



CONTACT

Normandie 2007

Die ausführlichen Flugvorbereitungen hatten wir schon in der Vorwoche gemacht. So trafen wir uns am Montagvormittag, machten unsere Stinsy flugbereit und - warteten. Das sollte während der nächsten Tage noch des öfteren der Fall sein. Also: es hatte Nebel - im Juni!

Kurz nach neun Uhr hoben wir ab. Werni führte uns genau Richtung Westen und über Porrentruy verliesen wir die Schweiz. Das Wetter war nun wirklich gut und nach zwei Flugstunden trafen wir in Auxerre ein. Die beiden Tanks wurden wieder aufgefüllt und wir konnten weiterfliegen.

Wir genossen die weiten Ebenen von Frankreich, welche durchfurcht sind von einem grossartigen Kanalsystem, wir flogen vorbei an den neuen Windmühlenfarmen und kamen dann südlich von Paris über die Stadt Chartres. Von da an ging's direkt nach Deauville. Wir wollten für einen eventuellen Abendflug nochmals auftanken, aber



Abendflug von Cherbourg an die Küste bei Saint Vaast la Hougue

das war schwierig, weil an diesem Nachmittag ein Charterflug angemeldet war (eine Boeing B-737 nach Griechenland !) Nach einer geraumen Wartezeit bekamen wir unseren Sprit, sicherten das Flugzeug für die Übernachtung und fuhren zum Haus von Roger Burri. Er war auf dem Landweg unterwegs, mit seiner Military-Harley 1943 auf dem Anhänger, und traf gegen Abend in St.Gatien ein.

Zum Nachtessen besuchten wir ein altes Fischerdorf, schon fast eine Stadt: «Honfleur». Von dort sieht man über die Seinemündung nach Le Havre hinüber.

Am Morgen fuhr Roger mit der Harley zu seinen Freunden der 101st Airborne Division, wir machten uns auf zum Flugplatz. Es war kalt und windig, die Sicht überhaupt noch nicht zum Fliegen, also gab es Wartezeit. Aber am

frühen Nachmittag konnten wir starten, folgten der Küste, vorbei an Caen und überflogen die vielen Festungen, Gedenkstätten, Soldatenfriedhöfe und Museen zur «Omaha Beach». Im Tiefflug ging's weiter - hoch konnten wir schon der tief hängenden Wolken wegen gar nicht - Richtung Utah Beach. Bei Ste Mere l'eglise (bekannt geworden im Film «Der längste Tag») überflogen wir das Camp unserer Kollegen, wir hatten die Idee, dort einen Sack mit Kleinstverpflegung abzuwerfen. Aber unser Plastiksack wollte sich nicht öffnen, verhedderte sich und später konnten wir die Kabine vom Bonbon-Segen reinigen. Dann ging's weiter, wir wollten zu einem richtigen Feldflugplatz bei Lessey.

Mit unserem GPS fanden wir den Ort sofort und wir hatten gerade genügend Platz für unsere Stinsy: Pistenlänge 1268 Meter, Breite 80 Meter plus

Inhaltsverzeichnis

Im Fluge	Seite 2
Aus dem Vorstand	Seite 3
Ecuwillens 07	Seite 4
Giganten und Zwillinge	Seite 5
Stinsy Shows	Seite 7
Fokker Team	Seite 9
Aus der Werkstatt	Seite 10
News, Veranstaltungen	Seite 12

Rollweg etwa 20 Meter, ein Abstellplatz für einige B-17 oder B-25. Wir parkierten.

Schon bei der Vorbereitung vernahmen wir, dass heute wahrscheinlich Ruhetag sei. Der Wind blies uns heftig um die Ohren, wir warteten auf Roger. Der Harley-Ton kündigte schon bald seine Ankunft an, wir konnten die nächste Aktion starten. Roger übernahm das Stinsystem und Werni war Observer und Loaddropper. Man hat uns später mitgeteilt, dass die in Styropor eingepackte Weinflasche heil angekommen sei, dem interessierten Leser sei empfohlen, einmal bei 150 km/h eine Kartonschachtel aus dem Seitenfenster des Autos zu halten (Achtung, nur auf deutschen Autobahnen austesten, sonst droht eine Raserklage!)

Am Abend flogen wir noch rasch nach Cherbourg um aufzutanken und waren dort sehr erstaunt, eine C-47 in Invasionsbemalung auf dem Tarmac zu finden. Bei unserem Anblick sprangen die Fallschirmsoldaten auf, machten ein «Mädli» und nahmen uns die Parade ab. Noch vor dem Einnachten flogen wir zurück nach Lessey, um dort in der Region zu übernachten.

