

Die Seiten für die Jugend
Les pages pour les jeunes
Le pagine per la gioventù

ZACK

Nr. 2/2012

April 2012

Das aktuelle Thema:

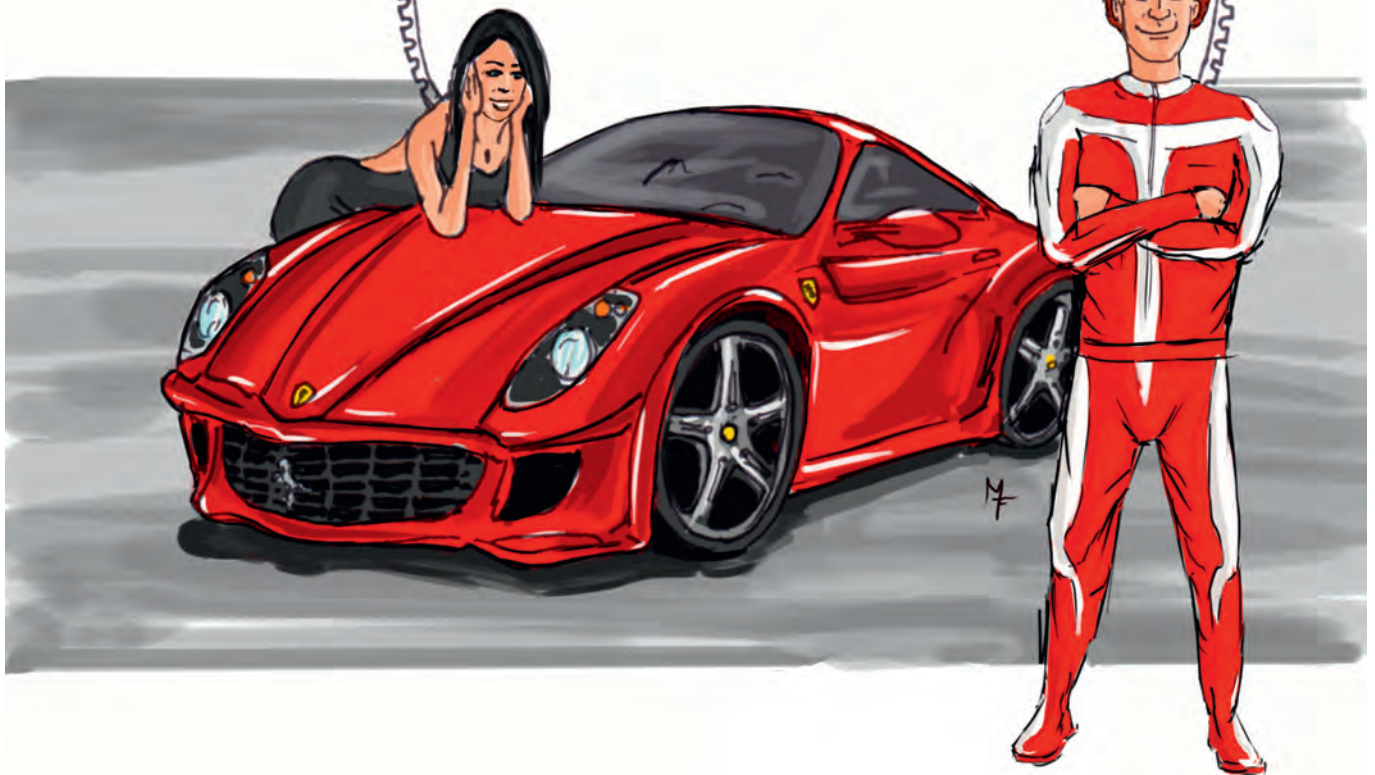
Ferrari – die rote Legende

Le thème principal:

Ferrari, la légende rouge

Il tema principale:

Ferrari – la leggenda rossa



AeroPhila 2012 auf dem Flugplatz Wangen-Lachen

Jedes Jahr findet der Tag der Aerophilatelie statt. Dieses Jahr unter der Federführung des Philatelistenvereins Rapperswil-Jona und March-Höfe. Unter dem Namen AeroPhila 2012 treffen sich am 8. September 2012 die Philatelisten auf dem kleinen Regionalflugplatz Wangen-Lachen, der direkt am schönen Obersee des Zürichsees liegt. Der Flugplatz wird von der ASFG Auserschwyzerischen Fluggemeinschaft Wangen betrieben.

Die Ausstellung mit Flugpostsammlungen umfasst ca. 100 Rahmen. Für die lokale Bevölkerung werden Ansichtskarten der Region und die Postgeschichte gezeigt. Die Jugendgruppe stellt Sammlungen ihrer Jungsammler aus. Die Schweizerische Post ist mit einem Verkaufsstand vertreten und einem Sonderstempel. An der Börse bieten zehn Händler ein vielfältiges Angebot an.

Der Flugplatz grenzt an das Naturschutzgebiet des Nuoler Rieds. Auf diesem kleinen Regionalflugplatz treffen sich auch die Freizeitkapitäne des Zürichsees sowie viele Velofahrer oder Inline Skater und Spaziergänger. Gemeinsam wird im Restaurant etwas getrunken und dabei wird das Geschehen um den Flugplatz beobachtet. Fliegerfreunde wissen, dass hier vom Frühling bis Herbst die Patrouille Suisse trainiert. Sie fliegt jeweils 40 Minuten lang ihr Trainingsprogramm. Wenn die Schweizer Luftwaffe mit ihren Jets durch die Lüfte donnert, kann man in der Schule in dieser Zeit den Lehrer nicht immer verstehen. Mit den Jahren kennt man auch die Figuren, die sie am Himmel fliegen.

In unmittelbarer Nähe des Flugplatz Wangen-Lachen gibt es eine Basis für zwei Wasserflugzeuge. Es sind die letzten zwei Flugboote der



Schweiz. Ueli Diethelm, der Besitzer aus Pfäffikon, wird die Sonderpost des Aerophilatelistentages 2012 in die Bucht von Kempraten auf die Nordseite des Rapperswiler Schlosshügels fliegen. Dort wird die Post auf ein bereitstehendes Boot umgeladen und weitergeleitet.

Unsere zwei Vereine arbeiten in der Jugendarbeit zusammen. So werden Ferienpass-Aktivitäten angeboten und wir finden dadurch immer wieder junge interessierte Briefmarkensammler. Die Jugendgruppe trifft sich einmal im Monat im Neuhoof in Jona. Zurzeit besteht unsere Gruppe aus 12 Jugendlichen, welche alle an einer thematischen Sammlung arbeiten. Unseren Vereinen ist die Jugendarbeit wichtig.

An der AeroPhila 2012 stellen wir ein Zelt auf, in dem es für die jungen «Briefmärkeler» verschiedene Attraktionen geben wird. Eine grosse Briefmarken-Wühlkiste steht bereit und in der Kiste mit Briefen kann nach einem fehlenden Stück gesucht werden.

