



Beiträge zur
Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

DIE GESCHICHTE DES ZIELFLIEGERKORPS von 1944 – 1962

(Major Messmer A.)

Vorwort des Herausgebers

Die Fliegerschiessen auf Flugzeugschatten im Wasser auf dem Neuenburgersee sowie ab 1934 Schiessen auf sogenannten «Udetscheiben» und Schleppsäcke bildeten den Auftakt für den Ziel- und Schleppflugdienst der Schweizer Fliegertruppen. Als Mittel wurde das Flugzeug Fokker C-V verwendet.

Seit der Durchführung von Schulen und Kursen der Fliegerabwehr ab 1936 und insbesondere seit dem Aktivdienst der Schweizer Armee im Jahr 1939 nahm der Bedarf an Ziel- und Schleppflügen und damit auch an Schleppfliegern und Zielflugzeugen rasch zu. Nach und nach wurden 20 Flugzeuge Fokker C-Ve durch Einbau von Schleppwinden Typ DMP IIa für den Schleppflugdienst umgebaut. Diese wurden von der Direktion der Militärflugplätze entwickelt. Um den Anforderungen der Fliegerabwehr zu genügen, musste auch der Bestand an Piloten für den Schleppdienst erhöht werden.

Der Bestand an ausgebildeten Schleppfliegern war bis 1944 auf 23 Piloten angewachsen. Diese wurden ohne besondere Führungsstruktur ad hoc eingesetzt. Im Sommer 1944 erfolgte die Gründung des Zielfliegerkorps. Hauptman A. Messmer war der erste Kommandant dieses Verbandes, den er bis Ende 1962 führte. Im Jahr 1976 hat er den vorliegenden Bericht verfasst.

<u>I N H A L T</u>	Seite
I. Vorgeschichte und Einleitung.	1
II. Das Schleppfliegerkorps wird gegründet.	1 - 5
III. Einführung des Chefs der Schleppflieger in seine Aufgaben.	5
IV. Das Schleppflieger - Zielfliegerkorps - ZFK 5 von 1944 - 1962	5 - 25
1.) Sommer/Herbst 1944	5 - 12
2.) Erste Umschulungskurse	12
3.) Schleppflieger - Zielfliegerkorps ab 1945	12 - 14
a) Personelles	12 - 13
b) Materielles	13
c) Dienst- und Flugleistungen im Ziel- fliegerkorps	13 - 14
4.) Organisation des Ziel- und Schleppflug- dienstes	14 - 18
a) Schulen und Kurse der Flab.	14
b) Schleppflieger - Zielflieger	14 - 17
c) DMP	17
5.) Feststellungen, Probleme und Erfahrungen	18 - 25
a) Allgemeines	18
b) Probleme	18 - 24
ba) Flieger - Flab.	18 - 21
bb) Zielflieger - DMP	22
bc) Schlussbemerkungen zu den Fest- stellungen und Anträgen	23 - 24
c) Vorkommnisse	24 - 25
V. Schlussbemerkungen	25
IV. Kommandoübergabe am 31.12.1962/1.1.1963	25

I. Vorgeschichte und Einleitung

Die Fliegerschiessen auf Flugzeugschatten im Wasser (Neuenburgersee/Payerne) sowie ab 1934 Schiessen auf Udetscheibe und Schleppsack bildeten den Auftakt für den Ziel- und Schleppflugdienst. Als Schleppflugzeug wurde der Fokker C-V verwendet.

Seit der Durchführung von Flab.RS und Flab.SK ab 1936 und vor allem aber seit Ausbruch des II. Weltkrieges und dem damit verbundenen Aktivdienst der Schweizer-Armee nahm der Bedarf an Ziel- und Schleppflügen und damit auch an Schleppfliegern und Zielflugzeugen rasch zu.

Nach und nach wurden 20 Flugzeuge Fokker C-Ve durch Einbau der von der DMP entwickelten Schleppwinde Typ DMP IIa für den Schleppflugdienst umgebaut. Um den Anforderungen der Flab. zu genügen, musste auch der Bestand an Schleppfliegern entsprechend erhöht werden. Diese Piloten wurden durch die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr nach Bedarf zum Aktivdienst aufgeboten und in den Schleppflugdienst eingeführt. Als erfahrene Schleppflieger standen für diesen Zweck eine Anzahl Piloten wie Oblt. Progin, Donau, Schädler und einige weitere zur Verfügung.

Der Bestand an ausgebildeten Schleppfliegern war bis 1944 auf 23 Piloten angewachsen.

Aus den gemachten Erfahrungen über Organisation und Durchführung des Ziel- und Schleppflugdienstes ergab sich die Notwendigkeit die Schleppflieger zu einer Einheit zusammenzufassen und einheitlich zu betreuen. Diese Erkenntnis wurde zum Anlass zu einer vom Ausbildungschef der Flieger- und Flabtruppen, Oberst Magron im Sommer 1944 im Kasino Dübendorf angesetzten Besprechung, an der Major Bachofner teilnahm und zu der Hptm. Messmer aufgeboten war.

II. Das Schleppfliegerkorps wird gegründet.

Oberst Magron schilderte einleitend die Situation wie folgt:

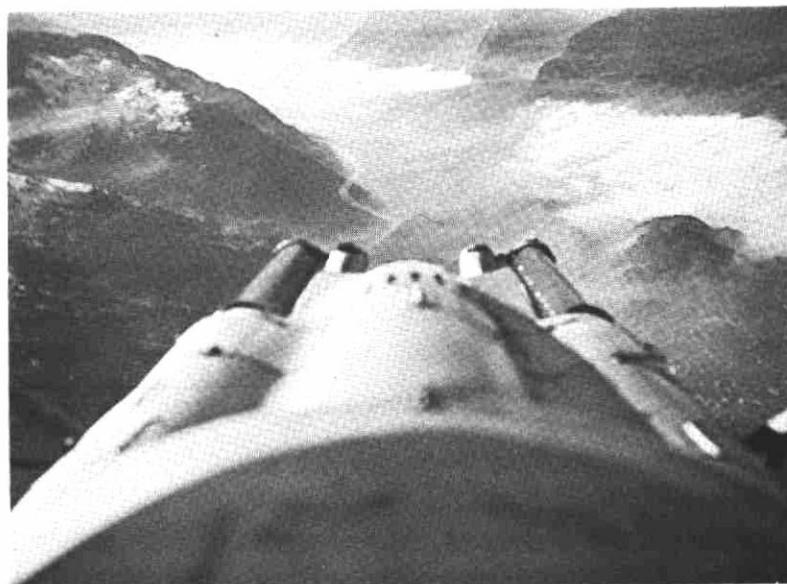
Die Flab. benötigt Ziel- und Schleppflieger um sich für ihre Aufgaben vorzubereiten.

Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr bietet Piloten für den Schleppflugdienst auf. Sie stehen den Flab. Kdt. im Rahmen ihrer Ausbildungsprogramme zur Verfügung.

Mit Bezug auf den Flugdienst sind diese Piloten weitgehend selbständig. Massgebend für ihren fliegerischen Einsatz sind die allgemeinen Flugdienstvorschriften ergänzt durch besondere Vorschriften für den Schleppflugdienst.



Fokker C-V Schleppflugzeug in Sitten



Rückflug vom Schleppflug in Crans/Montana



Schlepp-Pilot und



Schlepp-Gehilfe

Im Falle von auftretenden Problemen fehlt aber eine einheitliche die Schleppflieger vertretende Betreuung.

Diese Situation soll durch die Ernennung eines Chefs der Schleppflieger massgeblich verbessert werden.

Die Aufgaben des Chefs der Schleppflieger wurden von Oberst Magron wie folgt umschrieben.

- 1.) Aufgebot und Einsatz der Schleppflieger auf den verschiedenen Flab. Ausbildungs- und Schiessplätzen.
- 2.) Fliegerische Betreuung der Schleppflieger während ihrer Einsatzperioden und in direktem Kontakt mit den Flab. Kdt. und der DMP, ev. zusammen mit der vorgesetzten Instanz Bereinigung von allfälligen Problemen.
- 3.) Einführung neu zugeteilter Piloten in den Schleppflugdienst und in Zusammenarbeit mit der Flugdienstleitung Organisation der Umschulung von Schleppfliegern auf andere Flugzeugtypen. Vorerst waren als gewünschte Flugzeuge für den Schlepp- und Zielflugdienst vorgesehen der C-3603 und der Morane D-3801. Letzterer für reine Zielflüge ohne Schlepp-sack.
- 4.) Vorbereitung für Nachtschleppflüge.
- 5.) Orientierung der Piloten über Feststellungen und Vorkommnisse während des Einsatzes in der vergangenen Schiessperiode der Flab. sowie Orientierung über kommende Einsätze. Besprechung neuer Vorschriften und Reglemente. Entwicklung eines Korpsgeistes.
- 6.) Periodische Inspektionen des Ziel- und Schleppflugdienstes auf den Einsatz- Flug- und Schiessplätzen. Bei dieser Gelegenheit direkter Kontakt mit Schleppfliegern, Flab. Kdt. und DMP. Sofortige Untersuchung von Vorkommnissen an Ort und Stelle.
- 7.) Ausarbeitung von Halbjahresberichten über den Ziel- und Schleppflugdienst, enthaltend Angaben über Flug- und Dienstleistungen, Feststellungen und Anträge. Letztere hatten sowohl der Erhöhung der Flugsicherheit als auch der Verbesserung des Einsatzwirkungsgrades zu dienen.

Nach dieser Orientierung stellte Oberst Magron an Hptm. Messmer die Frage:

Haben Sie interesse an dieser Aufgabe und sind Sie bereit das damit verbundene Amt zu übernehmen?

Dass die Lösung der Aufgabe interessant war, dass die Uebernahme des Amtes aber auch mit erheblichem Arbeitsaufwand verbunden war, ging aus der Aufgabenstellung hervor. Die Möglichkeit am Aufbau einer neuen Einheit massgeblich mitwirken zu können war einer der Gründe für die spontane Zusage. Gleichzeitig war mit dem Amt aber noch ein besonderer Anreiz verbunden.

Das Ende des Krieges und damit für die Schweiz des Aktivdienstes war vorauszusehen. Dies würde aber, zum mindesten vorübergehend, einen fliegerischen Abbau oder mit anderen Worten die Einstellung im Flugdienst einer Anzahl älterer Piloten zur Folge haben. Die Flab. als Waffe würde aber mit Sicherheit bestehen bleiben, ja mit fortschreitender technischer Entwicklung würden die Anforderungen betreffend Zielflugdienst voraussichtlich noch gesteigert. Dies bedeutete für die Schleppflieger, meist ältere Piloten, sowie für ihren Chef auch weiterhin im Flugdienst bleiben zu können.

III. Einführung des Chefs der Schleppflieger in seine Aufgaben.

Da die Gründung des Schleppfliegerkorps in die Zeit des Aktivdienstes fiel, standen in jenem Zeitpunkte sowohl Flab. Einheiten als auch Schleppflieger im Einsatz.

Als Chef der Ausbildung und vorgesetzte Instanz übernahm es Oberst Magron den neuernannten Chef der Schleppflieger in seinen Aufgabenkreis einzuführen.

