



D-Day 6. Juni 2006

Eine Reise mit dem Stinson in die Normandie will gut vorbereitet sein. So haben sich Werni und ich bei Roger getroffen und vieles abgeklärt. Der Pfingstmontag ist in Frankreich ein Sonntag, so sind dort viele Flugplätze geschlossen oder man bekommt kein Benzin. Wir planten, mit zwei Zwischenlandungen nach Deauville zu gelangen. Am Vorabend wurde das Flugzeug beladen und am frühen Montagmorgen aus dem Hangar gestossen. Mit einer Spezialbewilligung durften wir schon um 08.00 Uhr starten. Durch den Schweizer Jura gelangten wir zum Zollflugplatz Dijon.

Auf die erste Frage nach der Landung: «Wie bezahlen Sie?» konnten wir antworten: «1. sofort, 2. Cash in Euro, 3. Creditcard!»

Nach dem Auftanken flogen wir Richtung Westen, Werni hatte das GPS neu programmiert. So ging es bei



Die Stinson überfliegt die Utah-Beach!

Auf dem Utah Landungsabschnitt im Westen griff das VII. US Korps der 1. US Armee an, wobei die Landungsgruppen nur auf geringe deutsche Gegenwehr trafen, und die Landung gelang ohne grössere Verluste. Mit Schwimmpanzern und Planiertrauben drangen die Infanteriekontingente ohne Probleme über die flache Dünenlandschaft ins Hinterland vor — von Carentan nach Lessay. Ausgeladen wurde bei Niedrigwasser, da ein breiter Strand benötigt wurde, und natürlich auch wegen der Strandhindernisse.

schönem Wetter und wenig Wind Richtung Paris. Der Frust kam aber unvermittelt: Wir näherten uns einer schön geraden Bahnlinie und freuten uns, dass sie nach Nordwesten zeigte. Ein Blick nach hinten/unten brachte es auf den Punkt: Da nahte doch so ein herziges Spielzeugbähnli, schön silbrig und ganz lautlos



180 km/h. Der TGV hätte uns fast den «Pfnüsel» angehängt!

Inhaltsverzeichnis

D-Day	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Neutralitätsschutz	Seite 5
Ecuwillens	Seite 8
Rockin? Car	Seite 9
Fokker-Team	Seite 10
Stinsy	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12

Aber wir kamen nach einer Stunde trotzdem in Etampes an, einen Ort südlich von Paris.

Wir kauften wieder Benzin und tuckerten durch den Radio-Wirrwarr von Paris nach Deauville. Man hat uns sehr herzlich empfangen nach unseren viereinhalb Flugstunden und uns sofort wieder Benzin nachgefüllt. Wir wollten noch an diesem Tag das Landegebiet abfliegen, nahmen darum Kontakt mit Roger auf. Die Kameras waren geladen, also wurde wieder gestartet. An der Utah-Beach sollten unsere Kollegen von der «101st Airborne» warten. Ziemlich tief haben wir die abgemachte Stelle überflogen, der ganze Strand hat uns heftig winkend begrüsst, in Bikinis, in Tüchern eingehüllt, in Strassenkleidern, in Militärgewändern – so viele Rogers kann es gar nicht geben! Bei denen, die am heftigsten gewinkt haben, drehten wir in paar Kreise und flogen nachher nach Ste-Mère Eglise, das ist dort, wo im Film der Fallschirmgrenadier am Kirchturm hängt.

Überall waren die Festvorbereitungen im Gang. Auf dem Rückflug liessen wir uns nochmals von den Befestigungen, den Sperranlagen und Gedenkstätten beeindruckt. In Deauville sicherten wir unsere Stinson und konnten darauf unsere Zimmer in Rogers wunderschömem Haus beziehen. Wir liessen den Tag bei einem einfachen Essen in der Stadt ausklingen.

Der 6. Juni begann mit den Flugvorbereitungen. Wir hatten unsere Kollegen auf 09.00 Uhr an den Strand der Utah-Beach bestellt. Unser Timing klappte recht gut, wir überflogen Omaha-Beach, die Stadt Caen und kamen unserem Zielpunkt näher. Wir waren aber noch eine Minute zu früh und Werni konzentrierte sich auf den Tiefflug, ich meldete alles was da zu beobachten war: zwei Pforten links, ein Esel gerade voraus, ein Strandput-



Zum Gedenken an die verlustreiche Lufthandlungsoperation der Amerikaner ist eine Fallschirmjägerpuppe am Kirchturm von Ste-Mère Eglise angebracht zur Erinnerung an John Steele, der dieses schmerzhaft Ereignis erlebte in der Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1944. John Steele wurde noch in dieser Nacht von einem deutschen Soldaten befreit und traf sich Jahrzehnte später mit ihm an diesem geschichtsträchtigen Ort.

Die 82. US Lufthandlungsdivision hatte den Auftrag, an dem Merderet einen Brückenkopf zu errichten und die Strassenkreuzung von «Sainte-Mère Eglise» einzunehmen. Ein Teil der Einwohner war in der Nacht vom 5. auf den 6.6.44 durch die Alarmglocken aufgeweckt worden. Ein Haus brannte und es gelang nicht, den Brand unter Kontrolle zu bringen. Zu genau diesem Zeitpunkt begannen die Fallschirmjäger mit dem Absprung. Fallschirmjäger fiel mitten in das brennende Haus, ein anderer blieb in den Ästen eines Baumes hängen und wurde von einer MG-Salve getroffen. Das 3. Bataillon mit einem Viertel seiner Stärke marschierte auf Sainte-Mère Eglise umstellte den Ort und besetzte ihn um 04:30 Uhr. Deutsche Truppen unternahmten einen Gegenangriff, konnten den Ort jedoch nicht zurückerobern. Die 82. Luftlandedivision blieb jedoch bis zum 7.6.44 ohne Kontakt zu anderen Truppenteilen.