Beim Wettbewerb können die Jugendlichen ihr Geschick beweisen. Jeder Jugendliche bekommt einen kleinen Pokett-Flieger geschenkt. Zuerst muss dieser zusammengesetzt werden. Danach begibt man sich zum Start. Jede/-r Teilnehmer/-in hat drei «Flugversuche» und die zwei weitesten Flüge kommen in die Wertung. Gewonnen hat, wer die zwei weitesten Flüge mit dem Pokett-Gleiter hat.

1. Preis ein iPad
2. Preis Indoor Helikopter
3. Preis Indoor Helikopter
4. Preis Indoor Helikopter

dieser wird unter allen, die mitgemacht haben, ausgelost, ausgeschlossen sind die, die schon einen Preis gewonnen haben.

Mitmachen beim Wettbewerb können Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre. Die Verlosung findet um 15.45 Uhr in der Ausstellungshalle statt.

Weitere Informationen werden laufend auf der Homepage aufgeschaltet: www.aerophila2012.ch

Öffnungszeiten:

Samstag, 8. September 2012, Flugplatz Wangen-Lachen, 10.00 bis 16.00 Uhr.

Adelheid Gubser



Ferrari – die rote Legende

Enzo Ferrari

Als Enzo Anselmo Ferrari am 18. Februar 1898 als Sohn einer Bauernfamilie in der Nähe von Modena (Norditalien) geboren wurde, lag viel Schnee. Sein Vater konnte seine Geburt deshalb erst zwei Tage später in Modena melden. Damals schrieb das Gesetz vor, dass der Beamte den Tag der Geburtsmeldung notieren musste. Darum steht in der Geburtsurkunde von Enzo Ferrari der 20. Februar 1898 als Geburtsdatum.

Enzo Ferraris Vater besaß eine kleine Schlosserwerkstatt, die er nach Abschluss seiner Schulzeit (1914) als Automobilwerkstatt benutzte. Seine Leidenschaft zum Motorsport wurde durch die regionalen Autorennen geweckt. Er beschloss 1918, sich beim Autobauer Fiat in Turin als

Werksfahrer zu bewerben. Dieser wollte Enzo jedoch nicht beschäftigen, weil ihm dazu die nötige Ausbildung fehlte. Er jedoch gab nicht auf und finanzierte als Privatfahrer sein erstes Rennauto selbst.

Als Enzo Ferrari die ersten Erfolge als Privatfahrer feiern konnte, erhielt er eine Anstellung bei Costruzioni Meccaniche Nazionali als Testfahrer. Bereits in der ersten Saison belegte er an einem Bergrennen in der Region Parma den vierten Platz. Daraufhin interessierte sich der Autobauer Alfa Romeo und stellte ihn als Werksfahrer ein. An einem Rennen, das zur damaligen Zeit als eines der bedeutendsten Rennen in Europa gehörte, wurde er Zweiter.

Die Scuderia Ferrari wird gegründet

Aber Enzo Ferrari wollte mehr! Er wollte selbstständig arbeiten, und so ging er 1929 zurück in seine Heimat Modena, um die Scuderia Ferrari zu gründen. Ihr Markenzeichen wurde das springende Pferd auf gelbem Grund. Ferrari betreute weiterhin mit seinem Team Alfa Romeos Rennstall, ging aber gleichzeitig seine eigenen Wege. Enzo Ferrari übernahm 1930 das motorsportliche Engagement von Alfa Romeo vollständig. Er schafft es mit seinem Rennstall, die bestehende Konkurrenz, vor allem Maserati und Bugatti, zu dominieren. Bis zur Geburt seines Sohnes Alfredo im Jahr 1932 fuhr er sogar selber noch Rennen.

Eine schwere Zeit begann in der Mitte der 1930er Jahre. Die deutschen Automarken Mercedes und Auto Union dominierten den Rennsport immer mehr. Das Budget von Alfa reichte nicht mehr aus, um sich gegen

die starke Konkurrenz zu wehren. So wurde 1938 in Mailand die Alfa Corse gegründet. Enzo Ferrari und sein Team siedelten nach Mailand um. Als es zum Streit zwischen dem Teamchef und dem spanischen Ingenieur Wilfrido Ricart kam, trennte sich Ferrari von Alfa Corse und kehrte Ende 1938 bereits wieder zurück nach Modena, um sich selbständig zu machen.

Im September 1938 wurde aus der ehemaligen Scuderia Ferrari seine neue Firma Auto Avio Costruzioni gegründet. Mit Luigi Bellantani und Alberto Massimino, die er von der Zeit bei Alfa Corse kannte, baute er 1940 den ersten Rennwagen. Durch eine Vertragsklausel, die er mit Alfa Romeo hatte, durfte er sein erstes Rennauto, den AAC Tipo 815, nicht Ferrari nennen.



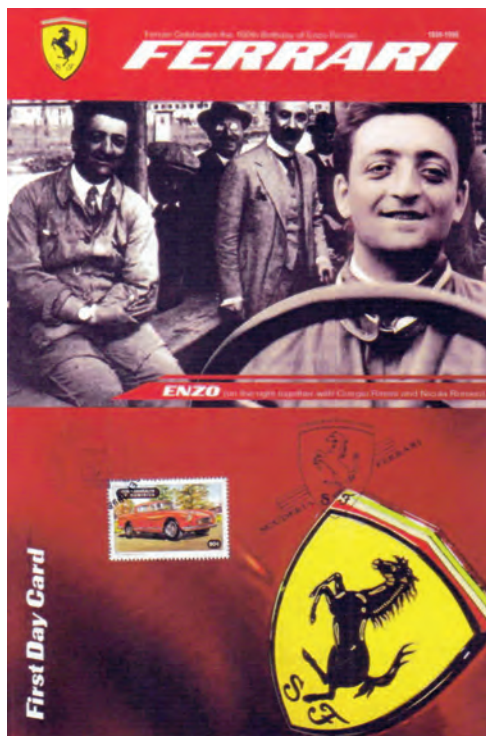
Enzo Ferrari mit dem AAC Tipo 815.

Enzo Ferrari avec l'AAC Tipo 815.

Enzo Ferrari con AAC Tipo 815.

Das erste Auto mit dem Namen Ferrari

Die Automarke Ferrari wurde in der Nachkriegszeit geboren. Mit dem 125S wurde 1947 der erste strassentaugliche Sportwagen lanciert. Der Alfa-Romeo-Renningenieur Gioachino Colombo konstruierte den ersten V-12-Motor und schuf sich so sein erstes Denkmal. Es war ein Wunderwerk der Technik und für jeden, der sich für Technik interessierte, eine Augenweide. Der Aufbau des ersten Ferrari bestand hauptsächlich aus



Enzo Ferrari als junger Mann. Enzo Ferrari, jeune homme. Enzo Ferrari giovanotto.

