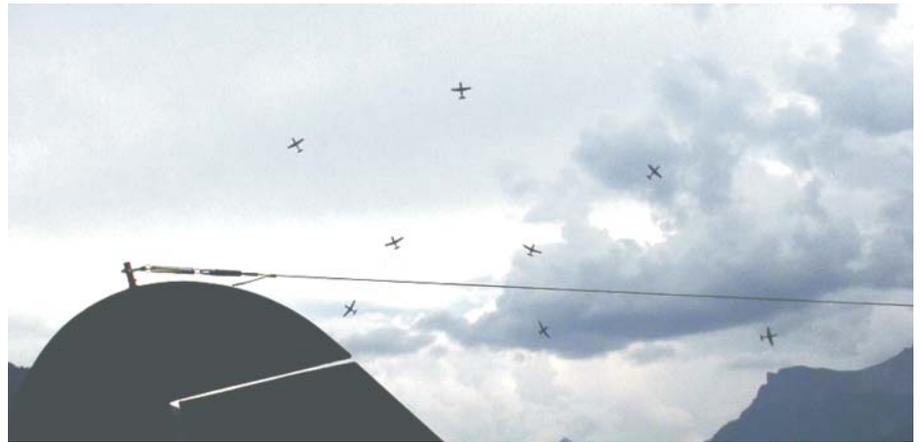




Ereignisse im Multipack

Jost Schneeberger hat unsere Stinson ins Wallis geflogen, Beat Ruf und Henry Saladin kamen mit dem Swis-sair-AC-4 nach Raron. Das herrliche Wetter liess allen «Üsserschwyzern» den Flug ins Wallis zum grossen Erlebnis werden. Als wir um 11 Uhr ankamen, waren schon mehrere Dutzend «Heckrädriige» auf dem Platz. Wir wurden von Werner Zürner und Norbert Kessler in Empfang genommen, mit dem Auto hatten sie den Lötschberg ohne die geringste Wartezeit durchquert, und Monika hatte sich schon am Vortag auf den Weg gemacht. Auch der Helfer Theo war da, somit war man in Vollbesetzung für den Flugtag bereit.

Wir hatten das Funkgerät noch eingeschaltet, um den Moment seiner Ankunft nicht zu verpassen; kurz vor zwölf Uhr meldete sie sich: Die Stinson HB-TRY, ehemals Swiss Air Force A-96, setzte zur Landung an. Zum ersten Mal konnte man also die



TURBO 1 (Hptm M. Junker) führt das PC-7-Team und eine verdiente Pause für die Zuschauer...

beiden gleichen Flugzeuge miteinander sehen. Ueli Siegenthaler hatte in den letzten Tagen die Umschulung bestanden und das Schwesterflugzeug von Grenchen ins Wallis gebracht.

Der Flugtag ist eigentlich eher ein Flugplatzfest, ein stetes Kommen und Gehen verschiedenster Flugzeuge; am Abend waren 115 Heckradflugzeuge in Raron! Die Oldtimer-Ausstellung war etwas vom Feinsten, was man in Mitteleuropa zu sehen bekommt. B-25 Mitchell, drei Stearman, eine Ryan eine DO-27 aus Deutschland, ein L-19 Birdog aus Norwegen, ein halbes Dutzend Bucker und natürlich zwei AC-4, diejenige der Walliser «Chavez Flyers» und Mittelholzers Swisair Nr 1, die

HB-IKO. Mit Modellvorführungen hat der Nachmittag begonnen, Gleitschirmler und die PatrouillenVorführung beider AC-4 waren noch vor drei Uhr auf dem Programm. Es kam die Vorführung des PC-7-Teams unserer Luftwaffe. Bei starkem Wind, ziemlicher Böigkeit zeigten sie im engen Tal eine hervorragende Schau. Einige Akrobatik-Vorführungen mit «One Design» und JAK-Flugzeugen liessen niemanden zur Ruhe kommen. Wie jedes Jahr kam «der Holländer!», ein

Inhaltsverzeichnis

Mollis und Lommis	Seite 3
Midland 2006	Seite 5
Battle of the Beam	Seite 6
Vola Ticino, Lodrino	Seite 8
Hittnau, Grenchen	Seite 9
BBQ Reichenbach	Seite 10
News, Veranstaltungen	Seite 12



gebürtiger Solothurner, in Kanada ausgebildeter Heli-Pilot, aber mit verwirrendem holländischem Namen. Er bestieg seine «Lama», das ist eine Alouette II - Rumpf mit einem Alouette III Triebwerk und Rotor - ein Powerpaket. Die viertelstündige Show war atemberaubend, hochpräzise geflogen und spektakulär in ihrer Choreografie!