In erster Linie erfolgte der Besuch auf den verschiedenen Einsatzplätzen der Schleppflieger, der Flab. sowie der Detachements der DMP. Diese erste Kontaktnahme mit den Schleppfliegern, den Flab. Kdt. sowie dem Detachementspersonal der DMP., gemeinsam vom Chef der Ausbildung zusammen mit dem Chef der Schleppflieger gab einerseits letzterem den nötigen Rückhalt gegenüber den vorgenannten Instanzen und erleichterte die Erkennung einer ganzen Anzahl von Problemen. Dies erwies sich für die zukünftige Tätigkeit des Chefs der Schleppflieger als sehr wertvoll.

Die nachstehenden Flug- und Schiessplätze waren neben den Kriegsstellungen der Flab. während des Aktivdienstes die hauptsächlichsten Einsatzplätze der Flab. und der Schleppflieger.

Flab. Schiessplatz:

Zuoz
Montana/Crans und später Savièse
Reckingen
Grandvillard
Brigels

Flugplatz:

Samedan
Sitten
Münster
Saanen
Ems/Mollis

Mit voller Unterstützung des Chefs der Ausbildung, ab 31.12.44 Oberstbrigadier Magron, konnte auf den gewonnenen Erkenntnissen eine einheitliche Organisation des Schlepp- und Zielflugdienstes ausgearbeitet werden.

IV. Das Schleppflieger- Zielfliegerkorps- ZFK 5 von 1944 - 1962

1.) Sommer/Herbst 1944

Basis für den Ziel- und Schleppflugdienst bildeten die Flugdienstvorschriften, ergänzt durch die Vorschriften für den Schleppflugdienst vom 17.12.40.

Nachstehend seien einige der wesentlichsten Punkte dieser Vorschrift zitiert:

" I. Zweck:

Ausbildung der Fl.-&Flab. Trp. für das Richten, bezw. Zielen und Scharfschiessen auf bewegliche Ziele.

II. Organisation:

a) Personelles:

Leitung: Kurskommandant. Verantwortlicher für die taktische Anordnung und Durchführung des Schiessens.

Chef des Flugdienstes: Ranghöchster oder dienstältester Pilot. Verantwortlich für die Durchführung des Flugdienstes, entscheidet, ob die Flüge aus meteorologischen Gründen abubrechen sind. Fühlungnahme mit den Flugplatzkdt. und Flugdienstleitern, zur Koordinierung des Flugbetriebes auf dem Startplatz.

Pilot: Verantwortlich für die technische Flugzeugführung und die Innehaltung der Flugdienstvorschriften.

Schleppgehilfe: Verantwortlich für die Bedienung der Schleppwinde.

Det. Chef der Flz.-Bedienungsmannschaft: Verantwortlich für die Bereitstellung und Wartung des Flz., des Schleppmaterials und der Schlepporganisation.

b) Materielles:

Ausrüstung des Schleppflugzeuges

III. Schleppflugdienst:

a) Allgemeines:

1. Befehlsausgabe: durch Kurs-Kdt. Festlegung der Anflüge nach Karte, des Flugweges, der Flughöhe, der Flugeschwindigkeit, der Schleppkabellänge, der Schiesssektoren, der Verbindung Boden-Flz. (Funk, Tücherstation und Raketen)
2. Orientierung: Die Besatzung hat sich durch Orientierung im Gelände über das zu überfliegende Gebiet zu orientieren, hinsichtlich markanter Geländepunkte für Schiessflüge und den Verlauf elektrischer Leitungen, für den event. Abwurf der Schleppkabel und des Abwurfpunktes für die Schleppsäcke,
3. Bordverständigung: Zur Verhütung von Material- und Zeitverlust hat der Schleppgehilfe den Piloten ständig auf dem Laufenden zu halten, damit letzterer entsprechend fliegen kann. Es muss gemeldet werden:
Bereitschaft zum Herauslassen des Schleppsackes/ das richtige Öffnen des Schleppsackes/ die Beendigung des Kabelabrollens/ Bereitschaft zum Sackabwurf/ Beendigung des Kabelaufrollens/ Störungen/ Gefahr des Anhängens des Schleppkabels am Boden oder an elektrischen Leitungen.
4. Flugwege: Siedelungen und elektrische Leitungen sind beim Schleppen soweit möglich nicht zu überfliegen. (Beschädigungsgefahr bei Kabelrissen)
5. Flughöhe: Sie ist so zu wählen, dass ein Anhängen des Schleppzieles, hauptsächlich in den Kurven, sicher vermieden wird. Minimale Flughöhen mit einer Flugeschwindigkeit von 150 km/h, mit 900 m Kabel = 700 m

und mit 300 m Kabel = 300 m. Diese Minimalflughöhen sind auch beim Abwerfen des Schleppkabels einzuhalten.

6. Abwurfplatz. Werden die Schleppsäcke nicht auf dem Flugplatz, sondern bei der Bttr. abgeworfen, so soll der Abwurfplatz derart bemessen sein, dass bei Windstörungen das ganze Schleppkabel abgeworfen werden kann.
7. Flugdienstordnung: Zur Orientierung über stattfindenden Schleppflugdienst ist auf $\frac{2}{3}$ Höhe des Windsackmastes ein weisser Wimpel zusätzlich aufzuziehen. Dieses Signal bedeutet, dass vom betreffenden Flugplatz aus Schleppflüge durchgeführt werden.
Der Abwurfpunkt des Schleppsackes wird durch ein auf dem Boden ausgelegtes weisses Dreieckstuch gekennzeichnet. Auf Flugplätzen wird dieses Signal nur ausgelegt, wenn kein anderes Flz. zur Landung ansetzt. Heranfliegende Flugzeuge haben, sobald dieses Signal erkannt wird, mit der Landung abzuwarten, bis das erwähnte Zeichen wieder eingezogen ist.

Vorbereitungen vor dem Start. (verschiedene Punkte nur angedeutet)

1. Orientierung des Schleppgehilfen
2. Kontrolle der Winde
3. Kontrolle der Bordverständigung
4. Kontrolle der F.T. Apparatur

c) Herauslassen des Schleppsackes:

Der für das Herauslassen des Schleppsackes bestimmte Ort, weiterhin bezeichnet als "Auslass-Platz", muss so gewählt werden, dass bei Störungen an der Windeneinrichtung (losreissen und herunterfallen des Sackes und Kabels) kein Schaden verursacht wird. Minimale Flughöhe beim Herauslassen des Sackes 300 m ü. Boden. Sobald der Schleppgehilfe Bereitschaft gemeldet hat, fliegt der Pilot den Auslass-Platz an, drosselt den Motor ganz, zieht das Flugzeug leicht hoch, sticht nach, ohne auf Geschwindigkeit zu kommen. In diesem Moment lässt der Schleppgehilfe den Sack ungebremst auslaufen, der Schlepp-sack öffnet sich. Wenn das Kabel auf eine Länge von ca. 200 m herausgelassen ist, zieht der Schleppgehilfe sachte die Bremse an. Wird brüsk gebremst, so wird durch den auftretenden Schlag auf das Kabel der Schleppsack abgeworfen. Der Schleppgehilfe meldet dem Piloten das richtige Öffnen und lässt das Kabel auf die vorgeschriebene Länge abrollen.

d) Fliegen mit Schleppsack:

Beim Fliegen mit Schleppzielen sind scharfe Kurven, bruskes Gasgeben, sowie Geschwindigkeiten unter 140 km/h und über 190 km/h zu vermeiden. Beim Kurven ist zu berücksichtigen, dass der Kabelzug kleiner wird, dass der Sack an Höhe verliert, und zwar um so mehr, je länger das Kabel und je enger die Kurve ist.

Beim Uebergang von der Kurve in den Geradeausflug wächst der Kabelzug auf seinen ursprünglichen Wert an. Wird

daher im Kurvenflug die Bremstrommel nur bis zum Stillstand gebremst, so ist diese eingestellte Bremskraft für den Geradeausflug ungenügend und das Kabel rollt ab.

Bei Schiessflügen längs Berghängen muss zum Richtungswechsel von 180° zuerst eine Kurve von 90° vom Hang weg, dann eine von 270° gegen den Hang geflogen werden, dadurch liegt die ganze Wendekurve talseits der Schleppstrecke und die Gefahr des Anhängens des Schleppsackes wird gering. Man erreicht damit, dass der Sack, der nicht den gleichen Flugweg wie das Flz. hat, gerade in den Schiessektor einläuft.

Ist zum Wenden bei Schleppflügen in geringer Höhe sehr enges Kurven notwendig, so muss in der Kurve Höhe gewonnen und gleichzeitig leicht nach aussen geschiefert werden, um zu vermeiden, dass sich das Schleppkabel im Höhenleitwerk verfängt. Beim Abschuss des Schleppsackes ist sofort Höhe zu gewinnen und talwärts zu schwenken. Wenn das Stahlkabel nicht gerissen hat, so muss der Schleppgehilfe vor dem Einziehen ein Hilfsäckchen herauslassen damit das stark durchhängende Kabel am Boden nicht anhängt und dann sofort mit dem einziehen des Kabels beginnen.

e) Abwurf des Schleppsackes.

f) Einziehen des Schleppkabels

g) Störungen

Öffnet sich nach dem Herauslassen der Schleppsack nicht, so ist der Abwurfplatz anzufliegen und der aufgerollte Schleppsack mit einem Hilfsäckchen auszulösen.

Kann das Schleppkabel zufolge einer Windenstörung nicht mehr eingeholt werden, so muss das ganze Kabel herausgelassen und dann abgeworfen werden. In diesem Falle wird der Start- und Abwurfplatz mit Vollgas und leichtem Stechen geradlinig überflogen, Flughöhe ca. 300 m/Boden. Im Moment des Abwurfes löst der Schleppgehilfe die Bremse und lässt das Kabel noch völlig auslaufen, oder, sofern dies nicht möglich ist, kappt er das Kabel.

Kommt beim Abschuss des Schleppkabels das Kabel auf eine Hochspannungsleitung zu liegen, so sind sofort Wachen aufzustellen, die bis zur Ausschaltung der Spannung ein Berühren durch Unberufene verhindern.

h) Signale

1. Tücherstation.

Der Verbindung Boden-Flz. dienen die Zeichen in Anhang III. Die Zeichen werden zur Batteriefront orientiert.

Für Schleppflüge in grosser Höhe sind für einzelne Schiessübungen die ersten Zahlen zu verwenden, damit

mit den übrigen Tüchern das Zeichen verstärkt werden kann.

2. Raketensignale:

- a) Eine rote Rakete = Feuer einstellen
- b) Eine rote Rakete, verbunden mit Ueberfliegen des K.P. und Schwenken des Flz. um Längsachse = Abbruch der Uebung Schleppflz. landet.
- c) Eine weisse oder grüne Rakete und anschliessendes Einschwenken auf die Volte = Die Uebung kann dort wieder aufgenommen werden, wo sie unterbrochen wurde.

