



CAF Swiss Wing GV 05

(Hin) Am 12. März fanden sich gut drei Dutzend Mitglieder in Luzern zur 9. Generalversammlung ein. Wie im Vorjahr im Verkehrshaus der Schweiz, heuer jedoch nicht mehr im Hans Erni Haus, sondern im Erdgeschoss der Schifffahrthalle.

Für alle Mitglieder des CAF Swiss Wings war der Eintritt ins Museum wiederum gratis, egal ob sie sich für die GV angemeldet hatten oder nicht. Wer sich mit einem Einzahlungsschein angemeldet hatte, war - wie es sich für einen Aviatikfreund geziemt - im Restaurant «Cockpit» zum Mittagessen eingeladen. Zu den Gästen aus den USA gesellte sich zu unserer Freude auch der Vizedirektor des Museums, Herr Henry Wydler.

Inhaltsverzeichnis

GV 05	Seite 1
Birrfeld	Seite 4
Danke Hans	Seite 5
Jahresbericht 04	Seite 6
Homepage	Seite 7
AT-16	Seite 8
P-38 in Genf	Seite 10
Stinsy	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12

Männiglich war aufs Menü gespannt. Es versprach auch dieses Jahr fantasievoll und mit Blick auf unser Hobby eine Kondensstreifensuppe, gebeutelte Flatterruder mit Pistenbordknollen und abschliessend eine Schale voll polierter Flügelnieten. Es sei dem Leser überlassen, was es wirklich war – jedenfalls mundete es wirklich köstlich und gehörte zur Klasse «Während des Essens genüssliche Ruhe, am Schluss putzblanke Teller».

Die Generalversammlung begann mit einer Grussbotschaft des Museum-Vizedirektors. Nicht nur Stimmberechtigte und Gäste waren versammelt: Auch andere, nicht zu unserem Verein gehörende Museumsbesucher schauten ab und zu herein ...

Es sei vorweggenommen: Die Versammlung verlief zügig – sämtliche Geschäfte wurden wortlos und einstimmig abgenommen: Der Vorstand dankt fürs ihm entgegengebrachte Vertrauen! Die Details können im Protokoll, welches jedem Mitglied zugestellt wird, nachgelesen werden.

Das grosse Thema war wohl die ordentliche Wahl des Vorstandes. Weil die Arbeit in den letzten Jahren zugenommen hat – man denke an unser



Hans Hinnen (re) überreicht die Akten dem neu gewählten Präsident Thomas Lutz

Clubflugzeug, an den Werbestand und auch an die gestiegene Mitgliederzahl – wurde im «Contact» wiederholt nach personeller Verstärkung Ausschau gehalten.

Und so sieht jetzt das Ergebnis aus: Zur Wiederwahl stellten sich die bisherigen Mitglieder Monika Eschmann, Werner Hauri, Alfred Lienhard, Thomas Lutz, Werner Meier, Henry Saladin und Peter Winkler. Sie verdienen grossen Dank für ihre initiativen, umsichtigen und zeitlich manchmal aufwändigen Einsätze.

Neu in den Vorstand gewählt wurden

Kurt Bolli, Hansjörg Engler und Franz Huber. Bei gezielten Umfragen haben sie sich bereit erklärt, am Vorstandskarren mitzuziehen. Der Vorstand ist nun buchstäblich entlastet und freut sich auf die Zusammenarbeit mit den neuen Kollegen.

Für den Vorstand etwas spannender, für die Versammlung überraschend war die Wahl des Präsidenten. Vor 4 Monaten entschied sich Hans Hinnen aus gesundheitlichem Grund zum Rücktritt als Präsident und zum Austritt aus dem Vorstand. Bis am Morgen vor der GV stand jedoch kein Nachfolger fest! Bereits war die Rede von einer ad-interim Lösung ...

Ein Vorstand ohne eine klar verantwortliche, für Kontinuität sorgende Führung fand aber der bisherige Protokollführer Thomas Lutz gar nicht gut. Wie weiland Winkelried sprang er deshalb in die Lücke und wurde mit dankbarem, langem Applaus als Präsident gewählt.

Der CAF Swiss Wing wünscht ihm in seinem neuen Amt viel Erfolg! An der Sitzung im April wird der Vorstand sich neu konstituieren.

Gegen Ende der GV dankte Monika Eschmann ihrem Werbestand-Team für dessen grosse Leistung mit einem kleinen Geschenk. Unser Vereinsgötti George Lodge überbrachte wie immer Grüsse des CAF Hauptquartiers in Midland. Am Schluss der GV wurde dem scheidenden Präsident Hans Hinnen zu seiner freudigen Überraschung die Ehrenmitgliedschaft mit Standing Ovation verliehen.

US-Gäste

(HS) Bei uns in Zürich ging gerade die Eiszeit ihrem Ende entgegen, als unsere fünf Gäste aus Texas ankamen. Sie waren vorgewarnt, also trugen sie schichtenweise dicke Gewänder.

Mary-Jane und Jim Goad, George Lodge und West Sanders waren «alte Bekannte», neu durften wir Bobbie Scallan, die Partnerin von George, begrüßen. Sie hatten sich einen Railpass bestellt, damit konnten sie während des einwöchigen Aufenthaltes alles besteigen, was hierzulande an öffentlichen Transportmitteln zu finden ist.