Am Morgen dann wieder das übliche Bild: Wind, kalt und Nebel. Die Sicht wurde am frühen Nachmittag wieder besser und wir konnten nun am D-Day all den Gedenkstätten nachfliegen. Überall waren grössere Menschenmengen zu sehen, die Fahnen wehten und jedermann fror. Wir machten Rauchzeichen und die Besucher auf den Plätzen winkten heftig. So waren wir am Abend wieder in Deauville, die Sonne drang durch die Wolken, sehr einladend zum Braten in Rogers Garten.

Es wurde Donnerstag: wieder Nebel, warten und nach Wettermeldungen suchen. Am frühen Nachmittag konnten wir starten. Roger hatte uns von

unterwegs berichtet, dass bei Chartres heftige Regenschauer niederprasselten, also wählten wir unter gütiger Genehmigung von Paris Radar eine nördlichere Route, nahe bei Paris vorbei. Wir haben die Stadt natürlich nie gesehen, schon unsere Flughöhe (oder Tiefe) verlangte unsere volle Konzentration auf die Navigation. Kurz vor Auxerre sahen wir bedrohliches Gewölk, und genau bei unserer Ankunft ging ein heftiges Gewitter los. Eine Wartezeit etwas nördlich des Platzes benutzten wir zum Geografiestudium. Kurz vor fünf Uhr landeten wir, um gerade noch den Tankwart zu «erwischen», der uns gnädigst vor seinem Feierabend noch Benzin verkaufte.

Der Weiterflug in die Schweiz verlief problemlos, es war jetzt plötzlich schönes Wetter angesagt. Wir haben in diesen Tagen 8 Landungen und 12 Flugstunden gemacht, es war eine recht anspruchsvolle Sache, vor allem das Wetter war schon fast «kriegstauglich».

Col Henry Saladin





Roger startet seine original Harley Davidson, Typ WLA, Jahrgang 1942. Dieses Motorrad war in der Normandie dabei.

Benutzt wurden diese Motorräder von allen Einheiten, inkl. der Airborne Truppen (Bild: Roger in seiner «101st Airborne Uniform»). Die Töffs wurden mit Fallschirmen und Lastenseglern zur Erde gebracht. Diese Motorräder wurden «Liberator» genannt. Auch die Aufklärer haben diese Motorräder benutzt. So waren es oft diese Töffs, die zum ersten Mal in den französischen Dörfern auftauchten. Der Name «Liberator» wurde von der Bevölkerung erfunden. Immer nachdem diese Töffs auftauchten, folgten kurz anschliessend die Truppen und haben die Bevölkerung «befreit». Harley hat während des Zweiten Weltkrieg zirka 60'000 WLA gebaut.



Utah Beach kam eine besondere Rolle in der alliierten Planung für die Operation Overlord zu. Für den Fall eines Scheiterns der Landung an den vier anderen Abschnitten sahen die Befehlshaber des alliierten Oberkommandos vor, alle gegen die Strände im Departement Calvados angesetzten Truppen nach Utah zu verlegen und die Kräfte auf diesem Strand zu konzentrieren.

Zwischen dem 6. Juni und 1. November 1944, als sich die Hafenanlage an der Utah Beach in Betrieb befand, wurden 836'000 Soldaten, 220'000 Fahrzeuge und 725'000 Tonnen Nachschub über diesen Hafen angelandet.

Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen

report

Ecuvillens 07

Am 30. Juni starteten Jost Schneeberger und ich im Birrfeld: Unser Ziel war Ecuvillens in Uechtland (Fribourg). Zwei Hauptthemen waren dieses Jahr zu feiern. Vor 70 Jahre startete die amerikanische Fliegerin Amelia Earhart in den USA, um den Pazifik zu überqueren. Sie hat leider ihr Ziel nie erreicht, man hat auch nie irgendwelche Überreste gefunden.

In Ecuvillens war aber eine Original-Lockheed Electra zu sehen, in wunderschönem Zustand, auf Hochglanz poliert. Bei der Flugvorführung am Nachmittag war auch der kernige Ton der zwei Sternmotoren zu hören. Auch YAK- und Sukhoi-Vorführungen gehörten zum einfachen, lockeren Meetingprogramm. Als Ueberraschung war das PC-7 Team der Luftwaffe zu sehen.

Wie jedes Jahr gehört auch eine Oldtimerschau Automobile zur Ausstellung. Dieses Jahr waren es die Topolinos! Prächtig gepflegte Exemplare aller Jahrgänge waren zu bewundern.

Wie jedes Jahr wurden wir von den Organisatoren herzlich empfangen. Die Sekretärin (und lizenzierte Flugzeugnäherin) Simone Neukirch steht immer an vorderster Front des sehr gut organisierten Anlasses.

Bei gutem Flugwetter konnten wir auf dem Heimweg noch unsere Freunde in Biel besuchen, man wollte dort noch rasch einen Allinghi-Sieg abwarten (haha).