Anhang III

Zeichengebung mittelst der Tücherstation

- + Höher fliegen um 100 m
 - ↓ Tiefer Fliegen um 100 m
 - ↘ Vorbeiflug näher an Bttr.verlegen um 100 m
 - ↗ Vorbeiflug weiter von Bttr. weg um 100 m
 - ↖ Anflugachse in der Pfeilrichtung um 100 m verlegen
 - ↗ Sack auf Flugplatz abwerfen und neuen Sack herauslassen
 - ↘ Sack bei Bttr. abwerfen und neuen Sack herauslassen
 - ⊥ Sack bei Bttr. abwerfen und landen
 - ⊥ Sack auf Flugplatz abwerfen und landen
- Römische Zahlen I,II,III, = No. der Schiessübung, gilt als Befehl zum Fliegen der für die betr. Uebung vorgeschriebene Volte.
- ▲ Abwurfpunkt für Schleppsack (Bodensignal). Auf dem Flugplatz darf dieses Signal nur ausgelegt werden, wenn kein anderes Flugzeug zur Landung ansetzt.
 - ⊙ Volte grösser fliegen) Wenn dazu ein Pfeil ausgelegt wird,
 - ⊙ Volte kleiner fliegen) so gilt die Korrektur nur für diejenige Seite, nach welcher der Pfeil zeigt.
- z.B.
- ⊙ Volte in der Richtung des Pfeiles grösser fliegen
 - ⊙ Schleppkabelänge um 100 m verlängern
 - ⊙ Schleppkabelänge um 100 m verkürzen

Das Flugzeug quittiert durch Schwenken um die Längsachse "

Bei Amtsantritt des Chefs der Schleppflieger stand den damals ausgebildeten 23 Schleppfliegern ausschliesslich Der Fokker C-V als Schleppflugzeug zur Verfügung



Schleppflugzeug Fokker C-V in Sitten

Entsprechend der fortschreitenden Entwicklung bei der Flab. und im Flugwesen genügte aber der Fokker C-V mit seiner Schleppgeschwindigkeit von nur 150 bis max 190 km/h den Anforderungen der Flab nicht mehr.

Bereits war auch ein C-3603 für den Schleppflugdienst durch Eibau einer von der Firma Näf in Fischental entwickelten Schleppwinde NF 1 mit 6-Blattimpeller als Prototyp umgebaut und von der DMP erprobt worden.



C-3603 Schleppflugzeug in Samedan

Aus dieser Entwicklung ergab sich für die Schleppflieger die Notwendigkeit: Umschulung von geeigneten Piloten auf C-3603 und für reine Zielflüge auf Morane D-3801.



Morane D-3801 als Zielflugzeug in Samedan

Da die Flab aber auch in stets vermehrtem Masse Nacht-Ziel- und Schleppflüge verlangte ergab sich auch die Notwendigkeit das Nachtflugtraining der Schleppflieger zu intensivieren. Vorerst kam nur der Fokker C-V zum Nachteinsatz, später sollte aber auch der C-3603 für Nachtschleppflüge verwendet werden.

Diese fliegerischen Belange, sowie die bei Gelegenheit der Amtseinführung und anschliessend gemachten Feststellungen gaben den Anstoss zur Durchführung des 1. TK für Schleppflieger vom 16.-18.10.1944 in Dübendorf, zu dem 23 Piloten aufgeboden waren.

Arbeitsprogramm:

- a) Theorie: Besprechung hängiger Probleme betr. Zusammenarbeit Flieger/Flab sowie Flieger/DMP, Vorkommnisse im Flugdienst, Anregungen.
Organisation des Schleppflugdienstes für Herbst/Winter 1944, einschliesslich Aufgebote und Bestimmung der Equipenchefs.
Vorbereitung der Umschulungskurse auf C-3603 und Morane D-3801.
- b) Flugdienst: Tag- und Nachtflugdienst auf Fokker C-V zwecks Orientierung des Chefs der Schleppflieger über den fliegerischen Ausbildungsstand der ihm unterstellten Piloten. Selektion der für die Umschulung auf C-3603 und Morane D-3801 geeigneten Piloten.

Bei Gelegenheit dieses ersten TK für Schleppflieger wurden auch einige bereits während der Einführungsbesuche erkannten Probleme behandelt.

So waren z.B. mit Bezug auf die Durchführung des Flugdienstes in verschiedenen Fällen Spannungen zwischen Flab. Kdt. und Schleppfliegern mit Bezug auf die Auslegung der Flugdienstvorschriften festgestellt worden. Einzelnen Piloten wurde

gelegentlich vorgeworfen, dass entweder die Flugdienstvorschriften allzu eng interpretiert würden, oder dass zufolge Ueberängstlichkeit einzelner Piloten der Flugdienst in meteorologischen Grenzfällen zu rasch eingestellt würde. Dies sei ein Nachteil für die Ausbildung der Flab.

Für die Durchführung oder den Abbruch von Ziel- und Schleppflügen war einzig der Flugdienstleiter, oder wo keiner vorhanden der Equipenchef oder sogar wo nötig, der einzelne Schleppflieger verantwortlich. Diese Instanzen hatten sich ausschliesslich an die Flug- und Schleppflugdienstvorschriften zu halten.

Die vorgenannten Schwierigkeiten konnten durch den Chef der Schleppflieger in direkter Zusammenarbeit mit der Flab. und den Piloten in kurzer Zeit und nachdem die Flab. Kdt. vom guten Willen der Schleppflieger und deren Einsatzfreudigkeit überzeugt worden waren, vollständig eliminiert werden.

2. Erste Umschulungskurse.

Anschliessend an den ersten TK für Schleppflieger wurden zwei Umschulungskurse auf C-3603 und Morane D-3801 vorbereitet. Ihre Durchführung erfolgte vom 6.-18.11. vom 19.-30.11.1944 in Locarno/Magadino.

Die DMP hatte auf diesen Zeitpunkt 4 C-3603 Schlepp bereitgestellt, sodass es möglich war, die aufgebotenen Piloten während der TK sowohl rein technisch auf das Fliegen des C-3603 umzuschulen, als auch Schleppübungen mit diesem Flugzeugtyp durchzuführen. Der Morane D-3801 sollte wie bereits erwähnt ausschliesslich für Zielflüge ohne Schleppsack zum Einsatz gelangen.

Damit waren die ersten Vorbereitungen für den Schlepp- und Zielflugdienst ab 1945 getroffen.

3. Schleppflieger- Zielfliegerkorps ab 1945.

Der Auf- und Ausbau des Zielfliegerkorps.

Vor der Gründung des Schleppfliegerkorps gab es eine Anzahl von Schleppfliegern die 1945 zum Schleppfliegerkorps, später als Zielfliegerkorps und dann als ZFK5 bezeichnet, zusammengefasst wurden.

Anfänglich setzte sich der Bestand des Schleppfliegerkorps ausschliesslich aus Offizieren zusammen. Mit der Zulassung von U.Of. zum Flugdienst wurden nach und nach auch U.Of. ins Zielfliegerkorps eingeteilt.

a) Personelles.

Vorgesetzte Instanz:

1944 - 1945 Oberst Magron P.
1945 - 1954 Brigadier Magron, Chef der Ausbildung.
1954 - 1962 Oberst Frei, Chefflugdienstleiter

Kommando:

Kdt.: 1944 - 1950 Hptm. Messmer A.
1950 - 1962 Major Messmer A.

Kdt. Stv.: 1947 - 1962 Hptm. Ausderau Th.
 1955 - 1962 Hptm. Piccolo M. (2. Kdt. Stv.)

Bestand Zielfliegerkorps:

Jahr	Kdt.	Kdt. Stv.	Zielflieger		Adm. zuget.	Total
			Of.	U.Of.		
1944	1		23			24
1952	1	1	67	7		76
1953	1	1	68	10		80
1954	1	1	72	10		84
1955	1	2	74	17		94
1956	1	2	78	16	(32)	97 (129)
1957	1	2	70	17	(32)	90 (122)
1958	1	2	66	19	(31)	88 (119)
1959	1	2	63	24	(31)	90 (121)
1960	1	2	59	23		85
1961	1	2	57	28		88
1962	1	2	42	37		82

Während der Jahre 1956-1959 waren dem Zielfliegerkorps eine Anzahl Beob. und Auswerter adm. zugeteilt. ()

b) Materielles:

Schleppflugzeuge: Fokker C-V und ab 1945 C-3603. Der Fokker C-V sollte auf Ende 1953 aus dem Flugdienst zurückgezogen werden. Auf Wunsch der Flab. wurde er aber bis 1956 in beschränktem Umfange für Nachtflüge und Flab. R.S. weiter verwendet.

Zielflugzeuge (ohne Schleppsack): Ab 1945 bis 1956 Morane D-3801 und ab 1950 Vampire DH 100 und DH 112. Für besondere Zwecke, speziell für Spiegelschiessen, kamen vereinzelt auch andere Flugzeugtypen ab 1956 zum Einsatz. Ab 1960 auch der Hunter.

c) Dienst- und Flugleistungen im Zielfliegerkorps:

Die in den nachstehenden Tabellen enthaltenen Angaben für die Zeit von 1950-1962 konnten aus den noch vorhandenen Berichten des Kdt. ZFK 5 für 1960, 1961 und 1962 entnommen werden.

Tabelle I (Diensttage und Flugstunden 1950-1962)