Leichtmetall. Im vorderen Bereich befand sich eine Sitzbank für drei Personen. Die Höchstgeschwindigkeit dieses 750 kg schweren, mit drei Personen besetzten kleinen Boliden beträgt 175 bis 210 km/h. Es wurden jedoch nur zwei Stück vom 125S gebaut.



Der erste Rennwagen mit dem Namen Ferrari. La première voiture de course portant le nom Ferrari. Le prime auto da corsa con il nome Ferrari.

Durch weitere Entwicklungen wurde der Typ 125 durch den Ferrari 275F1 ersetzt und es kamen weitere neue Rennwagen dazu.

Die Ära «Dino»

Da die nachfolgenden Rennwagen für Ferrari nicht die gewünschten Erfolge brachten, entwickelte das Team einen neuen Rennwagentyp. Alfredo Ferrari, der Sohn von Enzo, arbeitete gemeinsam mit Vittorio Jano bis zu seinem Tod am Entwurf eines V6-Motors. Alfredo hatte den Spitznamen «Dino» und starb mit 24 Jahren an Nierenversagen. Ihm zu Ehren wurde der Dino 156F2 mit «Dino» bezeichnet.

Enzo Ferrari verkraftete den Tod seines Sohnes nur schwer. In den Jahren 1957 bis 1980 wurden viele Formelrennwagen, Rennsportwagen und Serienmodelle mit dem Namen «Dino» bezeichnet. Fast alle wurden mit einem V6-Motor ausgerüstet.



Der Dino 246 wurde bis 1960 in der Formel 1 eingesetzt. Le Dino 246 fut utilisé jusqu'en 1960 en formule 1. La Dino 246 fino al 1960 venne inserita nella Formula 1.

Ferrari an den Formel-1-Weltmeisterschaften

Mit der Einführung der Formel-1-Weltmeisterschaft 1950 begann für Ferrari eine bedeutende Ära. Die Scuderia Ferrari ist das einzige Rennteam, das jede Formel-1-Saison bestritt.

Im fünften Rennen der Saison 1951 errang Ferrari durch den Argentinier José Froilán González beim Grossen Preis von Grossbritannien in Silverstone mit dem Ferrari 375 den ersten Sieg.

Weil es zu wenig Formel-1-Rennwagen gab, wurde 1952 die Rennformel geändert und die Grand-Prix-Rennen wurden mit Formel-2-Wagen ausgetragen. Für Ferrari war dies kein Problem! Er hatte bereits ein passendes Auto bereit und zwar den 500 F2. Ein weiterer Pluspunkt für ihn war Alberto Ascari. Er war ein begnadeter Rennfahrer und hatte den



Manuel Fangio riskierte alles um den Maserati Fahrer zu besiegen. Manuel Fangio risqua tout pour battre le pilote de la Maserati. Manuel Fangio rischiò tutto per battere il pilota della Maserati.

Spitznamen «der fliegende Mailänder». Ascari gewann die Weltmeisterschaften 1952 und 1953 mit einem Ferrari 500 F2. Da das Team in diesen zwei Jahren fast alles gewann, bekam der 500 F2 den Spitznamen «Super-Ferrari». Als Mercedes und Maserati 1954 den Wiedereinstieg bei den Grand-Prix-Rennen wagten, bekam Ferrari eine übermächtige Konkurrenz und seine Erfolgsserie nahm ein plötzliches Ende. Ausserdem verlor er 1955 seinen besten Rennfahrer Alberto Ascari, der bei einem Unfall in Monza ums Leben kam.

Für das Team kam eine lange Durststrecke an der Weltmeisterschaft der F1. Beim GP Monte Carlo fuhr Manuel Fangio wie wahnsinnig, um den Fahrer Stirling Moss von Maserati einzuholen. Er zertrümmerte nicht nur seinen Wagen, sondern auch die beiden von Schell und Musso. Erst in Peter Collins Wagen fuhr er noch auf den zweiten Platz. Auch beim GP Belgien und GP von Frankreich gewann Ferrari 1956 den ersten und zweiten Platz.



Michael Schumacher gewann mit diesem F310 drei Rennen und wurde 1996 WM-Dritter. Michael Schumacher a gagné trois courses avec cette F310 et finit troisième au champion-nat du monde en 1996. Michael Schumacher vinse con questo F310 tre corse e nel 1996 terzo al campionato mondiale.

Ferrari baute viele gute Formel-1-Rennwagen und errang seit 1950 bis

(Schluss auf Seite 5)

AeroPhila 2012 Aeroporto Wangen-Lachen

Ogni anno si svolge la Giornata dell'aerofilatelìa e quest'anno sotto la responsabilità della Società Filatelica di Rapperswil-Jona e March-Höfe. Con il nome AeroPhila 2012 l'8 settembre 2012 s'incontrano i filatelisti su di un piccolo aeroporto regionale direttamente situato sulle rive della bella parte del lago di Zurigo, denominata Obersee. L'aeroporto è gestito dalla ASFG Auszerschwyzzerische Fluggemeinschaft Wangen.

L'esposizione con collezioni di posta aerea comprende circa 100 quadri. Per la popolazione locale vengono mostrate cartoline illustrate della regione. Il gruppo giovani espone collezioni dei propri giovani collezionisti. La Posta Svizzera è presente con uno stand di vendita e un bollo

(Ferrari: Fortsetzung von Seite 5)

zum Saisonende 2011 15 Weltmeistertitel. Auch bei den Sportwagen-Weltmeisterschaften war Ferrari mit 54 Siegen sehr erfolgreich. Ferrari konnte viele talentierte Rennfahrer für sich gewinnen. Der Österreicher Andreas Niklaus «Niki» Lauda gewann 1975 und 1976 das Formel-1-Rennen in Monaco. Leider verunglückte er am 1. August 1976 beim Grossen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring.

Einer der erfolgreichsten Ferrari-Rennfahrer aller Zeiten ist der Deutsche Michael Schumacher. Nach 32 Jahren wurde Ferrari dank «Schumi» endlich wieder Weltmeister. In den elf Jahren, die Schumacher bei Ferrari war, holte er 5 WM-Titel und 72 Grand-Prix Siege.

Enzo Ferrari ist tot – wie geht es weiter? Der Schluss folgt im «ZACK» 4/2012.



speciale. Alla borsa 10 commercianti propongono un'offerta diversificata.

L'aeroporto confina con l'area naturale protetta del Nuoler Rieds. Su questo piccolo aeroporto regionale s'incontrano anche i capitani del tempo libero del Lago di Zurigo come pure molti velocipedi, skater o chi va a passeggio. Assieme vi è ristoro con una qualche bevanda al ristorante e osservato quanto proposto attorno all'aeroporto. Gli amici del volo sanno che qui, dalla primavera all'autunno, si esercita la Patrouille Suisse. Vola 40 minuti con il programma di esercitazione. Quando la Forza Aerea Svizzera rimbomba nell'aria con i suoi jet, nella scuola durante questo tempo non si può sempre capire il maestro. Con il passare degli anni si conoscono anche le figure che appaiono nel cielo.