Der Abend kam - die «Jet Alpine Flyers» hatten alle Flieger zum Apéro geladen! Unter dem B-25 haben sich an die 50 Piloten und Pilotinnen, Mechaniker und Helfer zum Walliser Nationalgetränk «Fendant» getroffen. Eine tolle Geste der Bombercrew; hoffentlich findet die Idee auch in der «Üsserschwyz» Anklang.

Die alten Flugzeugbunker aus dem Zweiten Weltkrieg haben eine wunderbare Weiterverwendung erfahren: Die alljährliche Raclette-Party hat wiederum volles Haus gebracht, die Jungflieger(Innen!) des Oberwallis wurden standesgerecht getauft, und ganz kurz nachher ist man «sofort» in den Schlafsack gekrochen!

Die abendlichen Gewitterwolken hatten sich verzogen; der Sonntag war wieder blauhimmelt und schon recht warm (31°C). Die AC-4 und unsere Stinson machten sich auf den Weg, denn Fredy Lienhard mit seinen Helfern lud zum CAF-Barbecue! Die AC-4 hat die Alpenüberquerung mit einiger Mühe doch noch geschafft, aber Geografieflüge zur Höhegewinnung sind bei so alten Flugzeugen halt üblich. Zwei der alten Stoffflieger waren schon um elf Uhr im Berner Oberland und kurz vor Mittag traf

auch hier wieder die Überraschung ein: Ueli Siegenthaler brachte «Christoph und Hansruedi Dublers» A-96 nach Reichenbach! Erste Landung eines AC-4 und erste Landung des A-96 am CAF- Barbecue-Sonntag! Die Modellflieger, die kommenden und gehenden Gastflieger und die Fallschirmspringer haben für viel Betrieb in Reichenbach gesorgt.

Zufrieden sind die Gäste am Nachmittag auf den Heimweg gegangen, gefahren, geflogen - wir haben tolle Kameradschaft genossen. Die Berner Oberländer haben ein tolles Fest organisiert - wir danken Euch herzlich!

Wir sehen uns wieder, wenn es in einem Jahr heisst: «CAF Barbecue in Reichenbach!»

Col Henry Saladin

Unser sehr bewährter Grill-Spezialist «Claude» und seine Crew zauberten wiederum hervorragend - und die zahlreichen Gästen genossen seine Endprodukte sehr...

Herzlichen Dank für Deinen Einsatz, aber auch an die ganze Reichenbacher-Crew



Das «Jet-Scale Team» in Aktion. Die «Crazy Hornet» und eine «Tiger F-5» beim Vorbeiflug.



Keiner ist zu Klein, Gross zu sein... und unten sind 201 Jahre «Erfahrung und Schönheit» versammelt.



report

Mollis und Lommis

An diesen beiden Wochenenden war ein treuer und hartnäckiger Gast anwesend: Petrus wollte sicher die «Wassertauglichkeit und den Durchhaltewillen» von Mensch und Material prüfen. Er konnte zufrieden sein – es wurde geflogen! Alles, was Rang und Namen hatte, traf sich am 12. und 13. August zur AIR MOLLIS 06.

In bunter Reihe präsentierte sich die ganze Palette, vom Doppeldecker bis zum FA/18, nicht fehlen durfte die Patrouille Suisse. Ihre Darbietungen im engen Tal waren bemerkenswert, ebenso diejenigen der Hunter- und Vampire-Formationen. Mit den tief hängenden Wolken wird der «Ziegerschlitz» für die fliegerischen Darbietungen noch enger, als er schon ist. Die Besucher kamen aber trotzdem auf ihre Rechnung.

Die Warbirds, wie Spitfire, F4U Corsair und MS 406 Morane, beeindruckten mit ihren Leistungen immer noch. Die Kunstflug-Vorführungen lösten Staunen aus; wie die Flugzeuge herumwirbeln, kann man fast nicht mehr als fliegen bezeichnen. Als krasser Gegensatz dazu zeigte die Comte AC-4 das gemütliche und gediegene Reisen in den 30er-Jahren. Unsere Stinson war auch mit von der Partie und zeigte den Abwurf einer Meldetasche, Beweglichkeit im Kampfgebiet und das Ausfliegen eines Verletzten.

Am Sonntag wollte man noch einen Formationsflug mit zehn Huntern vorführen (mit Looping) und den Eintrag ins «Guinness Buch der Rekorde» anstreben. Da hatte aber Petrus etwas dagegen, und der Versuch musste abgesagt werden.