Flugstunden/
Diensttage

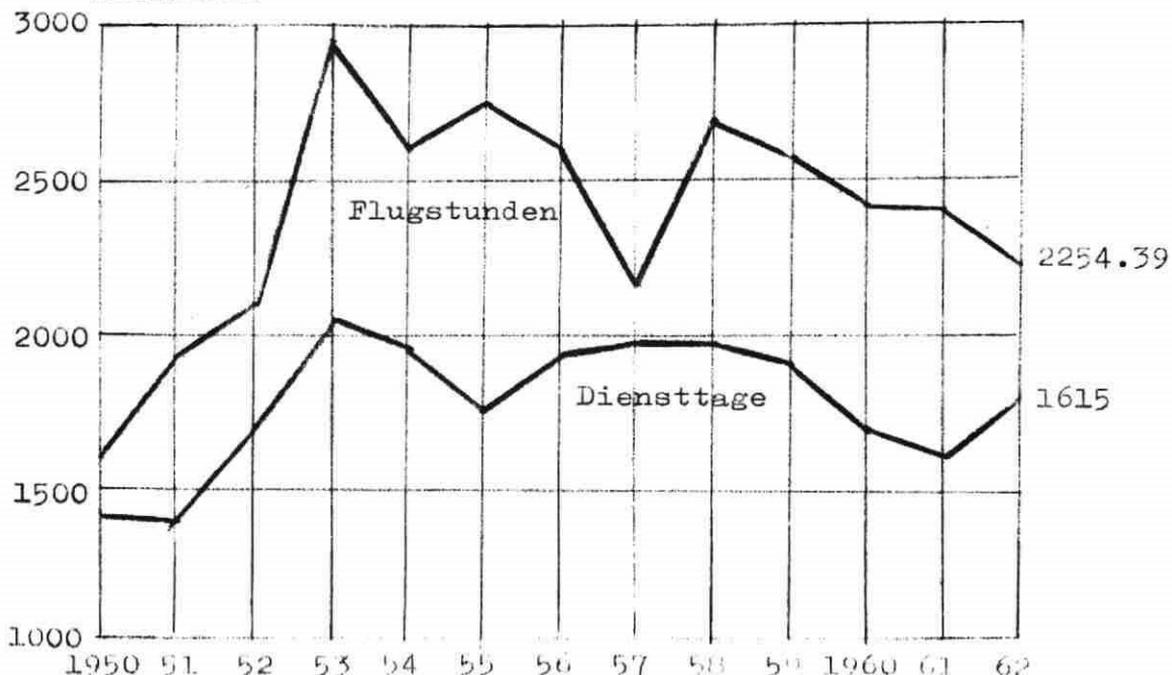
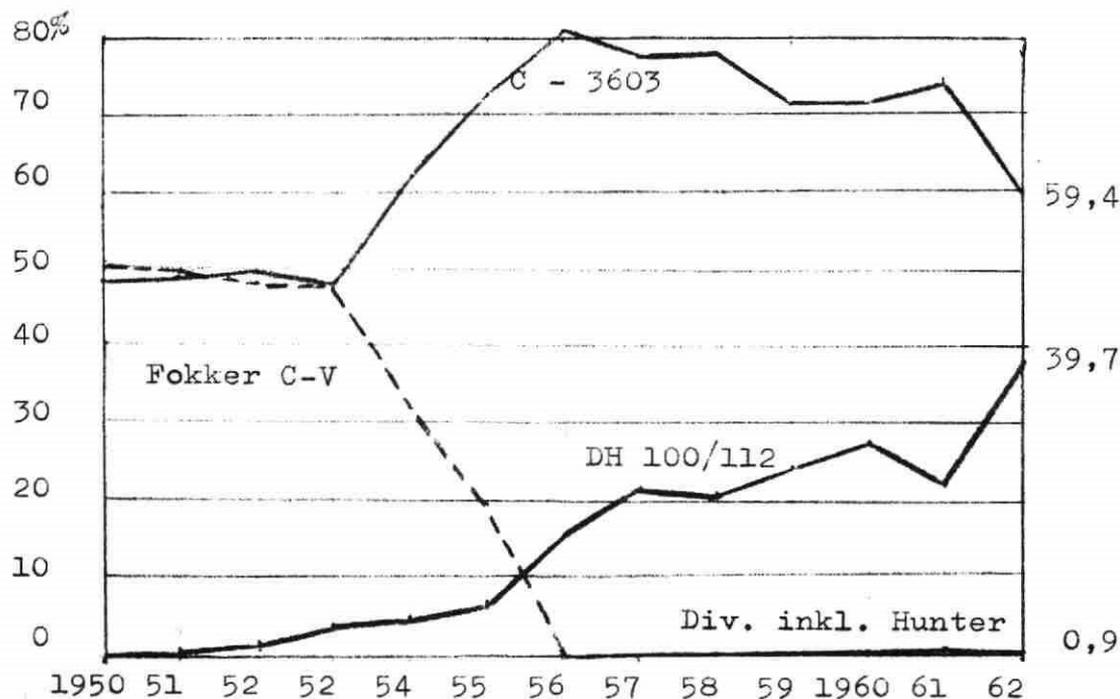


Tabelle II

Prozentuale Verteilung der Flugstunden auf die verschiedenen Flugzeugtypen. Die Werte für Fokker C-V sind in den Berichten 1961 und 1962 nicht mehr enthalten, sie konnten aus den Angaben für C-3603 und DH-100/112 extrapoliert werden.



4. Organisation des Ziel- und Schleppflugdienstes.

a) Schulen und Kurse der Flab.

Basierend auf den Anforderungen der Flab. zwecks Bedienung der Schulen und Kurse war der Bedarf an Zielfliegern gegeben. Während der Dauer des Aktivdienstes konnte dieser Bedarf ohne besondere Schwierigkeiten durch die zum Aktivdienst aufgeborenen Schleppflieger gedeckt werden.

b) Schleppflieger - Zielflieger.

Die Schleppflieger wurden während des Aktivdienstes direkt durch die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr zu ihren Dienstleistungen aufgeboren. Die Dienstdauer richtete sich von Fall zu Fall nach dem Bedarf der Flab.

Nach Kriegsende ging das Aufgebotswesen an das Kdo. Schleppfliegerkorps über. Gleichzeitig musste eine neue Organisation geschaffen werden, denn die Dienstleistungen der Piloten waren zwangsläufig auf ein Friedensmass zu reduzieren. Festgelegt wurde ein Max. von 30 Tagen pro Pilot und Jahr, mit einem Durchschnitt von 25 Tagen für den Zielflugdienst.

Da mit der totalen zur Verfügung stehenden Diensttagezeit des Anfangsbestandes von 23 Schleppfliegern der Bedarf der Flab. nicht gedeckt werden konnte, musste der Zielfliegerbestand nach und nach erhöht werden. Er erreichte in den 50iger Jahren ca. 85 Piloten.

Unmittelbar nach dem Kriege wurde die Erhöhung des Zielfliegerbestandes dadurch begünstigt, dass sich aus den Frontstaffeln ausscheidende Piloten - um im Flugdienst verbleiben zu können - um die Einteilung ins Schleppfliegerkorps bewarben.

Die besonderen Einsatzverhältnisse der Zielflieger auf den Schleppflug- und Flab. Schiessplätzen, d.h. Zielflieger-Equipen, deren Piloten zeitlich gestaffelt zum Einsatz gelangten, verlangten eine möglichst elastische Aufgebots-Organisation. Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, musste vor allen Dingen danach getrachtet werden, Ausfälle zufolge Urlaubs- und Verschiebungsgesuchen zu vermeiden. Dieses Problem wurde wie folgt gelöst:

Die Tableaus betr. Schulen und Kurse der Flab. und anderer Einheiten für die Ziel- und Schleppflüge vorgesehen waren und aus denen sich der Bedarf an Zielfliegern ergab, mussten möglichst so früh im Besitze des Kdt. Zielfliegerkorps sein, dass die Piloten jeweils während der 2 Tage dauernden T.K. über die Einsatzperioden orientiert werden konnten.

Bei dieser Gelegenheit hatten die Piloten die Möglichkeit, die Zeitperioden anzugeben, während denen ihnen unter Berücksichtigung ihrer zivilen Tätigkeit eine militärische Dienstleistung keine Schwierigkeit bereiten würde. Diese Vororganisation ermöglichte es in weitaus den meisten Fällen, den Wünschen der Piloten zu entsprechen. Dies hatte den grossen Vorteil, dass Dispensationsgesuche ausser in dringenden Fällen sehr selten waren. Nur so war es möglich mit dem immer sehr knappen Zielfliegerbestand den Anforderungen der Flab. mit Bezug auf Anzahl der verlangten Piloten und vor allem auch deren fliegerischen Ausbildungsstand zu genügen und einen reibungslosen Dienstablauf zu gewährleisten.

In Fällen wo, bedingt durch besondere Umstände, der Bestand des Zielfliegerkorps zur Deckung des Bedarfes der Flab. nicht ausreichte, oder wo Flugzeugtypen verlangt wurden, die von den Zielfliegern nicht, oder noch nicht geflogen wurden, gelangten Ue.G.- und vereinzelt sogar I.T. Piloten für den Zielflugdienst zum Einsatz.

Die Nachkriegssituation brachte den für das gute Funktionieren des Zielfliegerkorps bereits erwähnten wichtigen Vorteil mit sich, dass viele aus den Staffeln ausscheidende Piloten das Gesuch stellten ins Zielfliegerkorps umgeteilt zu werden. Dies

ergab eine gute Selektionsmöglichkeit und musste in einer Erhöhung des fliegerischen Standard im Zielfliegerkorps resultieren. (spätere Resultate bestätigen diese Entwicklung, sh. Meisterschaften der Flugwaffe 1975)

Vorwiegend wegen der flexibeln Dienstleistung versuchte die SWISSAIR, möglichst viele ihrer Piloten ins Zielfliegerkorps einteilen zu lassen. Dies stellte mit Bezug auf die fliegerische Qualifikation einen nicht zu unterschätzenden Vorteil dar, führte aber leider, wie an späterer Stelle ausführlicher erläutert auch zu gewissen Schwierigkeiten, speziell mit Bezug auf den Nacht-Zielflugdienst.

Mit der fortlaufenden Bestandserhöhung des Zielfliegerkorps nahm zwangsläufig auch das Arbeitsvolumen für den Kdt. ein immer grösseres Mass an. Ganz besonders das Aufgebotswesen mit seinem "Zuteilungs-Puzzle" wurde ständig komplizierter.

Zur Entlastung des Kdt. Zielfliegerkorps wurde ihm in der Person von Hptm. Th. Ausderau auf den 1.1.1947 ein Stellvertreter zugeteilt. Er übernahm in erster Linie das Aufgebotswesen und an dieser Stelle müssen seine Leistungen ganz besonders hervorgehoben werden.

Nur dank seines vollen Einsatzes, seiner geschickten und taktisch klugen Zusammenarbeit mit seinem Kdt., der Flab. und den Zielfliegern ist das praktisch einwandfreie funktionieren von Aufgebotswesen und Einsatzplan der Zielflieger zu verstehen. Nur dank der guten, absolut zuverlässigen Arbeit von Hptm. Ausderau und dem damit verbundenen grossen Zeitaufwand war es Major Messmer möglich die Führung des Zielfliegerkorps nach 1947 und bis 1962 zu behalten.

Besonderes Augenmerk musste der Zusammensetzung der Zielflieger-Equipen geschenkt werden. Für jede Flab. Schule und für jeden Flab. Kurs war die nötige Anzahl Piloten anzubieten. Aus diesen Equipen musste ein geeigneter Pilot als Chef bestimmt werden und zudem mussten die zugeteilten Piloten die verlangten Flugzeug-Typen fliegen.

Anfänglich, als nur der Fokker C-V eingesetzt wurde, war dies noch einfach. Bereits ab 1945 kamen dazu der C-3603 und der Morane D-3801 und ab 1950 der Vampire DH-100 und Venom DH-112 sowie später vereinzelt der Hunter.

Die Einteilung von erfahrenen Staffelpiloten ins Zielfliegerkorps kam diesen Anforderungen weitgehend entgegen. Um aber flexibel zu bleiben, mussten möglichst alle Zielflieger alle für Ziel- und Schleppflüge eingesetzten Flugzeugtypen fliegen. Aus diesem Grunde wurden nach den Umschulungskursen auf C-3603 und Morane D-3801 im Jahre 1944 weitere Umschulungen auf diese Flugzeugtypen vorgenommen und in den Jahren ab 1950 sind Umschulungskurse für Zielflieger auf DH-100 und DH-112 angesetzt worden.



Schleppflugdienst in Samedan



Vampire DH-100 und C-3603 im Zielflugdienst

c) DMP

Die DMP stellte das für die Durchführung des Zielflugdienstes nötige Personal und Material zur Verfügung. Dazu gehörten auch die Schleppgehilfen und die Flugzeuge. Die DMP war auch verantwortlich für die Organisation des Bodendienstes einschliesslich Schneeräumung, besonders in Samedan und Münster. Die Schleppgehilfen waren von den Schleppfliegern hinsichtlich Eignung und Leistung zu qualifizieren.