So ging die Fahrt nach Luzern, ins Hotel «Drei Könige», wo sie von Doris und Hugo Hostettler wärmstens empfangen wurden. Am nächsten Tag war der Besuch im Dübendorfer Luftwaffenmuseum angesagt. Ich habe die Gäste im Hauptbahnhof abgeholt, damit sie den Einführungskurs im Benützen der S-Bahn absolvieren konnten. Jim wollte das Spotten über mein Verhältnis zur Eisenbahn nicht lassen, zur Strafe musste er mitansetzen, wie meine Pünktlichkeitsprognose auf wenige Sekunden genau stimmte - so stellte er definitiv fest, dass unsere Bahnen als Tieffliegernavigationshilfe geradezu GPS-Präzision erreichen. Im Museum

erlebten wir eine Spezialführung, fachkompetent und besucherfreundlich. Der zweite Weltkrieg interessierte speziell und wird dort mit Film, Ton und Objekten auch sehr eindrücklich dargestellt. Am Samstag war Generalversammlung; viele unserer Mitglieder haben dort mit unseren US-Gästen ein Wiedersehen feiern können. Das Wetter wurde übrigens von Tag zu Tag besser und wärmer: Temperaturanstieg drei Grad pro Tag. So war der Sonntagmorgen ein grossartiges Erlebnis: Brunch auf dem Vierwaldstättersee, eine vierstündige Schiffsfahrt bis zum Rütli und zurück. Schnee lag noch fast

Fortsetzung Seite 5



Die gutgelaunte Gruppe belagert den Stand von Monika...



Die Mitglieder stimmten allen Geschäften «ZU» und unser Gastgeber und -redner Herr Henry Wydler, Vizedirektor Verkehrshaus Luzern (vorne, zweiter von rechts)



Hans begrüsst die Mitglieder



Das Mittagessen war köstlich...



*Gibts da was zum kaufen?
Esther und Jack beim einschreiben*



Mit den US-Gästen auf dem Vierwaldstätter-See



Imposanter Anblick- nicht nur für die Texaner...

report

»Stinsy Hub« Birrfield -LSZF

Seit geraumer Zeit ist die Drehscheibe der Stinsy-Operations der Flughafen Birrfeld. Eine sehr gute Infrastruktur steht uns zur Verfügung und wir hoffen, dass wir sehr viele Mitglieder hier begrüßen können. Birrfeld ist ein Ausflug wert, steht doch ein sehr schönes und kulinarisch hochstehendes Restaurant mit grossem Kinderspielplatz zur Verfügung und Mitglieder-Flüge mit der Stinsy sind kein Problem.

Col Werner Meier

Anfang

Anfangen hat die Geschichte des heutigen Regionalflughafens Birrfeld vor 70 Jahren mit der Gründung der Sektion Aargau des Aeroclubs der Schweiz. Schon vorher hatten sich von Olten bis Baden Flugbegeisterte in mehreren lokalen Segelfluggruppen zusammengefunden, die vorerst auf unzähligen Hügeln und Feldern ihre fliegenden Holz- und Drahtgestelle, die «Zöglinge», mit Gummiseilen zu kurzen Hüpfen in die Luft katapultieren. Mit dem Aufkommen von «Autowinde» und Flugzeugschlepp suchten die Gruppen nach einem zentral gelegenen Fluggelände und wurden im Birrfeld fündig. Das provisorisch gepachtete Land konnte schliesslich vom Aargauer Aeroclub für 50 Rp. pro m² erworben werden, und seit Oktober 1937 starten die Aargauer Motor- und Segelflieger auf eigenem Grund und Boden.

Heute

Seither hat der Flugplatz an Bedeutung für Wirtschaft, Freizeitbeschäftigung und Erholung in der Region stetig gewonnen. Vor allem an Wochenenden ist er auch zu einem beliebten

Ausflugsziel geworden, das hunderte von Besuchern anzieht. Seit 1986 ist der Platz konzessionierter Regionalflughafen, der heute auch Ein- und Ausgangszoll-Abfertigung anbietet (ohne Handelswaren).

Immer noch ist der nunmehr «Regionalverband Aargau des Aeroclubs der Schweiz» genannte Verein Eigentümer und Betreiber. Das sind 1379 beitragszahlende Mitglieder. Diese verteilen sich auf 13 Motor- und Segelfluggruppen. Nur vereinzelte Piloten sind keiner Gruppe angeschlossen.

Auf dem Flughafen sind insgesamt 96 Segelflugzeuge und 105 Motorflugzeuge stationiert. Von den Segelflugzeugen verteilen sich 40 Maschinen auf 7 Segelfluggruppen mit insgesamt gegen 450 Mitgliedern, von denen etwa 2/3 aktiv fliegende Piloten sind. Diese können die Gruppenflugzeuge gegen eine Jahrespauschale fliegen, was diese Aktivität im Vergleich mit andern Sportarten erschwinglich macht.

Vom Flugzeugpark gehören 25 Motor- und 5 Segelflugzeuge der Fliegerschule, die sie zu Ausbildungszwecken einsetzt und auch vermietet.

Neben der Fliegerschule betreibt der Flugplatz noch eine Werkstatt mit qualifiziertem Personal für Unterhalt und Reparaturen. Somit ist er ein nicht unbedeutender Arbeitgeber, der in Werkstatt, Büro und als Fluglehrer 13 Vollzeitmitarbeiter und -Mitarbeiterinnen beschäftigt. Um die 363 Betriebstage

im Jahr abzudecken braucht es noch viele Teilzeitkräfte: 36 ehrenamtliche Segelfluglehrer (aus den Segelfluggruppen), 32 Motorfluglehrer und 30 nebenamtliche Angestellte für das Flugplatzbüro, als Flugplatzchef-Stellvertreter und als Rundflugpiloten.