Eine Woche später fand das Air Festival 06 in Lommis statt, aber auch hier war Petrus von seiner ekligen Seite her allgegenwärtig. Die Motorfluggruppe Thurgau feierte ihr 60-jähriges Bestehen. Begonnen hatte es auf der Frauenfelder Allmend. Als die Allmend zum Waffenplatz umfunktioniert wurde, musste sie ein neues Zuhause suchen, das sie 1963 in Lommis fand.

Auch an diesem Wochenende also war «Petrus» nicht wohlgesinnt. Die Organisatoren versuchten trotzdem, ein attraktives Programm zu bieten. Dies gelang auch, trotz der vielen Regenschauer. Einige der «Airshow-Piloten» konnten aber wegen diesem misslichen Wetter nicht teilnehmen. Vielleicht war darum das Programm etwas zu Kunstflug-lastig. Ich habe festgestellt, dass die Zuschauer bei längeren Vor-

Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen

führungen das Interesse verloren und sich anderweitig beschäftigten. Die Stinsy und die AC-4 präsentierten sich diesmal gemeinsam und flogen nach der Vorführung sofort auf ihre Homebases zurück. Bei Wind und Regen kamen die Flugzeuge in Zürich und im Birrfeld in den «Schärmen».

Ein Kompliment an unsere wettertaugliche Werbemannschaft. An beiden Wochenenden war sie präsent und unermüdlich im Einsatz.

Col Werner Meier



CAF Col David Atchinson vom CAF New Zealand Wing als Gast in Mollis. Dass bei diesem Wetter geflogen wurde, hat ihn doch sehr gewundert.

Unsere Bodencrew vom «HQ Command / Air Force Reenactment» wartet auf den Meldetaschen-Abwurf und nach der Aufnahme eines Verletzten «nebelt» sich die Stinsy ein.



report

Midland, Texas 2006

Wer zurzeit eine Flugreise unternimmt, weiss genau, dass die Kontrollen an den Flughäfen rigoros sind. Dies war auch in unserem Fall so: (Schuhe ausziehen, kein Getränke, etc.) und dies überall, denn unserer Reise führte uns von Zürich – Dallas- Midland - Dallas – Knoxville – Nashville – Dallas zurück nach Zürich. Das erstaunliche daran ist, dass alle Flüge sozusagen auf die Minute genau ihren Flugplan einhielten.

In Dallas wohnten wir den Festivitäten zum 75. Geburtstag von George Loge bei. Es war eine richtige Amerikanische Party mit allem «Drum und Dran», und wir genossen die Freundschaft sehr.

Der frühe Flug nach Midland am Freitagmorgen, dann Registrierung für die Flugshow am Samstag, dann mit anschliessendem Lunch «save the girls» im Hangar, die Generalversammlung der CAF und zurück nach Midland ins Hilton, und anschliessend das Gala Diner im «Petroleum Club Midland».

Anlässlich der GV überbrachte ich die Grüsse vom Swiss Wing, welche mit Applaus zur Kenntnis genommen wurden. Vertreter des French Wings

haben mir mitgeteilt, dass sie jetzt eine Cessna besitzen und diese in le Bourget stationiert ist. Sie würden gerne eine Zusammenkunft mit der Stinsy L-5 begrüssen. Wir werden sehen!

Die GV der CAF verlief ordentlich, es gab eine Vakanz im «Member of the Board», wobei die drei vorgeschlagenen Kandidaten nicht zu überzeugen vermochten. Als dann noch zwei Vorschläge aus dem Publikum kamen, geriet die Abstimmung quasi zur Farce. Es wurde auch noch mitgeteilt, dass die Internet-Abstimmungen noch ausgewertet werden müsse und das Wahlergebnis dann auf dem Korrespondenzweg mitgeteilt werde. (Irgendwie haben die «Amis» etwas Mühe mit Abstimmungen, siehe Florida bei Bush!)

An der Flugshow am Samstag war das Wetter prima, nicht zu heiss und nicht zu kalt, ein paar Wolken bei 23° Celsius. Die Show war wiederum ähnlich zu den Vorjahren, dieses Jahr allerdings mit mehr Flugzeugen aus Korea und Vietnam. Die ganze Flugshow verlief ohne Unfall und war wiederum begeisterungsfähig. Auch die Feuer-, Spreng- und Rauchmeister leisteten wiederum ganze Arbeit - mit dabei unsere Schweizerin Anna-Regula Wolff.

