Fliegerstaffel 8 schult um

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **25 (1949-1950)**

Heft 15

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-707220

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Fliegerstaffel 8 schult um

Der erste schweizerische Düsenjäger-Verband.

Der sicherste Garant der schweizerischen Unabhängigkeit ist der Wehrwille des Schweizervolkes, der seinen Ausdruck in der Armee findet. Der Unterhalt und die Ausrüstung einer schlagkräftigen Armee kosten jährlich bedeutende Summen Geldes. Zahlreich sind deshalb die Bürger, welche sich fragen, ob in einem modernen Krieg ein Kleinstaat wie unser Land nicht einfach durch die technische Ueberlegenheit eines Angreifers erdrückt würde, somit sich der Unterhalt einer kostspieligen Wehrmacht einfach erübrige. Die Erfahrungen aus dem letzten Krieg haben gezeigt, wessen ein abwehrbereites und kampfwilliges Volk, das die Vorteile seines Geländes richtig zu nützen versteht, fähig ist. Ein Kleinstaat, der versucht, seine zahlenmäßige Unterlegenheit durch eine bessere Ausbildung seiner Soldaten und durch eine qualitativ hochstehende Ausrüstung auszugleichen, besitzt auch im Zeitalter des mechanisierten Krieges gute Chancen in seiner Verteidigung.

Qualität vor Quantität! Dieser Leitspruch gilt vor allem bei unserer Fliegertruppe. Unser Land kann keine Luftarmada von Tausenden von Maschinen unterhalten. Unsere verhältnismäßig kleine Fliegertruppe muß deshalb über leistungsfähiges Flugmaterial und ein vollwertiges Pilotenkorps verfügen können. Der schwache Punkt bei diesem Problem liegt auf der Materialseite. Während des Krieges gelang es der Schweiz aus verständlichen Gründen nicht, moderne Flugzeuge in das Land hereinzubekommen. In eigenen Flugzeugwerken entwickelte Typen waren leistungsmäßig von ausländischen Erzeugnissen überholt, bevor sie in Serienproduktion genommen werden konnten. 1946 wurde denn auch richtigerweise auf die Herstellung zweier Serien zu je hundert Maschinen, für die bereits ein großer Kredit gewährt worden war, verzichtet. Sofort nach Kriegsende hielt man deshalb im Ausland Umschau nach modernem Flugmaterial. Eine technische und eine Pilotenkommission, welche den Auftrag hatten, verschiedene moderne Flugzeugtypen im Bau zu studieren und im Flug zu erproben, kamen zum Ergebnis, daß der englische Düsenjäger «De Havilland DH-100 Vampire» die besten Leistungen aufweise und zudem für schweizerische Verhältnisse ganz besonders geeignet sei. Dieses Kampfflugzeug besitzt neben großer Geschwindigkeit und hohem Steigvermögen auch die Eigenschaft der Wendigkeit, was für den Einsatz in den Alpentälern und für den Erdkampf ganz besonders bedeutungsvoll ist. Das Parlament hat, wie erinnerlich, 1947 dem Ankauf einer Serie von 75 Vampiren zugestimmt und 1949 die Anschaffung von weiteren 100 Maschinen beschlossen. Bei dieser zweiten Serie erfolgt der Zellenbau in Lizenz in unserem Land, was nebenbei der unterbeschäftigten Flugzeugindustrie eine willkommene Arbeitsmöglichkeit bietet. Das Triebwerk für diese Flugzeuge wird aus England angeliefert.

Da der Vampire-Flugzeugpark sich nunmehr rasch vergrößert — in einem nicht allzufernen Zeitpunkt wird die Ablieferung der ersten Serie beendet sein — ist kürzlich mit der Umschulung einer ersten Fliegerstaffel auf den Vampire-Düsenjäger DH-100 im Rahmen eines Doppel-Trainingskurses in Dübendorf begonnen worden. Das vom Chef-Flugdienstleiter Oberst Wilhelm Frei ausgearbeitete Ausbildungs-Programm zerfällt in zwei Teile, nämlich: in die Vorbereitung, wobei verschiedene Uebungen im Rahmen des individuellen Trainings — also vor dem eigentlichen Umschulungs-Kursbeginn — zu absolvieren sind, und in den eigentlichen Flugdienst auf Vampire. Zu dieser Vorbereitung der Piloten zählt ein allgemeiner technischer Dienst, Kenntnis der Pilotensitzausrüstung, Instrumentierung und der Sicherheitsausrüstungen; die Blindprüfung im Pilotensitz, Anlaß- und Rollübungen und eine fliegerärztliche Orientierung. Dazu gehört ferner eine fliegerische Vorschulung, bestehend aus einem Start- und Landetraining auf **Segelflugzeugen.** Wenn dann der Pilot zum Umschulungskurs einrückt, kann ohne Zeitverlust mit dem Flugdienst auf Vampire begonnen werden. Dieser wieder gliedert sich in folgende sechs Phasen: 1. Angewöhnungsflüge in Kloten, wo eine 2600 m lange Piste zur Verfügung steht. 2. Angewöhnungsflüge in Sitten (Piste 1500 m) und Dübendorf (Piste 1200 m); Erfliegen der Horizontalgeschwindigkeiten, Dreieckflüge. 3. Verbandsfliegen exerziermäßig; Patrouillenfliegen, Doppelpatrouillenfliegen. 4. Fortgeschrittenes Training: Kunstflug, Höhenflüge bis 12 000 m ü. M., Tiefflüge. 5. Schießen mit Kanonen und 6. Kampftaktische Ausbildung. Das reichdotierte Programm stellt an die Kursteilnehmer große Anforderungen.

Auf die oft gestellte Frage: kann ein Milizpilot überhaupt ein Düsenflugzeug führen?, kann mit einem kräftigen Ja geantwortet werden. Aus einer unter den Teilnehmern des ersten Umschulungskurses veranstalteten Rundfrage nach ihrem größten Eindruck beim ersten Vampire-Flug klingt durchwegs die Ueberraschung über die verhältnismäßig einfache Führung und Bedienung der Maschine. Beeindruckt hat die Piloten ferner die Geschwindigkeit (bis 800 km/h), die Steigfähigkeit und Wendigkeit der DH-100 und vor allem der beinahe geräusch- und vibrationslose Flug. Gerühmt werden die bisher bei keinem Militärflugzeug gekannten Sichtverhältnisse. Nicht einfach dürfte sich hingegen, infolge der großen Geschwindigkeit, eine Orientierung nach dem Landschaftsbild gestalten.

Dank dem Entgegenkommen des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und der tatkräftigen Unterstützung seitens des Chef-Flugdienstleiters, Oberst W. Frei, konnten die wichtigsten Phasen eines Vampire-Umschulungskurses durch unsern Reporter photographisch festgehalten werden.

Legenden zu nebenstehenden Bildern

① Mit angespannter Aufmerksamkeit verfolgen der Kurskommandant, Oberst Wilhelm Frei, dessen Stellvertreter, Major i. Gst. Walo Hörning und die Kursteilnehmer die erste Landung eines von einem Angewöhnungsflug zurückkehrenden Umschul-Piloten.

② Zur fliegerischen Vorschulung auf den Vampire-Düsenjäger gehört ein Start- und Landetraining auf Segelflugzeugen, das vorgängig des eigentlichen Umschulungskurses, im Rahmen des individuellen Trainings zu absolvieren ist. Dabei wird das Hochleistungs-Segelflugzeug, Typ WLM, von einem Fieseler-Storch auf 400 m Höhe geschleppt und dort ausgeklinkt. Unsere Aufnahme zeigt einen künftigen Vampire-Piloten bei seiner Segelflugzeug-Landung.

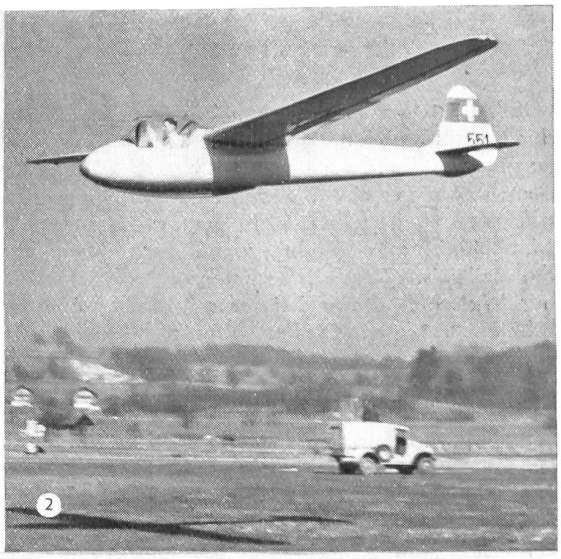
③ Munitionskontrolle nach der Rückkehr eines Vampires von einer Schießübung. Die DH-100 ist mit vier Hispano-Kanonen, Kaliber 20 mm, bewaffnet.

④ Als erster war Hauptmann Arthur Bill (links), der Staffelkommandant — im Zivilleben Leiter des Pestalozzi-Kinderdorfes Trogen — gestartet. «Ich gratuliere Ihnen zum ersten Vampire-Flug. Start und Landung waren einwandfrei», erklärt der Kurskommandant. «Nach dem Start hätten Sie ruhig noch mehr ‚ziehen' können.» Das unheimliche Steigvermögen des Vampires schon kurz nach dem Start bildete für die Piloten beim ersten Flug eine große Ueberraschung.

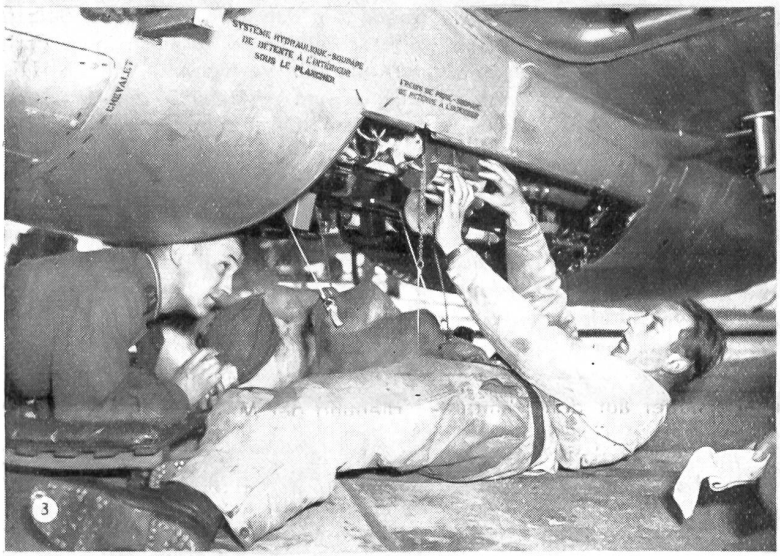
⑤ Eindrucksvolle Teleobjektiv-Aufnahme von einsatzbereiten Vampire-Düsenjägern auf dem Flugplatz Sitten. Im Hintergrund ein Flugzeugveteran, eine Ju-52, die unserer Flugwaffe als Transporter oder als «fliegender Hörsaal» immer noch gute Dienste leistet.

⑥ Das Porträt des Vampire-Piloten: Lederhaube, Schutzbrille, Sauerstoffmaske mit eingebautem Mikrophon. — Major Wolf Soldenhoff, der nicht der umgeschulten Staffel angehört, zählt zu unsern bekanntesten Prüfpiloten. Als solcher muß er alle Typen fliegen können. (Photopreß Zürich.)

1


F51

2


SYSTÈME HYDRAULIQUE-SOUPAPE
DE DÉTENTE À L'INTÉRIEUR
SOUS LE PLAFOND
CHEVALET

3

4

J-1056
J-1025

5

CAS DE SAUVETAG

6