Petrus nicht will, dann will er halt nicht.

Am 19. Juni organisierte die «RUAG» in Lodrino ein Fly-In, um ihre Produkte und Dienstleistungen einer potenziellen zivilen Kundschaft zu präsentieren. Es handelte sich nicht um eine öffentliche «Airshow», sondern um einen Anlass, an den sich per Einladung gemäss Angaben der RUAG schlussendlich etwa 300 Personen (Piloten, Begleiter, Kunden) aus allen Himmelsrichtungen angemeldet hatten.

Die CAF entschloss sich, mit Stinsy und Verkaufsstand in Lodrino dabei-zusein, um unsere Organisation und Idee zu präsentieren. Die Leute von der RUAG gaben ohne Zögern ihr Okay, und so machten sich Monika, Walter und Henry daran, die Sache in Angriff zu nehmen. Eine kleine Tessiner Delegation der CAF (quasi der «CAF Ticino Supporter Winglet»...) würde die Verantwortlichen des Verkaufsstandes logistisch (=Muskelkraft) und linguistisch («Compra, compra!») unterstützen.

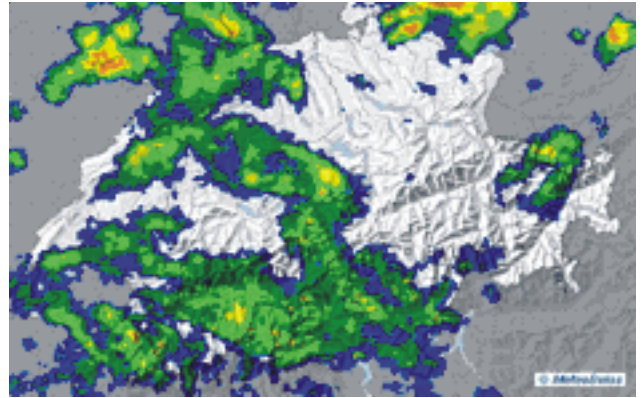
Die Organisation verlief sehr zufriedenstellend. Der CAF-Stand war schon am Freitagabend voll ausgestattet im Hangar 1 aufgestellt. Wer das aktuelle, und von Monika und ihren Arbeitsbienen laufend erweiterte Angebot – einschliesslich Artikeln aus Eigenproduktion! - noch nicht

begutachtet hat, sollte dies bei Gelegenheit tun. Es hat für jedes Alter und jeden Geschmack etwas dabei – und ist auch perfekt für aviatisch angehauchte Last-minute-Geburtstags- und Weihnachtsgeschenke. Kompliment!

Die Hangars und Werkstätten der RUAG standen weit offen und man konnte bei organisierten Führungen oder bei einem lockeren Gespräch mit den Mitarbeitern viel Interessantes erfahren über Revision von Propellern, Fahrwerken, Motoren und Turbinen, Flugzeugstrukturen, Schleudersitzen, Avionik, etc. etc. Überwiegend Hardware aus Stanser Produktion (P3, PC6, PC7, PC9) konnte man von aussen und innen in verschiedenen Montage- und Demonstages- und Demonstages-Stadien bewundern.

Leider hielt sich der Andrang der Massen in sehr bescheidenem Rahmen. (Man könnte auch sagen «Dead Trousers»). Immer mehr Abmeldungen trafen in Lodrino ein, da sich eine Gewitterfront entschlossen hatte, etwas früher als vorgesehen einen Ausflug in die Alpen zu machen und ab dem späten Morgen für etwas «Action» zu sorgen. Auch unsere Stinsy entschloss sich, nach Absprache mit ihrem Begleiter Henry, nach etwa halber Strecke wieder zur etwas gemütlicheren Heimatbasis zurückzufliiegen. So kam es, dass sich nur ein knappes «dreckiges» Dutzend (!) Aeroplane (ausschliesslich Tessiner plus ein Luxemburger !!) in die Leventina verirrtten.

Kurz nach Mittag wurde unter der schattigen Pergola der RUAG-Kantine ein opulenter Apéro spendiert, gefolgt von Polenta, Voressen, Käse



und Dessert. Die Stimmung unter den etwa 30 Gästen und ebenso vielen RUAG-Angestellten war durch die kleine Teilnehmerzahl nicht merklich getrübt worden. Trotzdem hatten sich die Verantwortlichen die Sache wohl etwas anders vorgestellt.

Auch die P3-Flyers waren anwesend und nutzten die Gelegenheit, ihr Formationsprogramm mehrere Male zu präsentieren, bevor auch sie schlussendlich am Nachmittag vor der vom Gotthard kommenden dunklen Wand kapitulieren mussten.

Das CAF-Verkaufsteam hielt sich standhaft, hatte aber doch nach etwa 5 Stunden schleppender Verkaufserfolge letztendlich auch genug und begann, den Stand abzubauen. Für einige wenige Last-Minute-Shopper war dies wenigstens noch Anlass, das eine oder andere Fränkli in die Klubkasse beizusteuern.

So ging die verkaufstechnisch und meteorologisch etwas suboptimal verlaufende Ticino-Expedition zu Ende und die Tour-de-Suisse, welche an jenem Wochenende im Tessin war, zwang noch den einen oder anderen CAF'ler im Gewittersturm zur kurzfristigen Änderung seiner geplanten Reiseroute «back home».

Aber Hauptsache: «Keep'em flying!»

Col Christian Gloor

# report

## Messerschmitt 262

Am 25. April 1945 landete eine Me-262 in Dübendorf. Das Flugzeug wurde durch unsere Techniker akribisch untersucht und beschrieben. Viele interessante Details können wir daraus entnehmen, speziell auch über die 30mm Flugzeug-Kanone MK 108 (im Teil eins) und über die Radio-Anlage.

Col Werner Meier

Zweiter Teil des Original-Berichts, erstellt von der Direktion der Militärflugplätze Technischer Dienst, über das am 25. April 45, 0846, in Dübendorf notgelandete deutsche Jagdflugzeug Me 262

### MG.-Kamera

Ganz vorne im Rumpfbug befindet sich ein Support für eine MG.-Kamera. Die Öffnung in der Rumpfnase ist verklebt. Die Steuerung der Kamera erfolgt elektrisch. Die Kamera ist nicht vorhanden.

### Zielgerät

Das nicht kippbare Reflexvisier «Revi 16», ohne Blendschutzscheibe, ist zirka 40 mm aus der Mitte nach rechts versetzt und kann nach vorn versenkt werden (wie auf der Messerschmitt 109 G)

### Signalraketen

Links unten, seitwärts am Rumpf, hinter der Tragfläche sind zwei Abschussgeräte für je vier Signalraketen montiert. Es befanden sich je vier weisse und rote Raketen in diesem Gerät. Die Raketen werden vom Piloten elektrisch ausgelöst. Die Zün-



Ein Kettenrad-Fahrzeug (im Hintergrund) dient als Zugfahrzeug für die Replica Me-262

dung erfolgt durch kleine Sprengkapseln.

### Panzerung

Die 270 x 370 mm messende vordere Sichtscheibe ist total 90mm dick und ist aus zwei Teilen zusammengesetzt. Es sind zwei elektrische Scheibenheizungen vorhanden, bestehend aus zwei über die ganze Scheibe verteilten Netzen mit fast unsichtbaren dünnen Heizdrähten. Stahlpanzerplatten sind keine sichtbar.

### Bedienungsorgane im Pilotensitz

Ladeknopf mit Anzeigegerät. Zwei Schusszähler (Einsätze, d.h. Zählwerke fehlen). Einstellbares Serieabwurfgerät für Raketengeschosse. Steuerknüppelgriff wie auf der Me 109 G, mit Druckknöpfen für die Schussauslösung, Raketenabschuss und Bombenabwurf.

