



50 Jahre Hawker Hunter in der Schweiz Hunterfest in St. Stephan

Der Inspektor des BAZL war des Lobes voll, als er am Tag danach seinen Bericht zur Durchführung des Hunterfestes abgab. Mustergültig sei die Vorbereitung und Durchführung gewesen, man hätte keinesfalls eine Freiwilligengruppe dahinter vermutet. Die beiden Huntervereine Interlaken und Obersimmental haben ein grossartiges Fest geboten, dabei mit einfachsten Mitteln das grösste Flugmeeting dieses Jahres durchgeführt. Die Fachpresse hat viele lobende Worte gefunden, gute Bilder veröffentlicht und die Zuschauerzahl auf 20'000 geschätzt.

Noch einen Monat vorher hatte der OK-Präsident, Beat Radolfinger, 5'000 Leute erwartet. Drei Mitglieder des CAF-Swiss Wing durften den Machern des Anlasses schon mehrere Wochen vorher über die Schultern schauen. Sie waren als Mitglieder des Fokker Teams fürs Polieren des DC-3, HB-ISC in St. Stephan zuständig. Diesem Umstand war es zu verdanken,



J-4015, (ex J-4040) «Hunterverein Obersimmental»

dass unsere Stinsy an den Flugvorführungen teilnehmen durfte.

Wir haben das Gerangel der Verkäufer eines neuen Kampfflugzeuges (Teilerersatz des F-5 Tiger) um einen Platz im Simmental miterlebt, haben das Schieben des «schwarzen Peters» unter den Ämtern erlebt, die dann wenige Stunden vor dem Beginn des Festes doch noch den Entscheid fällten, der eigentlich dem «Fussvolk» und den Leuten im OK schon von Beginn weg klar war: Alle haben die gleiche Chance, es gibt keine Flugvorführungen, aber man darf das «Ding» zeigen.

So war der Eurofighter mit einem Mock-up da, der Gripen landete am Samstagmorgen und startete erst nach dem Fest wieder, und der Rafale durfte einmal das Tal hinauf und dann wieder hinunterfliegen - keine Schau, die Polemiker der Mediennunft hätten

sowieso nur giftige Kommentare von sich gegeben.

Kenner der Szene gehen jeweils am Trainingstag zum Flugmeeting. Die fast 4000 Besucher am Freitag haben ein paar kleine Freiheiten in vollen Zügen geniessen können. Schon seit zwei Tagen hatten die Doppelsitzer Hunter Passagierflüge durchgeführt. Es tönte im Tal wie vor 20 Jahren, als ich hier einen meiner letzten Trainingskurse auf dem Hunter absolvieren durfte.

Am Samstagmorgen kamen die Gastflugzeuge eingeflogen. Der Wettergott hatte eine Feststimmung angesagt. Wenige Wölkchen, säuselnde Winde und angenehme Temperaturen verhalfen zu einer tollen Feststimmung.

Schon am Vormittag durfte Col Werni Meier die Stinsy-Vorführung fliegen. Da der Flugplatz auf 1000 m/M liegt,

Inhaltsverzeichnis

St. Stephan	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Special Mission	Seite 4
Die Russen kommen	Seite 5
Tannkosh	Seite 7
Wangen-Lachen	Seite 8
Fly-In Biel	Seite 9
Stinsy	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

ist die Performance der Flugzeuge etwas eingeschränkt, daher das Fliegen leicht anspruchsvoller.

Nach der Startkurve erfolgte die Überflug zur Freund-Feind-Erkennung mit den Lichtern unten am Rumpf, dann kam der Meldetaschenabwurf. Während der Motorfahrer Peter Graf und unser Jack Schenkel mit dem Original-Funkdodge die Meldetasche holten, führte oben Werni die Stinson mit all seinen möglichen Flugfiguren vor, um dann seinen Battlefield-Approach einzuleiten und ganz kurz zu landen. Der «verletzte» Soldat wurde eingeladen und die Stinsky hob aus dem selbst produzierten Tarn-Rauch wieder ab. Die ganze Vorführung wurde durch unseren eigenen Speaker kommentiert.

Noch vor der Mittagspause kamen der Gripen und das PC-7-Team, zwischendurch immer wieder Hunter - Hunter - Hunter. Speed and Sound im engen Tal.

Am Nachmittag kamen dann die grossen Vorführungen: PC-7 Team - Patrouille Suisse - Vampire - Hunter in verschiedensten Formationen. Ein Rafale flog vorbei, und wer gute Augen hatte, konnte einmal eine Super-Connie sehen. So wurde es dann vier Uhr: die Vorführungen waren beendet, die meisten Flugzeuge flogen in ihre Heimathäfen zurück. Der Gripen musste für seinen Start mit der halben Piste Vorlieb nehmen - und flog direkt heim, in die Tschechei.

Mir ist die tolle Stimmung auf dem Flugplatz in bester Erinnerung. Ich habe viel Begeisterung unter den Besuchern gespürt und die vielen Helfer und Organisatoren durften mit grosser Genugtuung feststellen, ein ganz tolles Fest ermöglicht zu haben. Herzliche Gratulation den Huntervereinen Interlaken und Obersimmental.

CAF Col Henry Saladin



oben: die Saab JAS-39D «Gripen» - unten: «die Dassault Rafale»



Einer der vielen Höhenpunkte: die Patrouille Suisse



Der Dodge WC 54 Radio Car, 1942 «Black Duck» und die Stinson warten auf ihren Einsatz...



Henry als CAF-Speaker, und Meldetasche-Abwurf. Recognition Lights unten am Rumpf. Ohne Rauch ist die Stinson fast nicht zu erkennen (gute Tarnung).



Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

Mit der Anstellung eines neuen Präsidenten der CAF, Steve Brown, im vergangenen Jahr ist Einiges in Bewegung geraten. Beibehalten wird allerdings die grundsätzliche Zielsetzung des Erhalts der Flugtüchtigkeit historischer Militärflugzeuge der USA und auch anderer Nationen. Dazu bedarf es einer schlagkräftigen und kompetenten Organisation, die dieser Aufgabe gewachsen ist. Zu den Hauptaufgaben des neuen Präsidenten und seines Mitarbeiterstabes gehören entsprechend einerseits eine verstärkte Mitgliederwerbung und andererseits die Beschaffung der für das genannte Vorhaben notwendigen Mittel.

Im Sinne der Professionalisierung der Leitung der Commemorative Airforce ist nach reiflicher Überlegung die «Vereinsleitung» anders strukturiert worden: Der General Staff amtiert nicht mehr als quasi Vereinsvorstand, sondern übernimmt die Funktion eines Verwaltungsrates. Verantwortlich für das Tagesgeschäft ist neu der Präsident als CEO mit seinem eigenen professionellen Stab. Die Konstitution der CAF ist in diesem Herbst entsprechend geändert worden.

Auch im Erscheinungsbild der CAF sind Änderungen feststellbar. So sind die alten grauen Uniformen, die gelegentlich von beigen abgelöst worden sind und für die ein immerhin dreiseitiges Reglement u.a. mit Einzelheiten über das Anbringen von Patches und das Tragen von Epauletten bestanden hat, abgelöst worden. Zu offiziellen Anlässen getragen wird heute ein dunkelblaues Hemd mit CAF-Logo,

Fortsetzung Seite 8

«Special Mission» für die Stinsy – Nalé 08

Die Schweizer Vereine «Whitestar 1944» und «Weasel» haben uns eingeladen, Nalé'08 am ersten Wochenende im September zu besuchen. Ein Event der Superlative. Alle zwei Jahre trifft sich Oldtimer-Militaria auf dem Panzerplatz in Bure in der Ajoie. Diverse in- und ausländische Vereine und Einzelpersonen kommen zu diesem Anlass, gedenken der Geschichte und stellen ihre Sammelstücke zur Schau. Zum ersten Mal nahm nun auch ein Flieger teil – unsere Stinsy!

Mit viel Gepäck und Weinflaschen auf dem Rücksitz starteten wir am Samstag früh gegen Westen. Kaum in der Luft, war die Wolkendecke über dem Jura sichtbar. Diese wurde dann auch über Delémont immer dicker, der Regen immer heftiger und die Flughöhe immer knapper. Naja - Krieg ist Krieg - und da muss man irgendwie durch. Und schliesslich gibt es ja immer die Möglichkeit zurückzukehren. Aber es klappte und wir erwischten einen Schlitz über den Anhöhen von Porrentruy. Also geschafft, und jetzt ging's zum «Low Level» Überflug in Bure. Freudiger Beifall und geschwenkte Schweizer, französische und amerikanische Flaggen waren die Begrüssung.

Vom nahegelegenen Flugplatz Porrentruy aus gabs zahlreiche Rundflüge mit flugbegeisterten Nalé-Teilnehmern. Der «Whitestar» und der «Weasel Club» haben ein schönes Fest zu Ehren der Stinson organisiert. Dass ich - umgeben von amerikanischen Kocheinheiten, Zelten, Motorrädern, Jeeps- nach einer Nachfahrt mit dem Half-Track und vielen geselligen Soldaten und Cornels die Nacht auf einem Original US WWII Feldbett verbringen durfte, rundete den Anlass schön ab.

Col Roger Burri



Die Mission war erfolgreich - Camp entdeckt - und unten die Burri Crew...



report

Die Geschichte der russischen Luftfahrt

(Teil 2) In Russland hatten einige Flugpioniere bewiesen, dass sie trotz der Bürokratie des zaristischen Reiches und dem Widerstand westeuropäischer Firmen, mit der Luftfahrt-Forschung und Entwicklung durchaus mit den «imperialistischen» Staaten Schritt halten konnten.

In dieser Zeit wurde auch der erste Windkanal und das erste viermotorige Flugzeug der Welt gebaut. Französische und italienische Firmen bestimmten jedoch den Flugzeugbau in Russland. Von 117 ausländischen Typen wurde 35 in Serie gebaut.

Während des ersten Weltkrieges montierten die 11 Zellen-, 5 Motoren- und 2 Propellerfabriken rund 5000 Flugzeuge. Die zaristischen Streitkräfte verfügten über eine technisch und zahlenmässig schwache Luftwaffe. Die 2200-2500 Flugzeuge (Herbst 1917) waren über ein riesiges Territorium verteilt und nur zum Teil kampftauglich. Die Fliegerstaffeln besaßen in diesem Zeitraum an der Front 579



Die Vickers war mit einem 100 PS Gnome bestückt. 1916 wurden einige F.B.19s nach Russland geliefert. Sie wurden mit neuen Motoren ausgerüstet, Le Rhone oder Clerget 110 PS Sternmotoren, und erhielten die Bezeichnung F.B Mk II.



Maschinen, von denen 428 einsatzbereit, 137 in Reparatur und 14 völlig veraltet waren. 237 Maschinen waren auf dem Weg zur Front und über 1000 Maschinen waren eingelagert, die Mehrzahl davon allerdings in demontiertem und unbrauchbarem Zustand. Der Grossteil der Flugzeugflotte bestand aus einem Sammelsurium der verschiedensten Typen: vertreten waren die französische Nuieuport's, britische Sopwith und Vickers sowie einige erbeutete deutsche Fokker D.VII Doppeldecker.

Die Geburtsstunde der sozialistischen Luftflotte

Lenin (lebte von 1912-1914 in der Schweiz), der Vater der russischen Revolution: aus einer «stinkenden» Gasse in Zürich in die Geschichte des 20. Jahrhunderts – «stinkend» deshalb, weil in der Spiegelgasse eine Wurstfabrik stand. Da man sich in Berlin von einer Fortsetzung der russischen Revolution eine militärische Entlastung an der Ostfront versprach, ermöglichte es die deutsche Regierung Lenin, im April 1917 mit dreissig Gefolgsleuten aus der Schweiz nach Skandinavien zu reisen. Während der

Bahnfahrt durch Deutschland durfte die Gruppe allerdings mit Niemandem Kontakt aufnehmen.

Am 16. April 1917 stieg Lenin am Finnischen Bahnhof in Petrograd aus dem Zug. Sogleich verlangte er von seinen Anhängern, alle Befugnisse dem Petrograder Sowjet zu übertragen und die provisorische Regierung nicht länger zu unterstützen. Ein bolschewistischer Aufstand im Juli brach allerdings nach wenigen Tagen zusammen (16. - 20. Juli 1917). Lenin floh nach Finnland und hauste dort monatelang in einer primitiven Hütte.

Am 23. Oktober 1917 kehrte Lenin heimlich nach Petrograd zurück (so hiess Sankt Petersburg seit Kriegsbeginn), um mit den Bolschewisten die Macht zu ergreifen. Am Abend des 7. November (25. Oktober nach dem russischen Kalender) eröffnete der russische Panzerkreuzer «Aurora» mit einem symbolischen Schuss (Platzpatrone) auf das Winterpalais in Petrograd die Oktoberrevolution. Nur drei Tage später, wurde auf Anweisung von Lenin beim Revolutionären Kriegskomitee das Büro für Fliegerei und Luftschiffahrt gegründet und die bisherige Verwaltung der Militärflotte UWWF (Uprawlenije Wojenno-Wosduschnowo Flotta) dem Stab der Revolution untergeordnet.

Zwischen November 1917 und Januar 1918 wurden die ersten 5 Fliegerabtei-

lungen gegründet und bis Mitte April auf 10 gesteigert, mit einer beachtlichen Anzahl von 980 Flugzeugen. Während des Bürgerkrieges nahmen die Einheiten der Roten Arbeiter- und Bauern-Luftflotte an allen Fronten aktiv teil. Um in den erbitterten Auseinandersetzungen mit der Konterrevolution zu bestehen, erschloss die junge Sowjetmacht alle verfügbaren Quellen für die Produktion von Flugzeugen.

Trotz Sabotage und Desorganisation gelang es, die Produktion von Flugzeugen wieder aufzunehmen. Um den Widerstand der Firmenbesitzer zu brechen, wurde die Arbeiterkontrolle eingeführt und am 27. Dezember 1917 wurden die ersten Flugzeugwerke enteignet.

Ausbildungsstätten für Piloten wurden gegründet und N.J. Shukowski hielt Ende 1919 am Moskauer Luftfahrt-Technikum die ersten Vorlesungen für Piloten. Im neuen Aero- und Hydrodynamischen Institut wurden theoretische Arbeiten und praktische Versuche für neue Militär- und Verkehrsflugzeuge unternommen. In nur drei Jahren wurden 11 neue Flugzeuge entwickelt und 6 davon im Fluge erprobt. Trotz diesem bescheidenen Be-

ginn wurden bereits Pläne für die Entwicklung der Verkehrsluftfahrt geschmiedet. Dabei kämpfte der junge «Arbeiter- und Bauern-Staat» immer noch gegen die weissgardistischen Konterrevolutionsarmeen und musste um seine Existenz bangen.

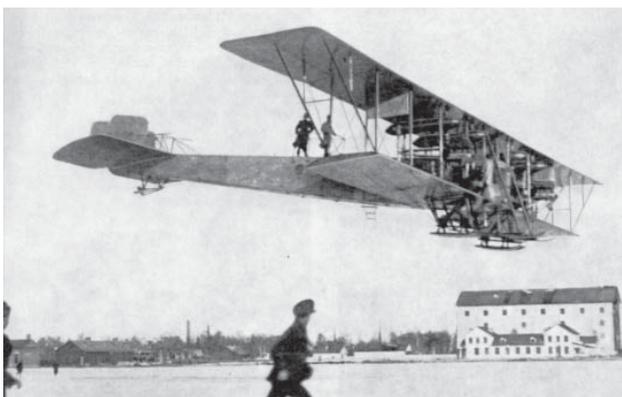
Am 1. April 1918 stellte der Pilot N. Petrow die erste Luftverbindung zwischen Petrograd und Moskau her. Die 600 km lange Strecke legte er in 4 h 10 min zurück. In den folgenden Monaten wurden weitere Flugstrecken erschlossen. Anfang 1920 wurde eine regelmässige Flugverbindung zwischen Smolensk und Moskau eingerichtet. Eine viermotorige Maschine vom Typ Ilja Muromez beförderte Post und Passagiere.

Die junge Sowjetmacht unternahm nun grosse Anstrengungen, um die Entwicklung voran zu treiben. So wurde dem Vater der russischen Luftfahrt, N.J. Showkowski, und dem Vater der Raumfahrt, K.E. Ziolkowski, eine ausreichende finanzielle Unterstützung auf Lebzeiten zugesichert.

In dieser Zeit wurde der Entschluss gefasst, eine leistungsfähige Luftflotte aufzubauen. 1923 war es soweit: Die Fliegerkräfte der Roten Armee wurden mit Flugzeugen sowjetischer Konstruktion ausgerüstet. In wenigen Jahren gelang es, die Fliegerkräfte von der Lieferung ausländischer Flugzeuge unabhängig zu machen.

Col Werner Meier

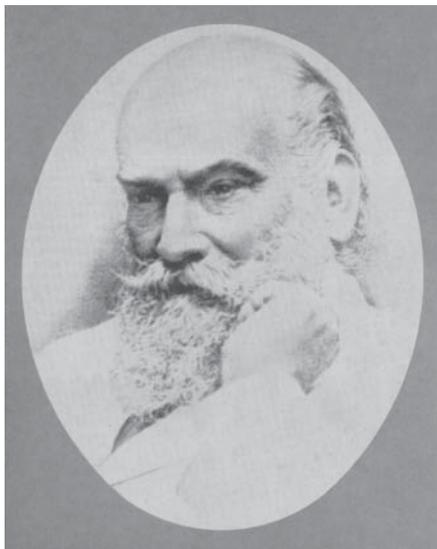
Im nächsten Contact: Teil 3



Erstes Grossflugzeug der Welt:

«Russki Witjas» (oben), von Igor Sikorski im Winter 1912/13 gebaut. Vorläufer des Serientyps «Ilja Muromez».

Im August 1914 wurden die «Ilja Muromez» (unten) von der russischen Luftwaffe übernommen. Am 10. Dezember 1914 stellte man eine Bomberstaffel von 10 Flugzeugen auf, die bis 1916 auf 20 erweitert wurde. Am 12. September 1916 verloren die Russen die erste Ilja Muromez im Kampf mit vier Albatros-Flugzeugen. Dies war neben einem weiteren Verlust der einzige Verlust dieses Flugzeugtyps. Drei beschädigte Maschinen konnten ihre Heimatbasen wieder erreichen. Die Konstruktion des Flugzeuges war ausserordentlich widerstandsfähig. Trotz nicht seltener starker Gefechtsschäden und Motorausfällen gingen insgesamt nur zwei Ilja Muromez während eines Feindfluges verloren; eine davon stürzte ab. Allerdings erwies sich die Schäden oftmals nach der Rückkehr als so schwerwiegend, dass das Flugzeug verschrottet werden musste. Auch ihre Kampfkraft war berüchtigt: Während nur eine Ilja Muromez durch Beschuss deutscher Jäger verloren ging, schossen die russischen Bomber mindestens zehn Gegner ab. Bei den deutschen Piloten trug das Flugzeug den Spitznamen «Igel». Die Russen verkauften Lizenzen nach England und Frankreich. Die Deutschen versuchten das Flugzeug aus den Überresten des einzigen Abschusses nachzubauen.



*Vaters der russischen Luftfahrt
Professors Nikolaj Jegorowitsch
SHUKOWSKI, 1847-1922.*

report

Tannkosh in Bildern

Viel gelesen, viel gehört, aber noch nie dabei!

Das musste geändert werden, und so entschloss ich mich, zusammen mit meinem Sohn René zum grössten Fly-In Deutschlands nach Tannkosh (Flugplatz Tannheim) zu fliegen. Die Wetterprognose für den Sonntag war miserabel, und so wurde auf eine Übernachtung verzichtet. Schade – denn schon die Abendunterhaltungen waren eine Reise wert.

Tannkosh? Der Startschuss für das heutige Tannkosh fiel mit einem Ultraleicht-Fly-In 1993. Die 25 Teilnehmer verbrachten den Abend am Lagerfeuer mit Gitarre und Akkordeon und hatten ein tolles Wochenende. Die Unterhaltung hat sich selbstständig weiterentwickelt und heute sind alle Teilnehmer auch ein Teil des Programms. Auch werden heute 1000 bis 1500 Flugzeuge erwartet. Ein Stelldichein von UL, Zweimotorig, Oldtimern und Warbirds. Die Luftwaffe war mit einer Transall und einem Transporthelikopter CH-53G vertreten.

Den ganzen Tag lang herrschte reger Flugbetrieb. Immer zu voller Stunde wurde der Flugplatz für 20 Minuten geschlossen. In dieser Zeit sah man jeweils verschiedene Vorführungen. In der restlichen Zeit wurde gestartet und gelandet, was das Zeug hielt – von der Flightline oder auch vom Restaurant aus konnte man dem Treiben zuschauen.

Leider mussten wir wetterbedingt am Samstag wieder zurück fliegen. Ein schöner Rückflug, speziell die Gegend von Zürich, entschädigte uns dafür teilweise.

Col Werner Meier



Sieben Flugzeuge im Anflug und drei verlassen die Piste...



Das war zuviel, darum - ein Nickerchen



Susi Vogelsang im Gespräch und mit der Votec führte Sie ein Akro-Programm vor.



Gross und Klein und die Stinsy rollt zur Startpiste.



Die blitzblanke Beech-18

*Zürcher-Flughafen
Man muss nur fragen, dann gehts...*



report

Wangen-Lachen

Etwas überraschend erhielten wir die Anfrage, ob sich der CAF Swiss Wing in Wangen-Lachen präsentieren könnte. Der deutsche «Freundeskreis Luftwaffe» besuchte anlässlich seiner Aviatiktage das letzte Training der Patrouille Suisse und benutzte die Gelegenheit unsere Stinson respektive die CAF näher kennenzulernen.



So flogen Henry und ich nach Wangen, und ich war überrascht über den Zuschauer-Auflauf des «PS-Fan-Clubs». Das Restaurant war voll, der Souvenir-Shop rege besucht und der Bratwurststand hatte viel zu tun. Ich wunderte mich, «aber das ist immer so», wurde ich aufgeklärt.

Die über 30 deutschen Teilnehmer trafen nach dem Training - sie hatten einen speziellen Beobachtungs-Standort - auf dem Flugplatz ein. Henry informierte über die Stinson und im speziellen über die CAF. Am Tage zuvor war ein Flug mit der Stinsy ausgelost worden, und der glückliche Gewinner konnte einen Voralpenflug geniessen. Ein voller Erfolg für die Gäste und für uns. «Wir werden uns wiedersehen», meinte Reiseleiter Hürlimann und bedankte sich für die spontane Zusage für diesen Event.

Am Abend genoss ich dann die geschenkten Münchner Weisswürstel und zwei original Münchner Biere. Wir freuen uns jetzt schon auf den nächsten Anlass, vermutlich im Wallis.

Col Werner Meier

Aus dem Vorstand

Fortsetzung von Seite 3

das im PX-Store der CAF bezogen werden kann, und eine beige Hose. Überarbeitet worden ist auch das offizielle Logo. Das modernistische Logo von einmaliger Scheusslichkeit, das eine zeitlang Mode war, ist durch eine leicht modernisierte Variante der klassischen Schwingen ersetzt worden. Neu wird dieses Logo auch auf den Flugzeugen der CAF angebracht.

Aktuell weist die CAF einen Bestand von gegen 9000 Mitgliedern auf, organisiert in 74 Einheiten in 27 Bundesstaaten der USA und in 4 weiteren Ländern. Die versicherte Flotte umfasst 160 Flugzeuge, von denen 100 als flugfähig spezifiziert sind. Der ver-

sicherte Wert der Flotte beträgt aktuell \$ 36 Mio. Das wertvollste Objekt ist selbstverständlich die B-29.

Zwischenzeitlich hat auch das HQ in Midland eine Erweiterung erfahren. Ein neues Gebäude mit Hangarteil, der auch für Versammlung wie die GV verwendet werden kann, einem Bürotrakt und dem neuen O'Club, - mit air condition, aber deutlich weniger Ambiance als der Alte im Zelt, - ist im Frühjahr 2008 fertig gestellt worden.

Für grossen Ärger sorgt aktuell erneut das Ansinnen des United States Air Force Museum, die einstens der CAF überlassene F-82 Twin Mustang nun-mehr gerichtlich streitig zu machen. Dabei beruft sich das USAFM auf einen als Verstoss gegen die Überlassungsbedingungen bewerteten Versuch der CAF, 2002 das Flugzeug ge-

gen eine P-38 zu tauschen, was dann aber unterblieb. Für die Restaurierung des Flugzeuges, das seit einem Unfall 1986 nicht mehr flugtüchtig ist, soll ein Sponsor vorhanden sein, doch beharrt das USAFM seit das Thema diskutiert wird, darauf, das Flugzeug allenfalls nicht flugfähig zurück zu erhalten! Diese höchst unerfreuliche und für die Szene der Fliegerei mit historischen Flugzeugen schädliche Geschichte dürfte die Gerichte möglicherweise noch einige Zeit beschäftigen. Wie heisst es doch so schön:

Keep'em flying!

In diesem Sinne
Euer Präsi
Thomas Lutz

report

Fly-In Biel

24. August 08, Sonntagmorgen; Nachdem sich auch im Mittelland der Nebel hob, entschied ich mich, doch noch nach Biel-Kappelen zu fahren. Ich freute mich, endlich wieder einmal Oldtimer-Flugzeuge zu sehen – vor allem aber unsere «Stinsy» - und vielleicht träfe ich dort auch einige CAF-Mitglieder?

Mit dem Zug in Biel angekommen, musste ich nur noch den Flugplatz Biel-Kappelen finden. Ein paar hilfsbereite «Bieler» halfen mir, den richtigen Bus zu finden. Nach kurzer Fahrt war ich auf dem Flugplatz und war ein wenig enttäuscht, dass es so wenige Flugzeuge hatte. Aber vielleicht lag es am Wetter, denn am Samstag war es stark bewölkt und es hatte immer wieder geregnet. Es hatte sehr viele Leute, aber wo waren die Oldtimer-Flugzeuge?

Ein riesiger Doppeldecker war gerade am Starten. Das konnte nur eine Antonov «Tante Anna» sein. Und wirklich, nach einer kurzen Startstrecke, wie man es von der AN-2 kennt, hob das schwere Vehikel bereits ab. Einfach faszinierend, diese «Tante Anna»

Nun ging ich auf die Suche nach der «Stinsy». Hinter einem grossen Maisfeld versteckt standen doch noch einige Oldtimer. Ich kann sie nicht alle benennen, aber unter anderem standen da zwei Boeing



Stearman. Ein bisschen weiter vorne stand dann auch unsere «Stinsy». Jost Schneeberger war gerade dabei, zusammen mit einem Passagier, die Stinsy flugbereit zu machen. Später durfte ich helfen, die Stinson in Richtung Startpiste zu schieben, was ich natürlich gerne machte. Es herrschte reger Flugbetrieb, viele Leute schienen es zu nutzen, Rundflüge mit Oldtimer-Flugzeugen zu machen. Auch ein kleiner Helikopter machte Rundflüge. Dann waren da noch die Fallschirmspringer. Da wurden Leute instruiert, wie sie sich bei einem Tandem-Sprung verhalten mussten. Viele wagten sich ins Tandem-Springen. Gegenüber vom Stinsy-Standplatz war noch ein Militärcamp mit alten Militärfahrzeugen. Zu sehen waren Jeeps, LKWs, Velos usw. Frauen und Männer in alten und originalen Militärkleidern waren ebenso zu sehen.

Dann kam Jost vom Flug zurück. Dem Passagier schien der Flug sehr gefallen zu haben – er strahlte und war sichtlich zufrieden. Nach dem Betanken der Stinsy fragte mich Jost, ob ich mit ihm zurück nach Birrfeld fliegen möchte. «Jupiiii» - mit der Stinsy fliegen? - Ja gerne! Noch ein letzter Rund-

flug mit einer Frau, die schon mit der L-4 geflogen war und nun auch noch mit der L-5 fliegen wollte. Jost musste dann noch viel Papierkram erledigen. Um 17.00 Uhr war es so weit: wir starteten Richtung Birrfeld. Das war ein schönes Gefühl, wieder einmal mit der «Stinsy» zu fliegen. Da ich in Sachen Geografie nicht gerade viel weiss, kann ich nicht genau sagen, wo wir drübergeflogen sind. Jedenfalls hatten wir bei diesem wunderschönen Wetter eine tolle Aussicht. Schön anzusehen, wie sich die Aare durch die Landschaft schlängelt. Irgendeinmal sagte Jost, dass da unten die neue SBB-Neat-Strecke Mattstetten-Rothrist sei. Ein bisschen später erkannte ich langsam die Landschaft. Ich erkannte Rothrist, Aarburg und - ja da unten links - da war Olten. Ich sagte zu Jost: «Da unten in diesem Hochhaus wohne ich». Wir flogen weiter übers Säli-Schlössli. Ich sah die Ruine Wartburg. In weiter Ferne sahen wir das «Dampf-Chemi» Gösgen, dessen Dampf wir schon beim Start gesehen hatten. Ich sah links runter – welche Überraschung! – wir flogen über Dullikon, das Dorf, in dem ich aufgewachsen bin. Ich sah sogar das Elternhaus. Weiter erkannte ich die Schlosskirche Niedergösgen, ein wenig später Aarau mit der grossen Talsperre «Telliquartier». Schon wars wieder fertig mit meiner Geografie. Ich genoss einfach den Flug über die wunderschönen Landschaften und Dörfer.

Schon bald und viel zu schnell war der Flugplatz Birrfeld zu sehen. Zu guter Letzt legte Jost mit unserer Stinsy eine butterweiche Landung hin. Ich durfte noch helfen die «Stinsy» von den Fliegen zu reinigen und in den Hangar zu stellen. Mit vielen faszinierenden Eindrücken konnte ich entspannt die Heimreise antreten, chauffiert wurde ich von meinem Piloten Jost. Vielen herzlichen Dank an Jost Schneeberger!

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

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



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

Esther Jäggi

Biel-Kappelen aus der Sicht der Bodentruppen

Nach problemloser Anreise konnten wir die Zelte am Freitagnachmittag noch trocken aufstellen. Flugzeuge waren leider noch fast keine gelandet! Da vom OK kein Programm für den Freitag existierte und es in allen Lagen regnete, (waagrecht und senkrecht!) beschlossen wir, unsere «Chiubu» ins grosse U.S.-Zelt zu verlegen.

Am Samstagmorgen kamen dann zirka 20 alte Flugzeuge. Sie tropften rein wie das Wetter! Am Samstag war relativ wenig Flugverkehr und das Feld der Fahrzeuge war auch nicht überwältigend. Am Abend war um 19.30 Uhr «tote Hose»: die Festwirtschaft hatte geschlossen und die Piloten waren auch schon weg. Dies alles hinderte uns nicht daran, selbst eine Party zu machen – und so wurde es unter klarem Sternenhimmel auch um 01.00 Uhr Sonntag.

Tja - am Sonntag ging es dann doch noch richtig los: schon in den frühen Stunden herrschte reger Flugverkehr. Auf dem Flugplatz war teilweise so ein «landen und starten», dass ich meine Zweifel hatte, ob sie alles im Griff hatten. Der grosse Volksauflauf zeugte von sehr grossem Interesse, obwohl ich manchmal das Gefühl nicht los wurde, dass diese Veranstaltung nur das eine Ziel hatte: Rundflüge verkaufen! Auch der Fahrzeugplatz füllte sich langsam, und es gab eine stattliche Anzahl Militärfahrzeuge zu bewundern. Um zirka 15.30 Uhr verliessen die ersten Flugzeuge des Feld und auch wir machten uns für die Heimreise fertig. Um 17 Uhr brachen wir auf. Für einige war es eine lange Heimfahrt – sechs Stunden dauerte sie nach Speicherschwendi /AR. Alles in allem wars ein gelungenes Fest. Die Natur zeigte uns aber wieder einmal, wer wirklich das Sagen hat!

Peter Graf



*Der Dodge WC 54 Radio Car 1942 (Black Duck) von Peter.
Aufnahme in St. Stephan*

*Ein glückliches neues
Jahr wünscht Ihnen
der Vorstand des
CAF Swiss Wing*


Sunne 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



*Es soll für alle so aufwärts gehen wie hier über
den Launch Path 39A & 39B
im Kennedy Space Center / Florida*



Hello Cols and Friends

Wer die Whitney Toyloy ist - nun, das dürften vielleicht einige unter Euch wissen. Klar, die Miss Schweiz 2008. Wer aber die «Mister Aero 08 Tannkosh» sind, davon habt Ihr mal wieder null Ahnung. Ja, Ihr habt richtig gelesen: DIE Mister, Mehrzahl also. Im Doppelpack sozusagen und erst noch in diesem teutonischen Tannkosh gekürt. Tannkosh? Wo soll denn das nun wieder sein? Schon mal was von Oskosh gehört? Eben. In etwa ist es dasselbe, nur viel imposanter und nicht so verflücht abseits, wie das in Amerika «hinten» gelegene Oskosh. Für die eingefleischtesten Airshow-Muffel unter Euch sei als Gratistipp offeriert, mal unter Tannheim zu googeln oder zu gps-eln.



Kurz, Eure Lady Stinson war live mit dabei, als sich die «Mister Aero» -Jury vor der Qual der Wahl stehen sah. Vater oder Sohn? Der würdevolle, bestandene Airline Kapitän aD oder sein nicht minder strammer Goldsohn mit denselben aerodynamisch angehauchten Genen gesegnet? In alemannischer Manier und Unkompliziertheit wurde kurz und bündig gleich den Beiden das imaginäre Krönchen aufgesetzt. You got it. Erraten! Die beiden Cols Meier, Werner und René, als Mister Aero Tannkosh 08! Dass meine unübersehbare Anwesenheit wie immer das Ihrige, bzw. Hauptsächliche dazu beigetragen hat, dürfte wohl klar sein. Dafür wohl umso weniger, was «Lady Stinson's fliegendes Brautbeglücken» bedeuten könnte. (Bitte keine unstatthaften Hintergedanken!) Dafür spanne ich Euch nicht länger auf die Folter mit meinem neuen und umwerfend innovativen Marktlückenfüller-Jöbli.

Stellt Euch folgende Situation vor: Ein strahlender Sommertag und darin wohligh eingebettet ein süsses Kirchlein irgendwo in der Innerschweiz. Ein Brautpaar und seine Hochzeitsgesellschaft mit einem Cheese-Big-Smile für den Fotografen schön davor drapiert. Und ich in voller Geheimmission, im zielsicheren, wie zeitgenauesten Anflug mit einem Päckli für die Braut in der Abwurf tasche mit dem roten Bremsschirm. Alle Köpfe wenden sich nach oben und die Braut rennt zum heillosen Entsetzen des Fotografen mit flatternder Robe aus dem Bild, hinaus auf die Wiese. Sie hüpf über und in feuchtwarme Kuhfladen, die Arme hoch über den Kopf mir entgegen gestreckt und Tränen der Freude über ihre Wangen kullernd.

Ein Knüllerbild der Spitzenklasse! Zu so was verhilft nur Lady Stinson – zugegebenermassen mit ein klein wenig Hilfe in Form von Treffsicherheit und Können vom Mister Aero Tannkosh 08 senior. Solche Geschenke erhalten die Freundschaft und bleiben eine lebenslängliche, unvergessliche Erinnerung! Merkt Euch das, wenn Ihr euch mal wieder das Hirn zermartert bezüglich einem gelungenen Hochzeitsgeschenk.

Ein Knüllerbild der Spitzenklasse! Zu so was verhilft nur Lady Stinson – zugegebenermassen mit ein klein wenig Hilfe in Form von Treffsicherheit und Können vom Mister Aero Tannkosh 08 senior. Solche Geschenke erhalten die Freundschaft und bleiben eine lebenslängliche, unvergessliche Erinnerung! Merkt Euch das, wenn Ihr euch mal wieder das Hirn zermartert bezüglich einem gelungenen Hochzeitsgeschenk.

A propos Erinnerungen: dieser schreibende Geist, das für mich und Euch unbedeutende Wesen, welches irgendwo unscheinbar im Hintergrund und im Schatten meines Erfolgs gut verborgen jeweils meine Briefe an Euch in den Computer hackt, soll sich angeblich einige mehr oder weniger lustige bis frustige Erlebnisse von der Seele geschrieben haben: Geschichten aus seinem mehrere jahrzehntelange Dasein als Flight Attendant über, in und unter den Wolken.

Unverbesserliche Airline-Fans und unbelehrbare Swissair-Nostalgiker können ja mal zwecks näheren Angaben einen Seitenblick auf die Webseite www.physikcd.ch werfen, wenn es unbedingt sein muss.

So, und nun lass ich Euch wieder ans Päckli machen und Bänzen backen.
Merry Christmas and a happy New Year
Eure Stinsky



news

...vom Werbestand: Nach einem Jahr Pause ist der Werbestand in diesem Sommer wenigstens einmal und durchaus erfolgreich eingesetzt worden. Dabei hat es sich gezeigt, dass eine gewisse Redimensionierung und Sichtung des Materials unabdingbar geworden ist. Mitte Oktober ist unter Leitung von Peter Winkler in diesem Sinne Marschbereitschaft erstellt und das gesamte Material quasi griffbereit eingelagert worden.

...vom Projekt Vitrine für Midland: Friede seiner Asche, - das an sich gut gemeinte aber innerhalb der CAF in Midland in keinsten Weise abgesprochene, geschweige denn koordinierte Projekt ist definitiv begraben worden. Schade für die geleistete Arbeit, der Einsatz hätte ein besseres Ergebnis verdient.



2009

14. März
5.-8. Juni
27. Juni
25. Juli
11.-13. Juli
22.-23. August
29.-30. August
9.-11. Oktober
23. November

Veranstaltungen / Reisen

Generalversammlung
D-Day Normandie
Zigermeet Mollis
BBQ, Flugplatz Buttwil
Flying Legends / Duxford GB
Oldtimer Kestenholz
Dittinger Flugtage
CAF Airshow Midland
Jahresend-Anlass

CAF SW
CAF SW /FO
Flight OPS
CAF SW
CAF SW
Flight OPS
Flight OPS
CAF SW
CAF SW



Das alte Logo (lk) und das leicht modifizierte Logo der CAF.

COMMEMORATIVE AIR FORCE



Normandie

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 Hirschtal
Büro/Shop:
Hügelstrasse 3
CH-5040 Schöftland
Lebenszeiten:
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