Col Henry Saladin



Simon, Jost und die Lockheed Electra



The FINA-CAF AIRSHO, scheduled for Sept. 29-30, 2007, at Commemorative Air Force International Headquarters in Midland, Texas, will celebrate the organization's 50th anniversary with an all-military airshow, with the addition of the FINA EXTRA 300L.



The featured act will be the Trojan Horsemen with «A Salute to the Armed Forces of the United States,» including a formation aerobatic demonstration routine choreographed to patriotic music. Flying six T-28s, the team will recognize all five branches of the Armed Forces and pay tribute to those veterans, who made the ultimate sacrifice defending our freedom.

In addition to the FINA EXTRA and the Trojan Horsemen, the show will be complemented by the CAF's Airpower Demonstration, the Heritage and Legacy flights, the Texas Air Guard F-16s, F-15 Strike Eagle Demonstration Team and the F-18 Super Hornet Demonstration Team. We will also feature a half-mile Wall of Fire on Saturday, Sept. 29 – the longest wall of fire ever created at AIRSHO. Due to the popularity of the Vietnam-era reenactment at AIRSHO 2006, that performance will be expanded with more helicopters and airplanes

**Möchten Sie mit der CAF Swiss Wing Gruppe mitreisen
- es hat noch Plätze...**

sofort anrufen: COSMOS Reisen, 032 392 75 80

report

Giganten und Zwillinge

Ein ausserordentliches Projekt zieht ein noch aussergewöhnlicheres nach sich...

Teil 2

Wer war Chef über diesen Zwilling?

Beim He 111Z wurden fast sämtliche Armaturen in den linken Rumpf verlegt, aber die beiden Steueranlagen blieben in den jeweiligen Rümpfen bestehen. Im linken Rumpf befanden sich auch die Motorenüberwachungs-Instrumente, Gashebel, Propeller-Verstellung, Landeklappen und linke Fahrwerkbetätigung. Im rechten Rumpf befand sich die rechte Fahrwerkbetätigung und die Kühlerklappen der Motoren drei bis fünf. Damit alle das Gleiche taten, wurde über ein spezielles Radio kommuniziert, denn hier musste die linke Hand wissen, was die rechte tat und umgekehrt.

Mit ihren 6'200 PS Startleistung konnte sie einen voll beladenen Giganten schleppen, wobei bei Volllast (Überlast) mit R-Geräten (Startraketen) gestartet werden musste, je zwei unter dem Rumpf (500 kg Schub) und ausserhalb der Motoren 1 und 5 je zwei weitere Startraketen mit einem Schub von 1'500 kg. Mit ihren 8'560 Litern Benzin an Bord konnte sie für sechs Stunden in der Luft bleiben, mit Zusatztanks bis zu zehn Stunden.



Weitere Versionen des He 111Z wurden geplant, so auch ein Langstreckenbomber He 111 Z2 mit vier Henschel Gleitbomben (Vorläufer der Cruise Missile).

Diese in kleinen Serien gebauten Lastensegler «Gigant» kamen jedoch (zum Glück) nie richtig in den Einsatz. Entweder wurden die geplanten Einsätze vom Kriegsverlauf überholt oder die Flugplätze im Osten waren schlicht einfach nicht mehr zu gebrauchen.

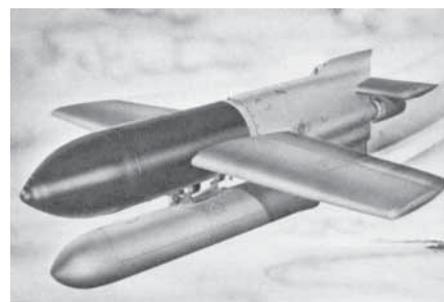
Es mag heute unsinnig erscheinen, dass man solche Projekte ausführte. Aber wenn der Ablauf der Ereignisse im Krieg ein klein wenig anders gewesen wäre, wenn die 200 Lastensegler lautlos im hügeligen Gelände bei Kent gelandet wären – die englische Home Guard hätte gegen die 20'000 Soldaten, 100 Panzer und schwere Artillerie einen schweren Stand gehabt.

Warum baute man «Twins»?

Ich weiss es auch nicht genau, ich glaube aber, wenn man eine schnelle Lösung für ein spezielles temporäres Problem brauchte, nahm man bestehende Komponenten, baute sie um und fertig war die Lösung. Dies war sicher schneller als Planung und Bau eines neuen Flugzeuges, inklusive der Werkzeuge und Formen. Auch die Produktions- und Fertigungs-Abläufe mussten nicht unterbrochen werden.