### Funkanlage

Für den Funkverkehr ist im Rumpfhinterteil eine UKW-Sende-Emp-

fangs-Anlage vom Typ FuG 16-ZY eingebaut. Die vier vorabstimmbaren Frequenzen können durch eine Fernbedienungs-Anlage durch den Piloten im Flug umgeschaltet werden. Analog ist auch die Empfangsnachstimmung ferngesteuert. Eine spezielle, nach unten gerichtete Stabantenne am rechten Flügel ist über ein Antennen-Anpassgerät direkt auf den Senderausgang geschaltet. Während die von der Sendeantenne vollständig getrennte Empfangsantenne am Rumpf oben darauf schliessen lässt, dass ein Gegensprechverkehr bei dieser Ausführung möglich ist, ist anzunehmen, dass beim Gerätetyp FuG 16-ZY Sender und Empfänger gleichzeitig arbeiten können.

Mit der gleichen Anlage kombiniert und umschaltbar durch den Schalter «ZF-FT» ist ein Zielflug-Empfänger vom Typ ZVG-16 mit fester, quer zur Flugrichtung stehender Rahmenantenne am Rumpf oben. Das dazugehörige Anzeige-Instrument ist im Instrumentenbrett angeordnet.

Die Anlage setzt sich zusammen aus



einem kombinierten UKW Sende-Empfangsgerät Typ FuG 16-ZY, Frequenzbereich 38,5 – 42,3 MHz.

- 1 Zielflug-Verstärker Typ ZVG 16
- 1 Umformer Typ U 17
- 2 Antennen-Anpassgeräte AAG 16
- 1 Fernbedienungs-Ausrüstung.

### Abgestimmte Frequenzen:

#### Sender

- 1 = 40,5 MHz
- 2 = 40,6 MHz
- 3 = 40,1 MHz
- 4 = 41,6 MHz

#### Empfänger

- 1 = 38,5 MHz
  - 2 = 40,6 MHz
  - 3 = 42,0 MHz
  - 4 = 42,0 MHz
- (eingestellte Frequenz 3)  
Betriebsart: Nur A3 = Telephonie.

### Erkennungs-Anlage

Für die Orientierung der Boden-Lokationsstellen ist ein automatisches Erkennungsgerät eingebaut.

### Zusammensetzung der Anlage:

- 1 Sende-Empfangsgerät Typ FuG 25a
- 1 Antennen-Anpassgerät mit Stab-Antenne Typ AAG 25a
- 1 Bedienungsgerät Typ BG 25
- 1 Widerstandkasten Typ VK 25

### Atmungsanlage

Bekannte Hochdruckanlage, System Dräger, 150 Atm. Mit zwei dreiteiligen Bordflaschen hinten im Rumpf. Bedienung Manometer samt O2-Wächter links im Pilotenraum

### Instrumentierung

Fahrtmesser 100 bis 1000 km/h. Als Zwei-Zeiger-Instrument 100-400 und 400-1000 km/h ausgebildet. Keine Grenzmarken vorhanden.



*Auf dem Bild ist ein Variometer mit +50 m/sec und -20 m/sec installiert*

Variometer +- 0-30 m/sec.  
Künstlicher Horizont und Wendezeiger kombiniert.

Höhenmesser: Zifferblatt-Teilung 0-1 km = 360° Zeigerumdrehung.  
Fensterzahl in km/Höhe.  
Patin-Kompass: Geber hinten im Rumpf eingebaut.  
Anzeigegerät für Blindlande-Einrichtung.

Triebwerk-Überwachungsinstrumente bestehend aus: Umdrehungszähler für Turbine 2 bis 15000 U/min, Grenzmarke bei 8750 U/min.

Gasdruckanzeiger 0 bis 1 kg/cm<sup>2</sup>, Grenzmarke bei 0,38 und 0,65.

Gastemperaturanzeiger: 300 bis 1000°C, Grenzmarke bei 650°C.

Schmierstoffdruck: 0 bis 15 kg/cm<sup>2</sup>, Grenzmarke bei 0,5 und 5 kg/cm<sup>2</sup>, rote Marke bei 4 kg/cm<sup>2</sup>.