Am Sonntag reisten wir weiter und verbrachten noch 14 Tage in Tennessee. Übrigens eine wunderschöne Gegend (smokey mountain). Wir besuchten auch noch das Fliegermuseum in Gatlingsburg – die haben auch Warbirds



Die Generalversammlung und Doris und Hugo Hostettler

in «Flying Condition», zu unserem Leidwesen aber nur Einsitzer.

Wir waren zu Besuch bei einer Familie in Sevierville, welche wir seit 25 Jahren nicht mehr gesehen hatten, d.h. wir hatten jedes Jahr zu Weihnachten ein paar Zeilen geschrieben. Das Ehepaar waren beide Piloten, nun pensioniert. In der US Air Force hatte er nach dem Krieg die B-29 für Spezialaufnahmen geflogen – was derzeit per Satellit gemacht wird. Er hatte so manche Story zu erzählen, wie er zum Beispiel von MIG -17 und 19 während des kalten Kriege «aufgestöbert und intercepted» worden sei.

Nach fast drei Wochen USA und vielen positiven Eindrücken und schönen Begegnungen sind wir wieder glücklich am 19. Oktober 06 in die Schweiz zurückgekehrt.

Col Hugo Hostettler

Bekannte Gesichter: v.l. Bobbies, George, Jim und Doris



report

Geheimnisvolle Leitstrahlen oder «Battle of the Beam»

Im Contact vom Dezember 2005 machte Oberstdiv Bandi die Aussage, dass das Umfliegen der Schweiz im 2. Weltkrieg in funknavigatorischer Hinsicht wohl gewisse Erschwerungen ergeben hätten, aber mit gutem Willen nicht unmöglich gewesen wäre.

Die Navigation war sehr wohl ein Knackpunkt. Zu dieser Zeit verliess man sich bei den Engländern auf die bewährte Koppelnavigation: Sicht- und Funkpeilung (nur eine Standlinie) und Gestirns-Beobachtungen mit Handsextanten. Bei bedecktem Himmel und bei Nacht war dies für die Navigatoren keine leichte Aufgabe. Wenn sie nun ihre Standlinie verlassen sollten, um die Schweiz zu umfliegen, mussten sie kurz vor dem Ziel (Mailand oder Fiat-Werke in Turin) die Standlinie wieder erreichen oder mit Bodensicht ihre Positionen bestimmen

Die Navigation...

...hatte im ganzen Bomben-Krieg einen ganz besonderen Stellenwert. Auf beiden Seiten wurde unter grösster Geheimhaltung an neuen und genaueren Navigations-Anlagen geforscht.

Die Deutschen, die vielleicht weniger durch die Tradition einer seefahrenden Nation beeinflusst waren, hatten lange vor dem Krieg herausgefunden, dass man die Koppelnavigation am besten den Vögeln überliess und hat-

ten daher ihre Navigationsleitstrahlen entwickelt. Die Engländer verliessen sich auf die Koppel- und Astronavigation, also die althergebrachte Standortbestimmung mit Kompass und Sextant. Auf der Brücke eines grossen Schiffes konnte man die Position auf etwa zwei Kilometer ge-

nau ermitteln. Ein Navigator im Flugzeug musste bei Nacht froh sein, wenn seine Position auf dreizehn Kilometer genau war. Die Engländer erkannten 1941 die betrübnliche Tatsache, dass von den 44'700 Tonnen Bomben, die in einem bestimmten Zeitraum abgeworfen wurden, 90 Prozent ins freie Gelände fielen. Auswertungen von Aufklärungsbildern ergaben beim Angriff vom 15./16. Mai 1940, dass nur 24 von 96 Flugzeugen das richtige Ziel fanden.

Die deutsche Navigation

Die Deutschen navigierten mit dem bestehenden Lorenz-System. Dieses wurde von Zivil- und Militärflugzeugen in verschiedenen Ländern schon seit Mitte der Dreissiger Jahre benutzt. Das System war sehr einfach: Es wurden zwei Richtstrahlen ausgesendet, kodiert mit Morsezeichen, und der Pilot musste nur noch so fliegen, dass er einen konstanten Pfeifton hörte. So wurden zur damaligen Zeit die Landeanflüge durchgeführt. Die normale Reichweite von 25-30 km wurde von den Deutschen in kurzer Zeit auf über 500 km gesteigert. Dies nicht etwa mit gesteigerter Sendeleistung, sondern man hatte hochempfindliche Empfangs-Geräte entwickelt. Da die Flugzeuge aber nicht auf die Station zufflogen, sondern sich von ihr entfernten,



Der direkte Kurs zu den Industriezentren Milano und Turin führte direkt über die Schweiz. Dies hatte für die Engländer auch den Vorteil, dass sie sich kurz vor dem Ziel über neutralem Gebiet befanden und keine Nachtjäger zu befürchten hatten – mit Ausnahme der Beschliessung durch die Schweizer Flab.

nahm die Genauigkeit stark ab. Um das Ziel zu definieren, wurde ein zweiter Richtstrahl über das Ziel gesendet und beim Zusammentreffen der beiden Richtstrahlen wurden die Bomben abgeworfen. Das Verfahren wurde «Knickebein» genannt und arbeitete im Frequenzbereich von 28 und 35 MHz. Knickebein bedeutet wörtlich so viel wie «krummes Bein»; es ist auch der Name eines Wunderbaren in der deutschen Literatur. Die Engländer versuchten dem Geheimnis auf die Spur zu kommen. Eine einfache und altbewährte Methode zur Klärung von gegnerischen Geheimnissen war die Vernehmung von Kriegsgefangenen. Dies geschah nicht mit Druck – nein, man versteckte «Abhörwanzen» in den Unterkünften und überwachte die Gespräche. So erfuhren sie vom geheimnisvollen X-Gerät.

Die Erkenntnis...

Dr. V. Jones, Professor vom wissenschaftlichen Nachrichtendienst der

englischen Luftwaffe, schrieb an seine Dienststelle: «Es ist möglich, dass sie ein System sich kreuzender Leitstrahlen entwickelt haben, mit dem Ziel, z.B. London, eingabeln zu können, und mit ausreichender Treffsicherheit für ein Flächen-Bombardement». Professor F. Lindemann, wissenschaftlicher Berater von Premierminister Winston Churchill, zweifelte an diesen Aussagen. Er äusserte dazu, dass hohe Frequenzen, die für den Empfang genauer Richtstrahlen von Deutschland nach England (über 420 Kilometer) benötigt werden, durch die Erdkrümmung verhindert würden. Churchill erkannte jedoch die Gefährlichkeit der genauen Navigation und forderte weitere Abklärungen.

Man versuchte, mit einem Flugzeug die Funkzeichen in der Luft aufzufangen, ausgerüstet mit amerikanischen Empfängern «Hallicrafters S27 VHF», die zwar für Funkamateure entwickelt worden waren, aber die einzigen verfügbaren Geräte waren, die die verlangten Frequenzen aufwiesen. Beim dritten Flug - die Besatzung wusste nichts vom «Knickebein-Geheimnis», sie hatte lediglich den Auftrag, auf den beiden Frequenzen 30 und 31,5 MHz auf Lorenz-Signale zu achten - flogen sie bei völliger Dunkelheit in nördlicher Richtung und schon bald hörten sie schwache Morsepunkte. Immer deutlicher konnten die Signale empfangen werden und bald hörten sie den erwarteten Dauerton. Sie befanden sich also genau im Peilstrahl. Der Dauerton-Bereich war etwa 370 m breit. Als der Peilstrahl auf die Bordkarte übertragen wurde, lag er genau über den Flugmotorenwerken von Rolls-Royce in Derby.

Störsender...

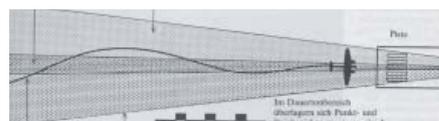
Mit Hochdruck forschten nun die Experten nach einer Möglichkeit, die Leitstrahlen zu stören. Zu dieser Zeit war kein gebräuchliches Sendegerät in

diesem Frequenz-Bereich verfügbar. Man erinnerte sich aber, dass die Bestrahlungsgeräte, wie sie in Krankenhäusern für die Tiefenbehandlung verwendet wurden, Frequenzen um die 30 MHz erzeugten. Man «klapperte» also alle Krankenhäuser ab, wo es Diathermiegeräte gab, requirierte sie und baute sie um. Sie konnten nicht nur Störgeräusche ausstrahlen, sondern auch Morsestriche und Morsepunkte, die die gleiche Tonhöhe und Kennung der feindlichen Peilzeichen hatten. Um die Peilstrahlen der Deutschen zu orten, wurde eine selbständige Organisation gebildet. Jede Nacht starteten die Flugzeuge und suchten nach Peilstrahlen. Alle entdeckten Peilungen wurden gemeldet, worauf die entsprechenden «Aspirin-Sender» eingeschaltet wurden. Der kleine Schwarm entwickelte sich schliesslich zu einer streng geheimen und besonderen Einheit für elektronische Gegenmassnahmen: die 109. Staffel.