Das «Airborne Museum» wartet mit vielen Exponaten dieser Luftlande-Operation auf. Neben zeitgenössischen Waffen und Ausrüstungs-Gegenständen sind viele Fotos über diese Luftlandeoperation zu sehen. (R.W.Göhlert)

zer halb im Wasser, aber kein Jeep, kein Panzer, kein Töff und schon gar kein Roger!

So mussten wir halt die verlorene Truppe suchen, «Stinsy» ist schliesslich ein Aufklärungsflugzeug. Werni folgte den Strassenalleen und ich auf dem hinteren Sitz schärfte mein altes Erdkämpferauge und sperberte nach Militärmaterial in Hecken und auf Wegen. Und tatsächlich, nach wenigen Minuten kam uns ein rasender Töfffahrer, gefolgt von einem Jeep entgegen, man sah eine Schweizerfahne! Sie strebten dem Strand zu und wir beobachteten deren Treiben aus sicherer Höhe. Dann schwenkten sie ins sandige Gelände am Strand und bezogen ihre Stellung. Unser Motto hiess nun: Speed and Sound! Zuerst folgte der Meldetaschenabwurf, dann ein rauchender Vorbeiflug, darauf ein ausgedehnteres Vorführprogramm.

Während der ganzen Zeit in der Normandie waren wir unter Radarkontrolle von Deauville. Ein Spruch der Dame am Schirm sei hier erwähnt: «Stinson N121MC You have opposite Traffic, one Helicopter in low level Flight, one mile ahead, he is higher than you»

Wir mussten aber noch andere Camps besuchen, zum Beispiel eine französische Veteranengruppe, dort lag noch ein Rumpf einer Dakota zwischen verschiedenen Raupenfahrzeugen.

Auf dem Rückflug überflogen wir alle die Dörfer und historischen Stätten, wo die Gedenk-Feiern gerade im Gang waren. Tief beeindruckt landeten wir nach zwei Stunden wieder in Deauville.

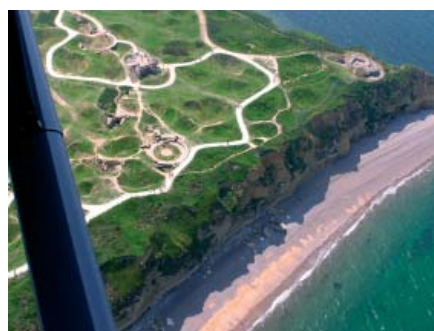
Am Abend kamen dann alle bei Roger zusammen. Bei Grilladen, Brot und Wein wurde der von vielen Eindrücken geprägte Tag besprochen und wir verbrachten einen besinnlichen Abend.



Col Werner Meier (vorne) und Col Henry Saladin mit der Stinson über der «Juno-Beach» - ein unvergleichliches Erlebnis.



Der Soldaten-Friedhof



Die Befestigungsanlagen beim «Point du Hoc» (Omaha Beach)



Überreste des provisorischen Hafens «Mulberry B» vor Arromanches

Aus dem Vorstand

An der Generalversammlung vom März 2006 wurde das neue Leitbild und Zielsetzungen angenommen.

Leitbild

Der CAF Swiss Wing ist ein Verein von flug- und raumfahrtbegeisterten Personen.

Wir sind eine selbständige, schweizerische Organisation. Wir unterstützen die ideellen Ziele der Commemorative Air Force Midland Texas USA (CAF). Diese ist der Welt grösste Organisation für die Geschichte der Aviatik.

Mitglieder werden können alle Aviatikbegeisterten, eine Mitgliedschaft in der amerikanischen CAF ist nicht Bedingung.

Zielsetzungen

- Wir unterstützen die Erhaltung historischer Flugzeuge in flugtauglichem Zustand, wobei ein spezielles Augenmerk den Flugzeugen des 2. Weltkrieges gilt.
- Wir wollen nach Möglichkeit eines oder mehrere solcher Flugzeuge selber betreiben und damit an Flugmeetings teilnehmen.
- Wir betreiben einen Informations- und Verkaufsstand, mit dem wir an Flugveranstaltungen für unsere Anliegen werben.
- Unser Interesse gilt ferner der Geschichte historischer Flugzeuge und spezieller aviatischer Ereignisse.
- Für unsere Mitglieder organisieren wir Reisen zu Flugveranstaltungen, Besichtigungen und gesellige Anlässe.
- Einen grossen Stellenwert hat die Pflege der Kontakte zu andern Fluggruppen, Museen und Einzelpersonen mit ähnlich- oder gleichgelagerten Interessen.

Der Mittwoch war wieder Reisetag: Abschied nehmen, Flugzeug bereitstellen und dann ab Richtung Osten. Der Wind hat uns dann Probleme gemacht, wir kamen nur schlecht vorwärts. Geplant war die Landung in Auxerre um 11:40 Uhr. Wenige Kilometer vor dem Platz meldete ich mich an, der Tower nannte die Pistenrichtung, es war zwei Minuten vor zwölf. Ich bog in den Downwind ein, der Tower meldete sich: «Es ist jetzt Mittag, ich schliesse!» Und Ruhe war!