Nelle vicinanze dell'aeroporto di Wangen-Lachen c'è la base per due idrovolanti, sono gli ultimi due rimasti della Svizzera. Ueli Diethelm, il proprietario di Pfäffikon, trasporterà la Posta Aerea speciale della Giornata dell'aerofilatelìa 2012 dalla baia di Kempraten alla parte nord della collina del castello di Rapperswil dove il dispaccio speciale postale verrà trasportato su di una barca e inoltrato.

Le nostre due società collaborano assieme per attività dedicate ai giovani. In tal modo vengono offerte attività per passaporti vacanze, così troviamo di nuovo giovani interessati alla collezione di francobolli. Il gruppo giovani si raduna una volta al mese nel Neuhof a Jona. Al momento il nostro gruppo giovani è formato da

12 aderenti i quali tutti lavorano su collezioni tematiche. Nelle nostre società il lavoro dei giovani è importante.

Alla manifestazione AeroPhila 2012 impiantiamo una tenda nella quale offriremo ai giovani filatelisti diverse attività. Una grande cassa con francobolli è pronta da rovistare poi, in quella delle buste, potrà essere trovato il pezzo mancante.

Nel concorso i giovani possono dimostrare la propria bravura. Ogni giovane riceve in regalo un piccola scatola per composizione aerea. Prima dovrà essere confezionata, poi condotta al lancio. Ogni partecipante ha 3 «prove di volo» e i due voli più lontani vengono considerati. Vinto avrà chi conseguirà i due voli più lontani con la struttura.

1. Premio è un iPad
2. Premio Indoor Elicottero
3. Premio Indoor Elicottero
4. Premio Indoor Elicottero,

questo è estratto tra tutti i partecipanti, eccetto quelli che già avranno vinto un premio.

Al concorso possono partecipare tutti i bambini e giovani fino a 16 anni.

L'estrazione avverrà attorno alle ore 15.45 nella hall dell'esposizione.

Altre informazioni sono continuamente aggiornate sul sito: www.aerophila2012.ch

Orari di apertura: sabato 8 settembre 2012, Aeroporto Wangen-Lachen, 10.00–16.00.

Adelheid Gubser

Ferrari, la légende rouge

Enzo Ferrari

Il y avait beaucoup de neige, ce 18 février 1898, lorsque Enzo Anselmo Ferrari est né dans une famille de paysans de la région de Modène (Italie du Nord). Ainsi son père ne put annoncer sa naissance que deux jours plus tard à Modène. A cette époque, la loi prescrivait que l'employé devait inscrire la date de l'annonce de la naissance. C'est pourquoi le 20 février 1898 figure comme date de naissance dans le document de naissance d'Enzo Ferrari.

Le père d'Enzo Ferrari possédait un petit atelier de serrurerie qu'il utilisa comme atelier automobile à la fin de sa période scolaire (1914). Sa passion pour le sport automobile fut éveillée par les courses de voitures de la région. En 1918, il décida de postuler auprès du constructeur automobile Fiat, à Turin, comme pilote d'usine. Mais pourtant, celui-ci ne voulut pas engager Enzo, parce que la formation nécessaire lui manquait. Mais il ne se découragea pas, et finança sa première course automobile lui-même, comme pilote privé.



Enzo Ferrari liebevoll auch «Il Commendatore» genannt. Enzo Ferrari nommé affectueusement aussi «Il Commendatore». Enzo Ferrari amorevolmente anche chiamato «Il Commendatore».

Lorsque Enzo Ferrari put fêter ses premiers succès comme pilote privé, il reçut un engagement auprès de

Costruzioni Meccaniche Nazionali comme pilote d'essai. Déjà lors de la première saison, il obtint la quatrième place dans une course de côte dans la région de Parme. Là-dessus, le constructeur Alfa-Roméo s'intéressa à lui et l'engagea comme pilote d'usine. Lors d'une course, qui était à cette époque l'une des plus importantes d'Europe, il fut second.

L'écurie Ferrari est créée

Mais Enzo Ferrari voulait davantage! Il voulait travailler de manière autonome, et ainsi, il se retira en 1929 dans sa terre natale de Modène pour y créer l'écurie Ferrari. Son emblème fut le cheval cabré sur fond jaune. Ferrari continua de s'occuper de son team de l'écurie Alfa Roméo, mais poursuivit parallèlement sa propre voie. En 1930 Enzo Ferrari prit complètement en charge le sport automobile d'Alfa Roméo. Avec son écurie de course, il réussit à dominer la concurrence existante, surtout Maserati et Bugatti. Jusqu'à la naissance de son fils Alfredo, en 1932, il fit même encore des courses lui-même.

Une dure période commença au milieu des années 1930. Les marques allemandes Mercedes et Auto Union dominèrent de plus en plus le sport automobile. Le budget d'Alfa ne suffisait plus pour se protéger de la forte concurrence. Ainsi, en 1938, fut créée l'Alfa Corse. Enzo Ferrari et son team démenagèrent à Milan. Lorsqu'éclata une dispute entre le chef du team et l'ingénieur espagnol Wilfrido Ricart, Ferrari se sépara d'Alfa Corse et retourna en 1938 déjà à Modène pour se rendre indépendant.

En septembre 1938 fut créée sa nouvelle entreprise Auto Avio Costruzioni à partir de son ancienne écurie Ferrari. Avec Luigi Bellantani et Alberto Massimino, qu'il connaissait du temps d'Alfa Corse, il construisit

en 1940 sa première voiture de course. En raison d'une clause du contrat qu'il avait avec Alfa Roméo, il ne put pas appeler Ferrari sa première voiture de course, l'AAC Tipo 815.

La première voiture avec le nom de Ferrari

La marque automobile Ferrari est née dans la période d'après guerre. Avec la 125S, la première voiture de sport compatible avec le réseau routier fut lancée en 1947. L'ingénieur Gioachino Colombo, du secteur course d'Alfa-Romeo, construisit le premier moteur V-12 et créa ainsi son premier monument. C'était une merveille de la technique et pour tous ceux qui s'intéressaient à la technique, un régal pour les yeux. La première Ferrari était construite principalement en métal léger. A l'avant se trouvait un siège pour trois personnes. La vitesse maximum de ce petit bolide d'un poids de 750 kg était de 175 à 210 km/h. Il ne fut construit que deux exemplaires de la 125S.



Auf einem Ferrari 125S gewann 1947 der Rennfahrer Franco Cortese den Circuito Caracalla in Rom. Sur une Ferrari 125 S, le pilote de course Franco Cortese gagna en 1947 le circuit Caracalla à Rome. Su di un 125S Ferrari nel 1947 il pilota Franco Cortese vinse il Circuito Caracalla a Roma.