Es war Aufgabe des Kdt. Zielfliegerkorps allfällige Probleme im Zusammenhang mit den Detachementen der DMP entweder direkt oder über die vorgesetzte Instanz zu behandeln.



Meterhoch liegt der Schnee in Münster

5. Feststellungen, Probleme und Erfahrungen.

a) Allgemeines

Bei Gelegenheit der TK für Zielflieger, vor allem aber anlässlich der periodischen Inspektionen des Kdt. Zielfliegerkorps auf den Einsatzflugplätzen für den Ziel- und Schleppflugdienst, sowie beim persönlichen Kontakt mit den Flab. Kdt. auf den Flab. Schiessplätzen, den Zielfliegern und den Detachementen der DMP konnten Erfahrungen gesammelt und Probleme erkannt werden.

In den Halbjahresberichten des Kdt. Zielfliegerkorps sind alle Feststellungen, Vorkommnisse und Probleme festgehalten. Sie wurden jeweils mit der vorgesetzten Instanz besprochen und an die verantwortlichen Stellen weitergeleitet.

Nachstehend soll auf einige wesentliche Probleme hingewiesen werden. Ihre eingehende Behandlung und Lösung trug massgeblich zum reibungslosen Dienstverlauf im Zielfliegerkorps bei.

b) Probleme

ba) Flieger - Flab.

Flugdienst Allgemeines.

Für den Zielflieger waren für die Durchführung des Flugdienstes im Allgemeinen, sowie für Ziel- und Schleppflüge im Besonderen die Flugdienstvorschriften, ergänzt durch die zitierten Vorschriften für den Schleppflugdienst vom 17.12.1940 verbindlich. In dieser Beziehung bestanden - wie bereits an früherer Stelle erwähnt verschiedentlich gewisse Abweichungen in der Auffassung zwischen Flab. Kdt. und Zielfliegern.

Besonders in Grenzfällen, wo vom Zielflieger aus meteorologischen Gründen der Zielflugdienst abgesagt oder eingestellt wurde, ist dies seitens der Flab. gelegentlich als mangelnde Einsatzfreugigkeit oder sogar als übertriebene Aengstlichkeit ausgelegt worden. Dass dies nicht zum nötigen gegenseitigen Verständnis und zur guten Kooperation beigetragen hat, liegt auf der Hand.

Diese Schwierigkeiten konnten im direkten Kontakt des Kdt. Zielfliegerkorps mit den Flab. Kdt. ausgeräumt werden, was ganz allgemein das Verhältnis Zielflieger - Flab. positiv beeinflusste. Wesentlich war bei diesen Problemen die Tatsache dass verschiedene Schleppflugplätze und Flab. Schiessplätze distanzlich ziemlich weit auseinander liegen, sodass gelegentlich und fast zwangsläufig die meteorologischen Verhältnisse unterschiedlich beurteilt wurden.

Die Durchführung von Ziel- und Schleppflügen

Anfänglich kam es bei Zielflügen nur darauf an, die Flab. Batterien in einer gewissen Höhe zu überfliegen, oder in einer gewissen Distanz an ihnen vorbeizufliegen, ohne dass an seitliche oder vertikale Genauigkeit allzugrosse Anforderungen gestellt wurden.

Mit der Zeit aber verlangte die Flab. immer grössere Präzision im Fliegen der Pisten, die in allen möglichen Varianten in den Pistenkarten der Flab. festgelegt wurden. (Am Schluss dieses Berichtes liegen als Beispiel einige Pistenkarten bei) Abweichungen von $\pm 50m$ in Höhe oder Seite wurden von den Flab. Kdt. beanstandet. Dies aber stellte, besonders bei böigem Wetter sehr hohe Anforderungen an das fliegerische Können der Piloten. In Unkenntnis der Gründe für das verlangte präzise Fliegen der Pisten führte dies ebenfalls zu Diskussionen unter den Zielfliegern und mit der Flab.

Im persönlichen Kontakt mit der Flab. wurde die Situation dem Kdt Zielfliegerkorps erläutert. Die richtige Auswertung der Messergebnisse moderner Flabgeräte war nur möglich, wenn die befohlenen Pisten mit der verlangten Genauigkeit geflogen wurden. Die entsprechende Orientierung der Zielflieger führte zum vollen Verständnis für die Wünsche der Flab. einerseits, aber andererseits ergab sich daraus die Notwendigkeit einer ständigen Anhebung des fliegerischen Standards der Zielflieger. Dieser Tendenz kam die Einteilung von SWISSAIR Piloten ins Zielfliegerkorps vorteilhaft entgegen. Aber gerade mit diesen hochqualifizierten Piloten ergab sich ein unangenehmes Problem im Zusammenhang mit Nacht-Zielflügen.

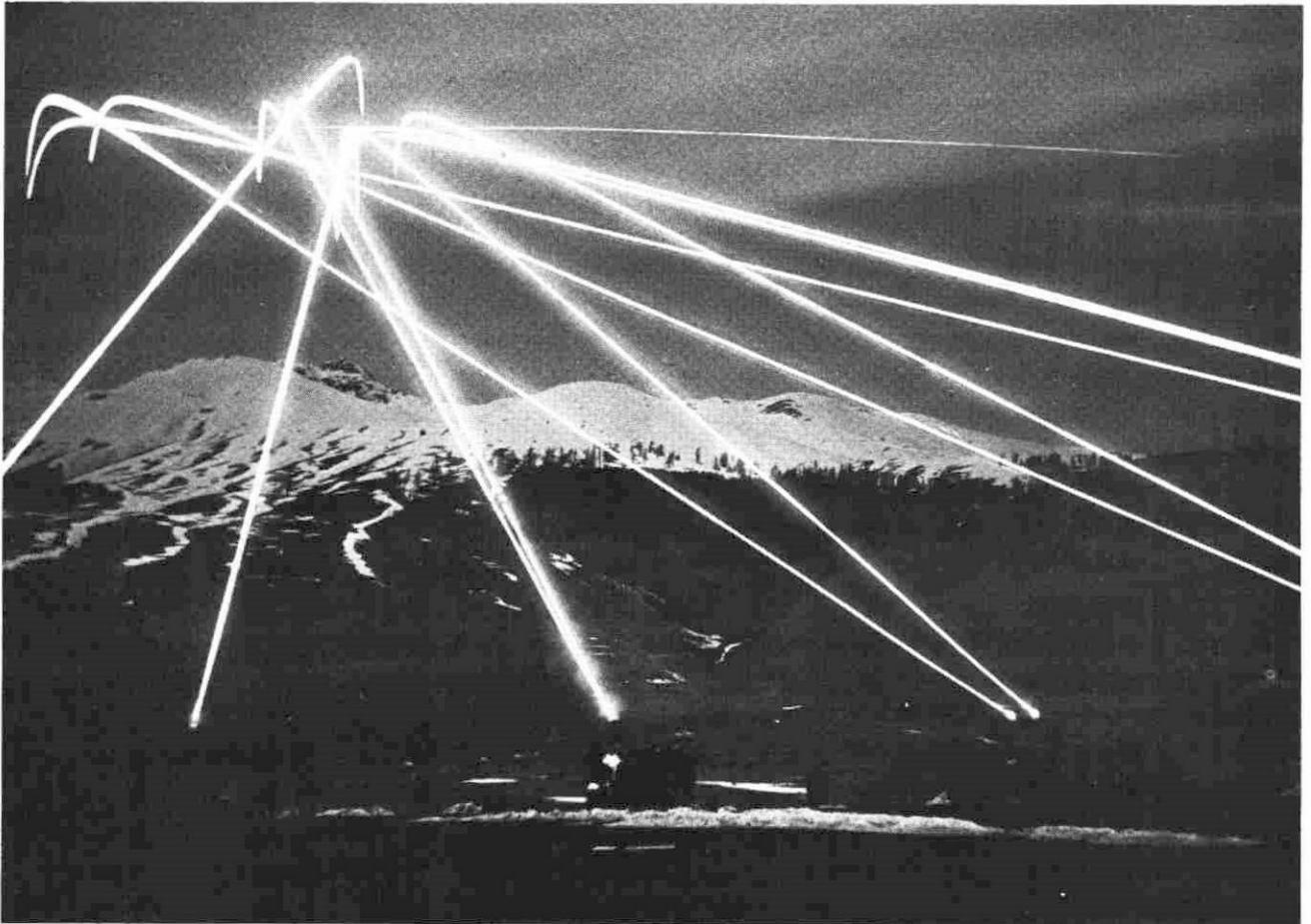
Die Durchführung von Nacht-Zielflügen

In den ersten Jahren des Bestehens des Zielfliegerkorps gelangten nur Nachtflüge mit Fokker C-V zur Durchführung und damit waren keinerlei Probleme verbunden.

Diese Situation änderte sich wesentlich mit dem Einsatz von SWISSAIR Piloten für den Nachtflugdienst auf

C-3603. Einige Piloten machten geltend, dass sie: "Ausschliesslich auf Sicherheit gezüchtet" den einmotorigen C-3603 als nicht ihren Sicherheitsvorstellungen entsprechend, für den Nachtflugdienst ablehnen müssten.

Es bedurfte besonderer Verfügungen von Chefflugdienstleiter und sogar Waffenchef die jeden Piloten zum Nachtflugdienst verpflichteten. Eine Ausnahme konnte nur bei Vorliegen zwingender Gründe gemacht werden, wie z.B. FAI Entscheid. Dies kam allerdings für SWISSAIR Piloten kaum in Frage.



Nachtschiessen der Flab. im Engadin

Direkte Konsequenz aus diesen Schwierigkeiten war:

- a) Intensivierung der Blindflug- resp. Instrumentenflug Ausbildung.
- b) Vermehrtes Nachtflugtraining

In diese Zeit fiel auch die Anregung der Flab. (Oberst R. Meyer) ein spezielles 2-motoriges Schleppflugzeug zu bauen, das dann sowohl den Sicherheitsvorstellungen der SWISSAIR Piloten entsprochen, aber auch eine ganz wesentliche Rationalisierung des Schleppflugdienstes ermöglicht hätte. Ein solches Flugzeug hätte dank einer Flugdauer von 4-5 Stunden ein längeres Verbleiben auf den Schiess-Pisten und sogar die Bedienung mehrerer Schiessplätze nacheinander ohne Zwischenlandung ermöglicht. Sicher hätte dies eine fast ideale Lösung

dargestellt. Das Projekt scheiterte schlussendlich an der physischen Leistungsfähigkeit der Piloten und der Schleppgehilfen. Flüge von einer Flugdauer von mehr als $1\frac{1}{2}$ h auf den Schiesspisten wurden wegen der hohen Belastung zufolge des dauernden Kurvenwechsels bei Schleppflügen als untragbar bezeichnet.

Taktische Uebungen.