Die Zahl der Flugbewegungen erreichte 1989 einen Höhepunkt mit 128 000 Landungen von Segel- und Motorflugzeugen. Darauf folgte eine Abnahme bis auf 75 000 Landungen im Jahre 2001. Heute hat sich dieses Niveau eingependelt auf 80 000 Landungen (2003). Neben anderen Massnahmen wie Volten ausserhalb der Siedlungen, Schalldämpfer und lärmarme Propeller an den Flugzeugen, führte auch diese rückläufige Bewegungszahl zu einer Verringerung der Lärmbelastung.

Der jährliche Umsatz aus dem Betrieb des Flugplatzes (incl. Fliegerschule) erreicht 5,9 Mio Fr.

Aus der Festschrift
Boh



Danke Hans !

Liebe Mitglieder,

An der diesjährigen GV des CAF Swiss Wing am 12. März im Verkehrshaus Luzern ist Hans Hinnen von seinem Amt als Präsident zurückgetreten. Während sechs Jahren hat er den Staff, landesüblich eher Vorstand genannt, und den Verein mit Engagement und Begeisterung für die Sache, Umsicht, Zuverlässigkeit und grossem Einsatz geleitet. Er war während mehr als der Hälfte der Zeit seit der Gründung des Vereins dessen Präsident und hat diesen unter anderem souverän durch grosse Statutenrevision, die infolge des durch die Anschaffung der Stinson L-5 fällig gewordenen Überganges von der Supporter Squadron zum Swiss Wing notwendig geworden war, geführt. Für seine grosse Arbeit gebührt Hans Hinnen ganz herzlichen Dank, den ihm die an der GV versammelten Mitglieder einstimmig und mit Applaus mit der Ernennung zum Ehrenmitglied abgestattet haben. Für seinen nunmehr auch präsidialen Unruhestand wünschen wir ihm alles Gute und eine nach wie vor kurzweilige Zeit. Dass man sich innerhalb des CAF-SW noch oft begegnet, davon bin ich überzeugt.

Neu in den Vorstand gewählt worden sind Kurt Bolli, Hansjörg Engler und Franz Huber. Diesen sei auch an dieser Stelle für ihre Bereitschaft zum aktiven Mitmachen im Verein bestens gedankt. Trotz nunmehr neuer Zusammensetzung wird sich der Vorstand, sobald konstituiert, eher weniger mit völlig neuen und visionären Zielsetzungen bezüglich Zukunft und Entwicklung des Clubs befassen, sondern vielmehr weiterhin versuchen, mittels eines attraktiven Jahresprogrammes ein ungeschmälert aktives Vereinsleben zu erhalten, das den Mitgliedern ausreichend Möglichkeiten zur Begegnung, zum Fachsimpeln, zum Austausch von Reminiscenzen, zum gemeinsamen Erleben oder einfach zum unbeschwertem Zusammensein bietet. Ein weiterer Schwerpunkt der Vorstandstätigkeit muss nach wie vor das Bestreben sein, Neumitglieder zu werben, was nicht allein mit geeigneten Unterlagen und Werbeaufträgen zu erreichen ist, sondern, - siehe oben, - auch mit einem attraktiven Programm.

An dieser Stelle sei einmal mehr auf die Tatsache verwiesen, dass unser Club dieses Jahr sein 10-jähriges Bestehen feiern kann. Zu diesem Anlass findet am 26. November am Gründungsort, dem heutigen Air Force Center Dübendorf, eine Jubiläumsveranstaltung statt, - hoffentlich eine Gelegenheit, manchen von Euch, denen ich noch nie oder schon lange nicht mehr begegnet bin, wieder mal anzutreffen.

Würde mich aufrichtig freuen.

Euer Präsi

Thomas Lutz

bis zum Seeufer und oben ein tiefblauer Himmel - es war ein Erlebnis.

Am Montag fand man unser Texaner im Zug nach Chur und nachher im Glacier-Express. Durch das Bündneroberland ging's über den Oberalp nach Andermatt. Durch die schaurige Schöllenschlucht mussten sie sich zwängen und von Göschenen ging's dann Richtung Luzern. Jim glaubt immer noch, wir würden die Wassemer Kirche im Rythmus des Zuges hin- und herschieben.

So kam der Dienstag: Jungfrauoch ! Wieder hatte Petrus seine letzten Reserven aus der Wetterkiste mobili-

siert und die Amerikaner auf 12'000 Fuss blauhimmelig und gletscherkalt empfangen. Die Luft hat gereicht und abends war man echt müde in Luzern; es sollte aber noch der Mittwoch kommen. Hugo Hostettler hatte sich etwas ganz besonderes einfallen lassen: Mit dem Bus fuhr man nach Triengen zur Flying Ranch. Dort wartete die Pilotin, Frau Seeholzer mit Vaters roter Cessna. Es wurde eingestiegen und los ging's -Richtung Eigerwand, Piz Gloria und Blüemlisalp. Dahinter liegt auf knapp 3000 Meter der Kanderfirn - dort wurde gelandet. Stellt Euch vor, was die zu Hause erzählen werden: Am Fusse der Mutthornhütte, auf über 10'000 Fuss, auf einem Stein sitzend, ein Sandwich

in der Hand und ein Coci schlüpfend -ins Blaue und Weisse staunend ! Am Abend muss die Erschöpfung total gewesen sein, aber es wurde noch gepackt, denn in der Frühe musste man zum Flughafen. Fredy und ich durften eine zutiest zufriedene Fünfergruppe aus Texas verabschieden - auf Wiedersehen bei Euch in Texas !

Wir danken Doris und Hugo Hostettler und allen CAF-Mitgliedern, die irgendetwas zum eindrücklichen Erlebnis für unsere Freunde beigetragen haben.