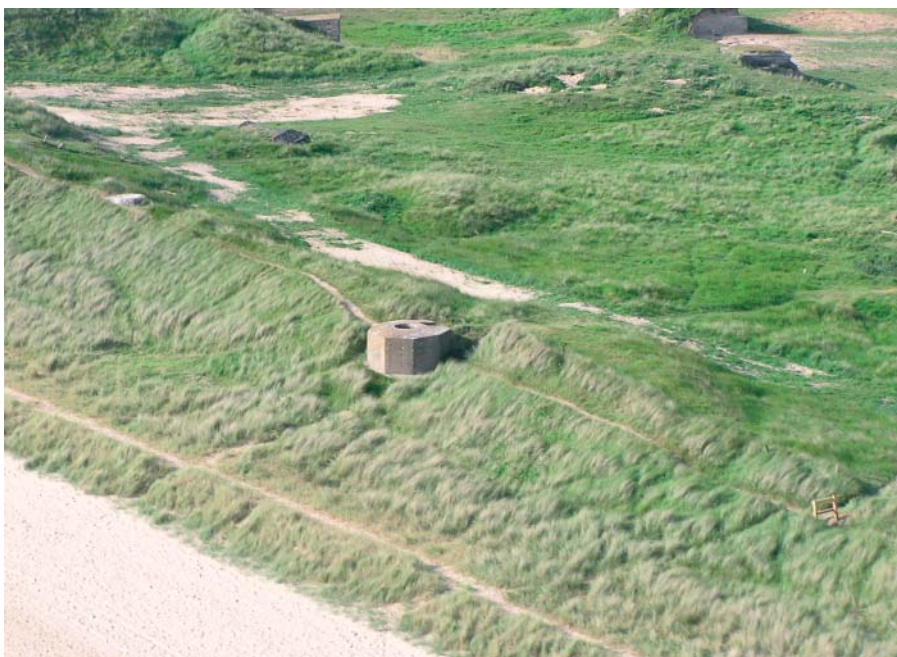
Wir begannen mit den Benzin-Berechnungen und stellten fest, dass wir zu viel «Sprit» verbraucht hatten, um nach Dijon zu gelangen, wo wir ohne Probleme hätten tanken können. Bei unserem normalen Alternate wurde ebenfalls die Tankstelle geschlossen. Unterdessen schickte sich ein Sportflugzeug an, hier unten zu landen, kurzentschlossen folgten wir ihm, verliessen nach der Landung die Piste und schon kam der Nächste! Also musste das so sein. Der Turm und sein Büro waren dann geschlossen, so natürlich auch die Tankstelle. Im nahen Restaurant informierte man uns, dass um zwei Uhr wieder «Saison» sei. Auch diese Zeitangabe wurde sehr genau eingehalten, danach konnten wir Richtung Schweiz loszittern. Wir hatten grosses Wetterglück: drei Tage Sonnenschein. So genossen wir auch die letzte Strecke, kamen bei Porrentruy wieder über heimliche Gefilde und landeten kurz vor fünf Uhr im Birrfeld.

Stinsy hat gut mitgemacht, zwölf Flugstunden lang hat sie klaglos ihren Auftrag erfüllt und uns zu drei sehr eindrücklichen Tagen verholfen.

Danke all denen, welche zum Gelingen beigetragen haben!

Let's we forget!

Col Henry Saladin



Eines der vielen Widerstandsnester (WN)

Das deutsche Widerstandsnest WN5 liegt an einer Öffnung zwischen den Dünen. Auf der linken Seite des Durchgangs wurde auf einem deutschen Bunker von WN5 ein Denkmal zur Erinnerung an die 1. US Pionierbrigade, die an dieser Stelle am 6.6.44 um 06:30 Uhr gelandet war, errichtet. Hinter diesem Denkmal befindet sich ein deutsches, auf das Meer gerichtetes Geschütz in einer Schanze. Das Innere des Bunkers unter dem Denkmal ist zu einer Erinnerungskrypta hergerichtet worden. Auf der anderen Seite des Durchgangs, in einem benachbarten Bunker von WN5, ist das Utah Beach Museum eingerichtet.

Leutnant Arthur Jabnke, ein Zugführer aus der 3. Kompanie des 919. InfReg, hatte Befehl, diesen Stützpunkt zu verteidigen: 400m lang, 300m tief. Der Strand war bei Ebbe 800m breit, bei Flut erreichte das Wasser den Drahtvorhau. Hindernisse im Wasser: Tschechenigel und Rammböcke. Bewaffnung: Beute-MG in Panzerkuppel, 8cm Werfer in betonierter Stellung, 2 schwere MG, 3 Festungsflammenwerfer, 2x5cm KWK, 7,5cm Feldkanone, 7,5cm PaK, 8,8cm FlaK, mehrere Goliaths.

Am 6.6.44 um 04:00 Uhr waren die meisten Stellungen und Geschütze bereits durch Fliegerbomben und Raketen zerstört worden. Nach 04:15 Uhr folgte das Bombardement durch Schiffsartillerie und zerstörte als letztes die 8,8cm.