Après d'autres développements, le type 125 Typ fut remplacé par la Ferrari 275F1 et il y eut d'autres nouvelles voitures de course ensuite.

L'époque «Dino»

Comme les voitures de course suivantes n'apportèrent pas les succès escomptés à Ferrari, le team développa un nouveau type de voiture de course. Alfredo Ferrari, le fils d'Enzo travailla conjointement avec Vittorio Jano jusqu'à sa mort au projet d'un moteur V6. Alfredo portait le surnom de «Dino» et mourut à 24 ans d'un dysfonctionnement des reins. En son honneur, le Dino 156FS fut désigné par «Dino».



*Cliff Allison fuhr mit dem Dino 156F2 den Grossen Preis von Monaco.
Cliff Allison participa au grand prix de Monaco avec le Dino 156FS.
Cliff Allison partecipò con la Dino 156F2 al Gran Premio di Monaco.*

Enzo Ferrari supporta très mal le décès de son fils. Dans les années 1957 à 1980 de nombreuses voitures de course, voitures de sport et modèles de série portèrent le nom de «Dino». Presque toutes furent équipées d'un moteur V6.

Ferrari aux championnats du monde de formule 1

Avec l'introduction du championnat du monde de formule 1 en 1950, commence pour Ferrari une époque importante. L'écurie Ferrari est la seule équipe de course qui s'aligne à chaque saison de formule 1.

Lors de la cinquième course de la saison 1951, Ferrari obtient sa première victoire grâce à l'argentin José Froilán González avec la 375, au

Grand Prix de Grande Bretagne à Silverstone.

Comme il y avait trop peu de voitures de course de formule 1, la formule a été modifiée en 1952, et les Grands Prix ont été courus avec des voitures de formule 2. Pour Ferrari, cela n'était pas un problème! Il avait déjà une voiture prête, une 500 F2. Un autre point positif pour lui était Alberto Ascari. C'était un pilote de course hors pair qui portait le surnom de «Milanais volant». Ascari gagna les championnats du monde 1952 et 1953 avec une Ferrari 500 F2. Comme l'écurie gagna presque tout durant ces deux ans, la 500 F2 reçut le surnom de «Super-Ferrari». Comme Mercedes et Maserati osèrent se risquer à nouveau dans les Grands Prix en 1954, Ferrari fut confronté à une concurrence supérieure, et sa série de succès connut une fin soudaine. De plus, il perdit son meilleur pilote Alberto Ascari, qui perdit la vie dans un accident à Monza.



*Dieser Ferrari gewann in den Jahren 1952/53 fast alle Rennen.
Cette Ferrari gagna presque toutes les courses dans les années 1952/53.
Questa Ferrari vinse negli anni 1952/53 quasi tutte le corse.*

Pour le team commença une longue période de calvaire aux championnats du monde de formule 1. Au GP de Monte Carlo, Fangio conduisit d'une manière folle, pour rattraper Stirling Moss, le pilote de Maserati. Il

détruisit non seulement sa voiture, mais aussi les deux de Schell et Musso. Seulement dans la voiture de Peter Collins, il terminera encore à la deuxième place. Egalement au GP de Belgique et au GP de France, Ferrari gagna en 1956 la première et la seconde place.



*Mit dem Lancia-Ferrari D50 gewann Ferrari 1956 den GP von Monte Carlo.
Avec la Lancia-Ferrari D50, Ferrari gagna le GP de Monte Carlo en 1956.
Con la Lancia-Ferrari D50 Ferrari vinse nel 1956 il GP di Monte Carlo.*

Ferrari construisit de nombreuses bonnes voitures de course de formule 1 et obtint 15 titres de champions du monde depuis 1950 jusqu'à la fin de la saison 2011. Egalement dans les championnats du monde de voitures de sport, avec 54 victoires, Ferrari a eu beaucoup de succès. Ferrari a pu compter sur de nombreux pilotes talentueux. L'Autrichien Andreas Niklaus «Niki» Lauda gagna en 1975 et 1976 la course de formule 1 de Monaco. Malheureusement, il eut un accident le 1^{er} août 1976 au Grand Prix d'Allemagne sur le Nürburgring.

Un des pilotes de course Ferrari les plus couronnés de succès de tous les temps fut l'Allemand Michael Schumacher. Après 32 ans, grâce à «Schumi», Ferrari devint enfin à nouveau championne du monde. Durant les onze ans que Schumacher a passé chez Ferrari, il a obtenu 5 titres de champion du monde et gagné 72 Grand-Prix.

Enzo Ferrari est mort – comment cela va-t-il continuer? La fin dans le «ZACK» 4/2012.

AéroPhila 2012 Place d'aviation de Wangen-Lachen

Chaque année a lieu la Journée de l'Aérophilatélie. Cette année, elle aura lieu sous la direction des sociétés philatéliques de Rapperswil-Jona et March-Höfe. C'est sous le nom d'AéroPhila 2012 que les philatélistes se rencontreront le 8 septembre 2012 à la petite place d'aviation régionale qui se trouve juste au bord de la partie supérieure du lac de Zurich. Cette place d'aviation est dirigée par la communauté de vols extra-schwyzoise de Wangen (ASFG).

L'exposition de collections de poste aérienne comprend environ 100 cadres. Des cartes postales de la région et des collections d'histoire postale sont exposées à l'intention de la population locale. Le groupe de juniors expose des collections de ses jeunes collectionneurs. La Poste Suisse y tiendra un stand et a créé une oblitération spéciale. A la bourse, 10 marchands offrent une marchandise très variée.

L'aérodrome se trouve à la limite de la réserve naturelle de Nuoler Rieds. Sur cette petite place d'aviation régionale, se retrouvent aussi bien des skippers du lac de Zurich, que de nombreux cyclistes ou des adeptes de patins à roulettes et des piétons. On boit quelque chose ensemble au restaurant tout en observant ce qu'il se passe sur l'aérodrome. Les amateurs d'aviation savent que la patrouille suisse s'entraîne ici du printemps à l'automne. Ils volent durant 40 minutes selon leur programme d'entraînement. Lorsque les jets de l'aviation militaire suisse tonnent dans les airs, à ce moment, à l'école, le maître ne se fait plus toujours comprendre. Aussi avec les années, on connaît les figures qu'ils forment en volant dans le ciel.

A proximité immédiate de la place d'aviation de Wangen-Lachen, se



trouve une base pour deux hydravions. Ce sont les deux derniers de Suisse. Ueli Diethelm, le propriétaire, de Pfäffikon, transportera le courrier aérien spécial de la journée d'aérophilatélie 2012 de la baie de Kempraten au nord du château de Rapperswil. Là, le courrier sera transbordé sur un bateau et transmis plus loin.

Nos deux sociétés collaborent dans les activités avec les juniors. C'est ainsi qu'un passeport-vacances est organisé, ce qui permet de trouver de nouveaux jeunes collectionneurs. Le groupe junior se réunit une fois par mois au Neuhof à Jona. Actuellement, notre groupe se compose de 12 juniors, qui se consacrent tous à une collection thématique. Pour nos sociétés, le travail des juniors est important.

A l'AéroPhila 2012, nous allons dresser une tente qui abritera diverses attractions pour les jeunes collectionneurs. Une grande caisse de timbres est déjà prête, et parmi les lettres qu'elle contient, on pourra chercher une pièce manquante.

Les juniors pourront montrer leur adresse au concours. Chaque junior recevra gracieusement un petit avion de poche. Tout d'abord, il faudra procéder au montage de celui-ci. Ensuite, on se rendra au start. Chaque participant dispose de 3 «vols d'essai» et les

deux plus longs seront comptabilisés. Le gagnant sera celui qui aura accompli les deux plus longs vols avec son planeur de poche.

1^{er} prix: un iPad

2^e prix: un hélicoptère d'intérieur

3^e prix: un hélicoptère d'intérieur

4^e prix: un hélicoptère d'intérieur, celui-ci sera tiré au sort parmi tous les participants, excepté ceux qui auront déjà gagné un prix.

Peuvent participer au concours tous les jeunes jusqu'à 16 ans. Le tirage au sort aura lieu à 15 h 45 dans la halle d'exposition.

D'autres informations seront publiées régulièrement sur notre homepage: www.aerophila2012.ch

Heures d'ouverture:

samedi 8 septembre 2012, Aérodrome Wangen-Lachen, 10 h – 16 h.

Adelheid Gubser



Ferrari – la leggenda rossa

Enzo Ferrari

Quando il 18 febbraio 1898 da una famiglia di contadini nelle vicinanze di Modena (Italia del Nord) nasce Enzo Anselmo Ferrari, vi era molta neve. Suo padre poté perciò annunciare la sua nascita a Modena solamente due giorni dopo. Allora la legge prescriveva che l'impiegato doveva registrare l'annuncio di nascita il tale giorno. Per questo motivo nel certificato di nascita di Enzo Ferrari è iscritto il 20 febbraio 1898.

Il padre di Enzo Ferrari possedeva una piccola officina da fabbro che dopo il termine del suo periodo scolastico (1914) adoperò quale officina per automobili. La sua passione per i motori sportivi venne svegliata dalle corse automobilistiche regionali. Nel 1918 decise di candidarsi quale pilota d'officina al costruttore d'auto Fiat a Torino. Questo non lo poté conseguire poiché gli mancava la necessaria formazione. Tuttavia non si diede per vinto e quale pilota privato si finanziò la sua prima corsa.



100 Jahre
Enzo Ferrari.
100 ans
d'Enzo
Ferrari.
100 anni
Enzo Ferrari.

Quando Enzo Ferrari poté festeggiare i primi successi quale pilota privato ottenne un impiego alle Costruzioni Meccaniche Nazionali quale pilota di prova. Già nelle prime stagioni a una corsa in salita nella regione di Parma conseguì il quarto posto. In seguito s'interessò il costruttore d'auto Alfa Romeo e lo inserì quale pilota d'officina. A una corsa che a quel tempo era una delle più rinomate d'Europa, arrivò secondo.

Viene fondata la Scuderia Ferrari

Ma Enzo Ferrari voleva di più! Voleva lavorare quale indipendente e così nel 1929 ritornò nella sua Modena per fondare la Scuderia Ferrari. Quale segno distintivo scelse il cavallino rampante su fondo giallo. Ferrari assisté di continuo il suo team della scuderia Alfa Romeo, ma in contemporanea proseguì la propria via. Enzo Ferrari nel 1930 assunse completamente l'impegno dei motori sportivi di Alfa Romeo. Con la sua scuderia dominò la concorrenza, prima di tutto Maserati e Bugatti. Fino alla nascita di suo figlio Alfredo nel 1932, partecipava alle gare lui medesimo. Un periodo difficile iniziò nel mezzo degli anni trenta. Le marche tedesche d'automobili Mercedes e Auto Union sempre di più dominavano lo sport delle corse. Il preventivo di Alfa Romeo non bastava più per contrastare la forte concorrenza. Così nel 1938 venne fondata a Milano l'Alfa Corse. Enzo Ferrari e il suo team si trasferirono a Milano. Quando si arrivò a dissapori tra il capo team e l'ingegnere spagnolo Wilfrido Ricard, Ferrari si staccò da Alfa Romeo Corse e a fine 1938 ritornò nuovamente a Modena, mettendosi indipendente.

Nel settembre 1938 dall'allora Scuderia Ferrari venne fondata la nuova ditta Auto Avio Costruzioni. Con Luigi Bellantani e Alberto Massimino che conobbe durante il periodo delle Alfa Corse, costruì nel 1940 le sue prime auto da corsa. Per una clausola contrattuale che aveva con Alfa Romeo, la sua prima auto da corsa la denominò AAC Tipo 815 e non Ferrari.

La prima auto con il nome Ferrari

La marca d'auto Ferrari iniziò nel periodo postbellico. Con il 125S nel 1947 venne lanciato il primo tipo di auto d'utilitaria sportiva. L'ingegnere

delle corse Alfa Romeo Gioachino Colombo costruì il primo motore 12 V ed eresse così il suo primo monumento. Ciò fu una stupenda opera della tecnica e per tutti gli interessati, un incanto. La costruzione della prima Ferrari essenzialmente consisté di metallo leggero. Nella posizione davanti, la sistemazione di una banca a sedere per tre persone. La velocità massima di questo piccolo bolide del peso di 750 kg si attestava da 175 fino a 210 km/h. Tuttavia del 125S vennero prodotti solamente due esemplari.

La era «Dino»

Poiché le consecutive auto da corsa per Ferrari non ebbero il successo desiderato, il team sviluppò un nuovo nome di auto da corsa. Alfredo Ferrari, il figlio di Enzo assieme con Vittorio Jano fino alla sua morte lavorò al progetto di un motore 6 V. Alfredo aveva «Dino» quale nomignolo e morì a 24 anni in seguito a una disfunzione renale. In suo onore la Dino 156F2 venne denominata con «Dino».



Questa Ferrari Dino 246 GT appartiene ai modelli di serie (1967–69). Un modello originale Dino mai reca un logo Ferrari e anche nessuna scritta Ferrari.

Enzo Ferrari solo duramente sopportò la morte del proprio figlio. Negli anni 1957 fino al 1980 molte auto da corsa di formula, auto da corsa e modelli di serie vennero denominati con il nome «Dino». Quasi tutte vennero equipaggiate con un motore 6V.

Ferrari alla Formula 1 del Campionato del mondo: La fine nel «ZACK» 4/2012.