JAHRESBERICHT 2004 DES PRÄSIDENTEN-

Rückblick

Das Vereinsjahr 2004 ist aus der Sicht des Vorstandes wiederum ein sehr erfreuliches – die gesetzten Ziele wurden weitgehend erreicht!

Alle Veranstaltungen wurden jeweils mit geradezu hoher Beteiligung durchgeführt.

Als erste Veranstaltung des Jahres fand am 13. März im Verkehrshaus in Luzern die Generalversammlung statt. Die Direktion des Hauses gewährte freundlicherweise allen CAF Mitgliedern freien Zugang zum Museum. Darüber hinaus stellte sie uns den wundervollen Hans Erni Saal für die Versammlung zur Verfügung. Nach der GV gesellten sich mehrere Mitglieder des Fokker-Teams zum Apéro zu uns. Das Team sorgt bekanntlich im Museum für den tadellosen Zustand der ausgestellten Verkehrsflugzeuge. Nota bene: Zum Fokker-Team gehören auch einige CAF-Mitglieder.

Mitte Mai folgte dann der zweitägige Ausflug in die Pfalz, vom Vorstandsmitglied Werner Hauri minutiös vorbereitet. Ziele waren die hochinteressanten Technik- und Fliegermuseen

in Speyer und Sinsheim. Der Abend des ersten Tages war selbstredend der gemütlichen Geselligkeit gewidmet.

Der dritte Anlass, organisiert von Fredi Lienhard, fand am 25. Juli bei Reichenbach im Kandertal statt:

Ein «Flüügerfest» mit Beteiligung von Stinsy, Scharen von Altersgenossinnen, flitzigen Modellflugzeugen und Fallschirmspringern, alles dargeboten mit einer BBQ. Manche Teilnehmer erinnern sich gut an die strahlende Sonne und die damit verbundenen Gesichter mit Alpenglühern.

Im Oktober gab es an der 10. Airshow-Reise nach Midland nach zweijähriger Pause, erstmals wieder zwei neue CAF Colonels. Die anschliessende Reise an die Westküste unter der Leitung von Adi Meier war mit zahlreichen fliegerischen Höhepunkten gespickt.

Der Höck vom 27. November beendete das Jahresprogramm. Dazu stand wiederum der Clubraum des Aeroclubs Aargau im Birrfeld zur Verfügung. Ein fabelhaftes Büffet sorgte für heitere Stimmung, die etwas durch starken Tabakdampf getrübt wurde. Der Vorführung der P-16 DVD von Herbert Wiehl, ergänzt durch Live-Erklärungen des damaligen Testpiloten und CAF-Mitgliedes Jean Brunner tat dies allerdings keinen Abbruch. Überaus erfreulich war die Anwesenheit von sechs Neumitgliedern.

In den Zwischenzeiten bot unser Clubflugzeug «Stinsy» im Verbund mit dem Werbeposten vermehrt die Möglichkeit zu zwangslos-lockeren Mitgliedertreffen auf diversen Flugplätzen in der Schweiz.

Nicht nur das – jedesmal war «Stinsy» natürlich auch für Rundflüge zu haben. So stand sie dieses Jahr unter anderem im Speck, in Belp, Ecuwillens, Raron, Reichenbach, auf dem Birrfeld und in Payerne im Einsatz. Dabei machte sie

die CAF in weiteren Fliegerkreisen bekannt. Im «Contact» kam sie überdies auf einer eigenen Seite immer wieder zu Wort. Zur Erleichterung der sehr aktiven Piloten und Mechaniker hat sie kürzlich im neuen Hangar auf dem Birrfeld eine Bleibe gefunden.

Die GV 2004 hat einen Kredit zur Beschaffung eines VW-Transporters für den Werbeposten bewilligt. Dank vorausschauender Mitarbeit des Werbeposten-Teams konnte es über das Fahrzeug, gediegen bemalt, schon zu Beginn der Saison verfügen. Übrigens: Der Transporter weist immer noch freie Flächen für Sponsorennamen auf!

Wer nur an wenigen Anlässen dabei sein konnte, hatte immerhin die Möglichkeit, sich im «Contact» über das Geschehen in und um unseren Club zu orientieren. Das Clubmagazin ist wie immer viermal in der gewohnt attraktiven Ausstattung erschienen.

Unser Club zählte Ende Jahr 163 Mitglieder, davon sind 16 amerikanischer Nationalität. Neumitglieder sind erfreulicherweise dank aktiver Werbetätigkeit zahlreich dazu gekommen, leider haben etliche Abgänge die Waage gehalten.

Ausblick

Im Geschäftsjahr 2005 wird der Veranstaltungskalender etwa gleich aussehen wie in den vorangegangenen Jahren. Das detaillierte Programm wird wie immer aus dem «Contact» und auf der Homepage ersichtlich sein. Vorläufig soviel: Die letzte Veranstaltung des Jahres findet am Samstag, den 26. November statt. Sie wird eine Jubiläumsfeier sein. Genau an diesem Tag wird unser Verein zehnjährig!

Dank

Am Ende meiner Präsidentenzeit



möchte ich dem Vorstandsteam für seinen kooperativen Einsatz ganz speziell danken. Dank gebührt der Vizepräsidentin Monika Eschmann, die sich mit grossem Aufwand für den Werbestand und daneben noch in der Rechnungsführung eingesetzt hat. Der Vorstand konnte sich laufend über den Stand der Finanzen orientieren. Monika freut sich jetzt darauf, dass sie sich mit der Übergabe der Rechnungsführung an Kurt Bolli etwas entlasten kann. Thomas Lutz trug mit seiner übersichtlichen Protokollführung dazu bei, dass unser Verein stets auf Kurs blieb. Werner Meier hielt uns, ob vom Aargau oder von Florida aus, als Herausgeber des Clubmagazins «Contact» und der Homepage über das Geschehen im und um den Verein stets im Bilde. Henry Saladin hielt mit seinen pensionierten, sehr engagierten Profis nach dem Motto «Keep'm flying» unser Clubflugzeug stets in den Lüften. Dabei knüpfte er allenthalben neue Kontakte. Für den Erhalt des Gründergeistes waren die Gründungsmitglieder Fredi Lienhard und Werner Hauri besorgt. Peter Winkler, seit einem Jahr im Vorstand, kümmert sich neuerdings um die Airsho-Reisen. Mit soviel Einsatz ist es wahrlich einfach, einen Verein zu führen!