Um 6:30 Uhr stürmten die ersten Wellen der amerikanischen Landungsstreitkräfte an Land. Auf WN5 hatte man nur noch MGs und Granatwerfer einsatzbereit — die 8,8cm gab lediglich noch einen Schuss ab. Bei der zweiten Landungswelle standen nur noch die ferngelenkten Goliaths mit ihren 92kg Sprengstoff zur Verfügung, von denen jedoch durch Störungen keiner mehr das Ziel erreichte.



Richi Hirter (links), Adrian Verdun und Roger Burri



Neutralitätsschutz - politisch oder mit Kanonen

Teil 3

In letzten Contact habe ich über die Entwicklung der Fliegerabwehr geschrieben. Die Problematik bei der Zielerfassung und dem Schiessen wurde beschrieben, sodass ein gewisses Verständnis für die (schlechten) Resultate der Fliegerabwehr vorhanden sein sollte.

Die Schweizer Fliegerabwehr (Flab) 1940

Zur Zeit der Mobilmachung am 29. August 1939 verfügten die Fliegerabwehrtruppen über zwei Flab-Batterien mit je vier 7,5-cm-Geschützen und sechs Batterien mit 20-mm-Geschützen. Obschon in den ersten Monaten des Aktivdienstes unser Land mehrmals überflogen wurde, zeigte es sich sehr bald, dass diese Flugzeuge nicht nur ausserhalb des Wirkungsbereiches unserer Jäger flogen (Grenzzonen), sondern auch in sehr grossen Höhen, so dass sie durch unsere Flab nicht beschossen werden konnten. Der hohe Bereitschaftsgrad der Flab hinderte jedoch auch die Weiterausbildung der Mannschaften. Im November entschloss sich das Armeekommando deshalb, verschiedene Batterien zu entlassen, um das freiwerdende Material wiederum den Rekrutenschulen zur Verfügung stellen zu können. Mit Hochdruck wurde nun die Beschaf-

fung von Material vorangetrieben. Mit bewilligten 62 Millionen Franken konnten die dringend benötigten Geschütze, Scheinwerfer und Kommandogeräte beschafft werden.

Nach der Generalmobilmachung vom 10. Mai 1940 standen 27 Flab-Batterien im Einsatz. In diesem Monat konnten die Flab-Truppen erstmals auf fremde Flugzeuge schiessen. Sie traten neunmal in Aktion. Der Erfolg war in den meisten Fällen jedoch nicht ersichtlich. Im Juni 1940 eröffnete die Flab wiederum mehrmals das Feuer, speziell die Flab-Batterien, die im Jura stationiert waren. Da es sich hier nicht um Überflüge handelte, hatten sie Erfolg. Die zwei in Laufen stationierten Batterien beschossen ein deutsches Flugzeug, und die Besatzung musste es mit dem Fallschirm verlassen. Eine Me-110 wurde durch die 7,5-cm-Flab derart beschädigt, dass sie bei Oberkirch (SO) notlanden musste.

Die Luftwaffe half mit...

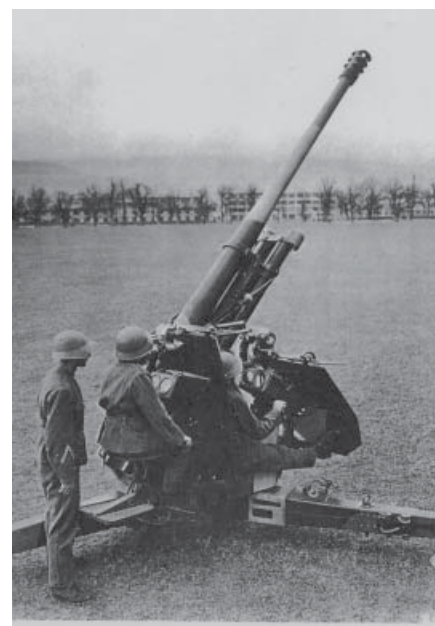
Im Juni kam es zu 84 Grenzverletzungen, verursacht hauptsächlich durch deutsche Flugzeuge, welche im Einsatz gegen Frankreich zur Abkürzung ihres Flugweges den Nordteil unseres Landes überflogen. Vom 1. bis 8. Juni kam es dann tatsächlich zu Luftkämpfen. Die mit ME-109 ausgerüsteten Flieger-Kompanien 6, 15 und 21 trugen die Hauptlast und waren auch erfolgreich. Dieser Umstand löste dann ein politisches «Hickhack» aus und ab 10. Juni wurden sämtliche «Übungsflüge» nördlich der Linie Morges, Yverdon, Biel, Baden, Winterthur, St. Gallen und Altstätten verboten. Nach dem Zusammenbruch von Frankreich wurde der Einsatz von Jagdflugzeugen für den Neutralitätsschutz sogar gänzlich untersagt.

Am 20. Juni 1940 verfügte der Oberbefehlshaber der Armee, General Henri Guisan, dass in Zukunft die Abwehr

ausländischer Flugzeuge nur noch durch die Flab zu erfolgen habe. Am 7. November 1940 wurde, um den fremden Fliegern mit den erleuchteten Städten und Dörfern keine navigatorischen Anhaltspunkte zu geben, die allgemeine Verdunkelung von 22:00-06:00 Uhr angeordnet. Gleichzeitig wurde die Sendezeit der Landessender Beromünster, Sottens und Monte Ceneri bis 22.00 Uhr beschränkt.