«Tante Ju» und ihr erstes Zuhause



Die ersten drei JU-52 waren für die Ausbildung von Beobachtern und für allgemeine Transporte vorgesehen. Sie wurden Anfang 1939 bestellt und sollten gegen Ende September von der Deutschen Flugzeugwerk Junkers AG aus Dessau übergeben werden. In der Zwischenzeit hatte Deutschland bereits mit dem Zweiten Weltkrieg begonnen. Eine Schweizer Delegation reiste am 29. September 1939 nach Dessau, um die drei bestellten Flugzeuge zu übernehmen. Bei einer Abnahmeprüfung stellten sie fest, dass das im Vertrag angegebene Gewicht bei der A-701 6550 kg statt 6540 kg betrug. Aber das war noch nicht alles! Die vertraglich festgelegte Geschwindigkeit von 280 km/h wurde mit nur 256 km/h auch nicht eingehalten! Da man froh sein musste, die Flugzeuge überhaupt noch aus dem sich im Krieg befindenden Deutschland ausfliegen zu dürfen, akzeptierte die Kriegstechnische Abteilung die Vögel trotzdem und gab den Befehl, sie in die Schweiz zu bringen.

Am 10. Oktober 1939 war es dann endlich soweit! Auf dem Flughafen Dübendorf, der damals noch von der Swissair benutzt wurde, warteten alle gespannt auf die neuen Transportflugzeuge. Doch auch hier gab es die erste Panne! Für die Unterbringung der Ju-52 war die Flugzeughalle 2 vorgesehen. Da diese aber um etwa zehn Zentimeter zu niedrig war musste die Mannschaft beim Herein- und Herausfahren in die Halle immer etwas Luft aus den Pneus ablassen. Um dies zu vermeiden, wurde die Ju-52 zuerst in die Halle 10 und später in die Halle 9 umquartiert. Die Halle 9 blieb dann bis zuletzt die Heimat der «Tante Ju».

Tante Ju52 et sa première maison

Les premiers trois JU-52 étaient prévus pour la formation d'observateurs et des transports conventionnels. Ils furent commandés au début 1939 et devaient être livrés vers fin septembre par l'entreprise allemande de construction aéronautique Junkers AG à Dessau. Entre-temps, l'Allemagne avait déjà commencé la seconde guerre mondiale. Une délégation suisse se rendit à Dessau le 29 septembre 1939 pour prendre en charge les trois avions commandés. Lors du contrôle de la livraison, ils constatèrent que le poids indiqué dans le contrat pour le A-701 était de 6550 kg au lieu de 6540 kg. Mais ce n'était pas tout! La vitesse de 280 km/h fixée dans le contrat n'atteignait que 256 km/h et n'était pas tenue non plus! Comme on pouvait être heureux que les avions soient en état de voler alors que l'Allemagne était en guerre, le département militaire accepta malgré tout ces oiseaux et donna l'ordre de les amener en Suisse.

Le 10 octobre 1939 on y arriva enfin! Sur l'aérodrome de Dübendorf, qui à cette époque, était encore utilisé par Swissair, tout le monde attendait avec impatience les nouveaux avions de transport. Mais ici aussi apparut une première panne! La halle d'aviation 2 était prévue pour y abriter les Ju-52. Comme celle-ci s'avéra environ dix centimètres trop basse, l'équipage devait dégonfler les pneus partiellement pour entrer dans la halle et en sortir. Pour éviter cela, les Ju-52 furent logés tout d'abord dans la halle 10 et plus tard dans la halle 9. La halle 9 resta définitivement la maison des «Tante Ju».



La «Tante Ju52» e la sua prima casa

Le prime tre JU-52 erano previste alla formazione di osservatori e per trasporti in generale. Vennero ordinate all'inizio del 1939 e dovevano essere consegnate verso la fine di settembre dalla Deutschen Flugzeugwerk Junkers AG da Dessau. Nel frattempo la Germania era già coinvolta nella Seconda Guerra mondiale. Una delegazione svizzera il 29 settembre 1939 si recò a Dessau per la consegna dei tre aerei ordinati. All'esame di consegna si constatò che il peso riferito a A-701 era di 6550 kg invece di 6540 kg., ma ciò non era tutto! La velocità stabilita contrattualmente di 280 km/h con soli 256 km/h, non venne mantenuta! Poiché ci si doveva accontentare di poter assolutamente volar via con gli aerei dalla Germania in guerra, nonostante ciò il settore tecnico di guerra accettò e diede l'ordine di portare gli aerei in Svizzera.

Il 10 ottobre 1939 era finalmente arrivato! Sull'aeroporto di Dübendorf il quale allora era ancora utilizzato dalla Swissair, ansiosamente tutti aspettavano i nuovi aerei di trasporto. Tuttavia anche qui vi fu il primo sveniente! Per la rimessa della Ju-52 era previsto l'hangar 2. Poiché questo era di circa dieci centimetri più basso, la squadra occupata per la rimessa e la fuoriuscita dall'hangar dei velivoli, sempre doveva sgonfiare un poco i pneumatici. Per evitare ciò gli Ju-52 vennero dapprima trasferiti nell'hangar 10 e più tardi nell'hangar 9, quello che rimase poi fino all'ultimo la casa della «Tante Ju».

Zu Unrecht austaxiert

Der Inlandbrief vom Juni 1936 von Zürich nach Ballaigues im Kanton Waadt wurde vom Absender mit zwei Flugpostmarken korrekt mit 20 Rappen frankiert (Porto für Inlandsbrief bis 250 Gramm Gewicht im Fernverkehr, siehe ZACK-Sonderdruck «Die Posttaxen der Schweiz ab 1862», Band 1, Seite 13). Im Briefmarkenkatalog Schweiz-Liechtenstein finden wir die Marke in der Rubrik Luftpostmarken unter der Nummer F20. Hier sehen wir weiter, dass sie als Aufbrauchausgabe am 1. Februar 1935 erschienen ist und bis Ende 1942 gültig war. Die aufgedruckten 10 Rappen entsprechen der ab 1935 geltenden reduzierten Zuschlagstaxe für Inlandbriefe bis 250 Gramm resp. 20 Gramm nach Europa. Flugpostmarken wurden in der Schweiz in erster Linie herausgegeben, um Flugpostsendungen deutlicher kenntlich zu machen, konnten aber für alle Postsendungen verwendet werden (Ausnahmen siehe Katalog). Die Post hat die Marken also irrtümlich mit den blauen Nullen für ungültig erklärt, den Brief mit dem doppelten «Fehlbetrag» austaxiert (Zahl 40) und am Empfängerort die entsprechenden Nachportomarken aufgeklebt.