Einspritzdruck: 0 bis 160 kg/cm<sup>2</sup>.  
Kraftstoff-Vorratsanzeiger 0 bis 940 Liter, rote Marken bei 300 und 500 Liter.



### Inventar

- 1 Sitzfallschirm mit Höhenatmer HAS 16 mit Namenstafel: Fch. Pfeiffer,
- Gerät Nr. 10-404 G 2,
- 1 heizbare Lederhose,
- 1 heizbare Lederjacke,
- 1 Paar Lederhandschuhe (ungefüllt),
- 1 Fliegerhaube aus Stoff mit Halsband-Mikrophon,
- 2 Fliegerbrillen mit Etui,
- 2 Verbandspatronen mit Etui Gummihülle,
- 2 Lampen zu Funkapparatur.

Direktion der Militärflugplätze  
Techn. Dienst

## Taktik der deutschen Luftwaffe

Zu Beginn des Luftkrieges über Europa wurden die Bomber immer von hinten angegriffen. Die 12,7 mm MG der B-17 waren bis auf eine Entfernung von 700 m äusserst wirksam und fügten den angreifenden Jägerverbänden schwere Verluste bei.

Man merkte sehr schnell, dass die Bomber sich nach vorne viel schlechter verteidigen konnten. Nicht nur, weil hier weniger MG's zum Tragen kamen, sondern auch, weil die von hier bestrichenen Zone viel schneller passiert werden konnte.

Diese Angriffsart wurde bald von fast allen Jagdverbänden praktiziert. Sobald sie den Bombern einen Vorsprung von ungefähr drei km abgewonnen hatten, machten sie eine halbe Wendung und setzten zum Angriff an. Die amerikanischen Bomber flogen mit 280 km/h und die deutschen Jäger mit 480 km/h, so dass die Annäherungsgeschwindigkeit nahezu 800 km/h betrug. Das bedeutete, dass nur sehr wenig Zeit für einen Anlauf blieb. Wenn die deutschen Piloten auf 450 m das Feuer eröffneten und bei 90 m hochzogen, blieben ihnen zum Schiessen nicht einmal ganz 2 Sekunden.

Die deutschen Jagdflugzeuge wiesen damals einen schwerwiegenden Nachteil auf: Ihnen fehlten die erforderliche Feuerkraft, mit der ein Durchschnittspilot einen widerstandsfähigen schweren Bomber mit einem Feuerstoss hätte zum Absturz bringen können. Die Focke Wulf Fw 190 A-4 zum Beispiel verfügte über eine Bewaffnung von vier 20mm-Kanonen und zwei 7,9

mm-MG. Bei einem Feuerstoss von 3 Sekunden wurden etwa 130 Schuss von beiden Kalibern abgegeben. Im Durchschnitt waren 20 Treffer von der 20 mm-Munition erforderlich, um einen Bomber abzuschliessen. Das 7,9mm-MG spielte bei dieser Art von Kampfführung keine Rolle, es sei denn, dass zufälligerweise ein lebenswichtiges Teil getroffen wurde.

Deutsche Waffenexperten stellten bei der Auswertung von Luftkampf-Filmen fest, dass von den sorgfältig gezielten Schüssen eines Durchschnittspiloten lediglich 2 Prozent als Treffer auf den Bombern verzeichnet waren. Um die erforderlichen 20 Treffer zu erzielen, mussten also 1000 Schuss 20 mm-Munition auf den Bomber verschossen werden, was bei einer FW 190 A-4 einer Feuerdauer von 23 Sekunden entsprach, d.h. also: einer viel zu langen Zeit für einen Angriff.

Dies führte bei der Luftwaffen-Führung zur Erkenntnis, dass es mit der gegenwärtigen Bewaffnung für den normalen Jagdflieger unmöglich war, einen schweren Bomber abzuschliessen. Es sei denn, dass er zusammen mit anderen Kameraden auf einzelne Bomber mehrere Angriffe flog.