Im August kam die Flab infolge der zahlreichen Grenzverletzungen mehrmals zum Einsatz gegen englische Flugzeuge, die während der Nacht unser Hoheitsgebiet überflogen. Aus den Stellungen von Bern und Thun wurde achtmal mit den 7,5-cm-Batterien geschossen. Ein Erfolg konnte nicht festgestellt werden, da sich die Flugzeuge jeweils in grosser Höhe befanden und nur etwa während zwei Minuten bekämpft werden konnten.

In der Nacht vom 20.-21. Oktober wurden 158 Schuss gegen englische Bomber verschossen und im November 473 Schuss. Ein Erfolg der Beschiessung konnte nicht festgestellt werden.



*Die 7,5-cm-Flabkanone 1938 L-49
bei Richt-Übungen*

Um die Reichweite der 7,5-cm-Kanone zu verbessern, verlegte man einige Batterien auf den Simplon-, Gotthard- und Jaunpass. Infolge der Gefahr, eingeschneit zu werden, wurden die Batterien, die auf den Hochpässen eingesetzt waren, ins Wallis verlegt.

Das Jahr 1940 ist charakterisiert, was die Fliegerabwehr betrifft, dass sie zu Beginn und bis Ende Juni für unseren Neutralitätsschutz gegen fremde Flugzeuge wirkungslos war, mit Ausnahme der am 6. und 8. Juni von Erfolg gekrönten Beschiessung deutscher Flugzeuge. Ab Ende Juli war der Neutralitätsschutz praktisch allein Sache der terrestrischen Fliegerabwehr. Die Tatsache, dass die Mehrzahl der Flugzeuge während der Nacht flog, wir aber über viel zu wenig Scheinwerfer verfügten, hat den Erfolg unserer Flab stark vermindert. Trotz verhältnismässig häufigen Beschiessens der fremden Flugzeuge konnte die Wirkung nie beobachtet, geschweige denn ein Abschuss erzielt werden.

Später Erfolg!?!...

Später hatte die Flab mehr Erfolg. Nach Aussagen von verschiedenen amerikanischen Bomberbesatzungen waren die von unseren schweren Flab abgefeuerten Granaten meist bei der dritten Salve unmittelbar im Ziel. Da die Besatzungen den Beschuss erst beim Explodieren der ersten Salve bemer-

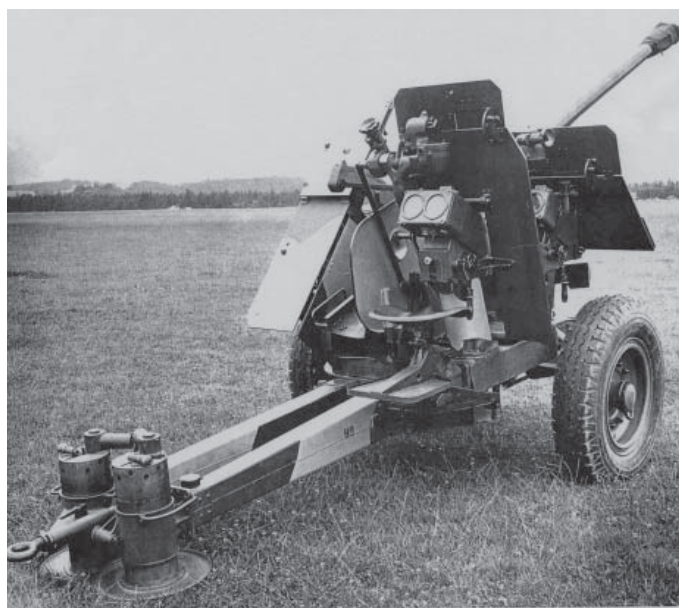
ken konnten, war die Zeit, um ihre Landeabsichten bekannt zu geben (Raketensignale oder Fahrgestell ausfahren), zu kurz. Die dritte Salve war zu diesem Zeitpunkt schon unterwegs. Dieser Umstand machte eine neue Regelung der Feuereröffnung notwendig. Das Wirkungsfeuer gegen fremde Flugzeuge wurde erst dann eröffnet, nachdem die erste Salve von den Flugzeugbesatzungen gesehen werden konnte und diese das Landesignal geben konnten.

Munitions-Verbrauch

Wenn wir die Zahlen der deutschen Luftabwehr betrachten, so war der Munitionsverbrauch gigantisch. Im Jahr 1943 waren pro Abschuss rund 3'400 Schuss schwere 8,8-cm- und 5'000 Schuss leichter Flakmunition nötig – 1944 waren schon 33'500 Schuss schwere Flakmunition nötig. Auch die Konzentration der Flak-Batterien war enorm. So standen 1943 rund um Hamburg 71 Flakbatterien mit insgesamt 346 Rohren (Kaliber 12,8, 10,5 und 8,8 cm).

Die schwere Schweizer Flieger-Abwehr bestand im Jahr 1943 aus etwa 190 Kanonen, Kaliber 7,5 cm, verschoss in diesem Jahr 1'720 Granaten und erzielte vier Abschüsse

Hier ist noch zu bemerken, dass die Flughöhen auch eine grosse Rolle spielten. Bei den Bombenangriffen auf Deutschland flogen die Bomberpuls meist gestaffelt auf einer Höhe von 6000 bis 9000 Meter.



