



CAF Swiss Wing in Duxford

Am Samstag, 12. Juli 2008 besammelten sich 30 flug- und Flugzeug-begeisterte Menschen, darunter zwölf CAF-Mitglieder mit Angehörigen im Airport Zurich, um in aller Frühe mit Swiss International Airlines nach London Heathrow zu fliegen. Reiseleiter Walter Fürst von Cosmos Tours hatte von allem Anfang an ein waches, unaufdringliches und diskretes Auge auf «seine Schäfchen». Wohl denen, die entweder schon zuhause oder dann während dem Warten im Airport Zurich etwas gegessen hatten! Unser Home-Carrier Swiss offerierte ein Rosinenbrötchen (Hinflug) und ein Sandwich (Rückflug) plus Getränke.

In London Heathrow angekommen, verlief die Passkontrolle recht speditiv, und als alle ihr Gepäck hatten, sowie nach ein bisschen Warten auf unseren Bus, ging es schnurstracks zum Flugplatz und zur Airshow Duxford.



Bequemes Sitzen an der Flightline.



Wir hatten den ganzen Tag zur freien Verfügung. Offensichtlich waren alle beteiligten Flugzeuge mit den Piloten oder Besatzungen schon eingeflogen, so dass uns eine schier überwältigende Flight-Line erwartete.



Sechs Spitfire und eine Jak 3 mit dem Regenbogen im Hintergrund.

Inhaltsverzeichnis

Duxford	Seite 1
Neu im Vorstand	Seite 4
Full-Reuenthal	Seite 6
Die Russen	Seite 8
Courtelay / Ecuwillens	Seite 10
News / Veranstaltungen	Seite 12

Praktisch alle waren an der Show zu sehen:

Elf Vickers-Supermarine Spitfire (neun verschiedene Typen), eine Vickers-Super-



marine Seafire, zwei Hawker Hurricane (eine davon eine Sea Hurricane), sechs North American P-51 Mustang (drei P-51D-25, eine P-51D-20, eine P-51D-30 und eine TF-51D-25), zwei Gloster Gladiator, drei Grummann Cat (FM2-Wildcat, F6F-5K Hellcat, F8F-2P Bearcat), drei Curtiss Hawk (Hawk 75, P-40B und P40-N Warhawk), zwei YAK Fighter (YAK-3UA vom Deutschen Vogelgesang vorgeflogen, YAK-9UM im Static Display), zwei Hawker Nimrod (I und II), drei Boeing B-17 Flying Fortresse (die B-17G-85 aus Frankreich, die B-17G-105 aus der USA und die B-17G-105 fluglahm und nur im Static Display), zwei Douglas C-47/C-53 Skytrain/Dakota (C-53D aus Norwegen, C-47A Dakota vom Battle of Britain Memorial Flight).

Zwei Piper L-4 (L-4A Grasshopper, J-3C-65 Cub), eine Ju52/3mg2e in den Oldie-Farben der Lufthansa, eine Messerschmitt Me-109, eine Messerschmitt Bf 108, eine FG-1D Corsair, eine P-39Q Aircobra, eine Focke Wulf 190 (Static display), eine AD-4NA Skyraider, eine B-25J-20 Mitchell, eine A-26B Invader, eine Hawker-Hind «K5414», eine Swordfish I, eine Bücker 1-131E Jungmann, eine Lockheed 12A Electra Junior, fünf Stearman Kaydet des Teams Guinot (mit Wingwalkers), eine HA-1112-M1L Buchon, eine UC-43 Traveller, drei De Havilland Dragon (DH 84 Dragon, DH 89A Dragon Rapide, DH 90A Dragonfly) und als Top-Oldie eine Thulin/Blériot XI - uff.

Mit dem «Gold Pass» hatte man freien Zugang zur Flight Line, Zugang zum Privatzelt mit einem Sitzplatz während der Air Show sowie Gratisseintritte zu allen Museen.

Das eigentliche Flying-Programm dauerte an beiden Tagen praktisch ununterbrochen 3½ Stunden. Die Luft war erfüllt vom «Sound» der Motoren.

Flugzeuge wurden zum Teil themen- oder artbezogen in der Luft vorgeführt: Spitfires mit Bouchon, Hurricanes, Mustangs, Luftwaffe, US-Navy, Bombers, Hawks.

Battle of Britain Memorial Flight (C-47A Dakota, Hurricane, Spitfire), 1936er-Flugzeuge (Spitfire Mk1, Hurricanes, Gladiator), Royal Navy, Transporter, Grumman Cats, Piper L4, Dragons, der äusserst zerbrechlich wirkende Blériot, YAK 3 (Solo mit einer beeindruckenden Leistungsschau), das Team Guinot mit fünf Stearmans, ebenso vielen jungen Wingwalkerinnen und einer total nervenden Speakeerin am Boden.

Die Darbietungen waren absolute Klasse: Die Demonstrationen, die extrem gefährlich und eindrucklich wirkenden Scheinangriffe der Jäger, die Akroprogramme, die Tiefflüge entlang der Vorführachse, der Sound der Motoren und der fachmännische und engagierte Kommentar der beiden Speaker. Die unfallfreien Samstags- und Sonntagsvorführungen waren zwei absolute Hits. Allerdings, so liess ich mir sagen, wäre ein Grossteil der gezeigten Vorführungen hier in der Schweiz an einem Flugmeeting absolut undenkbar - das Bazl lässt grüssen!



Damen als Wingwalkerinnen, B-17 begleitet von einer P-51 und ein Schnappschuss von einer neuen Zwilling-Kombination...?

Das typisch englische Wetter (leicht bis starke Bewölkung, am Samstag zwei heftige Regengüsse, sonst aber mehrheitlich trocken und sonnig), machte niemandem zu schaffen.

Das Flying-Programm wurde durch nichts unterbrochen, blieb unfallfrei und bei allen, die dabei waren, wahrscheinlich unauslöschlich in Erinnerung.

Wer zeitweise etwas genug von realen Flugzeugen hatte, der konnte sich im Shopping bei rund 70 Ständen und Verkaufszelten üben. Da war wirklich für jede und jeden etwas dabei. Aber auch da: es ging um Fliegen, Flugzeuge, Erinnerungen, Werbung.

Duxford ist aber nicht nur «Flying Legendes». Duxford war im WW II einer der ganz grossen Flugplätze sowohl für die Royal Air Force wie auch für amerikanische Verbände. In guter alter englischer Tradition wird die Geschichte dieser schicksalsträchtigen Zeit wachgehalten und geehrt.

Dies schlägt sich in den vier Hangars aus der Kriegszeit, dem American Air Museum und der Land Warfare Hall, nieder. Hangar Nr. 2 beherbergt eine grosse Zahl von britischen und amerikanischen WW II-Flugzeugen. Im Hangar 3 ist schwerpunktmässig der Marine (Flugzeuge, Mini-U-Boote, etc.) gewidmet. Hangar 4, im Geschichtsbewusstsein der (älteren) Engländer wahrscheinlich topaktuell, in-

formiert über die Rolle von Duxford im WW II (Luftverteidigung während des «Battle of Britain» mit damals eingesetzten Flugzeugen und einer Ausstellung über die damals aktuellen Lebensumstände). Im Hangar 5 (Conservation Hangar) wird schliesslich gearbeitet und restauriert, was das Zeug hält.

Im American-Air-Museum sind US-Flugzeuge ausgestellt, u.a. die SR71 Blackbird, eine U-2, ein restaurierter B-24 Liberator-Bomber, F86 Sabra, etc. Nur schade, dass das Museum aus allen Nähten zu platzen droht, so dass wirklich schöne Fotos kaum gemacht werden können.

Die Land-Warfare-Hall hat im Grunde genommen nicht mit der Fliegerei zu tun. Die Dioramen, die Ausstellungsstücke, die kleinen, integrierten Museen zweier traditionsreicher britischer Regimenter sind aber vom Feinsten, detaillreich und zum Teil höchst realistisch wiedergegeben. Panzer, Militärfahrzeuge, Artillerie, Kommandoposten von Monty sowie Dioramen mit Details von verschiedenen Kriegsschauplätzen (Burma, Afrika, Normandie) werden gezeigt und man bekommt Geschichtsunterricht der besten Art.

Nicht zu vergessen auf dem Flugplatzareal ist das markante Gebäude in Hangarform mit dem Namen »Air-Space«. Darin werden Flugzeuge aus allen Zeitepochen der Briten und des

Commonwealth gezeigt (Concorde, Lancaster, Sunderland, Vulcan, etc.)

Zusammenfassend kann nur gesagt werden: Duxford ist allemal eine Reise wert!



Nach den beiden Flugtagen - übernachtet haben wir im Hotel Crowne Plaza in Cambridge – machten wir auf dem Weg zum Flughafen London Heathrow einen mehrstündigen, aber eigentlich zu kurzen Halt im RAF-Museum in Hendon.

Eigentlich sind es fünf, themenbezogen in sich abgeschlossene, Museen. In der Halle «Milestone of Flight» sind ausgestellt (Aufzählung nicht abschliessend): Mustang, Mosquito, Kawasaki Ki 100, Bf 109G, Me 262, Hawker Tempest, Gipsy Moth, Blériot Xi, Sikorsky «Hoverfly», Harrier, Eurofighter «Typhoon». Ein 3D-Cinema sowie eine Art Kontrollturm runden das Ganze ab.

In der «Bomber Hall» dominieren ein Lancaster-, ein Wellington- und ein Handley Page «Halifax»- Bomber, die Avro Vulcan, ein Buccaneer. Waffen, Bomben und eine detaillierte Information über Dambuster-Einsätze runden auch hier den anspruchsvollen Rundgang ab.

Fortsetzung auf Seite 5



report

Neu im Vorstand: Max Schönenberger

An der Generalversammlung 2008 wurde Max in den Vorstand des CAF Swiss Wing gewählt. Für seine Bereitschaft danken wir ihm. Weitere Einzelheiten können wir aus seinem Lebenslauf entnehmen.

Ich wurde am 26. Februar 1941 in Zürich geboren. Zusammen mit einer Schwester und einem Bruder bin ich in Oerlikon aufgewachsen.

Die Primarschule und anschliessend die Sekundarschule absolvierte ich ebenfalls in Oerlikon. 1957 begann ich meine Lehre als Elektromechaniker in der Firma Xamax AG. Anschliessend besuchte ich nebenberuflich das Technikum in Winterthur für Elektrotechnik.

1961 trat ich in die Rekrutenschule der Artillerie in Frauenfeld ein. Später wurde ich auf Grund meiner Arbeit bei Bührlle und Contraves und auf Anfrage von Bern in die Flieger- und Flabtruppen umgeteilt. Dort war ich dann in den folgenden Jahren verantwortlich für die Technik der neuen 35mm-Flabkanonen in der Armee.

Nach dem Lehrabschluss trat ich eine Stelle bei der Firma Bührlle & Co. an. Als Controller in der Waffenabteilung war ich verantwortlich für die Abnahmekontrolle der elektronischen Steuerung, der damals modernen, neu entwickelten 35mm-Flabkanone und dessen Steuergeräte.

Im Sommer 1964 brach ich das Technikum ab und begann in Zürich meine Fliegerausbildung. Meine Fliegerkarriere sollte bis ins Jahr 2004 dauern.



Nach der Ausbildung zum Berufspiloten begann ich als Copilot in der Globe Air in Basel auf dem englischen Mittelstrecken Flugzeug Dart Herald, Europastrecken zu befliegen. 1967 wechselte ich zur Balair AG in Basel, wo ich zuerst als Copilot flog und 2 ½ Jahre später zum Flugkapitän umgeschult wurde.

Im Jahre 1970 beschlossen die Swissair, der 51% der Balair AG. gehörten, und die Balair AG die Integration der beiden Gesellschaften und Besatzungen. Nach erfolgter Aufnahmeprüfung in die Swissair wurde ich zunächst auf die DC-9, später auf die DC-10 umgeschult. Diese beiden Flugzeugtypen flog ich als Copilot auf dem Streckennetz der Swissair.

Während dieser Zeit lernte ich die Welt kennen. Auf der DC-10 befliegen wir Nord- und Südamerika, ganz Afrika und den mittleren und Fernen Osten. Eine sehr interessante und abwechslungsreiche Zeit.

1985 begann das Captains Training, das mit der Beförderung zum Flugkapitän innerhalb der Swissair auf der MD-81 endete. Wohl die Krönung jeder Fliegerlaufbahn eines Piloten. Der Höhepunkt war sicher die Beförderung zum Captain der legendären «B-747 Jumbojet »

Im Jahr 1997 ging ich in der Swissair (mehr oder weniger freiwillig) in Pension. Sechs Monate später wurde ich vom ehemaligen Cheffluglehrer der Swissair angefragt, ob ich nicht als Captain und Streckenausbilder in der damaligen Crossair fliegen wollte.

Die Crossair musste auf Druck der Swissair alle 12 verbliebenen MD-80 übernehmen, hatten aber keinen einzigen Piloten der auf der MD-80 ausgebildet war.

Schlussendlich waren wir 12 ehemalige Captains der Swissair, die die MD-80 der Crossair operierten und die Piloten auf der Strecke ausbildeten.

Dann kam der Alptraum des Groundings der Swissair mit der anschliessenden Gründung der jetzigen Fluggesellschaft SWISS. Ich flog auf der MD-80 in der Swiss weiter bis ich dann im Jahre 2001 zum zweiten Mal pensioniert wurde.

Es folgten schöne Reisen in die weite Welt. Vor allem Kanada und Südafrika hatten es uns angetan. Im Jahr 2003, wir waren gerade auf einer Südafrika Safari im Okavanga Delta, bekam ich ein Mail von einem ehemaligen MD-80 Captain der Crossair, einem Südafrikaner. Der suchte im Auftrag der Südafrikanischen «British Airways/Comair» sechs Crews, die auf MD-80 als Ausbilder fliegen und die Piloten auf dem Streckennetz der Low Cost Airline «Kulula.com» ausbilden und auf der Strecke einführen könnten.

Diese Piloten flogen alle auf alten B-727 und wurden von uns um-

geschult und auf der Strecke eingeführt, da in Südafrika bis anhin keine McDonald/Douglas DC-9 oder auch MD-80 Flugzeuge operierten. Der Einsatz dauerte vier Monate vom Januar – April 2004.

Für mich war das eine sehr interessante Zeit als Pilot, lernte ich doch Südafrika und auch Namibia in diesen vielen Flügen kennen. Nachdem ich zurück war in der Schweiz wurde ich nochmals angefragt, für die damalige Odette Airline, der heutigen Helvetic, die MD-83 vom Juli bis zum Oktober zu fliegen. Nach vier Monaten wurde ich zum dritten Mal pensioniert !!!

Am 23. Oktober 2004 flog ich meinen letzten kommerziellen Einsatz. Seither genieße ich mein Pensioniertendasein mit Reisen und vielen anderen interessanten Dingen.

Fliegerisch bin ich noch mit meinen beiden Flugzeugen Piper Arrow und dem Cirrus SR20, von denen ich in einer Haltergemeinschaft einen Anteil besitze, aber auch mit der «Stinsy» des CAF Swiss Wing aktiv und genieße ab und zu Reisen innerhalb Europas, oder mal einen schönen Alpenflug.

Nachdem ich kürzlich in den Vorstand des CAF Swiss Wing gewählt wurde,

werde ich mich nun zusammen mit Henry und innerhalb des Vorstandes der Flight OPS annehmen und für den Swiss Wing meine Kenntnisse zur Verfügung stellen. Ich freue mich auf eine schöne Zusammenarbeit mit allen Vorstandsmitgliedern.

Col Max Schönenberger

Fortsetzung über Duxford 2008

Die «Historic Hangars»- sie stammen aus der Zeit des WW I - enthalten fünf separate Ausstellungen welche jede für sich eine unterschiedliche Story über die RAF und deren Flugzeuge erzählen:

Der Ausstellungsteil «Whirling Rotors» zeigt Helikopter-Exponate wie die Westland «Wessex», die Avro «Rota», die Bristol «Belvedere».

Der Ausstellungsteil «Wings Over Water» zeigt die Supermarine «Souterhampton» (ein Flugboot aus der Zeit des WW I), die Bristol «Beaufighter» auch «Whispering Death» genannt, eine selbstaufblasende Rettungsinsel, etc.

Der Ausstellungsteil «Fighters» präsentiert zwei Spitfire (Mk Vb und Mk 24), die weltweit einzige Hawker Typhoon, die Gloster «Meteor», die McDonnell-Douglas «Phantom», den «Tornado». Auch hier werden Einblicke in Waffensysteme und einzelne Waffentypen vermittelt.

Der Ausstellungsteil «The RAF Over-

seas» zeigt einen Bristol «Fighter» (WW I), eine Curtiss P40 «Kittyhawk», eine Republic P-47 «Thunderbolt», eine Hawker «Hart» und andere mehr.

Im Ausstellungsteil «Jets» sind u.a. ausgestellt: Eine Hunting «Jet Provost», ein Hawker Hunter FGA9, die English Electric «Lightning», eine Venom. Waffen- und Zuladungssysteme und Schleudersitze runden auch hier den Ausstellungsrundgang ab.

Die «Grahame-Withe Factory», ist eine höchst interessante Ansammlung von wirklichen Oldies! Flugzeuge aus der Zeit der ersten Hüpfen ab Boden bis und mit den 20er-Jahren sind ausgestellt wie etwa (Aufzählung bei weitem nicht abschliessend): Sopwith Pup, Sopwith Triplane, Vickers F.B.5, Blériot, Caudron G III, Vickers Vimy, Hanriot HD1, SE5a, Sopwith 1 ½ Strutter, etc.

Und dann die «Battle of Britain Hall», welche vollumfänglich der Luftschlacht 1940 um England gewidmet ist. In einem Teil ist das riesige Flugboot Short

«Sunderland» des damaligen Coastal Command ausgestellt - riesig!

Englische und deutsche Flugzeuge, welche allesamt in der Luftschlacht eingesetzt wurden, sind in hervorragendem Zustand ausgestellt: Spitfire, Hurricane, Boulton Paul «Defiant», Messerschmitt Bf 109 und Bf 110, Junkers Ju 88, Heinkel He 111, Fiat CR42 «Falco». Dazu kommen verschiedene Dioramen aus der damaligen Zeit. In einem viertelstündigen Film werden die Ereignisse aus dem Jahre 1940 nochmals und eindringlich visuell dargestellt.

Nach diesem Museumsbesuch hatten wir es dann nochmals mit einem Flugzeug zu tun: einem Airbus der Swiss International Airlines, welcher uns nach ZHR zurück bringt.

Col Hansjörg Engler

report

Sommerfest in Full-Reuenthal

Am ersten Juli-Wochenende wurde im Schweizerischen Militärmuseum das traditionelle Sommerfest gefeiert. Schon am Freitagnachmittag haben sich die Standbetreiber und die Oldtimerbesitzer eingefunden, um sich einzurichten.

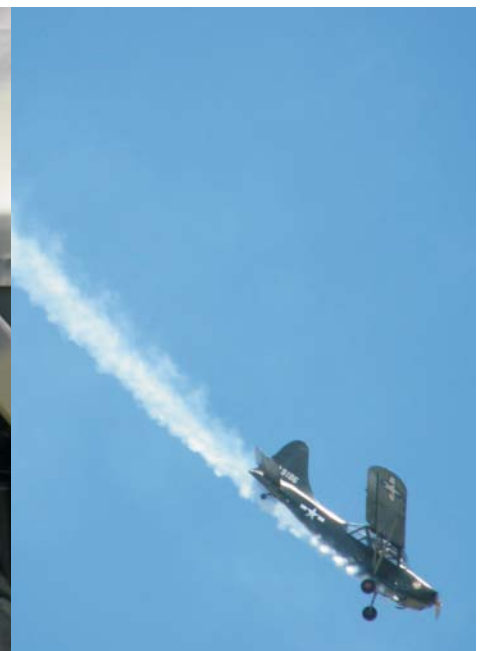
Auch vom CAF Swiss Wing haben sich Vorstandsmitglieder eingefunden, um wieder einmal den leuchtend gelben Werbestand aufzustellen. Die Wettervorhersagen für das Wochenende besagten nicht viel Gutes, aber Meteorologie war noch nie eine genaue Wissenschaft.

Also kam da der strahlend blaue Samstag. Die Besucher strömten zahlreich auf das Festgelände, sie sollten einiges Interessantes erleben. Das sehr interessante Museum war während der ganzen Zeit offen. Es gibt da waffentechnisch umfangreiches Material zu



Henry als Speaker. Er kommentierte die Vorführungen der «Stinsy» und stellte auch den CAF Swiss Wing vor...

Wo es rauf geht - gehts auch wieder runter...



besichtigen. Immer zur vollen Stunde gab es Passagierfahrten mit Militärfahrzeugen, z.B. Piranhas und schweren Raupenfahrzeugen.

Im Gelände gab es Vorführungen von Panzern. Neuere in- und ausländische Kettenfahrzeuge wechselten mit echten Oldtimern ab - da sah man doch noch einen alten G-13 im Staub wühlen.

Immer zur geraden Stunde kam die Überraschung des Anlasses: Die Luftstreitkräfte griffen ins Geschehen ein: Unsere Stinson, geflogen von Werni Meier und anderntags von Max Schönenberger, erschien erstmals zur Rekonoszierung mit den Identifikationslichtern, dann wurde eine Meldetasche abgeworfen. Sofort fuhr der Motorfahrer (auf Harley 1942!) los und brachte die Tasche zum Headquarter. In dieser Zeit wurde die Leistungsfähigkeit unseres CAF-Flugzeuges vorgeführt, kommentiert von Henry Saladin am Boden. Nach dem Battlefield-Anflug musste der Pilot durchstarten, es war ja keine Piste vorbereitet!

Die Zuschauer nahmen die Vorführungen mit Begeisterung auf, selbst unsere Standcrew konnte sehr reges

Interesse der Besucher feststellen, sie verkaufte vor allem am Samstag sehr gut. Auch viele interessante Diskussionen mit Veteranen von dies- und jenseits der nahen Grenze wurden bei uns geführt.

Zur Mittagszeit gab es wieder etwas ganz Besonderes: ein Defilée nach uraltem Muster, nur nicht so gross. Die Parade der Dragoner, Radfahrer, Panzer fand dankbare Zuschauer. Am Nachmittag kam mit viel Dampf und Pfeifen die grösste französische Dampflokomotive mit einem Kurzzug und vielen Ehrengästen «angeschlichen». Nach einer halben Stunde war sie bei der grossen Museumshalle «parkiert»; sie wurde allseits sehr bestaunt.

Dem «wunderwetterigen» Samstag folgte der Sonntagvormittag - bis es dann Mittag wurde! Stinsky kam noch zweimal, aber dann wurde der Himmel schwarz, es begann zu regnen, der Himmel öffnete seine Schleusen. Ans Fliegen war nicht mehr zu denken, selbst die «Bodentruppen» fanden keinen Gefallen an den Wassermassen, die Festivitäten wurden in die Festhalle verlegt.

Wir räumten den Stand und verliessen den Ort des Geschehens am frühen Nachmittag. Einige Wenige unseres CAF-Wings konnten wir erspähen, den Zuhause-Geblienen können wir nur sagen: Ihr habt etwas verpasst! Wir danken den Organisatoren, wie auch den Freunden des US-Headquarters um Rolf Zaugg, speziell aber der Crew am Verkaufsstand.



Eine «Unmenge gab es zu sehen...

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

Col Henry Saladin

report

Eine unbekannte Luftfahrtgeschichte? - ich glaube schon. Was wissen wir denn schon über die Entwicklung der Luftfahrt in Russland? Über die alliierten und deutschen Flugzeuge wissen wir sehr gut Bescheid. Der Leidensweg der Entwicklung und die Stagnation in der Schweiz sind uns auch nicht unbekannt. Über den Aufbau der Sowjetluftfahrt und die Schwierigkeiten zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wissen wir eher weniger.

Wussten Sie, dass im Jahr 1940 über 1300 der wichtigsten Werke der Flugzeugindustrie hinter das Ural-Gebirge evakuiert wurden, das sind über 1500 km - und in kurzer Zeit die Produktion wieder anlief! Mit dieser Artikelserie möchte ich versuchen, einen Einblick in die russische Luftfahrt zu geben.

Col Werner Meier

Kurzer Überblick im Zeitraffer

Am 19. August 1828 startet in Moskau erstmals eine Russin mit einem Heissluftballon.

1902 - Bau des ersten russischen Windkanals durch Nikolai Jegorowitsch Schukowski.

1909 - Im Mai der erste Flug eines in Russland entwickelten Flugzeuges, der



Die ANT-4, das weltweit erste mehrmotorige Ganzmetall-Flugzeug mit freitragenden Flügeln.

Русские прибывают - лозунг пятидесятих и шестидесятих годов

Die Russen kommen - Ein Schlagwort der 50ziger- und 60ziger-Jahren

Gakkel-III und der Kudaschew-1, innerhalb eines Tages und unabhängig voneinander.

Boris Rossinski absolviert 1910 bei Blériot in Frankreich die Flugzeugführer-Prüfung und ist, als er die Fluglizenz erhält, der erste russische Pilot. Später beteiligt er sich am Aufbau der sowjetischen Luftfahrtindustrie und wird zum «Grossvater der russischen Fliegerei»

Am 13. Mai 1913 hebt das erste viermotorige Flugzeug der Welt in Russland vom Boden ab, die Sikorski Le Grande, die von ihrem Piloten Igor Sikorski selber konstruiert wurde.

1916 - erstes russisches Flugtriebwerk, von Mikulin und Stetschkin konstruiert.

Nikolai Jegorowitsch Schukowski gründet am 1. Dezember 1918 das Zentrale Aerohydrodynamische Institut (ZAGI). In ihm werden in den kommenden Jahrzehnten Grundlagen der Aerodynamik erforscht, Neuerungen für die Luftfahrt entwickelt und viele Flugzeugtypen konstruiert wer-



Igor Iwanowitsch Sikorski und seine «La Grand»

den. Einige der bekanntesten sowjetischen Flugzeugkonstrukteure arbeiten in den nächsten Jahren im ZAGI.

Am 9. Februar 1923 wird die Aeroflot von einer sowjetisch-deutschen Gesellschaft gegründet. Sie heisst anfangs «Deruluft» und wurde 1932 in Aeroflot abgeändert. Die erste Linie Moskau - Nischni Nowgorod wird am 16. Juli 1923 eröffnet.

Am 17. August 1933 startet mit der GIRD-09 die erste sowjetische Rakete mit Flüssigkeitsantrieb. Das dazugehörige Hybrid-Triebwerk war im



Die achtmotorige ANT-20

März des gleichen Jahres fertiggestellt worden.

Die Tubolew ANT-4 startet am 26. November 1926 zum Erstflug und ist somit das weltweit erste mehrmotorige Ganzmetall-Flugzeug mit freitragenden Flügeln.

Am 17. Juni 1934 fliegt die achtmotorige Tupolew ANT-20 erstmals. Mit einer Flügelspannweite von 63 Metern und einem Abfluggewicht von 42'000 kg ist sie das bis dato grösste und schwerste Landflugzeug.

Am 18. Juni 1937 startet eine Tupolew ANT-25 zu einem Langstreckenflug in die USA und überfliegt dabei erstmal den Nordpol. Die Piloten Tschkalow, Baidukow und Beljakow legen dabei eine Strecke von 9130 Kilometern zurück. Im selben Jahr wird diese Strecke von Gromow mit 10148 Kilometern überboten. Er flog ebenfalls eine ANT-25.

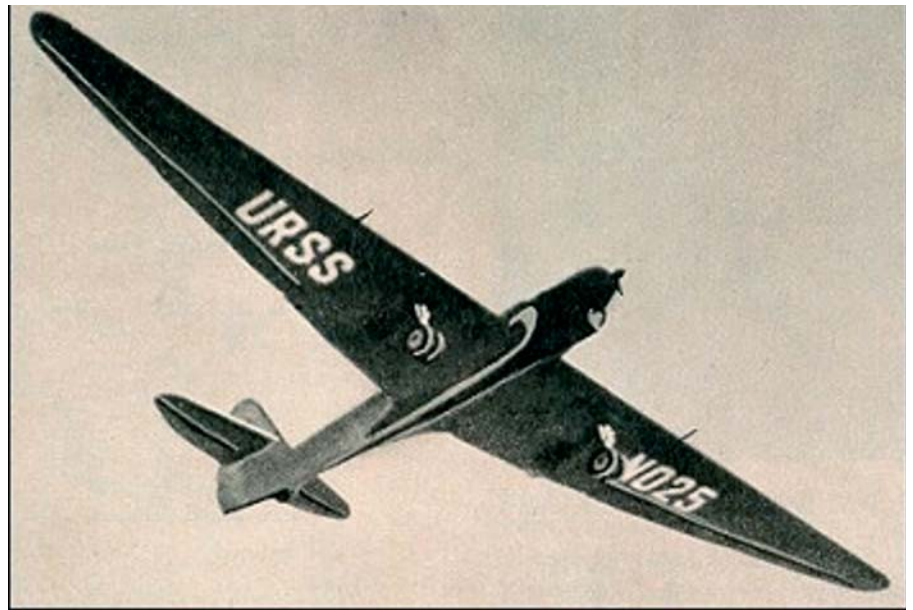
Am 28. Februar 1940 erfolgt der Erstflug des ersten raketentriebenen



Flugzeuges der UdSSR, die von Wiktor Fjodorowitsch Bolchowitinow konstruierte RP-318-I

1940 - das erste sowjetische Strahltriebwerk von Archip Michailowitsch Ljulka, das RD-1, ist bereits mit einem Axialverdichter ausgerüstet und einsatzbereit.

Am 26. Dezember 1948 erreicht mit der Lawotschkin La-176 erstmalig ein sowjetisches Flugzeug Überschallgeschwindigkeit.



Tupolew ANT-25 - Der erste Prototyp flog am 22. Juni 1933. Vom 18.-20 Juni 1937 flog sie non-stop von Moskau nach Portland (USA) in 63 Stunden und 25 Minuten.

Am 31. Oktober 1959 erringt erstmals ein Flugzeug der Sowjetunion den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord: die MiG-21 erreichte 2388 km/h. 1960 erstes Turbofan-Strahltriebwerk im Serieneinsatz. Pawel Alexandrowitsch entwickelte das «Solowjow D-20P» Triebwerk.

Das erste Überschallverkehrsflugzeug der Welt, die Tupolew Tu-144, startet am 31. Dezember 1968 zum Erstflug

Igor Iwanowitsch Sikorski

schuf die ersten viermotorigen Flugzeuge und mit ihnen Grundlagen für die moderne Passagier-Luftfahrt. Sehr viel bekannter sind jedoch seine Arbeiten als Konstrukteur und Erbauer von Hubschrauber, nicht zuletzt durch den noch heute unter seinem Namen existierende Hubschrauber-Produzenten.

Sikorski wurde am 25. Mai 1889 in Kiev geboren. Er studierte auf dem Militärischen Marine-Institut in Sankt Petersburg. Unter seinen Arbeiten als Chefingenieur war das erste viermotorige Flugzeug, die bekannte «Le Grande», das er selber am 13. Mai 1913 einflog. Sikorskis Flugzeuge wurden von der russischen Regierung als Bomber im

Ersten Weltkrieg eingesetzt. Um nach der Oktober-Revolution dem bolschewistischen Regime zu entgehen, emigrierte Igor 1919 im Alter von 30 Jahren in die USA. Dort gründete er 1923 die Sikorsky Aero Engineering Company, die später von United Aircraft übernommen wurde. Mittlerweile sind beide Firmen ein Teil der United Technologies Corporation. Das Unternehmen fertigte Flugboote wie die Sikorsky S-42 an, die von Pan Am für transatlantische Flüge eingesetzt wurden (bekannt als «Pan Am Clipper»), aber vor allem stellten sie Helikopter her.

Bereits in Russland hatte Sikorski mit Hubschrauber experimentiert. Am 13. Mai 1940 startete er zum ersten Freiflug mit dem Sikorsky VS-300, der einen Hauptrotor und zum Drehmoment-Ausgleich einen Heckrotor besass. Diese, auch Heckrotor-Konfiguration genannte Form, gilt heute noch als Standard-Bauweise, weil sie am häufigsten angewandt wird. Die Sikorsky Aircraft Corporation ist bis heute einer der führenden Helikopter-Hersteller.

Col Werner Meier

Im nächsten Contact: Aufbau der Luftwaffe

report

Besuch in: Courtelary und Ecuwillens

Es ist schon bald Tradition, dass die Bieler die CAF an den Flugshows in der Westschweiz vertreten, und da wir dieses Jahr auf Raron und Reichenbach verzichten mussten, war es «de rigueur», dass wir in Ecuwillens wieder dabei waren. Organisator ist die «L'Aérotique» Oldtimers Foundation und nicht nur Flugzeuge, sondern auch Oldtimer-Autos und -Motorräder sind zu bestaunen. Doch eines nach dem anderen:

Am Samstag, 28. Juni, treffen Henry und ich im Birrfeld um 0800 Uhr ein, zuerst einmal für einen Kaffee dachten wir. Aber die «Beiz» war noch zu und so machten wir uns eben an die Arbeit. Wetter, Notam und Kosif sind schnell einmal begutachtet. Das Wetter ist «grand beau» (etwas französisch üben schadet nicht) und wir bereiten die Stinsy für den Ausflug ins Welschland vor. Alsbald verlassen wir Birrfeld mit grandioser Sicht in allen Richtungen und steigen gemächlich dem Jurasüdfuss entlang Richtung Westen. Der Motor mit den neuen Zylindern funktioniert einwandfrei, ich übe mit dem besten Powersetting und dem Gemisch, bis mir EGT und Motorgeräusch gefallen. Die Sonne beginnt schon die Felsen um den Weissenstein aufzuheizen und wir nützen die Thermik aus. Ohne mehr Leistung



Courtelary mit seiner 500 Meter langen Graspiste - ein Perle in der Landschaft



Eine wunderschöne «De Havilland DH. 104 Dove» in Ecuwillens

Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



Cosmos Tours, Mühlaudamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81
E-Mail: info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

zu setzen machen wir 1000 Fuss Höhe gut und überfliegen den Grenchenberg. Dann im Gleitflug ins St.Imier-Tal und Landung in Courtelary bei meinen Segelflugfreunden.

Unter den Birken vor der Buvette geniessen wir unseren verspäteten Kaffee

und schauen zu, wie die Segelflieger ihre Flugzeuge montieren und vorbereiten. Landung hier ist PPR für Auswärtige, aber jedermann ist willkommen. Segelflug hat natürlich Vortritt. Auf dem Platz sind zwei Vereine zu Hause: Groupe Courtelary de Vol à Voile (GCVV) und die Segelfluggruppe Biel (SGB) mit je etwa 10 Flugzeugen, dazu noch private Eigentümer. Geschleppt wird mit einer Robin 235 PS und neuerdings mit einer Ecolight DynAero mit 110 PS aufgeladenem Rotax. Dieser Typ ist schon bei einigen Segelfluggruppen im Einsatz.

Wir bleiben nicht zu lange, denn bald beginnt der Schleppbetrieb und wir möchten nicht stören. Wir heben ab und gewinnen Höhe, um bei Orvin die südlichste Jurakette zu überfliegen,

tauchen dann ab, um nicht in die Berner Kontrollzone zu geraten und setzen Kurs auf Düringen, Meldepunkt für Ecuwillens.

Die Bise ist immer noch drin und wir erhalten Piste 10. Auf dem Taxiway stellen wir den Motor ab, und schon werden wir durch die «Ground crew» in Empfang genommen und auf unseren Parkplatz geschoben. Bald sind wir unter den vielen Fliegerfreunden, die sich jährlich hier treffen.

Henry schießt Bilder für die nächste Ausgabe des «Contact» und erspart mir das Aufzählen der vielen Veteranen. Die «Patrouille Suisse» hat an diesem Tag freundlicherweise ihr Training für die Euro 08 über Ecuwillens angesagt und erledigt ihr Pensum mit Bravour.



Unterdessen genießen wir unsere Bratwurst und die Pommes, und geben den vielen Interessenten Auskunft über die CAF und unsere Stinsy.

Am Nachmittag heisst es dann: Abflug mit dem bekannten Crosswind - der oft Piloten abhält, hier zu landen. Wir nehmen Kurs auf Biel-Kappelen wo wir die Bieler Freunde treffen, bevor wir uns auf den Heimflug begeben.

Col Jost Schneeberger



news

Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Dass sich der Vorstand, wie aus dem nebenstehenden Veranstaltungskalender ersichtlich ist, bereits mit dem Programm für 2009 befasst entspringt dem Umstand, dass sich die angekündigte Reise vom 5.-8.Juni 2009 zum Besuch der D-Day-Feierlichkeiten (mit Stinsy) bereits in Planung befindet. Ganz grob sieht das Programm etwa wie folgt aus: Freitag, 5.Juni: Fahrt mit Bus nach Cherbourg mit Lunchhalt an einem gediegenen Ort. Samstag, 6. Juni D-Day-Feierlichkeiten

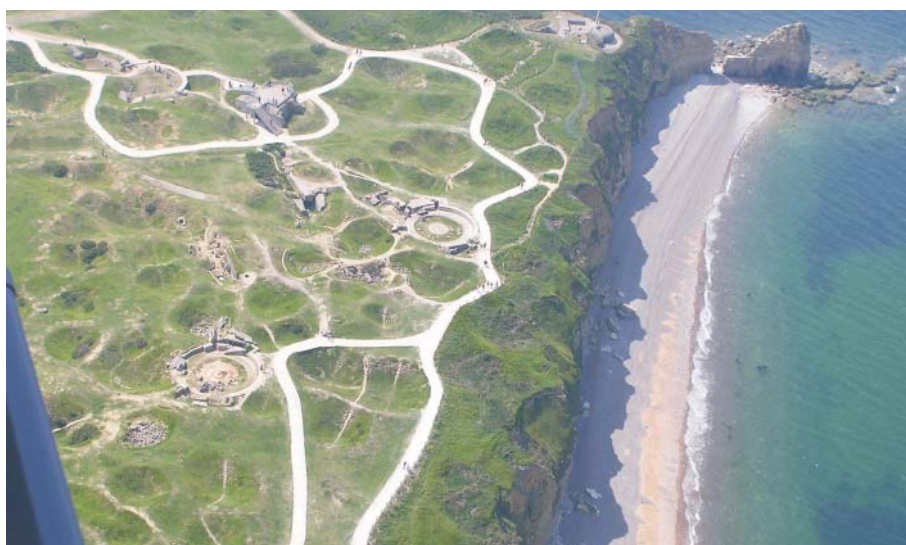
Sonntag, 7. Juni: Diverse Besichtigungen im Invasionsgebiet und schliesslich Montag, 8.Juni: Rückfahrt in die Schweiz.

Reserviert das Datum, - es wäre schön, eine stattliche Reisegruppe aus dem CAF Swiss Wing rekrutieren zu können. Sobald Genaueres zum Programm und über die Kosten bekannt ist, werden wir Euch selbstverständlich informieren.

2008

Veranstaltungen / Reisen

9. August	50 Jahre Hunter / St. Stephan	CAF SW / FO
23.-24. August	Flugplatzfest Biel	CAF SW / FO
6.-7. September	Fly-In in Hittnau	Flight OPS
20.-21. September	CAF Airshow Midland	CAF SW
22. Oktober	Besuch der Pilatuswerke in Stans	CAF SW
22. November	Jahresend-Anlass	CAF SW
14. März 2009	Generalversammlung	CAF SW
5.-8. Juni 2009	D-Day Normandie	CAF SW / FO



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 Schönenberger 044 858 2051

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

CAF Swiss Wing - Shop

Stinsy-Wein Rotwein , Cabernet Sauvignon, California
Weisswein, Chardonnay , France

Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für

Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen.

Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten

werner.meier@caf-swisswing.ch

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



www.fliegerbuecher.ch



Riesige Auswahl, auch für den Modellbauer. Schnell bestellt, schnell geliefert, mit Rechnung. 21'000 Fliegerbücher – umfangreichste Datenbank!

Cumulus AG
Aviationbooks
Postfach 95
CH-5042 Hirschthal
Büro/Shop:
Hügelstrasse 3
CH-5040 Schöffland
Ladenöffnungszeiten:
Mo bis Fr 8.00 – 12.00 /
13.15 – 17.00 Uhr
Telefon 062 721 35 62
Fax 062 721 02 68
info@cumulus.ch

 CUMULUS