

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 25 (1949-1950)

Heft: 15

Artikel: Fliegerstaffel 8 schult um

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-707220>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Fliegergruppe. Unser Land kann keine Luftarmada von Tausenden von Maschinen unterhalten. Unsere verhältnismäßig kleine Fliegergruppe 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 Übungen 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 Pilotensitzausstattung, Instrumentierung und der Sicherheitsausstattungen; 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 exerziert; 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 Überraschung über die verhältnismäßig einfache Führung und Bedienung der Maschine. Beeindruckt hat die Piloten ferner die Geschwindigkeit (bis 800 km/h), die Steifigkeit 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.

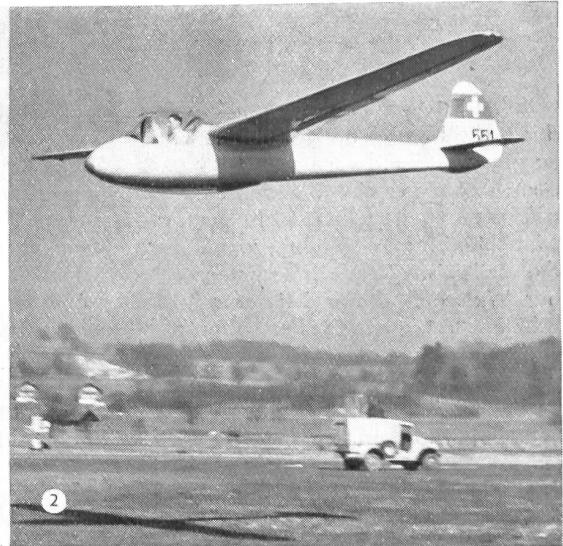
Dank dem Entgegenkommen des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und der tatkräftigen Unterstützung seitens des Chef-Flugdienstleiters, Oberst W. Frei, konnten die wichtigsten Phasen eines Vampire-Umschulungskurses durch unsern Reporter photographisch festgehalten werden.

Legenden zu nebenstehenden Bildern

- ① Mit angespannter Aufmerksamkeit verfolgen der Kurskommandant, Oberst Wilhelm Frei, dessen Stellvertreter, Major i. Gst. Walo Hörring 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 Überraschung.
- 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 Mikrofon. — Major Wolf Soldenhoff, der nicht der umgeschulten Staffel angehört, zählt zu unseren bekanntesten Prüfpiloten. Als solcher muß er alle Typen fliegen können. (Photopref Zürich.)



1



2



3



4



5



6