In diesen Zeiten gab es noch verschiedene andere Projekte. 1941 verlangte das RLM (Reichs-Luftfahrt-Ministerium) einen neuen Zerstörer oder schweren Jäger. Die Produktion der anderen Flugzeugreihen sollte jedoch nicht unterbrochen werden. So wurde

dann die Messerschmitt Bf 109Z (Zwilling) gebaut. Mit zwei Rümpfen der Bf 109F und einigen Mo-



Henschel Hs 293 war der Name der lenkbaren Gleitbombe, die vor allem für den Einsatz gegen Schiffe gedacht war. Sie wurde aus der Sprengbombe SC 500 (Sprengbombe cylindrisch 500 kg) abgeleitet. Gesteuert wurde sie vom Trägerflugzeug aus über eine Funksteuerung.

difikationen baute man eine Bf 109Z. Mit ihren fünf 30mm-Kanonen war sie die ideale Waffe zum Bekämpfen der alliierten Bomber. Der Prototyp wurde durch einen Bombenangriff zerstört und das Programm wurde später aufgegeben.

Als Konkurrenz-Entwicklung zur Focke-Wulf Fw 190D entwickelte Messerschmitt die Me 309, erstmals mit einem Bugfahrwerk. Es wurden vier Prototypen gebaut und der Erstflug fand am 18. Juli 1942 statt. Aber auch hier verlangten die Frontstaffeln immer noch mehr Leistung, schwererer Bewaffnung und grösserer Reichweite. Ein kurzlebige Projekt war dann die Me 609: Rumpf, Motoren und 80% des Flügels nahm man von der Me 309. Dieser Hochleistungs-Jäger sollte die erwarteten Leistungen erbringen. Die ganze Entwicklung wurde aber dann durch den «Düsenjäger» Me 262 gestoppt und man sah keine Zukunft mehr in der Weiterentwicklung von Kolbenflugzeugen.

Weitere Zwillinge...

Auch die Amerikaner lösten ein kurzfristiges Problem mit einem «Twin». Schon als Begleitjäger für die B-24 (Reichweite über 2'400 km) zeigte sich ein Problem mit der Müdigkeit

der Piloten. Die Gefahr von falschen Entscheidungen bei übermüdeten Piloten war gross, wenn sie in einen Luftkampf verwickelt würden. Bei der Begleitung der B-29 (Reichweite 6500 km) war dieses Problem noch grösser.

North American Aviation suchte eine simple Lösung. Eine Twin-Mustang, ja warum nicht! Diese konnte in sehr kurzer Zeit gebaut werden, konnte man doch alle Teile und Werkzeuge der Mustang gebrauchen. Im linken Cockpit waren alle Flug- und Motoreninstrumente. Im rechten Cockpit waren nur so viele Instrumente vorhanden, dass man die Twin-Mustang fliegen und auch landen konnte.

Von den 500 bestellten Flugzeugen wurden nur 20 gebaut und spielten am Ende des Zweiten Weltkrieges keine entscheidende Rolle mehr. Auch in den USA wurde die Weiterentwicklung von Propeller-Flugzeugen gestoppt.

Als die Nordkoreaner den 38. Breitengrad überschritten und in Süd-Korea einmarschierten, wurden nochmals Twin-Mustangs (F-82) gebaut, denn das war der einzige Jäger, der von den Stützpunkten in Japan das koreanische-Kampfbereich erreichen konnte. Nach kurzer Zeit wurde dann der Twin-Mustang durch den Jet «Shooting-Star» P-80C abgelöst. Er operierte von Süd-Korea aus.

Col Werner Meier



Eine Twin-Variante des Piper Cubs. Der rechte Propeller war etwas nach vorne versetzt, damit sie sich nicht in die Quere kamen.

Die Twin Mustang F-82 flog erstmals am 6. Juli 1945 und wurde von zwei 1600 PS starken Triebwerken (V-1710-143/145) angetrieben. Die Bewaffnung bestand aus sechs 12,7-mm Browning MG's. Ein interessantes Detail: vierzehn F-82H wurden «winter-tauglich» gemacht und operierten in Alaska.



Der Jagdeinsitzer Me 309 wurde als Konkurrenzentwicklung zur Fw 190D entwickelt. Sie basierte auf den Erfahrungen der Me-109 sowie der Me 209. Der grosse Unterschied zu dem Vorläufermuster bestand beim Fahrwerk: Erstmals hatte dieser Jäger ein Bugfahrwerk und die Haupträder wurden nach innen eingezogen. Dieses breite Fahrwerk erleichterte die Starts und Landungen ungemein. Mit dem schmalen Fahrwerke hatte man sehr viele Unfälle.