Schlussendlich danke ich allen Mitgliedern für das Vertrauen in den Vorstand, für die enorme Beteiligung an sämtlichen Veranstaltungen sowie für die zahlreichen anerkennenden Worte. Mit soviel positivem Echo macht es natürlich Freude, einem Verein vorzustehen!

VHS Luzern, 12. März 2005
Hans Hinnen, Präsident

Maintenance CAF Swiss Wing

Im Februar 2005 wurde unsere Stinsy elektronisch auf «Vorderfrau» gebracht. Sie erhielt eine neue (gebrauchte) kombinierte Funk- und Navigationsanlage. Da wir nun auch mit einem VOR navigieren, können wir uns nun auch ungeniert im Luftraum «Charlie» tummeln.

Der alte Transponder, der sich beim Ausbau fast selbstständig machte, konnte durch einen «Garmin Digital Transponder» ersetzt werden.

Ein «GPS / Trimble 2000 Approach» wird uns bei der Navigation unterstützen. Mit diesem Gerät sind wir auch in der Lage bei sehr schlechtem Wetter anzufliegen. Um jedoch die «Skyguide» nicht allzu sehr zu stressen, werden wir auf diese IFR-Anflüge verzichten.

Den grössten Nutzen für alle CAF-Mitglieder ist der Einbau eines Geschwindigkeitsmessers für den Copiloten. Damit kann die Stinson nun auch von «hinten» geflogen werden. Benutzt die Gelegenheit und pilotiert unser Flugzeug – fliegen Sie selber einen kleinen Warbird!

Um das Aus- und Einhängieren zu erleichtern, hat Norbert Kessler (CAF Maintenance) eine Schleppvorrichtung konstruiert. Dieses zusammenlegbare High-Tech Gerät sucht seinesgleichen und ist weltweit das einzige Exemplar. Wie mir der Osterhase zugeflüstert hat, soll der Antrieb diese Einrichtung elektrifiziert werden und auch für andere Flugzeuge zu gebrauchen sein. Unsere Rücken lassen danken.

Herzlichen Dank an unseren «Daniel Düsentrieb» alias Norbert.

ACHTUNG NEU

www.caf-swisswing.ch

Die alte Adresse caf-sss.ch wird in nächster Zeit gelöscht.

Ich danke Ihnen und wünsche viel Vergnügen beim «surfen» auf unserer Homepage.

Webmaster CAF Swiss Wing
Col Werner Meier



NAVICOM King KX-125, Trimble GPS und Transponder GTX 327



Schleppvorrichtung bestehend aus: Rostfreien Profil-Teilen vom Bastlerlädli, Teilen von der Triebwerkaufhängung B747 Swissair, Räder vom B747 Upper-Deck Cargo-Loading ex Cathay-Pasific Airline, Sandsack ex SAS-Airline, Schrauben, Bolzen vom Coop-Baucenter, Bügel vom Harley-Motorrad usw.



North American Texan / Harvard T-6 / AT-16

Von diesem Flugzeug gab es wahrscheinlich mehr «Versionen» als von jedem anderen in der Geschichte der Luftfahrt. Über 21'000 Exemplare wurden von diesem Typ gebaut.

Zweiter und letzter Teil.

Die Harvard Mk I war eine BC-1 mit britischer Instrumentierung und Funkausrüstung und mit Sitzen, die genau den Fallschirmpaketen der Piloten angepasst waren. Die ersten von 400 Maschinen wurden im Dezember 1938 in Dienst gestellt. Ihr Sichtschutz erstreckte sich über den ganzen Rumpfrücken bis hinunter zur Mittellinie und auf der Unterseite des Rumpfes waren die Maschinen gelb gestrichen.

Später erhielt die RAF (Royal Air Force) etwa die Hälfte der 4768 Harvard, die die USA den Alliierten leihweise überliessen und die entweder von North American oder von Noorduyn gebaut wurden. Weitere 1380 Maschinen kamen direkt von Noorduyn und (nach dem Krieg) von Canadian Car and Foundry. Ausserdem erhielten nach dem Krieg mehrere europäische Luftstreitkräfte 285 T-6J, die die USAF im Rahmen des «Mutual Defense Assistance» Programms zur Verfügung stellten.

Kriegsproduktion

Fast alle Grossaufträge während des Krieges lauteten über AT-6A, AT-6C und AT-6D sowie die entsprechenden SNJ-3, SNJ-4 und SNJ-5 für die US-Navy, die mit ihrem eckigen Flugwerk, dem Rumpf in selbsttragender Bauweise und der üblichen Cockpithaube mit

hinterer Verkleidung, die sich beim Öffnen des Hauptabschnitts nach oben und vorne schob, der AT Version äusserlich sehr ähnlich sahen.

Die NA-88, die vom strukturellen Standpunkt aus die grosse Ausnahme war, erschien am 10. April 1941, als die Produktion bereits auf vollen Touren lief, obwohl die Vereinigten Staaten offiziell noch nicht in den Krieg eingetreten waren.