Dies änderte drastisch mit der Einführung der Me-262: diese wurde standardmässig mit vier 30mm-Kanonen ausgerüstet. Die Me-262A-1b des Jagdgeschwaders 7 wurden mit ungelenkten Luft-Luft-Raketen ausgerüstet. Diese 24 Raketen (3,8 kg und 81 cm Länge), wurden in Intervallen abgefeuert, sodass am Himmel ein dichtes Muster entstand.

Die überlegene Geschwindigkeit der Me 262 bestimmte auch die Angriffstaktik. Aus einer überhöhten Position (etwa 2000 m) und hinter dem

Bomberverband (5 km) griffen sie den Verband an. Mit über 850km/h durchstießen sie den Begleitschutz. Da die Geschwindigkeit für eine wirksame Feuereröffnung zu hoch war, flogen die Piloten einen Punkt an, der etwa 1600m hinter und 450m unterhalb der Bomber lag. Zum Abbau der Geschwindigkeit wurde die Maschine hochgezogen und anschliessend in den Horizontalflug übergegangen. Nach dem Hochziehen befanden sich die Me-262 etwa 300 m hinter ihrem Ziel und besaßen den idealen Fahrtüberschuss von 160 km/h. Waren sie mit Raketen bestückt, schossen sie aus 200 m Entfernung die gesamte Raketenbatterie auf die Bomber ab.

Das Lösen vom Gegner erfolgte sodann unter erneuter maximaler Beschleunigung. Da die JUMO-Triebwerke der Me-262 eine sehr schlechte Beschleunigung aufwiesen, waren sie für längere Zeit im Geschwindigkeitsbereich der Begleitjäger. Die P-51-Piloten erwarteten dieses Manöver und konnten die Me-262 erfolgreich bekämpfen.

*Zwei Me-262 wurden zusätzlich mit der 50 mm-Flugzeugkanone Mk 214A ausgerüstet. Mit dieser Waffe konnten 1,5 kg schwere Projektilen über 1000 Meter abgefeuert werden bei einer Kadenz von 150 Schuss/min. Die Maschine «gierte» jedoch bei der Schussabgabe. Das neu installierte Rückschlagsystem soll dann so effektiv gewesen sein, dass der Pilot das Abfeuern der Kanone kaum wahrnahm.*

*Die so ausgerüstete Me-262 (Werk Nr. 170083) wurde von den Amerikaner erbeutet und sie gaben ihr zuerst den Namen «Wilma Jeanne» und dann «Happy Hunter II». Beim Überführungsflug nach Cherbourg zur Einschiffung in die USA verunglückte die Maschine am 11. Juni 1945 beim Start im französischen Melun und ging verloren.*

Col Werner Meier



Hello Friends

I HAD IT WITH YOU - YOU ARE DEFINITLY HISTORY !

Nicht euch, meine lieben Freunde, meine ich, dafür um so mehr diese luftigen Ämtler vom Schlagzeilen trächtigen Staatskonzern BAZL, Mutter aller Bundesämter. So wird mit einer Dame von Welt und ihren Freunden nicht umgegangen! Berner-Gringe hin oder her.

Aber erst einmal alles der Reihe nach. Als quasi «Pièce de Resistance» der Air-Show wurde ich insbrünstig gebeten, an den IBT 04, den Internationalen Belpmoos-Tagen vom 26./27 Juni, teilzunehmen, wofür mich das Wort INTERNATIONAL schliesslich zu überzeugen vermochte. Damit ich mit meinen Freunden Werni und Henry meine ohnehin schon perfekte Kür noch etwas überperfektionieren konnte, trafen wir bereits am Freitag Nachmittag in «Bern International» (für Einheimische «s'Möösl») und in guter Gesellschaft hochkarätiger europäischer Nachbarn ein. Kaum in meine Pool-Position gerollt - «first row» selbstverständlich - kamen drei beschlipste LUSI'S (Luftsicherheits-Dienstler) mit ihren 007-Sonnenbrillen angepörselt und wollten meine Papiere sehen. Selbstredend hatte ich diese dabei, wusste ich doch: Je mehr Ausweise und Papierchen einer vorweisen kann, desto gerner haben ihn die Berner.