Ein besonderes Problem ergab sich aus dem Wunsch der Flab. nicht nur Zielflüge gemäss den bestehenden Pistenkarten durchzuführen, sondern auch taktische Uebungen ohne Schleppsack ins Programm aufzunehmen. Im Hinblick auf den anfänglichen Ausbildungsstand der Zielflieger und im Bewusstsein mangelnden Trainings wurden diese Uebungen vom Chefflugdienstleiter untersagt. Später, d.h. mit der Einteilung erfahrener Staffelpiloten ins Zielfliegerkorps, wurden sie aber mit gewissen Einschränkungen wieder zugelassen.

Umschulung auf andere Flugzeugtypen.

Mit dem Ausschalten des Morane D-3801 als reines Zielflugzeug, besonders aber wegen der vermehrten Anwendung des Spiegelschiessens ergab sich die Notwendigkeit eines Ersatzes.

DH-100 und später auch DH-112 waren die geeigneten Flugzeuge für diesen Zweck und sie gelangten ab 1950 immer mehr zum Einsatz.



UK DH-100, Juli 1957: von links nach rechts Oblts. Zehnder, Glauser, Sigg (Fluglehrer) Oblt. Reber, Major Messmer, Oblts. Arn, Scheitlin, Lüthi, Bleuler.

Anfänglich waren erst wenige der ins Zielfliegerkorps eingeteilten Piloten auf DH-100 ausgebildet. Um den Anforderungen der Flab. zu genügen und zur Erhaltung der notwendigen Flexibilität im Einsatz der Zielflieger wurden ab 1950 UK für DH-100 organisiert und alle dafür geeigneten Zielflieger dazu aufgeboden.

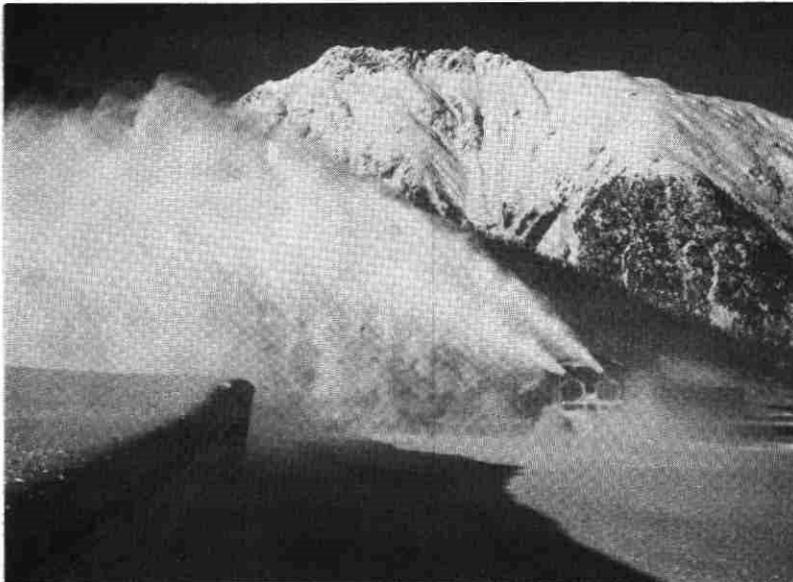
Im Rahmen dieses Programmes wurde auch der Kdt. Zielfliegerkorps mit seinen 57 Jahren noch auf DH 100 umgeschult, was für ihn die Krönung seiner fliegerischen Laufbahn bedeutete.

bb) Zielflieger -DMP

Mit Bezug auf die DMP bestanden während der Jahre 1944 bis 1962 keine unlösbaren Probleme. Eine zwischen Flab. und DMP bestehende Meinungsverschiedenheit betr. Einsätzen ausserhalb der normalen Arbeitszeit der DMP wurde von diesen Instanzen direkt geregelt und berührte die Zielflieger nicht direkt.

Dank einer guten Zusammenarbeit zwischen allen Dienststellen erfolgte die Bereitstellung von Personal und Material immer einwandfrei.

Besondere Probleme stellte gelegentlich der Winter und zwar hauptsächlich auf den Schlepplflugplätzen Samedan/Engadin und Münster/Goms. Aussergewöhnliche Schneefälle in diesen Regionen zwangen die DMP - manchmal in 24 stündigem Einsatz - die Pisten freizulegen, damit der Zielflugdienst ohne Beeinträchtigung der Flab. Ausbildung durchgeführt werden konnte. Hier ist besonders zu erwähnen, dass dies ohne Ausnahme in vorbildlicher Weise erfolgte.



Schneeräumungsarbeiten auf Flugplatz Samedan

Da die enormen Schneemengen nur die Freilegung schmaler Sicherheitsstreifen neben den Pisten erlaubten, wurden an die fliegerischen Leistungen der Zielflieger höchste Anforderungen gestellt. Die Höhen der Schneewälle links und rechts der Pisten betragen im Goms häufig 3 bis 5m und im Engadin 2 bis 3m. Start und Landung in diesen "Wannen" waren bei schlechter Sicht nicht ganz problemlos.

Engpässe bezüglich knapper Anzahl von Schleppl- und Zielflugzeugen konnten stets überbrückt werden und alle Vorschläge und Anträge - meist im Interesse der Flugsicherheit - wurden sorgfältig geprüft und soweit möglich und als notwendig erachtet auch berücksichtigt. Im Verlaufe der Jahre konnten so die Sicherheiten mit Bezug auf Bodenorganisation und Nachtflug ganz wesentlich verbessert werden.

bc) Schlussbemerkungen zu den Feststellungen und Anträgen.

Im Anschluss an jeden Kurs, für den Zielflieger eingesetzt waren, hatte der jeweilige Equipenchef einen Rapport zu erstellen. Darin waren neben rein statistischen Angaben, wie Dienst- und Flugleistungen und eingesetzte Flugzeugtypen, alle gemachten Feststellungen mit den sich daraus ergebenden Anträgen, sowie allfällige Vorkommnisse festzuhalten. Diese Rapporte bildeten die Basis für die Halbjahresberichte des Kdt. Zielfliegerkorps.

Wiederholt wurde in diesen Berichten darauf hingewiesen, dass bei strikter Einhaltung der Flugdienstvorschriften das Fliegen einer ganzen Reihe von Flab. Pisten entweder zu Verstössen gegen diese Vorschriften führte oder dass die Flab. in dieser Hinsicht drastisch eingeschränkt werden musste. Dies war nicht im Interesse der Flab. Ausbildung. Zur Abklärung der Situation wurde im Jahre 1961 eine Equipe, bestehend aus Kdt. Zielfliegerkorps, einem Vertreter der Flugdienstleitung vom Chefflugdienstleiter beauftragt, die nötigen Erhebungen anzustellen. Ein Zielflieger hatte dabei auf den verschiedenen Flab. Schiessplätzen sämtliche Pisten zu fliegen. Von günstigen Beobachtungspunkten aus wurden die Flüge hinsichtlich Uebereinstimmung mit den Flugdienstvorschriften überwacht.



Auf Kontrolle der Flab. Pisten und Flugsicherheiten.

Die Kontrolle ergab, dass sich durch leichte Abänderung der Flugvolten, sowie gegebenenfalls Anpassung der Flab. Pisten an die topographischen Gegebenheiten, gefährliche Situationen ohne weiteres vermeiden liessen.

Um nun einerseits den Zielflugdienst mit den Flugdienstvorschriften in Einklang zu bringen und andererseits die Flab. nicht zu benachteiligen, wurde vorgeschlagen: Die Distanz vom nächsten Punkte am Hange auf ca. 50m statt der vorgeschriebenen 300m horizontal und vertikal

zu reduzieren. Dies konnte ohne weiteres verantwortet werden, weil es sich ausschliesslich um Flüge in genau bekanntem Gebiete handelte.

c) Vorkommnisse.

Trotz sorgfältiger Vorbereitung der Dienste und des Zielflugdienstes im Besonderen liessen sich Vorkommnisse im Flugdienst nicht ganz vermeiden.

Seit 1947 wurden alle Vorkommnisse im Flugdienst von der DMP erfasst und statistisch ausgewertet. (frühere Angaben sind leider nicht mehr verfügbar) In der Zeit von 1947 bis 1962 wurden total 110 Vorkommnisse gemeldet. Sie verteilen sich zur Hauptsache auf:

Ausbrechen bei Start und Landung, vorwiegend C-3603.

Kollision mit Hindernissen, meist bei Nachtflugdienst.

Div. technische oder fliegerische Ursachen.

Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen kamen auch verschiedene Fälle von Direktbeschüssen von Schleppflugzeugen durch die Flab. vor. Im ganzen 5 Fälle während der Berichtsperiode, 3 davon in den Jahren 1947/1948 und 1949. Nach weiterer Verschärfung der Sicherheitsvorschriften kamen bis 1962 nur noch 2 weitere Beschüsse von Flugzeugen vor. Alle diese Vorkommnisse blieben glücklicherweise ohne ernste Folgen für die Besatzungen.

Auch der Kdt. Zielfliegerkorps blieb von solchen Vorkommnissen nicht verschont. Bei Gelegenheit eines Inspektionsfluges mit Landung in Mollis brach der Morane D-3801, J-280 infolge Defektes in der Heckradführung nach links aus und wurde beschädigt.



Während bei 106 der zwischen 1947 und 1962 registrierten 110 Vorkommnissen nur Materialschaden erfolgte, verliefen leider 4 Fälle mit tödlichen Folgen für Pilot oder Schleppgehilfen. Ein schwerer Unfall datiert aus dem Jahre 1946.

Schwere Unfälle von 1944 - 1962:

- 12.10.1946 Hptm. Kamber M., Morane D-3801,
Ausbrechen bei Start in Sitten.
Pilot getötet, Flugzeug verbrannt
- 6. 3.1950 Oblt. Schmid F. und Schleppgehilfe Hedinger,
C-3603,
Ausbrechen beim Start in Mollis und Kollision
mit Steinhütte.
Pilot und Schleppgehilfe leicht verletzt,
Flugzeug verbrannt.
- 19. 8.1953 Oblt. Nauer J., C-3603,
Absturz in Startkurve in Ambri.
Pilot getötet, Flugzeug verbrannt.
- 19.10.1956 Oblt. Schärer R., Schleppgehilfe Egli, C-3603,
Kollision mit Fahrzeug bei der Landung mit
Fahrzeug auf der Piste in Samedan.
Schleppgehilfe Egli tödlich verletzt, Flug-
zeug zerstört. Pilot unverletzt.
- 29. 3.1961 Oblt. Knecht W., DH 100,
Absturz am Felsberg/Chur.
Pilot getötet, Flugzeug zerstört.

V. Schlussbemerkungen.

Abschliessend kann gesagt werden, dass sich das ZFK 5 im Laufe der 18 Jahre von 1944 bis 1962 unter dem Kdo. von Major Messmer zu einer Einheit entwickelt hat, die mit grosser Einsatzfreudigkeit und guten fliegerischen Leistungen ihre Aufgabe im Dienste der Flugwaffe und der Flab. im Besonderen, zur vollen Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erfüllt hat und in der ein guter Korps- und Kameradschaftsgeist herrschte.