Man befürchtete damals, dass es bald kein Aluminium mehr geben würde, und deshalb verwendete NAA für die Basisflügelstruktur, die Klappen, die Seitenflossen und alle Steuerflächen dieses Modells spezielle Stahllegierungen und für die seitliche Beplankung des vorderen Rumpfabschnittes, den ganzen hinteren Rumpfabschnitt, den Cockpitboden und das Höhenleitwerk, Sperrholz.

Auf diese Weise wurden bei jedem Flugzeug 565 kg Aluminium oder Leichtmetall gespart. Die Gewichtszunahme war erstaunlicherweise nur geringfügig, und die Herstellungskosten veränderten sich kaum. Die Maschinen erhielten die Bezeichnung AT-6C, SNJ-4 und Harvard Mk IIA. Nach kurzer Zeit stellte es sich jedoch heraus, dass keine Aluminiumknappheit zu befürchten war, so dass man



Die T-6 als «Zero» der TORA Gruppe

bei der AT-6D, der SNJ-5 und der Harvard Mk III wieder zur ursprünglichen Bauweise zurückkehrte. Diese Maschinen besaßen dann allerdings eine 24 Volt Anlage.

Die Maschinen verfügten - sehr zur Freude des Bodenpersonals - endlich auch über einen elektrischen Anlasser. Um das Schwungrad dieses mit Schwungkraft arbeitenden Anlassers in



Die T-6 in Aktion ...



Bewegung zu setzen, drückte der Pilot mit dem Absatz auf einen Fusshebel, der sich zwischen den Seitenruderpodalen im Cockpitboden befand. Daraufhin ertönte ein langsam lauter werdendes Heulen, und sobald es die richtige Tonhöhe erreicht hatte, drückte der Pilot erneut den Hebel, diesmal aber mit der Fussspitze. Dadurch wurde das Schwungrad über ein spezielles Getriebe an die Kurbelwelle angekuppelt.

Andere Besonderheiten der Maschine waren die manuelle Ki-Gass-Treibstoffeinspritzung zur Erhöhung des Treibstoffdrucks vor dem Start, ein manueller Wahlschalter zur Erhöhung des Hydraulikdrucks und schwere Spritzguss-Trimmräder und Hebel für das Fahrwerk und die Klappen.

Leicht zu fliegen?

Die Maschinen waren angenehm zu fliegen und natürlich auch voll kunstflugtauglich. Wenn sie aber ohne das richtige Gefühl gesteuert wurden, konnte es leicht passieren, dass sie ruckartig um 270° rollten. Wenn bei der Landung die Steuersäule zu stark gedrückt wurde, machte sie ebenfalls eine heftige Rollbewegung, so dass die Gefahr bestand, dass die Holme brachen und oft die ganze Maschine abgeschrieben werden musste. NAA Trainer waren daher für die Piloten

eine gute Schulung.

Neue Bezeichnungen

Im Juni 1948 trat an Stelle der AT-Kategorie die Bezeichnung T für Trainer. Das Standardmodell nach dem Krieg war die T-6G, die

mehr als 250 technische Änderungen aufwies, darunter ein umgerüstetes Cockpit mit moderneren Instrumenten, einer besseren Steuerung und besserer Sicht für den Piloten.

Zudem wurden die Verlegung der Antennenmasten (normalerweise mit einer Peilantenne über dem hinteren Rumpfabschnitt) vorgenommen. Ein anderer Propeller, grössere Treibstoffkapazität durch zusätzliche Tanks in der äusseren Flügelsektion und neue Avionik, wie zum Beispiel eine neue UKW-Anlage, Entfernungsmesser und ein Empfänger für Markierungsfunkfeuer, eine neue Bordsprechanlage, ein Radiokompass und ILS sowie eine moderne Trainingsausrüstung für den Instrumentenflug wie in der T-28 der «nächsten Generation», wurden eingebaut.

Die meisten hochgerüsteten T-6G kamen vom NAA-Werk in Downey (Los Angeles), aber einige Maschinen wurden in Columbus umgerüstet, wo sie zuerst die Bezeichnung T-6H erhielten und später wieder T-6G-NT genannt wurden.

Als Kriegsflugzeuge

Obgleich die Maschinen der NA-16 Baureihe hauptsächlich Trainer waren, spielten sie in vielen Kriegen eine beachtenswerte Rolle. Die Harvard Mk I

führten im Juli 1940 sogar Bomben mit sich. Viel später, im Koreakrieg, setzte die USAF spezielle T-6 und LT-6G Texan als erste Maschinen für vorgeschobene Aufklärungseinsätze ein. In Kenia führte die No. 1340 Flight der RAF bei der Niederschlagung des Mau-Mau-Aufstands ähnliche Einsätze durch.

Der junge Staat Israel bzw. die «Heyl Ha'Avir» kaufte alle T-6, die sie bekommen konnte, um sie ab November 1948 mit acht 50 kg Bomben und oft auch drei MG's, wovon mindestens eines ein Kaliber von 12,7-mm hatte, an der Front als Sturzkampfflugzeuge zu verwenden. Im Jahr 1953 hatte Israel mindestens 90 Maschinen im Einsatz, die jetzt aber hauptsächlich als bewaffnete Trainer verwendet wurden.

Selbst diese Zahlen sind gering im Vergleich zu den etwa 450 Maschinen, die die «Armee de l'Air und die Aeronavale» in den Jahren 1956 bis 1960 bei den Kämpfen in Algerien einsetzten. Noch 1969 rüsteten Harvard in Biafra eine Staffel aus, die von Söldnern geflogen wurde und die mit Strahlflugzeugen ausgerüsteten nigerianischen Luftstreitkräfte auf deren Heimatflughäfen recht erfolgreich bekämpften.