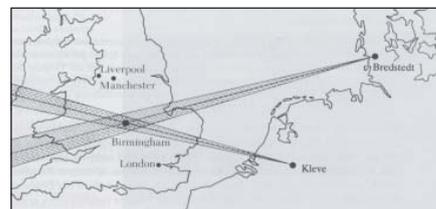
Die RAF-Jagdflieger waren bei Tage mit der Abwehr der Luftwaffe voll beschäftigt und konnten bei Nacht ihre Aufgaben nur beschränkt wahrnehmen. Die Bordradar-Geräte steckten noch in den Kinderschuhen und so mussten die britischen Nachtjäger ihre Ziele nach Sicht bekämpfen – ein wirklich nicht effizientes Verfahren. Die einzige Abwehr gegen Angriffe auf Schlüsselindustrien wie Kraft-, Gas- und Flugzeugwerke lag darin, die höchstgenauen Leitstrahlen zu stören – mit Erfolg – wie sich's bald herausstellte.

Col Werner Meier

Im nächsten Contact:
Die Navigation der Engländer



In den 30er Jahren entwickelte die Firma Lorenz ein Landefunkfeuer mit zwei engen Leitstrahlen (nur einige Grad Öffnungswinkel). Die beiden Signale arbeiteten auf derselben Frequenz (die international festgelegten Frequenzen lagen zwischen 28 und 35 MHz). Befand sich das Flugzeug links der Mittellinie, so hörte der Pilot «Punkt-Morsezeichen», er musste also nach rechts steuern, bis sich die Punkte mit den «Morse-Strichen» vermischten und einen Dauerton erzeugten. In der Praxis war dieses Verfahren gar nicht so einfach. Die Lärmbelastung im Flugzeug war zu dieser Zeit sehr hoch und man musste sehr gut hinhören, um den Dauerton zu erfassen. Beim Anflug auf einen Flugplatz verkleinerte sich der Öffnungswinkel, respektive die seitliche Abweichung. Beim Wegflug war es genau umgekehrt. Die Dauerton-Breite war über England etwa 350 m breit. Trotz dieser Ungenauigkeit genügte sie, um die vorgesehenen Ziele zu finden.



Nachfolger vom «Knickebein» war das X-Gerät. Um den schmalen Leitstrahl zu erfassen, musste man sich zuerst im «groben» Leitstrahl orientieren, respektive den schmalen Leitstrahl finden. Die theoretische Genauigkeit lag bei 7,5 Meter auf eine Distanz von 150 Kilometer. Die tatsächliche Treffergenauigkeit lag aber bei 100 m (das ballistische Abwurfverhalten der einzelnen Bombentypen nicht berücksichtigt).



«Vola Ticino» Lodrino 06

Am 2. und 3. September fand diese «Subalpine Airshow» statt. Ein gedrängtes Programm erwartete die Zuschauer. Die Palette reichte vom Fallschirmspringer über das Segelflugzeug bis hin zum Kampffjet. Natürlich durften die bekannten Staffeln auch nicht fehlen. Mit der Morane D-3801, P-51C Mustang, Spitfire XIV, Hawk 75 (Curtiss P-38) und unser «Stinsy» waren die Warbirds vertreten. Leider konnten wir unser Programm nicht fliegen, da kein Zeitfenster zur Verfügung stand. Wir werden uns in Zukunft bemühen, uns so früh als möglich anzumelden und auf die Vorführungen zu bestehen.

Einer der Höhepunkte war sicher die Vorführung mit den Zwerggänsen. Trotz der strengen Vogelgrippe-Bestimmungen konnten die Gänse in die Schweiz einreisen! Es ist schon erstaunlich, was Christian Moullec mit seinen Gänsen vorführt, die Überflüge erfolgten in verschiedenen Formationen – eine wirklich verblüffende Vorführung.

Col Werner Meier



Formationsflug mit verschiedenen «Sounds» und eine seltene Aufnahme - ein Tiger beim Tunnel-Durchflug



report

Sonnenschein und Regentropfen



Schon am Vorabend war Monika auf dem Temporärflugplatz Hittnau eingetroffen, um das gelbe Zelt aufzustellen. Ich selbst musste zum Pilotenbriefing. Die alten Motorräder machten ihre Probefahrten und wir «Flieger» hatten noch einen Besuch im Festzelt auf dem Programm. Am Samstag strahlte die Sonne, so schafften es 80 Flugzeuge, in Hittnau zu landen. Die meisten Piloten machten von hier aus noch einen Ausflug nach Mollis, dort trafen sich die Mitglieder der AAA. Ein reges Flugtreiben zwischen dem Glarner- und Zürcher-Oberland herrschte an diesem Samstag. Leider zogen am Nachmittag dichte Wolken auf, Monika hatte einen guten «Riecher», als sie um fünf Uhr ihr Zelt abbrach und vorsorglich den Rückzug antrat. Von da an bis zum Sonntag regnete es in «Strömen!» Ich brachte unsere Stinson noch fast trocken ins Birrfeld, hatte ich doch auch noch Mollis und Hausen am Albis besucht. In unserem Hangar ist leider noch keine automatische Trocknungsanlage eingebaut! «Manuell Abreiben» heisst die Losung.