Auf einem Sammlungsblatt kann natürlich nicht so viel geschrieben werden, das würde an der Ausstellung keiner lesen. Hier der Vorschlag einer Zusammenfassung:

Zu Unrecht taxierter Inlandbrief im Fernverkehr. Die Luftpostmarken waren frankatungültig. Die Nachportomarken entsprechen dem doppelten Fehlbetrag.

Taxé à tort

En juin 1936, une lettre pour l'intérieur du pays de Zürich à Ballaigues dans le canton de Vaud a été affranchie correctement de 20 centimes



avec 2 timbres de poste aérienne (port pour lettre intérieure jusqu'à un poids de 250 grammes en trafic à grande distance, voir le tirage spécial du ZACK «Les tarifs postaux suisses pour le service intérieur dès 1862» volume 1 page 13). Dans le catalogue de timbres Suisse-Liechtenstein, on trouve le timbre sous la rubrique timbres de poste aérienne sous le numéro F20. Nous voyons ici qu'il a été émis le 1^{er} février 1935 et qu'il était valable jusqu'à fin 1942. La surcharge de 10 centimes correspond à la réduction de la taxe pour lettres intérieures jusqu'à 250 grammes, respectivement 20 grammes pour l'Europe valable à partir de 1935. Les timbres de poste aérienne furent émis en Suisse en premier lieu pour reconnaître les envois par poste aérienne plus facilement, mais ils pouvaient être utilisés pour tous les envois postaux (exceptions, voir catalogue). La poste a ainsi apposé par erreur les zéros bleus sur les timbres les déclarant nuls, et taxé la lettre au double de la somme manquante (nombre 40) et collé au lieu de réception les timbres de surtaxe correspondants.

Sur une feuille de collection, on ne peut naturellement pas écrire autant

d'explications, personne ne les lirait lors d'une exposition. Voici une proposition pour un résumé:

Lettre intérieure pour trafic longue distance taxée à tort. Les timbres de poste aérienne étaient valables pour l'affranchissement. Les timbres de surtaxe correspondent au double du montant manquant.

Ingiustamente tassata

La lettera per l'interno del giugno 1936 da Zurigo per Ballaigues nel Canton Vaud venne correttamente affrancata dal mittente con due francobolli di Posta Aerea, ossia con 20 cts. (porto per lettere interne del peso fino a 250 g per il traffico di raggio a lunga distanza, vedasi il libretto speciale di ZACK «Le tariffe postali in Svizzera dal 1862», volume 1, pagina 13). Nel catalogo di francobolli Svizzera-Liechtenstein troviamo i francobolli nella rubrica francobolli di Posta Aerea al numero F20. Qui rileviamo inoltre che essi appaiono il 1. febbraio 1935 quale emissione di consumo e validi fino alla fine del

(la fine alla pagina 12)

Vorschau:

Jugendecke an der RhyBra12

Vom 30. November bis 2. Dezember 2012 findet in Altstätten, im St. Galler Rheintal, der Tag der Briefmarke statt. Wie jedes Jahr gibt es an diesen Tagen einen Sonderblock von der Post mit einem speziellen Stempel. Spannendes wartet auf die Jugend: Spiele, Wettbewerbe, Reise durch die Schweiz, und natürlich viele Marken zum Ausschauen. Hier findet sicher jeder etwas. Informationen werden laufend unter der Homepage www.rhybra12.ch/jugend.htm ergänzt. Notiert euch deshalb dieses Datum. Wir freuen uns über viele junge Besucher.

Ruth Adler

(Ingiustamente tassata – fine)

1942. La sovrastampa di 10 cts. corrisponde alla tassa complementare ridotta dal 1935 per lettere interne fino a 250 g, rispettivamente 20 g per l'Europa. I francobolli di Posta Aerea in Svizzera vennero emessi principalmente per contraddistinguere gli invii di Posta Aerea, ma potevano essere utilizzati per tutti gli invii postali (eccezioni vedasi catalogo). La Posta ha così erroneamente dichiarato i francobolli non validi con gli zero di color blu e tassato la lettera con il doppio «importo mancante» (cifra 40) e, al luogo di destinazione, con l'applicazione dei rispettivi francobolli tassa.

Su di un foglio di collezione non si può descrivere così tanto anche perché all'esposizione nessuno lo leggerebbe. Qui una proposta di riassunto:

Lettera per l'interno di lungo raggio ingiustamente tassata. I francobolli di Posta Aerea erano di affrancatura valida. I francobolli tassa corrispondono al doppio importo mancante.



Previsione:

Angolo dei giovani alla RhyBra 12

Dal 30 novembre fino al 2 dicembre 2012 a Altstätten, nella vallata sangallese del Reno, si svolgerà la Giornata del Francobollo. Come ogni anno a questo giorno ci sarà un blocco speciale della Posta con un bollo speciale. Un'aspettativa avvincente è riservata ai giovani. Giochi, concorsi, viaggi attraverso la Svizzera e ovviamente molti francobolli da scegliere. Qui ognuno troverà qualcosa. Informazioni vengono aggiornate e completate continuamente nel sito <http://www.rhybra12.ch/jugend.htm>. Annotatevi perciò tale data. Ci rallegriamo di avere molti giovani visitatori.

Ruth Adler

Aperçu:

Coin jeunesse à la RhyBra12

Du 30 novembre au 2 décembre 2012 aura lieu la Journée du Timbre à Altstätten, dans la vallée du Rhin

saint-galloise. Comme chaque année, un bloc spécial est émis par la poste pour cette journée avec une oblitération spéciale. Quelque chose d'attrayant attend la jeunesse. Jeux, concours, voyage au travers de la Suisse, et bien entendu beaucoup de timbres à trier. Chacun trouvera certainement quelque chose ici. Des informations seront régulièrement données sur notre Homepage: <http://www.rhybra12.ch/jugend.htm>. Veuillez réserver cette date. Nous nous réjouissons de voir de nombreux jeunes visiteurs.

Ruth Adler

Kontaktadressen

Adresses de contact

Contatto per il Ticino

Präsident, Président

Bruno Mathis, Stanserstrasse 28,
6373 Ennetbürgen
mathis@briefmarkensammler.ch

Ausstellungen, Commissaire Expositions

Jean-Marc Seydoux, Les Ouches 5,
1627 Vaulruz
seydoux@briefmarkensammler.ch

PR-Material (ZACK, etc.) Matériel PR

JUKO, Postfach 146, 3432 Lützelflüh

Briefmarkenpott, Pot aux timbres

Frieda Märki, Mattenweg 1,
5314 Kleindöttingen
markenpott@briefmarkensammler.ch

Redaktion ZACK, Rédaction ZACK

Frieda Märki, Mattenweg 1,
5314 Kleindöttingen
zack@briefmarkensammler.ch

Contacts pour les Romands

Ronald Kurth, Rue Principale,
2612 Cormoret
kurth@briefmarkensammler.ch

Persona di contatto per il Ticino, Traduzioni

Natale Sacchi, Via Galbisio 75B,
6503 Bellinzona