



CAF Swiss Wing Jahreshöck in Bremgarten

24. November 2007. Mehr als 50 Personen sind an diesem nebligen, kalten Samstag nach Bremgarten im Aargau gekommen. Die CAF hatte zum Stadtrundgang eingeladen, die Geschichte dieser alten Garnisonstadt zu studieren und anschliessend das Nachtessen beim Schlusshöck zu geniessen. Die grosse Schar traf sich in der Altstadt, beim Schellenhaus.

Es wurden zwei Gruppen gebildet, ich war in der Gruppe des Grafikers und Bildhauers Ruedi Walliser. Zuerst gingen wir durch die Stadt hinunter, am Rathaus vorbei zum Kirchenbezirk. Der Blick zurück an die hohen Hausfassaden liess uns erkennen, wie steil der Hang ist, an welchem die Bauten «kleben», oben von der Strasse betritt man die Häuser ebenerdig, vier Stockwerke tiefer verlässt man sie wieder ebenerdig.

Viel haben wir von der Geschichte gehört, 1240 wurde Bremgarten durch Rudolf von Habsburg gegründet. Die Flusschlaufe wurde geschickt ausgenutzt um Schutzmauern zu sparen,



Im Jahr 1876 wurde Bremgarten West mit einer Normalspurlinie mit Wohlen verbunden. 1902 wurde die wichtigere Linie nach Zürich durch die Schmalspurbahn (1000mm) geschaffen. Im Jahr 1912 wurde dann diese Eisenbahnbrücke über die Reuss gebaut und die beiden Linien verbunden.

andererseits wurde hier eine Brücke gebaut, so konnte man vom Personen- und Güterverkehr Zölle einziehen.

Bremgarten gehörte bis 1415 zu den Habsburgern, ging dann bis zum Einmarsch der Franzosen 1798 an die Eidgenossenschaft. Noch viele interessante Daten haben wir vernommen. Wer mag sich zum Beispiel erinnern, dass im März 1984 die Stadtkirche vollständig abbrannte. Nach jahrelanger Renovation hatte ein Arbeiter bei den Schlussarbeiten die Trennscheibe benutzt. Wiederum jahrelang wurde die Prachtskirche repariert und renoviert.

Vom Kirchplatz gingen wir wieder die Altstadt hinauf, es musste noch der Spittelturm bestiegen werden! Unser Stadtführer, Ruedi Walliser, konnte uns manche schöne und schaurige Geschichte erzählen, was sich da so im Mittelalter abgespielt haben soll.

Ziemlich durchfrozen begaben wir uns dann in die nahe Trotte. Gemütlich war es hier., vieles gab es zu berichten und das ausgezeichnete Nachtessen konnten wir in gediegenen Ambiente geniessen. Sogar der Stadtmann begrüsst die CAF-Gruppe, als Stadtmann einer Garnisonstadt (Anmk. Red.: Für nicht Bremgarter ist er Bür-

Inhaltsverzeichnis

| | |
|------------------------|----------|
| Jahreshöck | Seite 1 |
| Aus dem Vorstand | Seite 3 |
| Midland, Teil 2 | Seite 5 |
| Im Visier, Teil 2 | Seite 8 |
| Aus der Werkstatt | Seite 11 |
| News / Veranstaltungen | Seite 12 |



Treffpunkt auf dem Schellenhausplatz, er liegt an der engsten Stelle der Reuss-Schleufe und auf dem höchsten Punkt der Altstadt.

germeister oder Stadtpräsident) wohl eine angenehme Aufgabe (Kurzfassung auf Seite 4).

Während des Essens konnten die Gäste Bilder des ablaufenden Jahres sehen, zusammengestellt von Kurt Bolli, seine Zusammenstellung aus verschiedenen clubinternen Quellen kommt immer sehr gut an: locker, interessant zuweilen heiter.

Leider konnte der Organisator des ganzen Anlasses, Herbert Schelling nicht dabei sein, er musste kurzfristig in ärztliche Behandlung, zum Glück ist er jetzt wieder gesund. Wir danken ihm herzlich für seine tolle Arbeit.

Col Henry Saladin

Frau Steffi Abt informiert uns über den Spittelturm. Er ist der bedeutendste Überrest der alten Wehranlagen. Seinen Namen hat er vom städtischen Spital, das einst an seine Südwand anstieß und 1843 abgerissen wurde. Erbaut wurde er 1556-1559 von Werkmeister Albrecht Murer und Zimmermeister Hans Ranff an Stelle eines älteren Torturmes. Das Mauerwerk des schlanken rechteckigen Wehrbaus besteht im Unterbau aus behauenen Sandsteinquadern und im Oberbau aus Bruchsteinen. Stadtauswärts ist die Mauer mit Schiesscharten durchsetzt. Bekrönt wird der Turm von einem steilen Walmdach mit einem sechsseitigen spitzbehelmt Dachreiter. Darin hängt eine Sturmglocke mit der Inschrift „anno domini 1557 ave maria gracia plena dominus tecum“





Die Trotte diente zeitweilig als Gefängnis, aber das angebotene Essen und unentgeltliche Angebot von Wasser und Wein entsprachen nicht mehr diesen alten Vorstellungen. Ausgezeichnetes Essen und Service – herzlichen Dank an die beiden Damen Romy und Nadia.



Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

Als Geschichte in mehreren Fortsetzungen war der Bericht über das Projekt CAF Swiss Wing-Vitrine im CAF Headquarter im letzten «Contact» ursprünglich nicht angelegt. Aber das Projekt wandelt sich langsam zum «moving target»

Die angekündigten Fertigstellung im Januar des CAF-Centers in Midland, dem vorgesehenen Standort, ist Fehlanzeige. Mai heisst es nun. Aber auch als Standort ist das Center dito Fehlanzeige. Nach gewissen Kommunikationsschwierigkeiten mit Midland und etlichem «Hin und Her» wegen technischer Fragen, herrscht nun bezüglich Standort überraschend eine absolut neue Lage.

Eigentlicher Anlass ist die kürzlich erfolgte Millionenspende des nicht ganz unbemittelten Jim Cavanaugh, der in Dallas ein hervorragendes Warbird-Museum besitzt (und teilweise befliegt). Mit dem «Batzen» soll die B-29 'Fifi' der CAF endlich neue Motoren erhalten und dafür als Gegenleistung zusammen mit der CAF-B-24 zeitweise in Dallas im genannten Museum in einem CAF-Hangar ausgestellt werden. Und in eben dieser Halle heisst es, müsste auch unsere Vitrine aufgestellt werden. Hier enden aber auch schon unsere Detailkenntnisse über das «Wie und Wo». Und bezüglich Zeithorizont der ganzen Übung tappen wir nunmehr völlig im Finstern. Aktueller Trend zur «never ending story»: Eher steigend! Bis zum nächsten Kurzbericht von der Vitruinfront also.

Euer Präsi
Thomas Lutz



Mit eindrücklichen Worten und Beispielen schilderte uns Robert Bamert (Stadtammann) die militärische Geschichte der Stadt Bremgarten. Das frühe Stadtrecht war nicht nur ein Segen, sondern man hatte auch Verpflichtungen. Bremgarten hatte, wie jede mittelalterliche Stadt, offensive und defensive Aufgaben. Die Bürger zogen mit dem Stadtherrn in den Krieg. Es herrschten strenge Sitten. Wer ohne Grund fehlte, dem wurde sein Haus bis auf den Grund niedergerissen. Rudolf von Habsburg beanspruchte die Bremgarter Bürger immer wieder für seine Eroberungen. So kämpften sie bei der Eroberung der Uetliburg und kämpften und fielen auch im Jahr 1315 in Morgarten. In Sempach kämpfte der Ritter Werner Schenk so tapfer, das städtische Banner sei bis in die «neunte Hand gelangt», dass die Bremgarter als Dank die Farbe Weiss und Rot in ihr Wappen einfügen durften. Um 1410 schlossen sich verschiedene Städte in Schwaben, Thurgau und Aargau zu einem Verteidigungsbündnis gegen die Eidgenossen zusammen. Im Jahr 1415 gings los, die Berner eroberten den bernischen Unteraargau. Die Zürcher und Luzerner rückten gegen Bremgarten vor. Als dann noch Verstärkung von Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus anrückte, liessen sich die eingeschlossenen Bremgarter nicht auf einen Kampf ein und ergaben sich.

Sie waren nun Eidgenossen, aber die andauernde habsburgerische Einstellung der Bremgarter, ihr Widerwille und ihre Abneigung gegen die neuen Herren blieb bestehen. Im alten Zürichkrieg waren sie mehrheitlich für Zürich. Innert Jahresfrist wurden sie zweimal von den eidgenössischen Truppen besetzt. Der für Zürich und Österreich ungünstige Ausgang des Alten Zürichkrieges entschied endgültig das politische Schicksal Bremgartens. Von jetzt an war das städtische Fähnlein mit den Eidgenossen in allen Feldzügen vertreten.

1450 wurde in einem Vertrag festgehalten, dass Bremgarten bei Streitigkeiten unter den Eidgenossen stillzusitzen haben, d.h. neutral zu bleiben. Das taten sie auch und das Städtchen wurde hochgerüstet. Geschütze verschiedenen Kalibers, schwere Einzelschiesswaffen und Musketen wurden angeschafft, um die Neutralität auch zu verteidigen. Aus kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen eidgenössischen Orten hielt sich Bremgarten konsequent heraus, das wurde ihm ja zur Pflicht gemacht.

Das Verhältnis der Stadt zur Landesobrigkeit änderten sich aber 1712. Seit dem 1. Villmergerkrieg (1656), der mit der Niederlage der reformierten Orte zu Ende ging, dauerten die Spannungen zwischen den reformierten und den katholischen Orten an. Im 2. Villmergerkrieg siegten die Reformierten, was ihnen die politische Gleichstellung mit den katholischen Orten brachte. Am 26. Mai rückten die Berner gegen Bremgarten vor und wurden von den Luzernern und Freiamtern bekämpft. Am Abend vereinigten sich die beiden Berner Flügel vor Bremgarten, und die Bremgarter boten ihnen die Übergabe der Stadt an mit dem Angebot, sie wolle bei diesen Auseinandersetzungen neutral bleiben. Die Sieger nahmen das Angebot an, und in der Folge wurde innert zwei Tagen das Waffenarsenal der Bremgarter geplündert. Im städtischen Zeughaus befanden sich: 12 Geschütze, 3 Mörser, 14 Doppelhaken, 40 Musketen, 300 Gewehre und über 2000 Geschosse und 150 Granaten. Auch die privaten Waffen wurden eingezogen, die Berner führten nicht weniger als 2487 Waffen ab. Der Verlust von Waffen und Munition führte das Ende der städtischen Militärhoheit herbei. Die damit geschaffene Wehrlosigkeit traf die Bremgarter in ihrem Stolz und versetzte dem städtischen Selbstbewusstsein einen schweren Schlag, von dem es sich bis zur Helvetischen Revolution (1798) nicht mehr erholte.

Während des Zweiten Weltkrieges fand eine materielle Aufrüstung der Genietruppen statt, mit der die Ausbildung nicht Schritt halten konnte. Die Ausbaumöglichkeiten beim einzigen Genie-Waffenplatz Brugg erwiesen sich als völlig ungenügend. Bereits 1947 schlug Maj iGst K. Weber den zuständigen Stellen im Militärdepartement Bremgarten als zweiten Standort für die Genieausbildung vor.

1951 führte eine neue Truppenordnung zur Erhöhung der Bestände an Genietruppen. In dieser Zwangslage wurde Bremgarten Hilfswaffenplatz von Brugg. Ab 1952 wurden hier Rekrutenschulen durchgeführt. Das Übungsgelände war in der Au vorhanden. Die Mannschaften wurden im Kornhaus untergebracht, die Unteroffiziere in Baracken daneben, die Offiziere fanden private Quartiere in Bremgarter Familien. Verpflegt wurde die Truppe im Reussbrückesaal.

Am 1. Juli 1957 erhielt Bremgarten den Status des selbstständigen eidgenössischen Waffenplatzes. Im Militärdepartement hatte man erkannt, dass sich Bremgarten sowohl aus strategischen wie finanziellen Gründen besser eignete als zweiter Genie-Waffenplatz neben Brugg. Der wichtigste Vorteil Bremgartens aber war und ist das ideale Übungsgelände. Bremgarten zog die nötigen Konsequenzen. Die Ortsbürger verkauften dem Bund das Land für die Kasernenanlage und schlossen einen Nutzungsvertrag für weitere 40 Hektaren als Übungsgelände. Heute beherbergt Bremgarten den neu geschaffenen «Ei Kdo Kata Hi Ber Vb» (Einsatzkommando Katastrophenhilfe-Bereitschaftsverband). Dieser Verband ist 365 Tage, 7 Tage und 24 Stunden in Alarmbereitschaft und besitzt das modernste Rettungsmaterial.

report

CAF Swiss Wing in Dallas Fort Worth, Texas

Am 1. Oktober, am Montagmorgen nach der Airsho 07, haben sich bei unverändert strahlendem Wetter, das uns bis zum Schluss der Reise erhalten bleiben sollte, die von der «Midland-Expedition» verbliebenen acht Unentwegten zu einer von unseren Freunden des Dallas-Fort Worth Wing organisierten Besichtigungstour im Raume Dallas-Fort Worth aufgemacht. Auf dem Programm stand alles, was die Gegend an fliegerischen Highlights zu bieten hat. Und das ist nicht wenig.

Bei der Ankunft in Dallas-Fort Worth sind wir von Mary Jane und Jim Goad und West Sanders, die uns in den folgenden vier Tagen liebenswürdigweise für die Transporte und die Programmabwicklung zur Verfügung stehen sollten, sehr herzlich empfangen worden. Nach dem Bezug der Unterkunft - eher etwas in der Pampa gelegen - galt der erste Besuch dem vor zirka drei Jahren völlig neu gestalteten Frontier of Flight Museum beim Love Field Airport. Das Museum zeigt die ganze Bandbreite der Bewegung in der dritten Dimension von Leonardo da Vincis diesbezüglichen Skizzen und einem nach seinen Ideen gebauten Fallschirmmodell bis hin zur Kapsel von Apollo 7.

Höhepunkt des Tages war sicher der Besuch des Southwest Airlines Training Center (Flight Academy). Für ihre aktuell 512 Flugzeuge (alle von Typ Boeing 737-300 und -700) werden für die 3400 täglichen Flüge 5600 Piloten benötigt. Entsprechend gross ist für Ersatz und Neuausbildung infolge der sich stetig vergrössernden



Texas – das wäre etwas für unsere Strassen-Ämter, sie würden das sicher neu erfinden und einen Kreisel bauen. Aufnahme von Roger Wimmer aus der Stinson «Miss Ziggy»



Jim (li) und Mary Jane Goad mit der Swiss Wing-Gruppe. Wie immer fehlt der Fotograf auf dem Foto, nämlich Roger Wimmer

Flotte der Bedarf an Simulatoren, - zur Zeit sind es 7, deren einer uns für eine gute Stunde zur Verfügung gestanden hat. Übungsthema: Landungen in Seattle. Eine saubere CAT III-Landung hat uns dabei Max Schönenberger demonstriert.

Das Morgenprogramm des Dienstags begann mit einem Besuch bei Lockheed-Martin (ex General Dynamics, resp. Convair, resp. Consolidated-Vultee, resp. Consolidated). In der Riesenhalle (auf Pullovertemperatur heruntergekühlt!), in der einst 24 Stück



Flight Operation Center der American Airlines

der legendären B-24 pro Tag montiert wurden, erfolgt heute die Fertigung von Teilen aus Composites und konventionellen Materialien, von Baugruppen für die F-16 (bis dato 4600 abgeliefert) und für die F-22. In Vorbereitung ist zur Zeit der Aufbau der Fertigungsstrasse für die F-35, in fünf Jahren Hauptprodukt dieses Standortes.

Lunch gabs im Vintage Flying Museum, dem Zentrum der OV-10-Bronco-Fans. Das Museum weist eine interessante kleine Sammlung von Dokumenten und Modellen auf. Daneben gibt's eine flugfähige B-17, eine Stinson Gullwing und Etliches in eher mässigem Zustand.

Nachmittäglicher Besichtigungsschwerpunkt war der Besuch auf der American Airlines Maintenance Base. Teil der Anlage ist ein zusammen mit Rolls Royce betriebenes Zentrum zur Überholung von RB-211-Triebwerken, auch für externe Kunden. Einen Testlauf haben wir leider um gerade mal eine Stunde verpasst. Absolut gigantisch mutet die Werfthalle mit der weltgrössten Torspannweite an, die freitragend sieben Boeing 777 nebeneinander überspannt. Den Abschluss des Tages bildete das Dinner im rustikalen Hofbräu Steakhouse - Welch fantasivolle Namensgebung! Das am ausnahmsweise eher kühlen Mittwochmorgen angesteuerte

American Airlines C.R.Smith Museum war insofern eine leise Enttäuschung, weil wegen eines Umbaus nur zum Teil zugänglich. Gestattet wurde uns anschliessend ein Blick in das Flight Operation Center, das sämtliche Betriebsabläufe der Flotte (ca. 700 Flugzeuge) und auch die Flüge (ca. 2500 pro Tag), überwacht.

Schön und eindrücklich wie eh und je ist das anschliessend besuchte Cavanaugh Museum mit seiner erklecklichen Anzahl von flugbereiten WW-II-Warbirds.

Abgerundet worden ist das Tagesprogramm durch den Besuch des Lancaster Air Fields, wo auch der Dallas-Fort Worth Wing seine Basis hat. Bevor wir daselbst aufs Herzlichste empfangen wurden, gabs noch einen kleinen Abstecher zum Cold War Museum, einer etwas kruden Sammlung russischen Flugzeugsschrotts, die noch einen weiten Weg vor sich hat, um ihrem Namen gerecht zu werden.

Nach der Begrüssung durch den DFW-Wing hatten wir die Möglichkeit zu einem halbstündigen Flug mit der R4D (Navy-Version der DC 3) bei mittlerweile wiederum strahlend schönem Wetter. Roger Wimmer hat uns in einer Stinson begleitet und auf Teufel-komm-raus abgelichtet. Es



Familie Marbacher im Simulator...



»Wheel landing«, man beachte den Windsack und der Ruderausschlag...



muss wohl nicht erwähnt werden, was für ein unbeschreibliches Gefühl so ein Flug mit solchen WW-II-Veteranen immer wieder vermittelt.

Die Überleitung zum Abendessen im sehr gediegenen Clublokal bildete ein Apéro im kleinen Museum. Das Dinner, alles home-made, liess Niemanden die Tafel hungrig verlassen. Dieses ausserordentlich herzliche und liebenswürdige Zusammensein mit Mitgliedern unseres Patenclubs wird uns allen in bester Erinnerung bleiben.

Der letzte Tag der Reise begann mit einem Besuch im Airport Operation Center des Flughafens von Dallas-Fort Worth. Dem Center, das alle Betriebsabläufe auf dem Flughafen überwacht, stehen u.a. 1100 Videokameras zur Verfügung. Für Notfälle steht ein speziell eingerichtetes Krisenstab-Sitzungszimmer zur Verfügung. Nach einem Besuch des Feuerübungsplatzes wurden wir nach etlichen Kilometern Fahrt auf dem Riesenflugplatzes als Gäste des DFW-Airport mit einem Lunch verabschiedet.

Sehr abwechslungsreich ist dieser zweite Teil der Texas-Reise des CAF Swiss Wing 07 gewesen, interessant, die Stimmung stets aufgeräumt und alles ausgezeichnet organisiert. Und nur allzu schnell vorbei.

Col Thomas Lutz



«Cold War Air Museum» und sonstiges...





*DFW - unendlicher grosser Flughafen , 79 km2.
Im Vergleich: Stadt Zürich 87.8 km2*



report

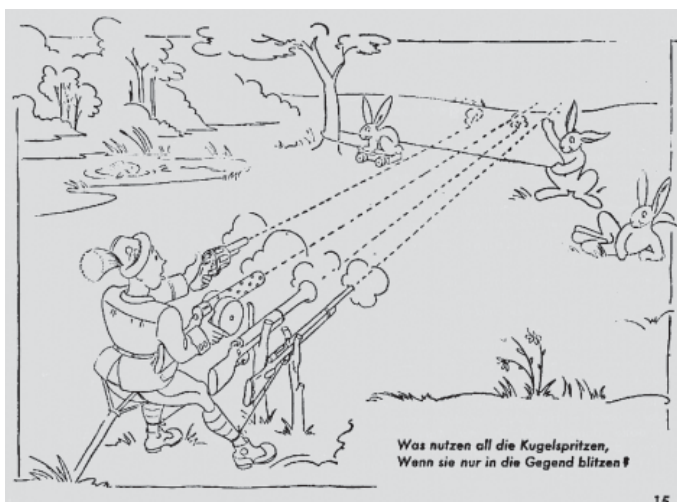


Im letzten Contact habe ich versucht, die Problematik der Zielerfassung und des Schiessens zu erklären. Beim Schiessen mit dem Flugzeug haben wir festgestellt, im Gegensatz zum Schiessen im Schützenstand, dass verschiedene Faktoren einen enormen Einfluss auf die Treffsicherheit haben. Es würde zu weit führen, wenn ich alles bis ins kleinste Detail beschreibe. Einige wichtige Faktoren wollen wir näher betrachten: Schusszeiten, Bewaffnung, Vorhaltewinkel, Distanzen und Wirkung im Ziel.

Schusszeiten

Wenn ich in Gedanken einen Schuss auslöse, so ist er noch nicht im Ziel. Diese Verzögerung nennt man Schusszeit. Diese setzt sich zusammen aus

der Reaktionszeit des Schützen, der Schlosszeit (Betätigen des Abzuges, Auftreffen des Schlagbolzens auf das Zündhütchen) und der Schussentwicklungszeit (Auftreffen des Schlagbolzens bis das Geschoss die Mündung verlässt).



Diese Bild ist aus der deutschen Schiessfibel

Der Entscheid, den Schuss auszulösen, basiert auf einem als günstig erachteten Zeitpunkt, der vom Auge an das Gehirn übermittelt wird. Der Weg zwischen Auge und Gehirn ist sehr kurz, und die Übermittlungszeit bewegt sich im Millisekundenbereich (ms). Die Verarbeitung und Interpretation des Bildes braucht schon etwas mehr Zeit. Die Nervenbahnen zwischen Hirn und Zeigefinger betragen etwa 2 m und da brauchen wir zwischen 0,15 und 0,5 Sekunden.

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Reaktionszeit Mensch | 0,15-0,5 s |
| Schlosszeit Waffe | 3,10 ms |
| Schussentwicklung | 1 – 3 ms |
| Flugzeit Geschoss (300m) | 0,4 – 0,8 s |
| Total | 0,55 -1,31 s |

Das erscheint wenig, aber wenn sich ein Flugzeug mit 380 km/h bewegt (90° zur Schussrichtung), so verschiebt sich das Ziel in der Sekunde um 105 Meter. Ich muss also den Haltepunkt um etwa fünf Mal die Länge eines B-17, bei der Me-109 waren dies schon 12 Mal oder bei der P-51 zehn Mal die Länge des Jägers vorhalten.

Der Abstand zwischen Ziel- und Haltepunkt zum Zeitpunkt der Schussauslösung nennt man Vorhalt oder Vorhaltstrecke. Wenn ich mir eine gerade Linie vom Zielgerät zum Ziel vorstelle, so wird das Geschoss,

bei einer Distanz von 300 m, auch noch um 60 cm von der Sichtgeraden nach unten abweichen (bei 600 m bereits um 1,8 Meter). Hier ist noch anzufügen, dass sich jeder Geschosstyp anders verhält. Die MGs der Mustang, Kaliber 0,50 (12,7 mm), entsprechen etwa diesen angenommenen Werten, während die 20-mm- und 30-mm-Kanonen der Deutschen grössere Abweichungen hatten. Kleinkalibrige Geschosse sind anfälliger auf Seitenwind, haben aber im Kurvenflug mit hoher G-Belastung wieder einige Vorteile: sprich eine kleinere Abweichung.

So hat zum Beispiel unser Sturmge-
weh 90, (Kal. 5,6mm) auf einer Dis-
tanz von 300 m bei einem Seitenwind
von 3,5 m/s, eine Ablage von 20,8 cm,
während die Kalashnikov (Kal. 7,62)
bei gleichen Bedingungen eine Ablage
von 15,0 cm verzeichnet.

Ein oder mehrere MGs?

Wir sehen aus diesen Ausführungen, dass mit einem Rohr praktisch kein Erfolg zu erzielen ist. Auch die erdgebundenen Jäger müssen sich beim Schiessen auf Wild mit Schätzungen begnügen. Ein Hase (hochflüchtig) bewegt sich mit 15-18 m/s. Es ist also doch recht schwierig, in nützlicher Frist zu einem feinen Hasenbraten zu kommen – aber wie machen sie es denn?

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

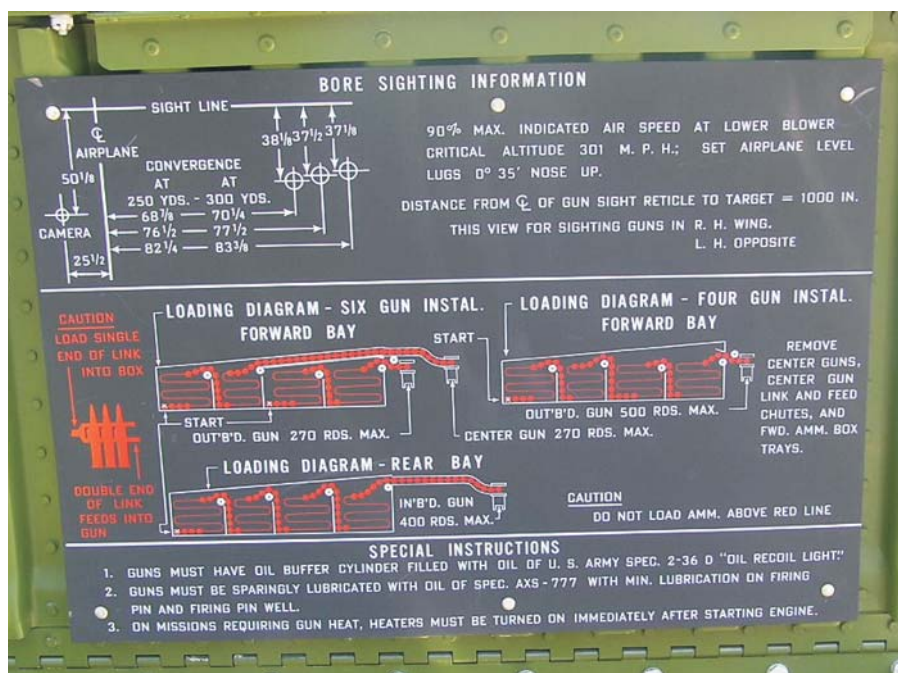
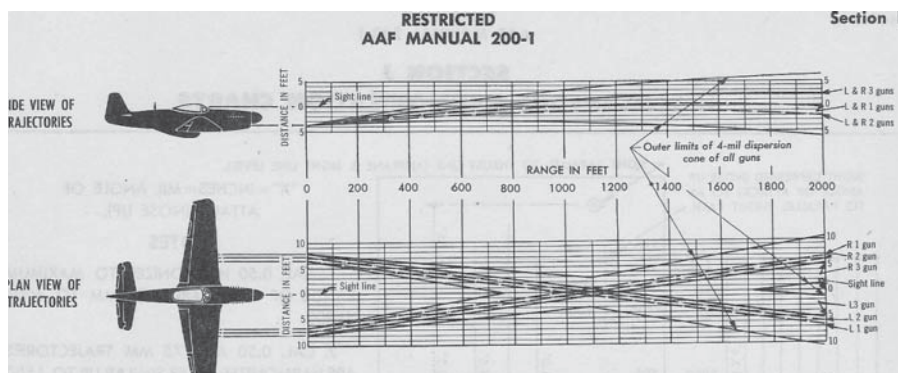
E-Mail: info@cosmos-tours.ch

www.cosmos-tours.ch

Das Zauberwort oder die Lösung ist das Schrotgeschoss. Mit einem Schuss auf 30 m wird ein Trefferkreis mit einem Durchmesser von zirka 1 m abgedeckt. Die 100 Schrotkugeln im Durchmesser von 3,5 mm haben natürlich noch eine grössere Streuung, aber die grösste Wirkung hat die Garbe im Trefferkreis.

Aus diesem Beispiel sehen wir, dass wir einen bestimmten Trefferkreis oder Raumgrösse abdecken müssen. Mit einem Flugzeug können wir aus naheliegenden Gründen keine Schrotgeschosse verwenden. Aus diesem Grund wurden die Flugzeuge mit mehreren Maschinengewehren oder Kanonen bestückt. Die MGs wurde so justiert, dass sie auf einer Distanz von 300 m einen Trefferraum von 3 x 3 m abdecken. Als Vergleich: Die vier 30mm-Kanonen des «Hawker Hunters» waren auf 550 m justiert und deckten einen Raum von 3,5 auf 3.5 Meter ab.

Jetzt muss ich nur noch die entsprechende Anzahl Geschosse ins Ziel bringen. Bei einer Schusskadenz von 800 Schuss pro Minute und einer Garbenlänge von 3 Sekunden treffen im Idealfall 39 Geschosse im Trefferraum ein.



Das Schussbild der 0.50 Zoll MGs und die Munitionszuführung.

Diese treffen aber nicht gleichzeitig im Ziel ein (im Gegensatz zum Schrotgeschoss), sondern in einem Abstand von 54 Metern. In Wirklichkeit waren aber die Treffer viel geringer. Also erhöhte man die Bewaffnung auf 4 bis 6 MGs. Mit einer Garbe von 3 Sekunden trafen 160 bis 240 Geschosse im Trefferraum ein. Mit diesem Kugelteppich versuchte man genügend Treffer zu erzielen.

Dieses System des Kugelteppichs übernahmen aber nicht alle Luftwaffen. Die Deutschen setzten auf punktuelle Schadenwirkung, mussten sie doch die grossen Bomber bekämpfen. Mit den 12,7-mm-MGs und einem Kugelteppich war es sehr schwierig einen Bomber zum Absturz zu bringen,

es sei denn, man traf ein lebenswichtiges Teil des Flugzeuges oder das Cockpit. Auch die Engländer mussten die deutschen Bomber bekämpfen und die Spitfire wurde dann auch mit zwei 20-mm-Kanonen ausgerüstet. Die vier 7,5-mm-MGs der Spitfire brachten nun wirklich nicht allzu viel bei der Bomberbekämpfung. Um einen Bomber zum Absturz zu bringen, brauchte man durchschnittlich 10 Treffer mit 20-mm-Sprenggeschossen.

Munition

Ein weiterer Knackpunkt war die Munitions-Dotierung. Man wollte selbstverständlich so viel Munition als möglich mitnehmen, aber der Platz für die Munitionskisten war sehr limi-

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



Das Projekt 07-2 ist beendet. Die Recognition Lights sind installiert und auch die zusätzliche Sicherung, nach der Vorschrift vom 3. April 1953, wurde eingebaut. Wir können nun die Freund/Feind-Erkennung an Airshows sehr gut demonstrieren.

Werner Zürrer - der andere Werner war Handlanger - war für die Herstellung der Lampenhalterung und Montage zuständig. Marcel Weiss hat die ganze elektrische Verkabelung vorgenommen. Auch der elektrische Teil der Landescheinwerfer wurde über-

prüft. Die vorgeschriebene Änderung im Sicherungskreis wurde überprüft. Am 19. Dezember 07 flogen wir die ersten Nachtflüge in Grenchen. Trotz starkem Nebel und schlechter Sicht waren diese Flüge ein Erlebnis – nachahmenswert!



Ich möchte mich bei allen bedanken, die in irgendeiner Weise an diesen Arbeiten für «Gotteslohn» beteiligt waren. Ich freue mich jetzt schon auf das Projekt 08-1.

wMe



Die beiden Werner im Werni-EGGE, sind überglücklich und begiessen den Abschluss der Arbeit; leider fehlt der frischgebackene und zweifache Vater Marcel Weiss.

tiert. Wenn man irgendwo 400 Schuss unterbringen konnte, war man schon zufrieden. Die Schweizer ME-109 waren zuerst mit MGs (Kaliber 7,65mm) ausgerüstet. Munitionsvorrat: 450-500 Schuss je MG. Die «Giesskanne» des Mustangs, 6 MGs, Typ Browning, Kaliber 12,7mm, hatte einen Vorrat zwischen 375 und 500 Schuss – alles zusammen 1750 Schuss. Das erscheint viel, ergab aber bei einem Dauerfeuer nur 19 Sekunden Kampfzeit.

Viele von uns fliegen in einem Microsoft-Simulator alte Warbirds und versuchen einen Treffer anzubringen. Mit Dauerfeuer und unlimitierter Menge an Munition gelingt das meistens. In Wirklichkeit hatten die Jäger nur 4 bis 5 Garben zu 3 Sekunden zur Verfügung, dann waren sie ausgeschossen.

Interessant ist auch die Auswahl der Kaliber. Generell ist festzustellen, dass die alliierten Streitkräfte keine Bomber zu bekämpfen hatten und somit mit ihren 1/2-Zoll-Giesskannen zufrieden waren. Mit stärkerem Geschütz muss-



Die drei MGs der Mustang im rechten Flügel.

ten die Deutschen und Engländer aufzufahren. Schon zu Beginn wurden die Jäger mit Kanonen ausgerüstet.

Anmerkung: Bei Geschossen vom Kaliber 20 mm und darüber spricht man von Kanonen und nicht mehr von Maschinengewehren.

Der limitierte Raum für diese grössere Munition musste mit kleinerer Dotation erkaufte werden. So hatte die ME-262 für ihre vier 30-mm-Kanonen zwischen 2 x 80 und 2 x 100 Schuss an Bord. Einige Vergleiche:

F-86: 12,7mm, 6 x 276=1602 Schuss.
DH Venom: 20 mm, 4 x 150=600 Schuss.

F-14: 20-mm, 1x 515 Schuss (6-läufige Gatlingkanone).

A-10: 30-mm, 1 x 1174 Schuss (7-läufige Gatlingkanone).

Bei den neueren Generationen verlässt man sich eher auf die Lenkwaffen. Für den Notfall hat man aber doch noch eine Kanone.

Rafale: 30 mm, 1 x 125 Schuss

F-22: 20 mm, 1 x 480 Schuss

Mig-29: 30 mm, 1 x 150 Schuss. Die Russen sagen über ihre Kanone, dass sie für einen Abschuss nur die Hälfte an Munition brauchen.

Col Werner Meier
Fortsetzung im nächsten Contact

news

Absichtlich leergelassen

2008

Veranstaltungen / Reisen

| | | |
|-------------------|------------------------------|------------|
| 15. März | Generalversammlung | CAF SW |
| 12.-13. Juli | Duxford Airshow | CAF SW |
| 20. Juli | BBQ in Reichenbach | CAF SW |
| 22.-24. August | Bodensee Airshow | Flight OPS |
| 6.-7. September | 75 Jahre Aeroclub Langenthal | Flight OPS |
| 20.-21. September | CAF Airshow Midland | CAF SW |
| 22. November | Jahresend-Anlass | CAF SW |

Aktuelle Anlässe und Daten finden sie auf unserer Homepage / Veranstaltungen



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

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