Technische Daten der 7,5-cm-Fliegerabwehrkanone 1938 L-49

Schwenkbereich 360°, Höhenbereich -2° bis +85°, theoretisch maximal 25 Schuss/min. Bei einem Kampfeinsatz musste man die Rohrtemperatur sehr genau beobachten, bestand doch bei hohen Temperaturen Selbstzündergefahr (Bei der 35 mm Flab-Kanone 93/90 betrug die kritische Rohrtemperatur 140°). Die Geschützbesatzung hatte Anweisung, sofort für 20 Minuten in Deckung zu gehen und zu warten, bis die Rohre abgekühlt waren.

Technische Leistung

Anfangsgeschwindigkeit V_0 805 m/sec, Maximale praktische Wirkungsdistanz zirka 9000 Meter. Kadenz ca. 20-24 Schuss/min

Richtgeschwindigkeit (360°) 35,6 sec. Max. Höhenrichtgeschwindigkeit (85°) 30 sec.

Mit einem verbesserten Antrieb (Contraves) konnten die Richtgeschwindigkeiten auf 9,55 sec/5,0 sec gesenkt werden.

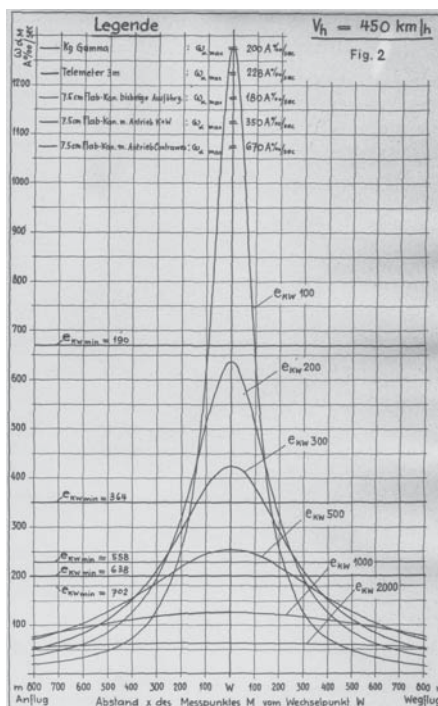
Auch die technischen Leistungen des «Telemeters 3m Basis» und des Kommandogerätes «Gamma» mussten noch eingerechnet werden.

Keep'em flying Partners

Marti

Reiseveranstalter
3283 Kallnach
Tel: 032 391 0111
www.marti.ch

Der Zeitzünder «Tavaro» des 6,5 kg schweren Geschosses entscherte sich erst nach 0,7 sec. Dies entspricht einem schusstoten Raum von 600 m. Weitere schusstote Räume ergaben sich aus der konstruktiven Begrenzung der Elevation, Seiten- und Elevationsrichtgeschwindigkeiten. Im Bild sind alle Richtlimiten ersichtlich, errechnet für eine Fluggeschwindigkeit von 300 km/h.



Die Flab-Scheinwerfer

Eine erfolgreiche Bekämpfung der Flugzeuge bei Nacht ist nur dann gewährleistet, wenn sie sichtbar sind und eingemessen werden können. Die «Sichtbarmachung» von Flugzeugen erfolgt durch Scheinwerfer.

Der Spiegeldurchmesser betrug 30 bis 110 cm bei mobilen und 110 bis 250 cm bei ortsfesten Anlagen, die Reichweite 1 km bis 6 km. Um mit den Kohlenstäben einen Lichtbogen zu erzeugen, brauchte man grosse elektrische Energie (zirka 16 kW). Die Trübung der Luft (Staub, Flugasche usw.) schränkte die Sichtbarkeit ein.

Col Werner Meier



Die 7,5-cm-Kanone beim Schiessen. Links vom Rohr sieht man ein Geschoss, das in der Tempier-Maschine eingestellt wird.



Die Deutsche 8,8-cm Flak

Als 1935 die Überführung der Flak aus dem Heer in die Luftwaffe erfolgte, wurden entscheidende waffentechnische Verbesserungen an der Flak 8,8 cm 36/37 erreicht. Die Anfangsgeschwindigkeit der Geschosse (zirka 9,4 kg, je nach Einsatz) konnte auf 825 m/sec gesteigert werden, dies ergab eine Schusshöhe von über 10 km und eine Schussweite von knapp 15 km. Im Verlaufe des Krieges stand die Entwicklung natürlich nicht still. Die neue 8,8 / 41 setzte einen Markstein in der Entwicklung. Mit dieser Waffe ist es erstmalig gelungen, die Anfangsgeschwindigkeit eines grosskalibrigen Geschosses auf etwa 1400 m/sec zu steigern und damit eine Schusspräzision zu erreichen, die bis heute nicht wesentlich übertroffen werden konnte.

report

Ecuwillens 2006

Am 24./25. Juni 06 fand zum 16. Mal das internationale Oldtimer-Treffen statt.

Bei schönstem Wetter, ausser einigen Nachtgewittern, konnte man Flugzeuge, Autos, Motorräder, Traktoren und ein US-Militärcamp bewundern. Traditionsgemäss war der CAF Swiss Wing auch vertreten. Unermüdlich ist unsere Werbeabteilung tätig und macht so unsere Vereinigung immer mehr bekannt. Die Stinsy und die AC-4 waren ebenfalls von der Partie.