Col Henry Saladin

Grenchen

Nach den erfolgreichen Europameisterschaften der Kunstflieger ging am 9. und 10. September das Jubiläumsfest «75 Jahre Grenchen» über die Bühne. Vom Gründungsjahr bis heute war von jedem Jahrgang mindestens ein Flugzeug in der statischen Ausstellung vertreten. Bei herrlichem Wetter wurde den zweimal 15'000 Zuschauern ein Superprogramm geboten.

Auszeichnung: tolle Organisation, prächtiges Wetter, einmalige Flugzeugschau und viel Zufriedenheit bei allen Beteiligten. Liebe Grenchener, vielen Dank für die Show.



Ein prächtiges Wochenende und ein wundervoller Sonnenaufgang (hält nur für Frühaufsteher)



Keep'em flying Partners

Marti

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

report

BBQ Reichenbach ... ein Erlebnis

Bewölkt war es, aber immerhin trocken und warm an jenem Sonntag, 23. Juli 2006. Fredi Lienhards, nun schon traditionelles Barbecue auf dem Flugplatz Reichenbach im Berner Oberland war angesagt. Meine Frau Monique und ich entschieden uns bereits zum dritten Mal, mit dem Motorrad hin zu fahren. Auf dem Flugplatz angekommen, bot sich ein herrliches Bild. Gute Stimmung, viele Freunde vom Swiss Wing waren da, Claude Margot liess, umgeben von «seinen» drei Yvonne Grilldüfte in die Lüfte steigen, die Fallschirmspringer landeten Solo oder im Tandem direkt vor dem gemütlichen Flugplatzbeizli und die Modellfluggruppe präsentierte ihre perfekt gebauten Jet-Modelle wie beispielsweise die IAI Lavi (ein israelischer Kampffjet, der nie in Serie ging) und die Northrop F-5E Tiger II mit Patrouille Suisse Bemalung mit attraktiven Flugvorführungen.



Natürlich freuten wir uns, die Stinsy wieder einmal zu sehen, und sie war nicht alleine da. Erstmals sahen wir sie zusammen mit einer identischen Maschine, der frisch restaurierten Stinson L-5 Sentinel von Christoph Dubler im Anstrich der Schweizer Luftwaffe mit den rot-weissen Neutralitätsstreifen und der originalen militärischen Kennung A-96. Am 4. Mai 2006 war diese L-5, wie schon nach dem Weltkrieg, erneut als HB-TRY im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen worden.

Bald einmal rief Henry Saladin zu einem ganz besonderen Meeting. Man stellte die schöne Comte AC-4 HB-IKO der SWISSAIR, flankiert von unserer Stinson OY-1 N121MC und der A-96 zu einem Gruppenbild auf. Henry erklärte den Anwesenden die Geschichte von den drei historisch wertvollen Flugzeugen. Bald danach hatten Col René Huwiler und ich das Vergnügen, mit Jost einen Rundflug zu machen. Für René war es sogar die Premiere mit unserem «Warbird». Ich wählte einen Flug zum Gipfel des Niesen. Die Aussicht von dort oben ist natürlich auch vom Flugzeug aus herrlich! Rasant ging es danach dem Berg entlang hinunter wieder in Richtung Flugplatz.

Im Anflug sah ich dort einen grossen, gelben Doppeldecker stehen, der

inzwischen in Reichenbach gelandet war. Es war die Boeing B75N1 (N2S-3) Stearman von Hans-Ulrich Binz aus Winkel (ZH). Schon seit vielen Jahren war es mein Wunsch, einmal mit einem Bucker Bü 131 Jungmeister mitfliegen zu dürfen, um das herrliche Gefühl zu erleben, im offenen Cockpit den Flugwind zu spüren und den Motor direkt zu hören und zu fühlen.

Nun hoffte ich auf die kleine Chance, dass sich dieses «Tröimli» vielleicht in noch attraktiverer Form erfüllen könnte. Also fragte ich nach der Landung mit der Stinsy den Stearman-Piloten, ob eventuell ein kleiner Flug möglich wäre. Er erklärte mir, dass er eigentlich von Raron herkommend hier sei, weil eine Familie ihrem Vater einen Mitflug mit seiner Maschine von Reichenbach in Richtung Zürich zum Geburtstag geschenkt hatte. Der Beschenkte war zwar vor Ort, aber er traute diesem «seltsamen gelben Vogel» nicht so recht und wusste nicht, ob er wirklich in dieses «Ding» einsteigen sollte.