VI. Kommandoübergabe.

Auf den 1.1.1963 erfolgte die Uebergabe des Kommandos ZFK 5 an Hptm. Christen M. mit einem Bestand von:

<u>Kdt.</u>	<u>Kdt. Stv.</u>	<u>Of.</u>	<u>U.Of.</u>	<u>Total</u>
1	2	42	37	82

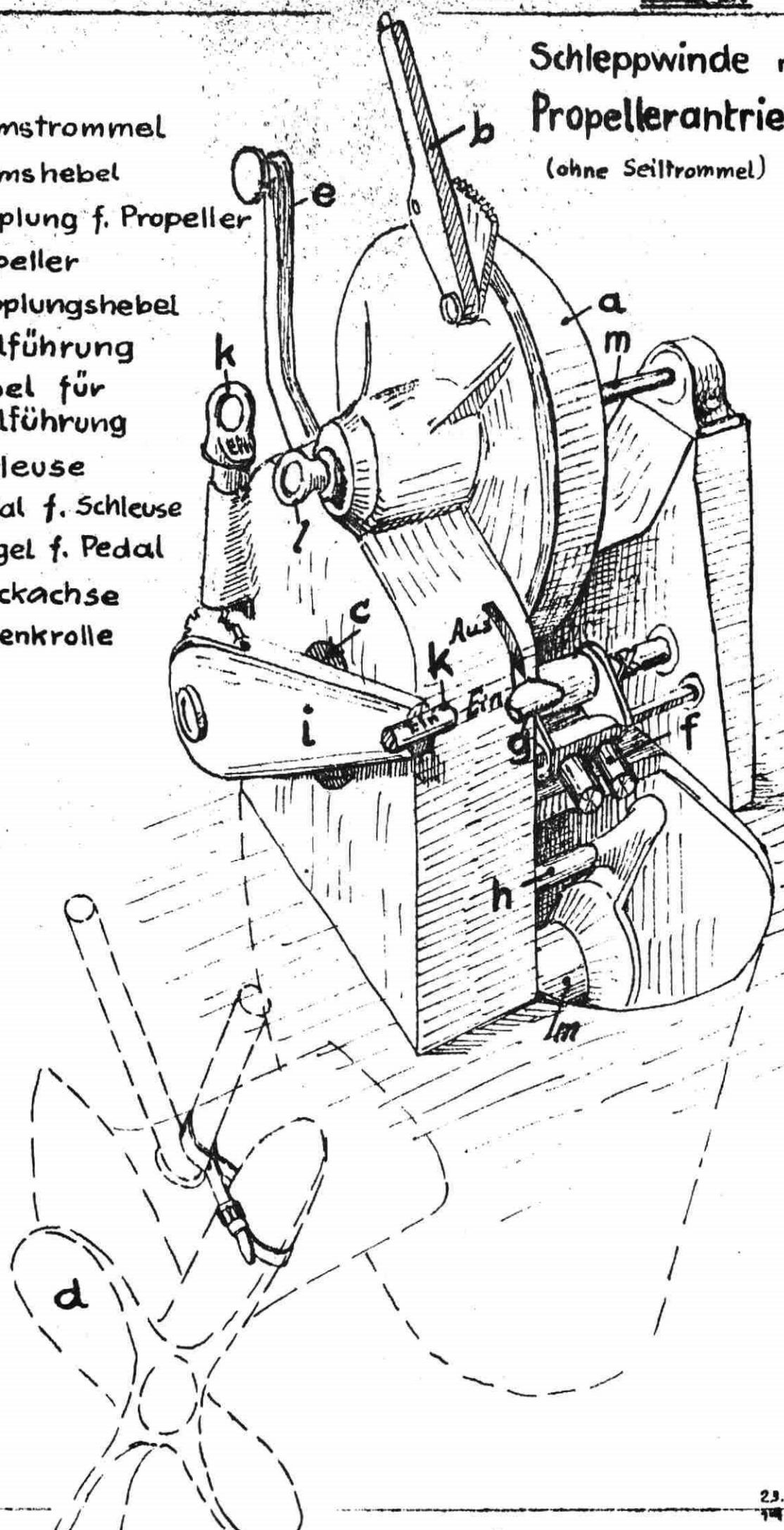
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

An dieser Stelle muss noch allen beteiligten Instanzen Abteilung Flugwesen und Flab. in Bern und Dübendorf der beste Dank für ihre bereitwillige Hilfe bei der Ausarbeitung dieses Berichtes ausgesprochen werden.

Schleppwinde mit Propellerantrieb

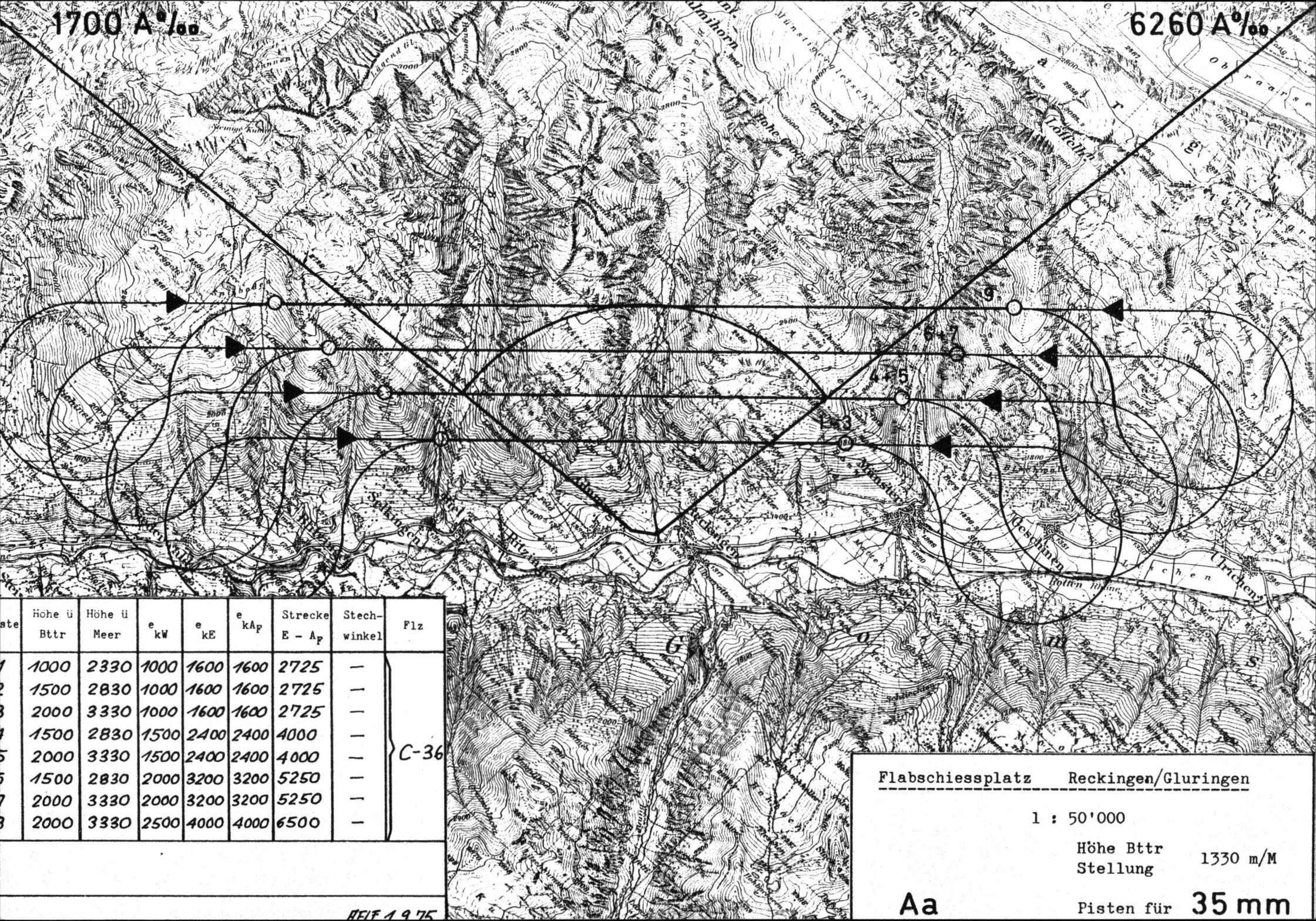
(ohne Seiltrommel)

- a Bremstrommel
- b Bremshebel
- c Kupplung f. Propeller
- d Propeller
- e Kupplungshebel
- f Seilführung
- g Hebel für Seilführung
- h Schleuse
- i Pedal f. Schleuse
- k Riegel f. Pedal
- l Steckachse
- m Umlenkrolle



1700 A‰

6260 A‰



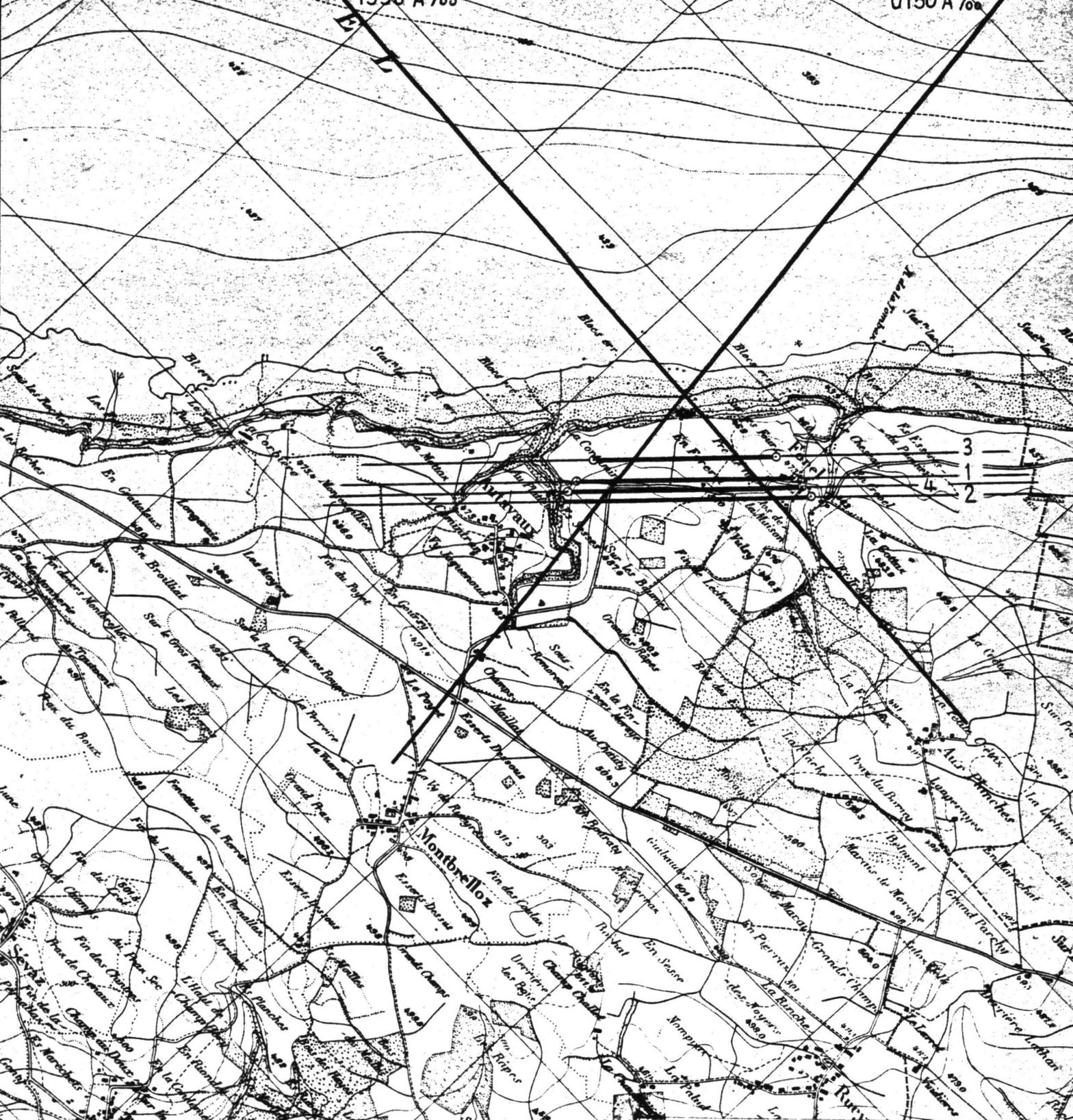
ste	Höhe ü Bttr	Höhe ü Meer	e kW	e kE	e kAp	Strecke E - Ap	Stechwinkel	Flz
1	1000	2330	1000	1600	1600	2725	—	C-36
2	1500	2830	1000	1600	1600	2725	—	
3	2000	3330	1000	1600	1600	2725	—	
4	1500	2830	1500	2400	2400	4000	—	
5	2000	3330	1500	2400	2400	4000	—	
6	1500	2830	2000	3200	3200	5250	—	
7	2000	3330	2000	3200	3200	5250	—	
8	2000	3330	2500	4000	4000	6500	—	