Im lockeren Nachmittagsprogramm konnten sich die Flugzeuge präsentieren und das US-Militärcamp sorgte zwischendurch mit heulenden Sirenen für Aufregung.

Wie immer – es war ein gelungener Anlass

Col Werner Meier



Speziell zu Gast waren dieses Jahr die alten Traktoren. Die einstmaligen «Rolls Royce» der Landwirtschaft, Hürlimann und Bühler, sind auch heute noch kleine «Bijou» nur etwas älter, aber immer noch gut im «Schuss». Auch die «Lambretta» und die «Norton» durfte nicht fehlen.



report

Switzerland biggest Rockin' Car, Bike'n Aircraft Meeting...

... so wurde das Meeting auf unserer «Stinsy-Homebase» angepriesen. Ich muss neidlos eingestehen – da wurde nicht übertrieben. An diesem heissen ersten Juli war nicht nur die Temperatur in den 30ern, sondern auch der Sound der alten Motoren und Flugzeuge sorgte für steigende Temperaturen.

Der Flugbetrieb wurde aufrechterhalten und die Verantwortlichen hatten alles unter Kontrolle. Wie mir der Verantwortliche vom «crazy eventik», Paul Burkhalter, mitteilte, wurden bis 1000 Autos erwartet. Die Infrastruktur des Flugplatzes stiess jedoch an die Kapazitäts-Grenze, aber mit grossem Verständnis konnte der grosse Ansturm an Fahrzeugen und Besuchern gemeistert werden. Natürlich hatte es einige «Einheimische», die sich wegen den gesperrten oder schon vollen Parkplätzen aufregten.

Ein toller Event, die Kombination von Oldtimern, Sound in allen Variationen und ein reger Flugbetrieb sorgten für ein eindruckliches Ambiente.

Col Werner Meier



Unser Präsident Thomas Lutz geniesst offensichtlich seinen Einsatz ... und auf dem Zoll-Platz – aber für diese Vehikel hatte der Zöllner kein Interesse...



Auf dem gesperrten Vorfeld des Flugplatzes konnte man die diversen Oldtimer und sonstige «kuriose» Vehikel bewundern. Auf der Open-Air-Bühne wurden grossartige Songs und Rock'n'roll von namhaften DJs abgespielt. Am Abend ging «die Post ab». Im Hangar spielten Top-Bands» bis um 03:00 Uhr



report

Fokker-Team und ein B-737 Cockpit

Das Fokker-Team entwickelt sich in der Museums-Szene langsam zum High-Flyer. Nicht nur, dass es in Luzern für den Unterhalt, respektive für die Werterhaltung der Flugzeuge zuständig ist – nein- man kann es auch für die Verschönerung des Swissair DC-3 und für Umbauten aller Art gebrauchen. Und nun wird ein «wahrhaftiges» Cockpit einer Boing-737 in einen Simulator umgebaut.

Im Jahre 1968 wurde die B-737-222 bei Boeing gebaut, war bei United bis 1998 im Flugbetrieb und dann in die Wüste in der Nähe von Las Vegas gestellt worden.

Mit der Kettensäge wurde dann der Vorderteil (das Cockpit) «abgekafelt» und an den Schweizer Käufer veräußert. Mit dem Schiff und auf dem Lastwagen kam das Cockpit nach Dübendorf, wo jetzt daran gearbeitet wird. Zu Weihnachten soll der Simulator betriebsbereit sein.

Col Werner Meier



Sonne Märt Bremgarten

das konsumentenfreundliche

Einkaufszentrum:

- ☀ 25 Läden unter einem Dach
- ☀ Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- ☀ Über Mittag immer geöffnet
- ☀ Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- ☀ Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch



Hello Cols and Friends

Awe or Shock ? Die schlechte Nachricht - Stichwort: Beziehungskiste - oder die ganz schlechte Nachricht - Stichwort: Monika - zuerst ? Na also: An mir liegt's bestimmt nicht, dass meine Schwester bislang nichts von mir wissen wollte. Vielleicht will sie nicht, oder sie darf nicht, obwohl ihre engsten Mäzene und Freunde, wie die meinen, dereinst in der selben Flug- und später Bruchbude ihre Brötchen erflogen. Meinen die etwa, ihr Sentinellchen sei was Besseres, bloss weil es vor 52 Jahren durch ein paar grün gewandete Meisterschützen vom jurassischen Himmel geholt und von der Swiss Airforce eingeheimst wurde ? Klar hatte Sisterchen Sentinelly ein paar passable Jahre genossen und sei es auch nur als gutmütiges Schleppferd

für motorlose Aufwindjäger gewesen. Hingegen als Animierdame und Lockvogel so einer Güggelbeiz in the middle of nowhere, von schmutzellig patschigen Kinderhändchen abgefingert zu werden und in der segenden Sonne ausgedörnt als unbrauchbares Wrack enden zu müssen, machte ihren Schweizer Pass auch nicht wett. Finde ich.