Ohne die später nachgebauten Maschinen mitzuzählen, wurden 21'342 Flugzeuge der NA-16 Baureihe produziert. Ausserdem baute NAA auch 53 Kampfflugzeuge mit grösserer Motorleistung.

Freuen wir uns, dass wir bald wieder eine AT-16 am Himmel bewundern und hören können (wird zur Zeit in Hausen a/A restauriert).

Col Werner Meier
Quelle: Aero

report

Die P-38 in Genf

Kurz nach dem Krieg, am 2. Juli 1945, landete eine «Lightning» auf dem Flugplatz Genf-Cointrin. Gemäss Weisung des Kommandos Flieger- und Flabtruppen musste das Flugzeug aufgetankt und für den Weiterflug freigegeben werden. Nach Möglichkeit sollten Einzelheiten über die besondere Funkanlage (Radar-Gerät) sowie die Bildgeräte-Ausrüstung festgestellt werden. Zu dieser Zeit war man natürlich an diesen modernen Geräten sehr interessiert. Unter Zeitdruck wurde das Flugzeug also begutachtet und «ausspioniert»

Kennzeichen: Englischs Hoheitsabzeichen und Kenn-Nummer 426121 auf Seitenleitwerk und Rumpf und ausserdem an Rumpfseiten das Kennzeichen in weisser Farbe W 4L.

Der Pilot war Souslt. Nicolas Edouard, geb. 19. April 1917, Angehöriger der französischen Luftwaffe, eingeteilt in der Flieger Gruppe 133, stationiert in Colmar.

Als Grund für die Notlandung nannte er schlechtes Wetter und Benzinmangel, Vorrat angeblich noch 150 Liter. Der Pilot gab an, um 0820 Uhr in Colmar gestartet zu sein mit dem Auftrag, einen Meteoflug im Gebiet der Seelpen auszuführen.

Die Landung in Genf erfolgte um 1140 Uhr. Das Flugzeug hatte sich somit während 3 Stunden und 20 Minuten in der Luft befunden. Der Pilot soll sich auf dem Rückflug nach Colmar bereits über Basel befunden haben, konnte aber wegen schlechtem Wetter nicht weiter fliegen. Den Flughafen Basel erachtete er als ungeeignet für eine Schlechtwetter-Landung und flog



daher nach Genf. Er wusste, dass ihm in Genf eine lange Piste zur Verfügung stand.

Wegen der andauernd ungünstigen Witterung wurde der Weiterflug auf den nächsten Tag verschoben. So hatten die Schweizer dann Gelegenheit, dieses moderne Flugzeug genauer zu betrachten.

Am 3. Juli 1945, 0935, startete Nicolas, konnte aber den Bestimmungsort nicht erreichen, sondern landete etwa eine Stunde später in Payerne, von wo er am selben Tag dann doch noch Richtung Colmar starten konnte.

Die P-38 L-5 war mit zwei Motoren des Typs Allison V-1710-111 und 113 ausgerüstet. Die letzten beiden Nummern der Motorenbezeichnung beziehen sich auf die Drehrichtung der Propeller; diese waren gegenläufig. Bei einem Motorausfall gab es also keinen kritischen Motor mehr. Die Leistung wurde mit je 1425 bis 1600 PS angegeben.

Der Pilot wurde durch eine 10 mm starke Panzerplatte im Rücken und Kopf geschützt. Die Photoausrüstung bestand aus vier Kameras im Rumpf-Bug, je zwei mit Aufnahmerichtung



Abgasturbine auf der Oberseite des Leitwerkträgers

nach unten und auf die Seite. Im weiteren war eine Aufhängevorrichtung für eine fünfte Kamera mit Aufnahmerichtung nach vorne vorhanden.

Die Funkausrüstung bestand aus den üblichen VHF-Geräten. Ein Radargerät mit Spezial-Antennen an der rechten Seitenflosse.

Col Werner Meier

Im nächsten «Contact»:
Motorenleistung, Benzin,
Flugausbildung des Piloten





Hello Cols and Friends

I'm devastated, gefrustet und zwar total ! Einen Rollator hat man mir verpasst. So eine dieser rollenden Geh-Hilfen, wie sie in den diversen Seniorenheimen zu hunderten herumstehen und jeden noch so gewagten Verjüngungsversuch zunichte machen. Als ob ich es nicht mehr geschafft hätte, in meinem neuen Birrfelder Condo ein und aus zu gehen. An mir lag's bestimmt nicht, dafür – im Vertrauen und unter uns gesagt – wohl doch eher an der offenbar langsam schwindenden Manneskraft meiner nächsten Freunde und Betreuer. . Wohlverstanden, ich spreche allein von der Muskelkraft der

Arme und vielleicht noch von derjenigen des Rückens. Schliesslich bin ich eine Dame mit Klasse.

Ein tröstlicher Lichtblick in dieser Rollatorgeschichte: «Norby the Wizard of Mechanics» hat mir eigenhändig einen Prototyp eines Rollators gebastelt, der jeden noch so anspruchsvollen Senior vor Neid erblassen, die diversen Harley-Fans vor Begeisterung auf ihre in Leder gewandeten Schenkel klopfen lässt und jeden ex-Swissairler zu nostalgischen Weinkrämpfen hinreissen wird. Ein bisschen Töff, ein paar Stückchen aus einem Jumbo, eine gute Prise Beziehungen, etwas Heim und Hobby, viel Fantasie und noch mehr handwerkliches Geschick und fertig ist ein Rollator, wie ihn die Welt zuvor noch nie gesehen hat (Patent pending). Na ja, unser Norbert Kessler hatte es lange genug verstanden, dank Inovation, Geschick und Können die diversen Vögel der verblichenen Swissair in der Luft zu behalten. Aber eben: Als Norbert nicht mehr mit seinem stets vergnügten Gesicht in den Triebwerken herumkroch, wurde die Schweizer Luft dünner und dünner, bis sie die grossen Vögel nicht mehr zu tragen vermochte.