«But oh dear!» Anstelle der gepflegten Kopien wollten diese Typen aber partout die uralten Originale sehen, doch diese hatte ich vorsichtshalber zuhause gelassen. Nur deshalb und weil Werni seine Lese-Reservebrille in meiner Grenchner Residenz hatte liegen lassen, was angesichts seines noch immer jugendlich scharfen Adlerblickes ohnehin als «peanuts» zu werten gewesen wäre, wollte mich das bazelte LUSI-Trio GROUNDEN, SPERREN, ja DISQUALIFIZIEREN von meiner Show. Mir stockte das Oel in den Eingeweiden. Den anderen Gästen aus Nah und Fern ging's kein bisschen besser. Die waren so sauer und gestresst wie ich. «Absolutely not amused at all». Ein WELCOME war's, wie eine Faust auf's Auge.

Auch Erny Girsberger sei Dank, dass meine Papierchen und das ohnehin nie benötigte Brillchen noch rechtzeitig auf das überdimensionierte massiv eichenhölzerne Bundesbetriebs-Pult gelegt werden konnten. Ende gut - alles gut: Ich brillierte wie immer. Meine Fans schäumten vor Begeisterung und die IBT 04 dürfen - nicht zuletzt meinewegen - als voller Erfolg gewertet werden.

Dass ich's nicht vergesse: Meine zwei weiteren Escort-Herren - Jost Schneeberger und Robert Seckler - dürfen mich wieder ausführen und dies noch viel gelenkiger als vorher. Just great! Nebenbei bemerkt und als Gratis-Tipp, lieber Bob Seckler : Wenn die alten Latinos mit ihrem «nomen est omen» wirklich Recht haben sollten, dann rate ich dir zu besonderer Rücksichtnahme auf dein neu revidiertes Scharnierchen im Knie, gell !

Und sonst ? «Well, I'm fine». Hin und wieder lässt das alte Inkontinenz-Problem grüssen und dann tröpfelt's halt. Hauptsache jedoch, es läuft etwas !

O.K., dann wünsche ich Euch viel Spass beim Bewundern meiner Bilder von den IBT - «where Lady Stinson was THE STAR».

Love,

Stinsy



## news

Absichtlich leergelassen

### CAF Swiss Wing

#### Flight Operation

25. Juli 04  
BBQ in Reichenbach

7. August 04  
Flugplatzfest Birrfeld

7. - 8. August 04  
CONVOY in Birmenstorf

20. - 22. August 04  
Fly-In Interlaken

4. - 5. September 04  
Air04 / Payerne

#### Veranstaltungen

27. November 2004  
Jahresend-Hock

#### Reisen

25. - 30. September 03  
CAF-Airsho 03, Midland TX  
mit Adi Meier

Col Adi Meier wird Sie laufend  
über die Reisen informieren.



#### Mitflug-Gelegenheiten mit

Stinsy:  
Henry Saladin 01 853-0533  
C-36:  
Guido Pellicoli 079 636-5346  
PC-7:  
Peter Bosshard 01 822-0404

CAF / Swiss Wing  
[www.caf-sss.ch](http://www.caf-sss.ch)

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,  
Spycherweg 12,  
8542 Wiesendangen

Vizepräsident: offen

Sekretariat: CAF Col Monika Eschmann  
Juraweg 481, 4813 Uerkheim

Impressum «CONTACT» ist das Publi-  
kationsorgan des Swiss Wing  
der CAF in Midland TX, USA

Editor: CAF Col Werner Meier,  
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

### CAF / Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche,  
Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit  
SW-Patch



Hemd, grau mit  
Brusttasche



Sweatshirt, schwarz mit  
SW-Patch

Bestellungen an: Monika Eschmann, Juraweg 481, 4813 Uerkheim  
[monika.eschmann@caf-sss.ch](mailto:monika.eschmann@caf-sss.ch)

Weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: [www.caf-sss.ch](http://www.caf-sss.ch)