Flabschiessplatz Reckingen/Gluringen

1 : 50'000

Höhe Bttr 1330 m/M
Stellung

Aa Pisten für 35 mm



FLABWAFFENPLATZ PAYERNE

Versetztes Ziel 1 : 25 000

Aa-Ab

Pisten für Lag.

Piste	Höhe ü. Btr.	Höhe ü. Meer	° _k	° _{KE}	Stechwinkel	Flz.
1	400	833	400			CV
2	400	833	500			CV + C36
3	500	933	300			CV + C36
Ab 4	600	* 1033		580	20°	C36

* Höhe bei Einflug in den Schiesssektor

FLABSCHIESSPLATZ ZUOZ/SCANFS

1:50'000

Versetzt Höhe Btrr.Stellung: 1690 m/M

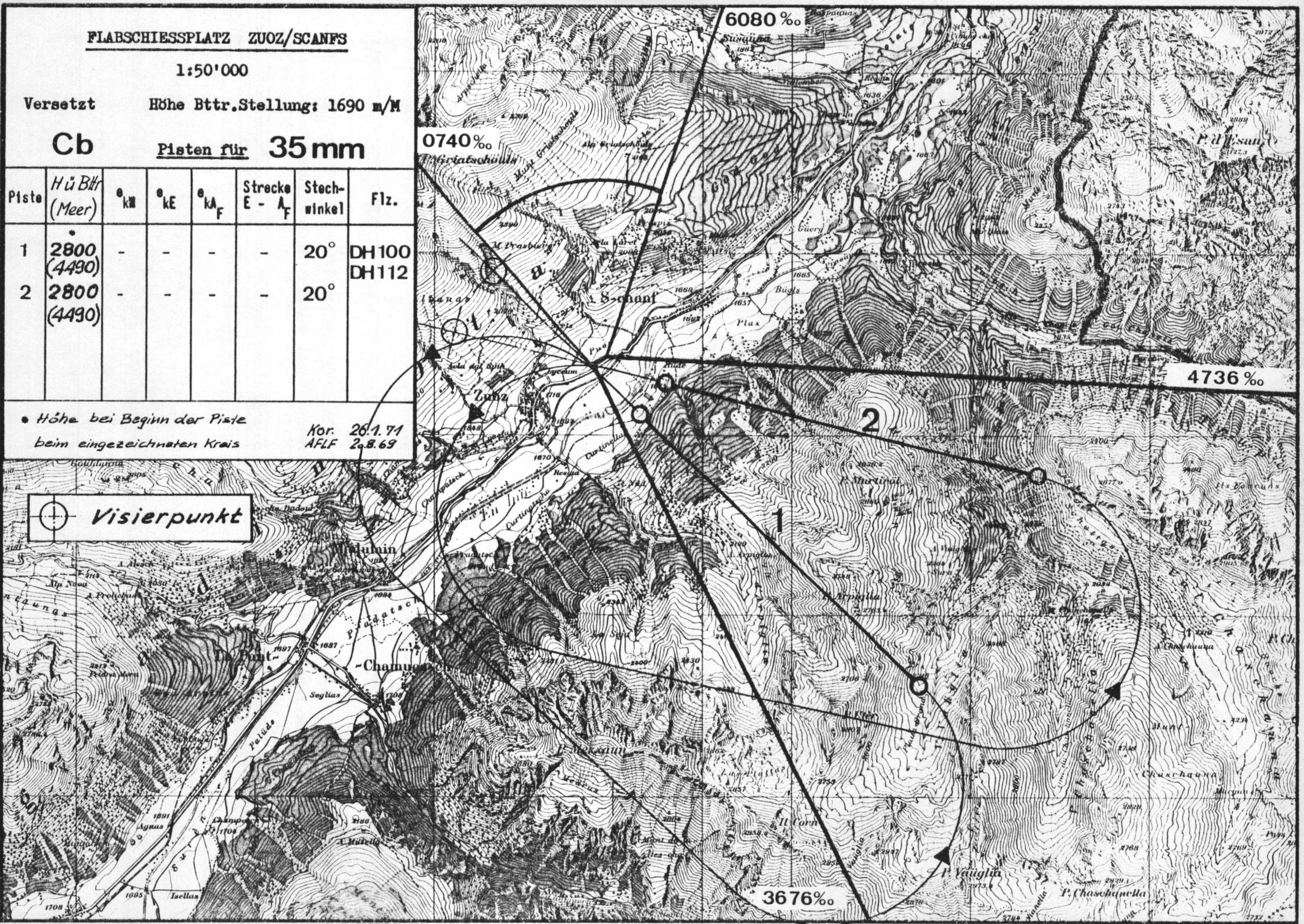
Cb Pisten für **35 mm**

Piste	Hü Btrr (Meer)	e _{kH}	e _{kE}	e _{kA_F}	Strecke E - A _F	Stech- winkel	Flz.
1	2800 (4490)	-	-	-	-	20°	DH100 DH112
2	2800 (4490)	-	-	-	-	20°	

* Höhe bei Beginn der Piste
beim eingezeichneten Kreis

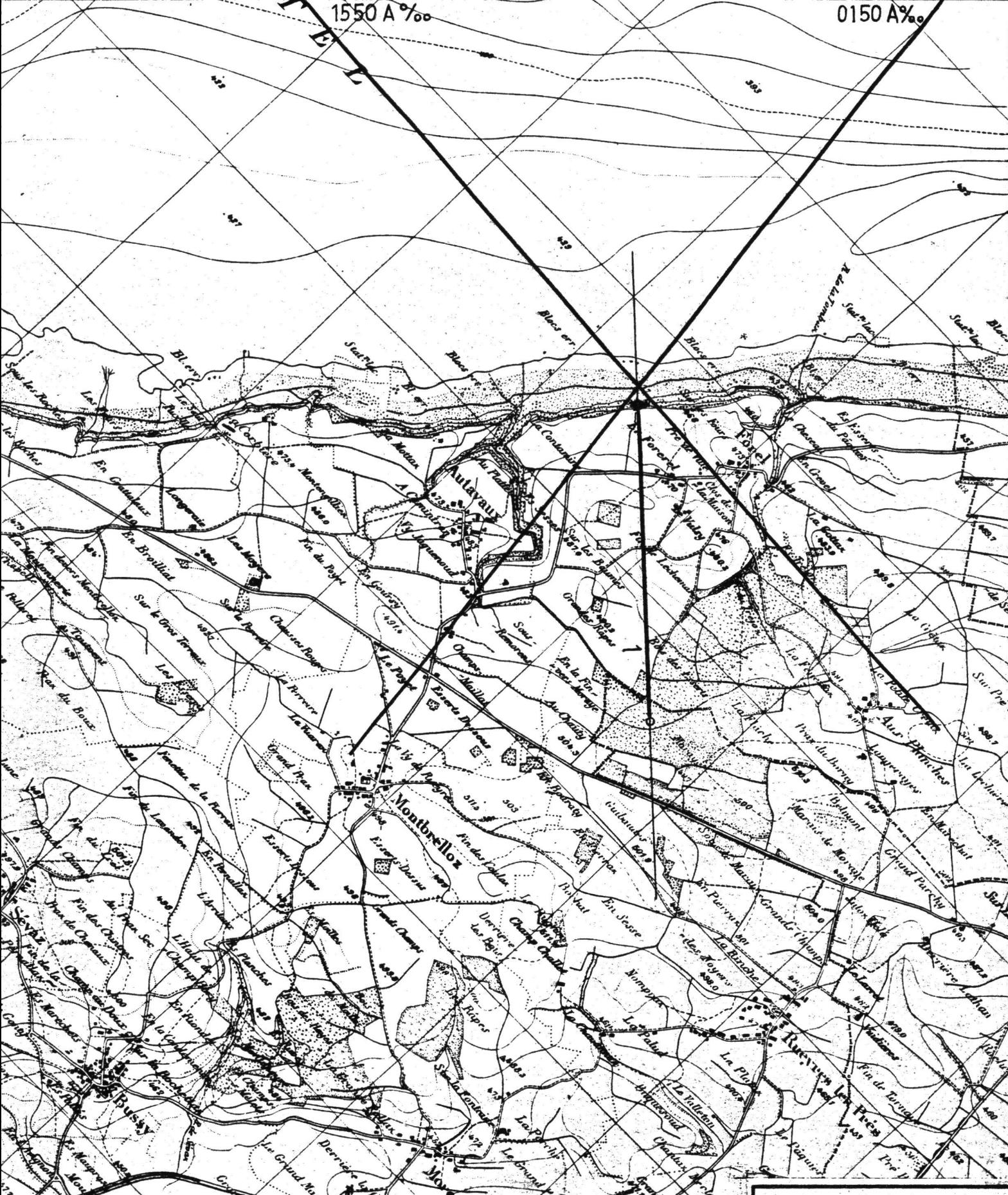
Kor. 26.1.71
AFLF 2.8.69

 **Visierpunkt**



1550 A ‰

0150 A ‰



Flabaffenplatz PAYERHE
 Versetztes Ziel 1:25'000
Ca
 Pisten für Lag.

Piste	Höhe ü. Btr.	Höhe ü. Meer	Flz.
1	550	983	CV + C35