Doch der Juni 2006 kam und dem Dubler-Clan sei Dank: Welcome back, Schwesterchen ! Der ausgedehnte Aufenthalt in der ungarischen Schönheitsfarm ist dir sehr wohl bekommen. Spic and span, gelackt und frisch getrimmt: Zugegeben, die leuchtenden breiten Streifen um deine Waistline sind vielleicht etwas gewagt, angesichts unseres Alters. Du weisst ja, Streifen machen nicht unbedingt schlank. Aber neben mir, deiner kühlen, eleganten amerikanischen Schwester wärst du eine ganz passable und willkommene Ergänzung. Wir, das «Duo Geschwister Stinson» würden – und das kann ich dir aus Erfahrung versichern – all die Kriegsveteranen beim alljährlichen Picknick auf der Omaha Beach noch viel mehr als sonst üblich zu Tränen rühren: «The Great United States of America and little brave Switzerland united in Stinsons». Aber eben, bislang habe ich nichts von dir gehört. Vermutlich brillierst du weiter still vor dich hin in deinem Jurasüdfuss Uhrenkaff , während ich mich im nationalen wie internationalen Erfolg nur so aalen kann.

A propos Erfolg: Unser diesjähriger Gedenktrip in die Normandie liess die begeisterten Veteranen aus Nah und Fern reihenweise auf den Rücken fallen und die Dame von der Radarkontrolle von Deauville in heillosem Entsetzten gleich unters Pult, als sie uns in a cloud of dust unter einem Muschel suchenden Bodensurri-Heli durchbrausen sah. Just do it ! war das Motto meines Pilot in Command Col Meier. Im Stechflug warf er die Meldetasche ab und entschwand in einer mega Rauchwolke zwischen den Bäumen einer Allee. Auch ohne gewagte Streifen an Taille und weissem Kreuzchen am Hinterteil werden die uns dort hinten im Frankenland noch lange nicht vergessen.

Last but not least zum angedrohten Monika-Schocker: Unsere unschätzbare, unentbehrliche und unersetzbare, Chief Colonel of the Promotion Division Monika Eschmann, spielt bedrohlich mit dem Gedanken, ihr Amt als Director of Sales and Promotion in andere Hände legen zu wollen. Ungeachtet der ach so wahren Volksweisheit, dass selten was Besseres nachkommt. Monika, die mir doch so viel zu meinem weit um verbreiteten Ansehen verholfen hat und die mit ihrem unwiderstehlichen Charme noch dem grünsten der grünen linken Antiaviatiker ein währschaftes Modellfliegerchen verkaufen konnte, will ihr unbezahlbares und ebenso unbezahltes Amt niederlegen.

Monika, dies ganz privat und nur unter uns: Auch wenn es vielleicht nicht das Ding einiger unserer Friends and Cols ist, immer und unablässig gleich vierhändig mit Anerkennung und Lob um sich zu werfen, lass dir verraten sein: Allein schon die Vorstellung, dein gewinnendes Wesen nicht mehr hinter den Verkaufstresen zu sehen, mache ihn, Col Meier, sehr traurig. Hat er mir heute mit leicht stockender Stimme selber gesagt. Ehrlich ! Und eine solche Aussage ersetzt jedes nur erdenkliche Lob. Vor allem, wenn diese Aussage von Col Meier kommt.

Also dann, liebe Cols uns sonstig
Freunde, haltet unsere Monika bei
Verkaufs-Tresen und Euch in der L

Herzlichst

Eure Stinsky



news

Herzlich willkommen im Vorstand
des CAF Swiss Wing

Herbert Schilling



Unser neues Vorstandsmitglied im
Cockpit der B-29 «FIFI».

2006

Veranstaltungen / Reisen

WS - Werbestand

1.-2. September	Swiss Airforce Competition, Emmen	WS
3. September	Fliegerchilbi Langenthal	WS
9.-10. September	75-Jahre Flugplatz Grenchen	Flight OPS / WS
16.-17. September	Flugtage Hilzingen (D)	Flight OPS
23.-24. September	Sternmotorentreffen in Bern	Flight OPS / WS
7.-8. Oktober	Modellflugtage Hausen a/A	WS
7.-8. Oktober	Fina Air Show / Midland	CAF SW
25. November	Jahresend-Anlass	CAF SW



Die «Stinsy» über dem «English Channel» und die B-25 «Mitchell» landet in Ecuwillens.



Mitflug-Gelegenheiten mit

Stinsy

Henry Saladin 01 853-0533

C-36

Guido Pellicoli 079 636-5346

PC-7

Peter Bosshard 01 822-0404

CAF Swiss Wing - Shop

Neu: Hemd (100% Baumwolle, bügelleichte Pflege)
mit Krawatte. Sie haben nie mehr die «Qual der
Wahl». Bei einem CAF Swiss Wing-Anlass sind sie immer
gut angezogen - auch für Frauen!

Langarm Fr. 65.00, Kurzarm Fr. 60.00, Krawatte Fr. 25.00

Bestellungen an:

Monika Eschmann, Juraweg 481, 4813 Uerkheim

monika.eschmann@caf-swisswing.ch

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage:

www.caf-swisswing.ch



CAF Swiss Wing

www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
Brunnenwiese 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikations-
organ des Swiss Wing der CAF
in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

www.fliegerbuecher.ch

Weit über 21'000 Fliegerbücher erwarten Sie in unserer Datenbank. Surfen Sie jetzt vorbei!

Cumulus AG, Aviationbooks, Postfach 95, CH-5042 Hirschthal
Büro/Shop: Hügelstrasse 3, CH-5040 Schöftland
Ladenöffnungszeiten: Mo - Fr 8 - 12 / 13.30 - 17 Uhr, Sa 9 - 12 Uhr
Telefon 062 721 35 62, Fax 062 721 02 68; info@cumulus.ch

CUMULUS