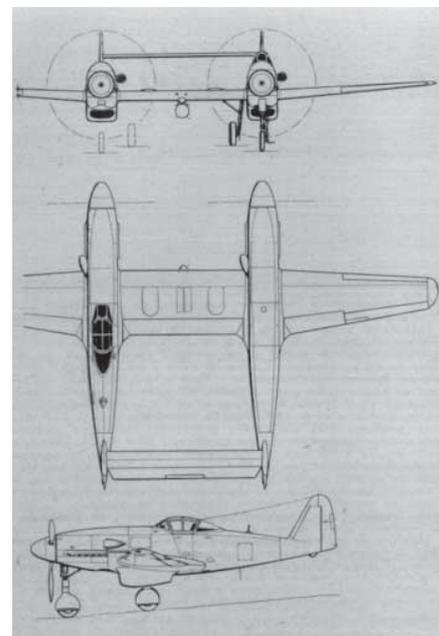
Bemerkenswert sind auch das Triebwerk und die Bewaffnung. Schon beim Erstflug am 18. Juli 1942 wurde dieses Flugzeug mit einem Daimler Benz DB 603 mit 1720 PS angetrieben. Die Bewaffnung bestand aus: 1x 30mm Motorkanone, 2x 13mm MG über dem Motor, 2x 13mm MG in den Flügelwurzeln aussen und 2x 20mm-MG in den Flügelwurzeln innen.

Aus dieser Me 309 entstand dann der Zwilling, die Me 609. Im schwerem Jäger



Jet Fouga C.M. 88-R «Germeaux»

wurden vier 30mm-Motorkanonen eingebaut und bei Bedarf konnte sie mit zwei weiteren 30mm-Kanonen nachgerüstet werden. (Unsere ehemaligen Jet-Kampfflugzeuge Hawker Hunter Mk 58A waren ebenfalls mit vier 30mm-Kanonen ausgerüstet).



Die Stinsy» in der Öffentlichkeit...

Zufikon AG, 10. Juni 2007.

(wMe) Die Gemeinde Zufikon führte während fünf Tagen ein Dorffest durch. Ich wurde angefragt, ob ich eine kleine Show organisieren könnte. Natürlich sagte ich ja, noch nichts wissend über die BAZL-Auflagen. Nach einem grösseren Papierkrieg erhielten wir die Bewilligung für das Programm. Die Stinson war Leader einer Diamond-Formation.

Der CAF Swiss Wing, die Firma Vogelsang und die Votec-Flugzeuge der Firma Vogelsang wurden durch unser Speaker im Detail und sehr kompetent vorgestellt. Urs Vogelsang präsentierte eine super Kunstflugvorführung und zum Schluss überflogen wir das Festgelände nochmals in Formation. Sehr gute Reklame für den CAF Swiss Wing, wurde doch der Name in der Festzeitschrift und in der Presse erwähnt.

Teilnehmer: Werner Meier (Lead), Susanne Vogelsang (#2), Urs Vogelsang (#3), Daniel Payer (#4), Theo Arter (Airshow-Speaker) und Henry Saladin (Air-Boss).



Die Stinsy beim Abwurf von «Zältli» für die Kinder (links im Bild zu sehen) und die Akro-Vorführung von Urs. Die Diamond-Formation und #4 mit Rauch.

Luzern, 16. Juni 2007 / Verkehrshaus Luzern

(wMe) Für herausragende Leistungen auf dem Gebiet der Luftfahrt wurde das Verkehrshaus mit dem «Aerosuisse Aviation Award 2007» ausgezeichnet.

Während des Apéros wurde für die geladenen Gäste ein Überflug der JU-52 und der Stinson organisiert. In Formation drehten sie die Runden im Seebecken von Luzern (die Stinsy mit Rauch). Die Flugzeuge und der CAF Swiss Wing konnten so den Gästen vorgestellt werden.





Mit von der Partie die JU-52, und die Gäste des Verkehrshauses beim Apéro

16. Juni 2007 / Mettmenalp

(wMe) Für eine Rotary-Wandergruppe sollte eine Zwischenverpflegung abgeworfen werden. Dieser Einsatz als «Stinsy-Bernhardinerhund» wurde genau geplant und wir erreichten die Gegend der Mettmenalp/Stausee Garichtli genau um 12.00 Uhr. Zwei Erdkämpferaugen und zwei Normalaugen suchten die Wandergruppe - aber vergeblich. Das Tal war zu eng um zu kreisen, so mussten wir immer wieder im Nachbartal «Börtli» Höhe gewinnen, um über die Krete ins Tal einzufliegen. Die Wolkenbasis liess kein weiteres Vordringen Richtung Elm zu. Nach 40-Minuten wurde die Übung abgebrochen. Später teilte mir der Gruppenführer mit, dass sie etwas schneller waren und zur abgemachten Zeit schon nicht mehr im Zielraum waren – aber sie hätten uns mehrmals gesehen. Na ja – vielleicht das nächste Mal...



Auf dem Weg ins Glanerland der Urnerboden und das Ziel, der Stausee «Gaichtli»

Erlebnisreisen für Fliegerei-
begeisterte
Für Kenner von Spezialisten
mit Herzblut zusammen-
gestellt!



Acapa Geschäftsstelle Seedorf:

Cosmos Tours

Postfach 88 / 3267 Seedorf

Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81

E-Mail: info@cosmos-tours.ch

www.cosmos-tours.ch



report



Im Juli 2006 (Contact/August 06) haben neun Mitglieder des Fokker Teams begonnen aus einem 40-jährigen B-737-200 Cockpit einen Flugsimulator zu bauen (ohne Motion) Alle Cockpitfunktionen mussten flugzeuggerecht angewendet werden. Das Bild vor dem Cockpit sollte mit drei Beamern auf eine dreiteilige Leinwand projiziert werden, das ergibt eine «Rundsicht» von etwa 120°.

Das Instrumentenpanel sollte so konstruiert werden, dass drei 737-Typen dargestellt werden können, das Urgestein -200, ein Teilglascockpit des -300 und ein -800NG, also Vollglas. Vor drei eingebaute Flachbildschirmen können nun drei verschiedenen «Instrumentenblenden» eingewechselt

werden - also eine «Quickchangeversion» - jeder Airline-CEO bekommt Tränen ob dieser zeitlosen Flottenanpassung.

Probleme boten die Steuerdrücke, die Wege der verschiedenen Steuereinheiten und der knappe Platz unter dem Cockpit. Alle Funktionen mussten auf Potentiometer übertragen werden - jedes Teil eine Neuerung!

Es kann manuell, mit Autopilot, mit FMS, IFR und VFR geflogen werden. Hong Kong Kai Tak- Anflug kann stattfinden. (Natürlich nicht der höllisch gefährliche Gekröpfte von Zürich-Seldwyla, stellen Sie sich vor, nur sechs Kilometer Geradeanflug, HKG etwa 1200 Meter). Ende Mai war das Werk vollbracht, die Fokker Teamler haben 3500 Mannstunden aufgewendet und die Elektroniker haben ein paar Chelsi Schweißstropfen produziert.



Am 30. Mai 07 war der B-737 Simulator in Dübendorf zur Vorführung bereit. Er ist vorerst nur für eingeladene Gruppen fliegbare, man will zuerst Erfahrungen sammeln.

Henry Saladin
Arbeitsleiter Fokker Team



Sonne Märt Bremgarten

das konsumentenfreundliche

Einkaufszentrum:

- ☉ 25 Läden unter einem Dach
- ☉ Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- ☉ Über Mittag immer geöffnet
- ☉ Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- ☉ Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch

Aus der Werkstatt



An der Stinson wird zurzeit am Einbau von originalen «Recognition Lights» gearbeitet. Wieso und warum? - blenden wir doch etwas zurück in die Vergangenheit:

Freund oder Feind?

... das ist bei Konflikten immer wieder die Frage. Wie kann ich meine Freunde vom Feind unterscheiden. Zur Zeit der Kreuzzüge im 12. Jahrhundert erkannte man die Ritter noch an den Gesichtern. Die kappenförmigen Helme wurden dann allmählich durch neue Helme ersetzt, die den Kopf des Trägers umschloss. Sie boten einen besseren Schutz, machte aber zugleich ein Erkennen für Freund und Feind unmöglich. So wurden neue optische Erkennungsmerkmale für die Ritter gesucht. Zu ihrer Anbringung bot sich der Schild des Ritters an. Auf ihm wurden nun die Schildfiguren aufgetragen. Allgemein waren es sehr einfache Zeichen, neben Figuren wie Adler und Löwe traten auch rein geometrische Farbgliederungen (etwa waagrechte, senkrechte oder schräge Teilung der Schildfläche) auf. Nach und nach entwickelten sich die Schildfiguren zu festen, dauerhaften Kennzeichen ihrer Träger. Auch auf Waffenröcken und Siegeln fanden sie Verwendung.

Waren Funktion und Gestaltung der Wappen zunächst durch das Militärwesen des Mittelalters und seiner praktischen Notwendigkeit bestimmt, so setzte im 14. Jahrhundert eine Veränderung ein. Das Aufkommen der zu Fuss kämpfenden Truppen, Söldner und Landsknechte drängte die Bedeutung der Ritter allmählich zurück. Das Wappen als wichtigstes Erkennungszeichen auf dem Schlachtfeld wurde

durch die Fahne und Standarten für die Fusstruppe abgelöst. Die Verbreitung von Feuerwaffen im 16. Jahrhundert beendete den Einsatz von Schild, Lanze, Rüstung oder Schwert, und damit verloren die Wappen endgültig ihre militärische Funktion.

Zu Zeiten der Reformation begannen die Feldbinden als Erkennungszeichen zu dienen. Im Schmalkaldischen Krieg (Anerkennung des Protestantismus für den Katholizismus) trugen die Protestanten gelbe, die Kaiserlichen rote Feldbinden. Im Dreissigjährigen Krieg hatten die Kaiserlichen wiederum rote und die Schweden grüne Feldbinden.

Noch 1914 marschierten europäische Armeen mit ihren Truppenfahnen an der Spitze in den Ersten Weltkrieg, doch im modernen Abnutzungs- und Stellungskrieg hatte die Fahne ihre Rolle als Erkennungszeichen eingebüsst.

Einheitliche Uniform-Farben erleichterten später die Erkennung und Zuordnung ungemünzt. In der heutigen Zeit ist die einheitliche Uniform zu einem Problem geworden. In den modernen Tarnanzügen sehen nun alle Armeen wieder gleich aus. Bei den Bodenstreitkräften wie Infanterie und Panzer werden für die Identifikation nun Reflektoren benutzt. Diese befinden sich auf einer festgelegten Position an der Uniform und am Fahrzeug. Sie reflektieren Infrarotlicht und ermöglichen so in der Nacht die Identifizierung bei Verwenden von Nachtsichtgeräten. Die neuste Entwicklung ist der sogenannte ZEFF von «Rheinmetal Defence». Das System soll den Soldaten im Gefecht eine zuverlässige Freund-Identifizierung ermöglichen. Das System besteht dabei aus der Abfrageeinheit (angebracht an der Handwaffe) und einem Transponder an Schulter oder Helm.

Die meisten von uns erinnern sich an ihren Militärdienst (RS oder WK), wo



Die Schalter wurden getestet - alles OKAY

wir als Stoss- oder Aufklärungs-Truppe über die «feindlichen» Linien vorstossen mussten. Um wieder heil ins eigene Lager zurückzukehren, wurde vorher ein Passwort oder Morse-Lichtzeichen abgemacht. Ich kann mich an eine Nachtübung erinnern, wo wir mit einem LMG (Leichtes Maschinengewehr) zurückkehrende Kameraden «bekämpften», nur weil sie ein falsches Passwort angaben.

Die Schweizer Kennzeichen

Bis im 19. Jahrhundert kannten die Eidgenossen keine gemeinsame Fahne. Auf ihren Feldzügen trugen die Soldaten die Banner ihrer Kantone mit. Seit der Schlacht bei Laupen 1339 befestigten sie als gemeinsames Erkennungszeichen weisse Kreuze auf Kleidern und Rüstungen. Die erste Vorgängerin der heutigen Schweizer Fahne - rote Flagge mit weissem Kreuz - diente Spezialtruppen, die sich aus Mitgliedern verschiedener Kantone zusammensetzten, als Erkennungszeichen.

Während der Helvetik (1798-1803) verbot Napoleon den Eidgenossen das



Erster Lage-Test war erfolgreich...

Tragen des Kreuzes und zwang ihnen eine Trikolore in den Farben grün, rot und gelb auf. Nach 1803 wurde die Trikolore jedoch wieder abgeschafft und durch die alten Erkennungszeichen (weisses Kreuz auf Kantonsbanner) ersetzt.

1815 wurden die ersten eidgenössischen Bataillonsfahnen mit Schweizer Kreuz geschaffen. Wegen der föderalistischen Stimmung zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte dieses gemein eidgenössische Symbol jedoch einen schweren Stand. Die Truppen zogen es weiterhin vor, in uneinheitlichen, kantonspezifischen Uniformen aufzutreten und als Zugeständnis an den gemeinsamen Staat lediglich eine rote Armbinde mit weissem Kreuz zu tragen.

Durchsetzen konnte sich die Schweizer Fahne erst im so genannten Sonderbundskrieg 1847. Dieser Konflikt war eigentlich ein Kampf zwischen traditionellen Werten und lokaler Selbstbestimmung auf der einen Seite sowie dem Streben nach Modernisierung der Gesellschaft und Zentralisierung des Staates auf der anderen Seite. Mit dem Sieg der zentralistisch eingestellten Kantone konnte sich die Schweizer Fahne als nationales Symbol schliesslich durchsetzen. In Anlehnung an die Bataillonsfahnen, auf welche die ersten Schweizer Kreuze geheftet worden waren, war auch die Schweizer Nationalflagge quadratisch.

Beim Schweizerkreuz sind die Arme des Kreuzes 1/6 länger als breit. Im Gegensatz zu anderen Nationalflaggen bildet die Fahne der Schweiz ein Quadrat, nur auf Hochsee- und Binnenschiffen weht eine rechteckige Flagge im Verhältnis 2 zu 3. Der Begriff Flagge beschreibt nur die auf Schiffen üblichen rechteckigen Landeszeichen; quadratische Landeszeichen, wie dasjenige der Schweiz, werden «Fahnen» genannt und waren als Kennzeichen



Marcel Weiss (li) und Werner Zürerr an der Arbeit...

von Landtruppen (insbesondere der Infanterie) üblich. Deshalb heisst das Wappen der Schweiz korrekterweise Fahne und nicht Flagge.

Als die Schweiz im Jahre 2002 den Vereinten Nationen (UNO) beitrug, sah sich die Organisation mit einem etwas ungewöhnlichen Problem konfrontiert: die Schweiz ist nämlich das einzige UNO-Mitglied mit quadratischer Flagge. Ein UNO-Reglement verlangt jedoch, dass die Flaggen, die vor dem Hauptsitz wehen, rechteckig sein müssen. Glücklicherweise lässt eine weitere Verordnung Ausnahmen zu: wenn die Gesamtfläche einer (neuen) Flagge die Fläche der übrigen Flaggen nicht übertrifft, darf sie gehisst werden. Da die Schweiz mit dieser flächenmässigen Beschränkung einverstanden war, darf die quadratische Schweizer Fahne nun also vor dem UNO-Hauptsitz in New York ungehindert wehen.

... und unsere «Stinsy»

Und nun kommen wir zu unserer Stinson. Auch sie musste viele Aufklärungsflüge über feindlichem Gebiet durchführen. Um bei der Rückkehr nicht von eigenen Truppen bekämpft

zu werden, musste sie sich identifizieren. Zu diesem Zweck hatte sie eine Lichtanlage unten am Rumpf eingebaut. Die drei Lampen - rot, grün und orange - konnten einzeln eingeschaltet werden. Zusätzlich konnte man mit diesen Lampen auch Morsezeichen senden. So hatte man also die Fronttruppen informiert, dass die Aufklärungsflugzeuge am Abend von (z.B. 1900-2030) mit grünem und orangem Licht heimkehren würden. Auf ein Lichtzeichen vom Boden hin mussten sie z.B. mit Strich, Strich, Punkt mit der roten Lampe antworten. Diese Anlage wird nun wieder hergestellt. Die Lampen und die Schaltanlage konnten in den USA erworben werden. Werner Zürerr ist für den mechanischen Teil und Einbau zuständig, während Marcel Weiss den elektrischen Teil übernimmt.

An den Airshows können wir nun demonstrieren, wie sie früher das Problem der Freund/Feind-Erkennung gelöst haben.

Col Werner Meier

news

Bekanntlich ist die Commemorative Air Force noch immer daran, das 50-Jahre-Jubiläum zu feiern. Für den Vorstand Anlass genug, sich, wie bereits in der Februar-Ausgabe des «Contact» angesagt, intensiv um die Organisation einer Midland-Reise zur CAF-Airsho Ende September mit anschliessendem Zusatzprogramm im Raume Dallas zu kümmern.

Dem Vorhaben war denn auch, zwar kein berauschender, aber immerhin Erfolg beschieden, indem erstmals wieder nach 2004, eine stattliche Reisegruppe mit 13 Teilnehmern in Midland anreisen wird. Bei der Gestaltung des Anschlussprogramms mit etlichen Highlights aus der Fliegereisene hat sich George Lodge vom DFW Wing in verdankenswerter Weise mächtig für uns ins Zeug gelegt. Dafür sei ihm auch an dieser Stelle herzlich gedankt.

2007

Veranstaltungen / Reisen

18.-19. August	Aerofestival Biel-Kappelen	Flight OPS
25.-26. August	Dittinger Flugtage	Flight OPS
1. September	Forte Modascia Biasca	CAF SW
1.-2. September	11. Internationales Meeting Bex	Flight OPS
29.-30. September	50 Jahre CAF / Air Show / Midland	CAF SW
24. November	Jahresend-Anlass	CAF SW

Die CAF Swisswing trifft sich an den Dittinger Flugtage am:

Samstag / Sonntag 25.-26. August 2007,
jeweils um 11.00 Uhr
beim «Stinsy»

Der CAF Swisswing offeriert ein Gläschen vom «Stinsy-Wein»

Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Werner Meier 056 633 6181

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönenberger 044 858 2051

CAF Swiss Wing

www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

CAF Swiss Wing - Shop

Stinsy-Wein Rotwein, Cabernet Sauvignon, California
Weisswein, Chardonnay, France

Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen.

Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten
werner.meier@caf-swisswing.ch

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch



www.fliegerbuecher.ch

Weit über 21'000 Fliegerbücher erwarten Sie in unserer Datenbank. Surfen Sie jetzt vorbei!

CUMULUS

Cumulus AG, Aviationbooks, Postfach 95, CH-5042 Hirschtal
 Büro/Shop: Hügelistrasse 3, CH-5040 Schöftland
 Ladenöffnungszeiten: Mo – Fr 8 - 12 / 13.30 - 17 Uhr; Sa 9 – 12 Uhr
 Telefon 062 721 35 62, Fax 062 721 02 68; info@cumulus.ch