Ein Glück für mich. Hansueli Binz liess dem unschlüssigen PAX noch etwas Zeit zum Überlegen und kam dafür mit mir auf einen Flug über den Thunersee. Super, da strahlte der neue «just-in-time-PAX». Bald durfte ich die wunderschöne Stearman übernehmen und so steuerte ich stolz die Maschine

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

bis zum «Mystery Park», wo ich eine Rechtsumkehrkurve einleitete und wieder den Niesen ins Visier nahm. Dort angekommen, glaubte ich, dass wir jetzt wieder landen müssten, aber der Pilot übernahm wieder und flog noch ein paar herrliche Zusatzkurven.

Dann steuerte Hansueli Binz schliesslich doch wieder Reichenbach an und er meldete sich beim Flugplatzchef an. Dann hörten wir über Funk eine lustige kleine Anekdote. Auf der Startbahn war gerade ein Pilatus PC-6 Turbo-Porter mit Fallschirmspringern bereit, um zum Startpunkt zu rollen. Auch er meldete dies dem «Tower», doch der Flugplatzchef wies ihn an, zu warten, weil gerade die Stinson im Anflug sei (er verwechselte die Stinsy offenbar mit der Stearman). Der Porter-Pilot fragte «was fliegt da gerade rein?». Danach der Flugplatzchef «eh, weisst du, diese Maschine aus dem Zweiten Weltkrieg». Darauf wieder der Porter-Pilot «aaahh ja, ich sehe ihn. Kein Problem, da kann ich ruhig noch starten, denn ich rolle ja schneller, als der fliegen kann!» So sind's halt, die Oberländer! So kam ich also am gleichen Tag unverhofft zu zwei unvergesslichen Flügen in dieser schönen Gegend. Den beiden Piloten und den Organisatoren des BBQ sei dafür herzlich gedankt!

Col Hugo Freudiger



Der «strahlende» Hugo im Cockpit des Stearman, und die A-96



In dieser Ausgabe fehlt leider die Stinsy-Seite. Aus familiären Gründen konnte Ursi Wiehl die allseits beliebte Seite nicht erstellen. Wir alle hoffen aber, dass Stinsy weiterhin ihren Kommentar zu den verschiedenen Ereignissen abgibt.

Redaktion
Werner Meier

news



Denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen Sie den CAF Swiss Wing.

2007	Veranstaltungen / Reisen	WS - Werbestand
17. März	Generalversammlung CAF Swiss Wing	CAF SW
26.-27. Mai	La Ferté, Frankreich	CAF SW
7. Juli	Swiss Tank Challenge, Thun	Flight OPS
7.-8. Juli	Flying Legends Air Show / Duxford	CAF SW
7. Juli	Oldtimer Fly-in, Samedan	Flight OPS
22. Juli	BBQ Reichenbach	CAF SW / WS
21.-22. Juli	Oberwalliser Flugtage	Flight OPS / WS
11.12. August	Aerofestival Biel-Kappelen	Flight OPS / WS
25.-26. August	Dittinger Flugtage	Flight OPS
1.-2. September	11. Internationales Meeting Bex	Flight OPS / WS
22.-23. September	50 Jahre CAF / Air Show / Midland	CAF SW
24. November	Jahresend-Anlass	CAF SW

Rotwein: Cabernet Sauvignon California USA. Herrlich samtiger Cabernet, voller Ausdruckskraft, voller Harmonie. Die cassisaromatische Struktur wird unterstützt durch einen Hauch von Vanille.

Weisswein: Chardonnay VdP France, Feinheit, Finesse, Eleganz, Frische - keine andere weisse Traubensorte vermag die ganze Welt so zu begeistern wie der Chardonnay. Sei es als Apéro oder als Begleiter leichter Speisen, der rassige Charakter und das frucht- und blütenbetonte Bouquet passen fast zu jeder Gelegenheit.

Weinbestellung

Karton à 12 Flaschen

Preis pro 0.5 Liter Flasche Fr. 9.50 plus Fr. 0.30 Depot

Bestellformular finden Sie auf unserer Homepage unter Fanshop

oder Tel. Werner Meier 056 633 6181, werner.meier@caf-swisswing.ch

Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Werner Meier 056 633 6181

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönnenberger 044 858 2051

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
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan 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