Und sonst ? Beunruhigenden Gerüchten zur Folge soll mein ganz persönlicher Freund Werner Meier in Florida die Dame eines Anderen angelacht haben. Unglaublich, aber wahr ! So ein blutjunges Ding, welches behauptet, gar ein Star zu sein und sich überheblich gar noch Diamant nennt. Langbeinig, knackig und formvollendet soll dieses exzentrische Birdy sein, derart sophisticated, dass Col Meier vor dem ersten Rendez-vous gar hinter die Bücher musste. Wohl bekommt's ! Ob er mich, seine behäbige, solide, erfahrene und bestandene Stinsy wohl für ein Weilchen vergessen hatte ? Jetzt, wo ich doch über ein brandneues Hörgerät verfüge und ich mich dank einer erfolgreichen GPS Trimble 2000- Behandlung vom gelegentlichen und wetterbedingten Zustand örtlicher Verirrungen befreit habe ?

Gesagt sei es Euch allen: Charlie's luftige Räume stehen fortan auch mir offen, nicht nur diesen jungen, modischen all plastic - Zicken, wie diesem Diamant-Sternchen. Na ja, Schwamm darüber. Dank sei den gestrengen Einwanderungsgesetzen meines alten Heimatlandes, wo auch ein ehrbarer Eidgenosse nicht einfach so bis ans Ende seiner Tage willkommen ist, wird Col Meier immer wieder zu mir und zu meinen Fans zurückkehren müssen. Gut so !

Last but not least und ganz analog dem ogischen Motto der herrschenden Freude: Mein Fan-Club darf einen neuen CEO willkommen heissen. Thomas Lutz sei Dank, dass ich endlich meine Tränen über die Demission des unvergesslichen Hans Hinnen trocknen lassen darf. Thanks Thomy, you made my day und verhalfst damit zu einer echt gelungenen GV und einem enorm erleichterten Vorstand!

Ah, übrigens und solltet Ihr es übersehen haben, es wird Sommer ! Wann immer Ihr nicht wisst, was mit einem schönen Sommertag anzufangen sei, haltet Euch an Col Saladins Motto „ Let's fly her !“ (mich natürlich !) Fortan ist der Spass, mit mir zu fliegen, gleich doppelt. Warum ? Lest auf Seite 7 und jeder zukünftige Copi wird sich wie auf Wolke 7 fühlen ! Neugierig ? Prima !

See you

Eure Stinsy

news

Neuausrichtung der CAF?!

Als 2001 die Swiss Supporter Squadron von der Zentrale in Midland u.a. für ihre erfolgreiche Mitgliederwerbung in einem offiziellen Schreiben belobigt wurde, definierte sich die CAF in der Fusszeile als patriotische Organisation mit der Zielsetzung, Exemplare der grossartigen Kampfflugzeuge aus der Zeit von 1939-45 zu erhalten. Wer ein Programm der CAF für 2005 zur Hand nimmt, stellt fest, dass dem definitiv nicht mehr so ist. Das Programm wendet sich dezidiert auch an Veteranen der Kriege in Korea, Vietnam und Irak. Die Leitung der CAF nimmt für sich in Anspruch, bereits in der letzten Dekade die Zielsetzung des Vereins auf den Erhalt von Flugzeugen späterer militärischer Einsätze erweitert zu haben. Konsequenterweise wird auch auf die Suche jeder anderer Art von Erinnerungsstücken usw. aus den entsprechenden Perioden verwiesen. Mit dem Aufruf, Veteranen aller Kriegszüge zum Beitritt in die CAF zu ermuntern, nimmt die oberste Heeresleitung für sich in Anspruch, der Organisation eine neue Dimension verpassen zu wollen. Anpassung an den aktuellen Zeitgeist in den USA?

CAF Swiss Wing
www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
 Brunnenwiese 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
 Jtenhard 47, 5620 Bremgarten

CONTACT® ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG. 8918 Unterlunkhofen

CAF Swiss Wing

Flight Operation

18.- 19. Juni 05
 Airshow Haguenau (Elsass, FR)

25.-26. Juni 05
 Oldtimertreffen Ecuwillens

2.-3. Juli 05
 70 Jahre Flugplatz Yverdon

17. Juli 05
 BBQ Reichenbach

23.-24. Juli 05
 Oberwalliser Flugtage, Raron

6. August 05
 Flugplatzfest Birrfeld

19.-21. August 05
 Modellflugtage Willisau

26.-27. August 05
 Jubiläum Flugplatz Lausanne

26.-27. August 05
 Airshow Altenrhein

September 05
 Oldtimertreff Hilzingen (D)

Veranstaltungen

12. März 05
 Generalversammlung / Swiss Wing

28.-29. Mai 2005
 Museum Schleissheim, München

17. Juli 05
 BBQ Reichenbach

26. November 05
 10-Jahre Swiss Wing

Reisen

1. - 2. Oktober 05
 CAF-Airsho 05, Midland TX
 mit Peter Winkler

Col Peter Winkler wird laufend über die Reisen informieren.

CAF / Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche, Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit SW-Patch



Hemd, grau mit Brusttasche

Sweatshirt, schwarz mit

Bestellungen an: Monika Eschmann, Juraweg 481, 4813 Uerkheim
monika.eschmann@caf-swisswing.ch

Weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch