



## CAF Swiss Wing in Midland, Texas

### AIRSHO 2007 50 Jahre CAF

Am Donnerstag Abend, den 27. September war der CAF Swiss Wing vollzählig im Hotel Hampton Inn Midland aus allen Richtungen eingetroffen. Aus Zürich über Dallas-Fort Worth, von San Francisco, New York oder Florida angereist, stand nun ein gutes Dutzend CAF Mitglieder und Fliegerfreunde bereit für ein Wochenende mit einzigartigen fliegerischen Darbietungen. Nur Henry Saladin vermissten wir, er musste kurzfristig absagen.

Zuerst einmal war ein gutes Steak-Dinner angebracht, nach dem eher erbärmlichen «in-flight service» der American Airlines mit gefrorenem Weisswein und Eisklotz in der Bierdose.

Das Hotel liegt an der Ringautobahn N250 im Nordwesten von Midland, weit weg von Down Town und der



*Das Paradespferd der CAF, die B-29 FIFI, wartet immer noch auf die neuen Motoren.*

*Der Simulations-Angriff auf Pearl Harbor sorgt immer wieder für Aufregung...*



#### Inhaltsverzeichnis

Aus dem Vorstand	Seite 3
Forte Mondascia	Seite 4
Barbecue Reichenbach	Seite 5
Convoi to Remember	Seite 6
Dittingen 2007	Seite 6
Biel FLY-IN	Seite 7
Im Visier	Seite 8
Stinsy	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

lärmigen Eisenbahn. In der Nähe ein Supermarkt, ein Kino und Restaurants.

Am Freitagmorgen waren wir bereit, unser 50-Plätzer Bus fuhr vor (etwas Kleineres gibt es wohl nicht in Texas, und gekühlt wie am Nordpol). Als wir uns dem Flugplatz näherten, probierten wir zu erspähen, was wohl schon alles auf dem Tarmac steht. Noch waren viele Teilnehmer nicht angekommen, und so ging es zuerst einmal in den «Gift Shop» und auf Erkundungstour.

Unser Fotoreporter Roger sicherte sich einen Presseausweis (somit ist auch die Schweizer-Presse in Midland «akkreditiert») und war am nächsten Tag schon gebucht für einen «Aerial Photography» Flug. Ich ging auf die Suche nach einer Mitflugmöglichkeit. Im Haupthangar unter dem Flügel der legendären, aber immer noch dreimotorigen «Queen» B-29 fand ich David Anderson von der Highland Lakes Squadron und trug mich für einen Flug mit der SNJ-4 (Texan) für den nächsten Tag ein.

Der Freitag stand unter dem Motto: «Special Show for Special People». Aus der ganzen Region waren Behinderte und Pflegebedürftige eingeladen. Der riesige Aufwand von Mitteln und die zahlreichen freiwilligen Betreuer war beeindruckend und ergreifend. Das Flugprogramm war im Grunde die Trainings-Gelegenheit für die Piloten und gab uns auch eine Vorfreude.

Das Samstag- und Sonntag-Programm war bis auf Einzelheiten identisch. Die einzelnen Vorführungen zu kommentieren, würde zu weit führen. Bis 12.00 Uhr diverse Trainings und Rundflüge dann: Offizielle Eröffnung mit Nationalhymne und F-16 Vorbeiflug.

In der Folge:  
Fina Extra 300L Akro

«Tora Tora Tora» CAF Airpower –Inszenierung des Angriffs auf Pearl Harbor mit live Übertragung der damaligen Reporters und Rede von President Rosevelt.

**Trainers**  
BT, AT, T-28, T34  
Navy – Wildcat, TBM, SBD, Hellcat, Corsair, SB2C

**Transports**  
R4D, C-47, C-46, C-53, C-45  
AN-2, JU-52, Trojan Horseman

**Bombers**  
B-25, A-26, B-17, B-24  
Warbird Acro – Air Force P-51

**Vietnam Segment**  
A-26, T-28, Huey, Cobra, O-2, OV-10, L-19, Skyraider

**Heritage Flight**  
F-15, P-47

**Navy Legacy Flight**  
Bearcat, Hellcat, F-18

**Missing Man Formation**  
P-51, P-47, Skyraider (Samstag)  
Corsair, Bearcat, Hellcat, F-18 (Sonntag)

Am eindruckvollsten war wohl die Tora Show mit den immer wiederkehrenden Angriffen, dem Sirenengeheul, den Explosionen und der Flammen-



*Peter und Thomas prüfen das Programm, während sich die Bomber für den Start vorbereiten...*

kulisse. Auch die Rettung eines abgeschossenen Piloten in Vietnam war gut dokumentiert und zeigte den gewaltigen Aufwand für so ein Manöver.

Wie immer an solchen Anlässen bewundert man den freiwilligen Einsatz von so vielen Leuten, um die Erinnerung an die grossen Opfer, die so viele erbracht haben, wach zu halten und die Flugzeuge die dazu dienten, der Nachwelt zu erhalten.

Col Jost Schneeberger

*Der Bericht über das Zusatzprogramm nach Dallas-Fort Worth erscheint im nächsten Contact.*



*Nach längerem Suchen – alle vereinigt für die Gruppenfoto. (Drei Schweizer Gäste fehlen, sie sind am Sonntag abgereist)*



*CAF Swiss Wing als Feuerwerker? – JA - Anna Regula (mit Schweizer-Fahne) ist schon viele Jahre als Helferin dabei und AnnaRegi's Feuerwand war imposant.*

*Die Bomber sind bereit für den Start und beim F-18 war es schon etwas knapp...*



## *Aus dem Vorstand*

Liebe Mitglieder

Angetan von den Filmen über die Bomberlandungen in Dübendorf gegen Ende des Krieges und der dramatischen Rettungsaktion für die auf dem Gauli-Gletscher verunfallte DC-3 unmittelbar nach dem Krieg, hat uns George Lodge anlässlich seines diesjährigen Besuches an unsere GV eingeladen, doch ein CAF Swiss Wing Diorama für Midland zu bauen. Darzustellen wäre ein WW II-Feldflugplatz und integriert werden sollte ein Bildschirm, um Filme wie die genannten abrufen zu können. Zeithorizont: September 2007.

Also haben wir mal kurz leer geschluckt, mal grob gerirnt und dann das ganze Vorhaben an Henry Saladin als Projektleiter übergeben. In kürzester Zeit stand ein Grobkonzept und war die Frage der Ausführungsrechte der Filme im positiven Sinne geklärt. Walter Lack und Ernst Girsberger konnten somit bald einmal mit dem Bau des Unterstandes des Feldflugplatzes beginnen. Da die gewünschten Me-109 im richtigen Massstab nicht verfügbar waren, hat Walter gleich eine Kleinserie hinreissend schöner Modelle im Massstab 1:100 gefertigt.

Da die Vitrine nicht im Museum in Midland, sondern im erst im Januar fertigen neuen CAF-Center aufzustellen sein wird, bleibt uns nun doch noch etwas Zeit für den Feinschliff.

Euch allen wünsche ich schöne Festtage und alles Gute, Gesundheit und Zufriedenheit im kommenden Jahr.

Euer Präsi  
Thomas Lutz

## report

### FORTE MONDASCIA

della linea di difesa LONA BIASCA.  
2° RADUNO INTERNAZIONALE  
GRUPPI STORICI 2007.

Die 22 Teilnehmer trafen sich am Samstag 1. September 2007, gegen 11 Uhr beim Bahnhof Biasca TI. Davon waren 13 CAF-Mitglieder, zwei weitere Teilnehmer blieben im 6-km-Gottardstau stecken und kehrten wieder um. Auf der Südseite war an diesem Tag wirklich schönes Wetter angesagt. Wir wurden von Manuela und Christian Gloor empfangen und sofort ging es zum zwei Kilometer entfernten Militärgelände des FORTE MONDASCIA.

Am Eingang marschierte gleichzeitig eine kleine Gruppe bewaffneter Italiener in alten deutschen Wehrmachtsuniformen ein. Ein Motorrad mit Seitenwagen aus dem Zweiten Weltkrieg wurde von uns sofort für Fotos in Beschlag genommen. Anschliessend wurden wir in einem Zelt von An-



drea Fenni und Osvaldo Grossi willkommen geheissen. Andrea Fenni brachte uns mit einem Vortrag die Geschichte dieser Festung mit ihrer Verteidigungslinie etwas näher. Dank der Arbeit vieler Freiwilliger ist es hier gelungen, die vergangene Zeit in einem Militärmuseum wiederzubeleben.

Wer wusste schon, dass mit dem Ende des kalten Krieges in der Schweiz 13'000 Kampf- und Führungsbauten überflüssig wurden. Bis Anfang der 90er Jahre existierten nur die Festungsmuseen in Vallorbe VD und Reuenthal AG für die Öffentlichkeit. Das Forte Mondascia ist eines dieser Objekte, das mit der Armee reform 95 stillgelegt und vom VBS zum Verkauf, zum Rückbau oder Erhalt als Denkmal bestimmt wurde. Seit 1993 wurden zusätzlich 12 andere Artilleriewerke in Museen umgebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

#### Warum eine Festung?

Warum gibt es das Forte Mondascia in Biasca? Auch wenn das Tal des Flusses Ticino in den Dreissiger-Jahren des 20. Jahrhunderts leicht zu verteidigen war, waren die Pässe San Jorio und Monte Ceneri sowie die Magadinoebene an sich ein gefährliches und ideales Gebiet für die Landung der Fallschirmtruppen, welche gerade in jenen Jahren entstanden waren. Die Festung der LONA war eine der Antworten auf diese Gefahr. Es ging darum, eine sehr starke und gute Verteidigungsposi-



*Andrea Fenni erzählt engagiert über «seine» Festung...*

sition für die helvetischen Truppen zu sichern. Oder mit einem Gegenangriff den Feind, einmal vor den Pforten Bellinzona's angekommen, an einem weiteren Vorankommen in Richtung der Leventina zu hindern.

Der Fluss war für militärische Truppen schon seit je ein schwieriges Element zu überwinden. So wurde mit Blöcken aus Eisenbeton in der Form eines grossen umgekippten «V» eine Linie aufgebaut, welche die Gebiete Lodrino und Osogna durchquerte. Die so aufgebaute Panzerabwehr sollte das Vorankommen der Panzer verlangsamen und stoppen. So konnte der Feind aus den 23 Bunkern oder aus dem Felswerk unter Beschuss genommen werden.

#### Die Festung

Nach diesen interessanten Ausführungen ging es nun hinein in den Berg in die engen unterirdischen Gänge des Bunkers. Noch heute herrscht darin eine Lufttemperatur von durchschnittlich 20 Grad mit einer Luftfeuchtigkeit von 50 %. Im Jahre 1945, am Ende des

Fortsetzung Seite 8

## report

### CAF-Barbecue Reichenbach

Am 22. Juli 2007 fand bereits zum 7. Mal das CAF-Swisswing - Barbecue statt. Am frühen Morgen wurde gemäss Flugplatzchef René Stalder noch mittels Gewitterregen der Vorplatz gewaschen. Doch dann hellte der Himmel definitiv auf, gerade noch rechtzeitig zur Landung von Stinsy, die diesmal von Col Werni Meier geflogen wurde.

Dieses Jahr kam sie sich allerdings etwas einsam vor, wartet doch Kollegin AC-4 immer noch motorlos in Kloten auf einen neuen Treibling. Als einziger Warbird auf dem Platz erkundete unser Club-Stolz mit einigen Rundflügen die nähere und weitere Umgebung des Thunersees.

Dazwischen wurde den durch lokale Werbung der Fluggruppe Reichenbach sehr zahlreich aufmarschierten Zuschauern wiederum Modellflug vom Feinsten geboten. Das SWISS JET SCALE TEAM, eben zurück von der Weltmeisterschaft in Irland (mit der Mannschafts-Silbermedaille) bot unter der Führung von Evi und Edgar Bruhin mit zahlreichen neuen Modellen sensationelle Vorführungen. Unter anderem hat uns Beat Gohl (CAF Midland 1996) mit einem Kollegen einen Formationsflug mit ihren Jet-Trainern gezeigt, einem Modell das dem F-5 Tiger sehr ähnlich ist und mindestens so viel Rauch erzeugen kann!

In der gemütlichen Gartenwirtschaft wurde man wiederum kulinarisch verwöhnt. Während die Fallschirmspringer, durch die grosse Zuschauerkulisse

angetrieben, zu höchst waghalsigen Landemanövern ansetzen.

Es war wiederum ein gemütlicher, sonniger und gelungener Anlass. (Vom CAF-Swisswing fanden, nebst dem Vorstand, leider nur eine paar Mitglieder den Weg nach Reichenbach – schade. Man hat uns vermisst!)

Col Fredi Lienhard



*René Stalder begrüsst die Zuschauer, während auf der Piste ein reger Flugbetrieb herrscht.*

*Ist die «Stinsy» ab dieser Betriebsamkeit sauer? – nein - sie begrüsst nur die Kolleginnen.*

*Ausflug zu einem Rundflug über den Brienzer- und Thunersee und das Swiss Jet Scale Team.*



## CONVOY to REMEMBER

(wMe) Über 500 Oldtimer-Fahrzeuge, gegen 1500 Teilnehmer und etwa 20'000 Zuschauer gaben sich am 4. Convoy to Remember vom 10. bis 12. August 2007 ein Stelldichein. Schauplatz war Birmenstorf im Aargau. Einer der vielen Attraktionen war der Absprung einer Gruppe Fallschirmjäger in der Originalausrüstung der US-Luftlandetruppen, die 1944 über der Normandie im Einsatz waren, und die vorgängige Luftaufklärung (Mit Demo der Beweglichkeit) durch unsere Stinson. Eine wirklich imposante Show – vom US-Willys-Jeep bis zum berühmten Sowjet-Panzer T-55.



*Absprung einer Gruppe Fallschirmjäger in der Originalausrüstung der US-Luftlandetruppen, die 1944 über der Normandie im Einsatz waren. Die Stinson in Action... und trotz Tarnung haben wir dieses Fahrzeug erspäht...*

## Dittingen 2007

(wMe) Am 25.-26. August fanden bei schönstem Wetter die Dittinger Flugtage statt. Der Zuschauer-Aufmarsch war so enorm, dass schon am Samstag die Eintrittsbillette und das Brot ausgingen. Dank guter Organisation war dies für die Dittinger-Crew aber kein Problem.

Die Entstehung des Flugplatzes Dittingen geht zurück ins Jahr 1933. Zu dieser Zeit betrieb die Segelfluggruppe Zwingen ein kleines Flugfeld auf der Anhöhe zwischen Zwingen und Brislach. Nach dem Bau einer elektrischen Hochspannungsleitung entlang der Piste musste der Betrieb im Jahr 1955 eingestellt werden. Nach intensiver Suche konnte ein geeignetes Feld oberhalb Dittingen gefunden werden. Dass zu dieser Zeit nicht alle begeistert waren über dieses neue Flugfeld, kann man aus der Abstimmung der Bürgergemeinde-Versammlung vom 17. Juni 1955 entnehmen: 24 NEIN- zu 25 JA-Stimmen. 1957 konnte das neue Flugfeld eingeweiht werden.





*Drei Generationen von Flugzeugen in Dittingen...*

## STINSY AM BIELER «FLY-IN»

Am 18. August hatte ich das Vergnügen unsere Stinsy am Bieler Fly-In zu präsentieren. Als Passagier hatte ich Wilfred Hirt, Präsident der Fluggruppe Seeland, der mir auch behilflich war beim Aus- und Einhangarieren. Wir waren früh unterwegs auf einer etwas nördlichen Route. In den Juratälern lag vereinzelt noch Morgennebel wie weisse Watte im Kontrast zu den grünen Weiden und Wäldern, wohl noch ziemlich feucht im Morgentau. «Real pilots fly tail draggers» und vor kritischen Blicken in Biel Kappelen musste es auch eine saubere Dreipunkt-Landung sein.

Biel-Kappelen ist der Flugplatz der Fluggruppe Seeland, welche auch Besitzerin des Landes ist. Die Fluggruppe hat zwei Archer, eine Turbo Arrow und zwei VLA Tecnam P2002-JF. Letztere werden hauptsächlich zur Schulung eingesetzt und haben zwei Cherokees abgelöst, was die Lärmmissionen drastisch reduziert hat. Freie Hangarplätze werden vorzugsweise an Oldtimer vermietet und so sind eine Stearman, eine Casa-Bücker, zwei L-4 und eine Smaragd in LSZP zu Hause. Swiss-Boogie mit zwei Pilatus-Portern betreibt die Fallschirm-Sparte.

Eine stattliche Anzahl Flugzeuge, darunter Klassiker und etliche LA und Ecolights, hatten sich bereits eingefunden,





und auch Interessenten für ein paar L-5-Flüge über die Jura-Seen meldeten sich spontan. Die Modellflug-Vorführungen waren Klasse aber, die Hauptattraktion

war wohl der unerwartete Vorbeiflug der «Tante» Ju-52.

Unser Rückflug erfolgte dieses Mal gemächlich der Aare entlang, irgendwann muss man ja dann in die Nähe vom Birrfeld kommen.

Euer Stinsy-Pilot Jost Schneeberger

### Forte Mondascia / Fortsetzung

Zweiten Weltkrieges, bestand die militärische Ausrüstung, die auch heute noch vorhanden ist, aus 45 Maschinengewehren auf leichten und schweren Festungslafetten, zwei Tankbüchsen Kaliber 24 mm, sechs Panzerabwehrkanonen Kaliber 4,7 cm und vier Kaliber 7,5 cm, welche die vielen Netze aus Stacheldraht und das Hindernis Panzerabwehr deckten. Die Kommandobüros, Aufenthaltsräume mit Geschirr und Waschanlagen zeigen sich heute von äusserster Sauberkeit. Die Waffenlager, teilweise auch mit Munition, präsentieren verschiedene Sammlungen aus der Zeit der napoleonischen Kriege bis zum heutigen Waffenarsenal aus der Schweizerarmee. Leider waren Fotoaufnahmen in den

Waffenkammern nicht erlaubt.

Nach dem Rundgang wurden wir um 13.15 Uhr in der Militärbaracke zu einem exzellenten Essen empfangen. Natürlich, wie es sich in dieser Gegend gehört, mit einem guten roten Merlot der Marke Forte Mondascia, Polenta aus dem Kupferkessel mit Braten, Gorgonzola, Vanillaglacé mit einem Eigenbrand und Kaffegrappa.



Zu diesem zweiten internationalen Treffen historischer Gruppen erwartete das Forte Mondascia an diesem Septemberwochenende verschiedene Teilnehmer aus dem Ausland: Gruppe «Normandie 44» Reenactor mit englischen und deutschen Uniformen, Gruppe Reenactor «Amerikanischer Sezessionskrieg» und Gruppe Reenactor «Napoleonische Kriege» sowie verschiedene Einheiten mit historischen Militärfahrzeugen. Zum Leidwesen der Organisatoren zeigten sich jedoch bis zum Samstagmittag keine weiteren Gruppen. Einige CAF-Teilnehmer verbrachten das Wochenende noch im Tessin, andere traten nach 16 Uhr die Heimreise mit der Bahn an und beobachteten belustigt bereits auf der Höhe des Flugplatzes Ambri den Gotthardstau in Richtung Norden.

Col Herbert Schilling





## report



**Jeder, der im Schiesssport tätig ist oder war, sei es privat oder im Militär, kennt die Problematik der Zielerfassung und genauen Schussabgabe. Ich möchte mit diesem Artikel die Hintergründe, die technische Entwicklung und die Schwierigkeiten bei der Zielerfassung auf bewegliche Ziele aufzeigen. Natürlich wird dieses Problem nur rudimentär behandelt, aber es sollte doch einen kleinen Einblick in diese Thematik geben.**

Beginnen wir mit dem Bogenschiessen. Der Bogen ist eine alte Jagd- und Kriegswaffe. Dieser wird vermutlich schon seit der jüngeren Altsteinzeit (30'000- 10'000 Jahre v. Chr.) benutzt. Zu dieser Zeit hatte man natürlich noch keine Zielvorrichtungen, sondern man verliess sich auf den ei-

genen Urinstinkt. Dieses unbewusste Schiessen basierte auf einer Hand-Augen-Koordination – also die Augen sehen und das Gehirn steuert unbewusst die Hand und führt sie in die korrekte Position. Die Hand-Augen-Koordination finden wir in vielen Tätigkeiten im täglichen Leben, ohne dass wir sich dessen bewusst sind. Mit dem Finger auf einen Gegenstand zeigen, einen Nagel mit dem Hammer einschlagen, einen Tennisball mit dem Schläger richtig treffen, Fussball spielen usw. ist nur eine kleine Auswahl von «unbewusster Koordination». Das Erlernen dieser Fähigkeit bedarf einer Schulung des Gehirns durch häufige Wiederholungen, um einen Lerneffekt zu erzielen.

Dieses freie unbewusste Schiessen wurde noch vor nicht allzu langer Zeit gebraucht. Denken wir an die Indianer auf der Büffeljagd oder die japanischen Samurais, die von galoppierenden Pferden auf ihre Ziele schossen.

### Visier

Mit dem Aufkommen der Schusswaffe, mit ihren viel grösseren Reichweiten, brauchte man nun eine Zielvorrichtung. Mit Kimme und Korn (volkstümlich die «offene Visierung» genannt) konnte dieses Problem gelöst werden. Die Visierlinie (eine gerade gedachte Linie vom Auge des Schützen über die Visiereinrichtung der Waffe zum Haltepunkt im Ziel) kann gut überwacht und eingehalten werden. Die Flugbahn des Geschosses (ballistische Kurve) und die Visierli-



nie müssen sich auf einer vorgewählten Distanz schneiden. Dazu benötigt wird nebst den ballistischen Daten auch die genaue Entfernung. Diese wird geschätzt, auf der Karte ausgemessen und in neuerer Zeit mit Laser haargenau bestimmt.

Wenn sich aber das Ziel bewegt, wird es weitaus schwieriger, es zu treffen. Im Contact Nr. 39, 41 und 42 wurde die Problematik der Zielerfassung und Trefferlage der Fliegerabwehr erörtert.

Man kann sich vorstellen, dass es noch viel schwieriger ist zu treffen, wenn sich auch die Waffe bewegt. Wenn ich die alten Filme mit ihren Seeschlachten anschau, so muss ich mich wundern, dass sie mit ihren Kanonen überhaupt Treffer anbringen konnten. Auf einem schwankenden Schiff ein ebenfalls schaukelndes Schiff zu treffen, dazu braucht es wahrlich enormes Können.

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



Acapa Geschäftsstelle Seedorf:

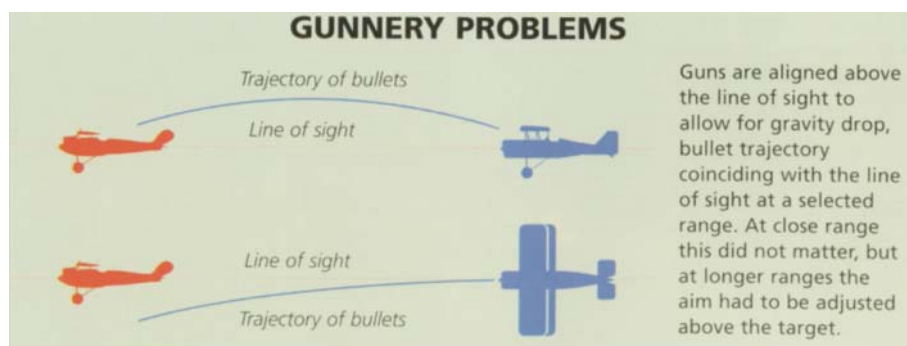
**Cosmos Tours**

Postfach 88 / 3267 Seedorf

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

E-Mail: [info@cosmos-tours.ch](mailto:info@cosmos-tours.ch)

[www.cosmos-tours.ch](http://www.cosmos-tours.ch)



Bei den Flugzeugen setzte die Entwicklung der Bewaffnung während des Ersten Weltkrieges ein. Zu dieser Zeit beschossen sich die Besatzungen im Luftkampf mit Handfeuerwaffen, also Revolvern oder Gewehren! Schon nach kurzer Zeit wurde das Maschinengewehr der Bodentruppen als Bordwaffe eingeführt. Es war entweder in Flugrichtung schiessend fest eingebaut oder beweglich auf einem Gestell montiert.

Spezielle Zielgeräte wurden entwickelt, um den Vorhaltewinkel und auch die Distanz zu schätzen. Zuerst verwendete man das altbewährte offene Visier (Kimme-Korn). Das Ausrichten von Auge über die Visierlinie auf das bewegliche Ziel erfordert eine grosse



Die Seeschlacht von Goya

## 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](http://www.sunnemaert.ch)

Koordination. Wenn das Flugzeug dann noch eine Kurve fliegt und die Beschleunigungs-Kräfte zu wirken beginnen, dann braucht es zum Können auch noch Glück.

Aufwändiger ist eine andere, weit bekannte Lösung, das Zielfernrohr. Vorteilhaft wirkt sich hier die schnelle Ausrichtung des Kopfes aus, man muss nicht mehr mit einem Auge über Kimme-Korn schauen, sondern schaute in die «Röhre» und man sieht das Ziel oder auch nicht. Entscheidender Nachteil des Zielfernrohres ist jedoch, dass es sich nicht für Schnellschüsse eignet, geschweige denn, einen Vorhalt zu bestimmen. Bis das Ziel sorgfältig angerichtet ist, vergeht Zeit, die nicht immer, insbesondere nicht beim Schiessen auf sich schnell bewegende Ziele, zur Verfügung steht.

Einen grossen Fortschritt erzielte man dann mit dem REVI (Reflexvisier). Von einer sich schnell bewegenden Feuerstellung (aus einem Flugzeug) oder auf ein sich schnell bewegendes Ziel zu schiessen (FLAB=FLugABwehr), erfordert eine extrem rasche Zielerfassung. Diese Schnelligkeit kann am besten mit dem Reflexvisier erzielt werden: Bei Bodenwaffen sind Reflexvisiere daher klassische Flugabwehrvisiere.

#### Wie funktioniert ein REVI?

Die Zielmarke ist wie ein Diabild auf der Strichplatte dargestellt, es wird als helles Bild durch ein Projektionsobjektiv wie mit einem Diaprojektor auf



C-35, das Zielfernrohr ist oben montiert

einem halbdurchlässigen Spiegel abgebildet (daher der Name: Die Zielmarke wird reflektiert). Die Abbildung erfolgt so, dass die Zielmarke in der unendlichen Bildlage erscheint und damit immer gleichscharf mit dem Ziel gesehen wird. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es drängt sich geradezu auf, mit einem Reflexvisier beidäugig zu zielen, was bedeutet, dass das Sehfeld keinen Beschränkungen unterworfen ist.

Das Fadenkreuz besteht aus einem einfachen Ring. Der Durchmesser des Rings entspricht in 100 m Entfernung vom Flugzeug einer Strecke von 10 m. Die typische Spannweite eines Jagdflugzeuges ist ebenfalls ~10 m. Das heisst, wenn ein Gegner von Flügelspitze zu Flügelspitze diesen Kreis ausfüllt, ist er etwa 100 m entfernt, eine superoptimale Entfernung. In der deutschen Schiessschule wurde diese Entfernung als sicher Abschuss angeriesen.

Im zweiten Teil dieses Berichtes werde ich detailliert auf die Distanzmessung mittels REVI eingehen.

Col Werner Meier



Hello Cols and Friends

MISSING MAN FORMATION und eine Lady als missing man. Eine seltsame und traurige Geschichte. Aber alles mal schön der Reihe nach.

Im Mai 2006 erzählte ich Euch von meinen verzweifelt verbissenen Bemühungen, auch äusserlich mit meinen neuen Nachbarn rund um mein Birrfelder Condo mithalten zu können. Dieses blutjunge Teeny von gegenüber nagte damals arg an meinem Selbstbewusstsein. Diese Miss «Express 2000 ER mit ihrem Sugar Daddy und Mäzen, diesem ex MD-11 Kapitän mit seinen tollkühnen Duplo-von Pol zu Pol - Flugplänen» schrieb ich damals. Nun sind sie beide nicht mehr. Und ich bin traurig. Längst hatte ich Expresslys Freund kennen und schätzen gelernt als einen stets lebenswürdigen, freundlich charmanten und überaus zielstrebigem Mann, dessen Träume wohl jedem Durchschnittsbürger das Blut in den Adern stocken liess. Sein Lebensmotto lautete bis zuletzt: LEBE DEINEN TRAUM ! Er lebte ihn mit Leib und Seele – aber er überlebte ihn nicht. Was dein Leib, dein Körper nicht zu schaffen vermochte, möge deine Seele erlangen, jene fernen Ziele am Ende deines grossen Traumes, das wünschen wir dir, lieber Hans Georg Schmid !

Was nähme ich doch meine alten neidvollen Wallungen beim Anblick der knackig straffen Miss Express in Kauf, wenn ich ihr bloss noch einmal von meinem Looping, meiner Hechtrolle über mehr als einem Dutzend Hundert Stahlkarossen erzählen dürfte. Hey, Express Girl! Luftaufklärung, wie in alten Zeiten sind wir geflogen, Col Meier und ich, Stechflüge nach links und rechts. Rauchend über die johlende Menge dieser Oldtimer-Military-Fans gebrettert sind wir, als läge unter uns ein blutgetränktes Schlachtfeld.

Ich weiss, du hättest einmal mehr mit den Schultern gezuckt, deine fein gezupften Augenbrauen hochgezogen und milde gelächelt: Aber es war einfach köstlich, diese Zufikoner Youngsters zu beobachten, wie sie sich mit Huronengebrüll von «geil!» über «mega!» bis hin zu «super cool» und «voll krass» über die Zeltli hermachten, die ich buchstäblich vom Himmel fallen liess. Seither schmücke ich mich mit den selben Initialen wie selbige ältere Filmdiva drüben in Sarkosy's Landen: B.B.! Bonbon-Bomber.

Mein alle Jahre wiederkehrender Reichenbach-Trip hätte dir bloss ein verhaltenes Gähnen entlockt. Dennoch: Ich war die einzige alte Dame sur place, konkurrenzlos. Mein geliebtes Schwesterchen, the other Miss Stinson, diejenige mit den gewagten knallig roten Bändern um die Taille war einmal mehr unpässlich. Kraft-saft-und antriebslos drückt sie in ihrem Kämmerchen die Rädchen in den Rumpf. Was nützen ihr da die aufreizenden roten Strapse, wenn sie niemand zu Gesicht bekommt ?

Last but not least, ein Flug der besonderen Art, so würdig wie traurig. «Missing Man Formation» und ich, Lady Stinson war der Missing Man. Col Werner Meier und ich flogen zu Ehren deines mit dir verstorbenen Erschaffers und wer hätte dies je geahnt, ich auch ein klein wenig für dich. Abseits der Formation, losgelöst, eine unerschliessbare Lücke schaffend, so flogen wir, während unter uns unzählige Menschen um einen Mann trauerten, dessen Lebenstraum zum Alptraum wurde. Nicht nur für ihn, sondern noch viel mehr für all die Menschen um ihn herum. Sie wollen wir genauso wenig vergessen wie Hans Georg. So zünden wir in der kommenden Weihnachtszeit ein Kerzlein mehr an, nicht wahr, liebe Freunde.

Mit vorweihnächtlichen Grüssen  
Eure Stinsky

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Euch über den Todesfall unseres Kollegen und Mitglied

### Hans Georg Schmid

zu informieren. Hans Georg startete am 23. Juli 2007 mit seiner Express 2000ER zu einem Rekordflug nach Wisconsin (USA). Er wollte die 8000 Kilometer Distanz nonstop zurücklegen, in Erinnerung an den ersten, legendären Nonstop-Alleinflug über den Atlantik von Charles A. Lindbergh im Jahr 1927. Um 11.24 Uhr nahm das Schicksal seinen Lauf. Hans Georg konnte seinen Traum nicht mehr verwirklichen und musste sein Leben in andere Hände geben. Wir danken Hans Georg für Alles was er uns und für die Aviatik gegeben hat.

Wir werden Hans Georg Schmid als leidenschaftlichen Aviatiker und als guten Freund in bester Erinnerung behalten.

Der Vorstand des CAF Swiss Wing

### news

#### Absichtlich leergelassen

#### Dämmerungs- und Nachtflüge

Jeweils am Mittwoch bleibt der Flugplatz Grenchen für Nachtflüge offen. Schon ab 16.00 Uhr beginnt die Dämmerung und der Flugplatz bleibt bis 20.00 Uhr offen. Die CAF Flight Ops nimmt diese Gelegenheit wahr, und wird an bestimmten Daten Dämmerungs- und Nachtflüge durchführen.

Die Mitglieder des Swiss Wing erhalten somit die Gelegenheit, mit unserer «Stinsy» die Gegend von Grenchen und Bern bei Nacht zu erleben. Wir können Ihnen versichern: bei Nacht sieht die Welt nochmals anders aus.

#### 2008

15. März  
12.-13. Juli  
20. Juli  
21.-24. August  
22.-23. August  
3.-5. Oktober  
22. November

#### Veranstaltungen / Reisen

Generalversammlung CAF SW  
Duxford Airshow CAF SW  
BBQ in Biel CAF SW  
Bodensee Airshow Flight OPS  
Oldtimer Flugtage Kestenholz Flight OPS  
CAF Airshow Midland CAF SW  
Jahresend-Anlass CAF SW



Nutzen Sie diese Gelegenheit, genehmigen Sie sich dieses einmalige (darf auch mehrmals sein) Erlebnis und schenken Sie sich diesen Flug. Ein exklusives Angebot für unsere Mitglieder



Anmeldung bei Henry Saladin

#### 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 - Shop

**S**tinsy-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](http://www.caf-swisswing.ch)



#### CAF Swiss Wing

[www.caf-swisswing.ch](http://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

## www.fliegerbuecher.ch



Riesige Auswahl, auch für den Modellbauer. Schnell bestellt, schnell geliefert, mit Rechnung. 21'000 Fliegerbücher – umfangreichste Datenbank!

Cumulus AG  
Aviationbooks  
Postfach 95  
CH-5042 Hirschthal  
Büro/Shop:  
Hügelstrasse 3  
CH-5040 Schöffland  
Ladenöffnungszeiten:  
Mo bis Fr 8.00 – 12.00 /  
13.15 – 17.00 Uhr  
Telefon 062 721 35 62  
Fax 062 721 02 68  
info@cumulus.ch

CUMULUS