



Meier Motor Warbirds

Warbird-Träume wurden wahr!

Besichtigung von Meier Motors und Max Aviation auf dem Flugplatz Bremgarten im Breisgau.

Durch die Vermittlung des Schweizer Mustang-Experten Stephan Hangartner aus Unterlunkhofen hatten wir die Gelegenheit am Samstag 19. September die Warbird-Träume Wirklichkeit werden zu lassen.

Eine muntere Schar von 30 Leuten traf sich vor der Gaststätte «Zur Eule», darunter nicht weniger als 19 CAF-Mitglieder, zwei Fokker-Team-Leute, fünf vom Aviatik-Club Liechtenstein unter der Führung von Kurt Jäger, und vier Gäste.

Wir wurden von Stephan Hangartner, Elmar Meier (Technischer Leiter) und Jürgen Meier, (ex Flug Werk GmbH und FW 190-Experte, und nicht der Bruder von Elmar), empfangen und



v.l. Theo Arter, Stephan Hangarter (Mustang-Spezialist), Elmar Meier, Jürgen Meier

wurden sogleich in zwei Gruppen eingeteilt. Der zweite Meier-Bruder, Achim Meier, (Pilot und Fluglehrer) war nicht auf dem Platz.

Eine höchst interessante Führung konnte beginnen: Die Geschichten der zahlreichen Jak's, Mustang (P-51D und T) und der Focke-Wulf 190 wurden kompetent und ausführlich beschrieben.

Vom Anblick all dieser Warbird-Schönheiten fast erschlagen, galt es, die Ohren weit und weiter aufzusperren, denn die beiden Herren Meier erzählten aus dem «Schatzkästchen» manche technische Facts, aber auch viele Geschichten um diese Flugzeuge.

Zurzeit wird eine Focke-Wulf für einen Kunden aus den USA komplett

neu aufgebaut und an einer Me-109 wird ebenfalls gearbeitet. Zu erwähnen ist auch, dass in diesem Betrieb Lehrlinge ausgebildet werden die hier das «Rüstzeug» für Flugzeug-Unterhalt erhalten.

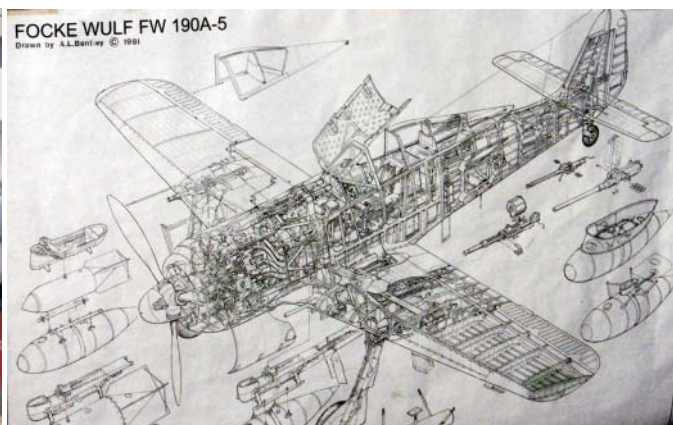
Wie Sand zwischen den Fingern verrann die Zeit und es galt schon wieder Abschied von all den Schönheiten zu nehmen. Das Mittagessen in der Eule war gut und reichlich!

Nochmals vielen Dank den Meier-Brothers und Stephan Hangartner, die uns dieses absolut - sorry ich muss es sagen - «geile» Erlebnis ermöglicht haben!

Col Theo Arter

Inhaltsverzeichnis

Meier Motor	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
BBQ Buttwil	Seite 4
Japanische Luftwaffe	Seite 5
Kestenholz	Seite 8
News / Veranstaltungen	Seite 12





Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen



*Die Meier's
hatten Freude
am Stinsy-Wein*

*Prost und vielen
Dank...*



report

BBQ Buttwil

Das legendäre, bis 2007 sieben Mal in Reichenbach BE ausgetragene, und 2008 abgesagte CAF-BBQ Treffen, fand am Samstag 25. Juli 2009 in Buttwil seine achte Auflage. Der Flugplatz liegt herrlich eingebettet auf einem Zwischenplateau, kurz unterhalb der Krete des langgezogenen Lindenberges. Dies mit einer wundervollen Aussicht vom Schwarzwald via Ostschweiz bis in unsere Zentralalpen.

Die Wetterprognosen der Bucheli - Girls und Boys verhiessen gegen Mittag Besserung. Was bei den vielen Fehlprognosen alles offen liess. Meine Recherchen ergaben ab 9 Uhr Auflockerung und dann grosses verbrennen der Restfeuchte, mit wunderbaren Aussichten für den Nachmittag.

Um acht Uhr trafen Henry und ich im Birrfeld ein. Kurzes Briefing und ab in den Hangar. «Stinsy » raus, alles einpacken, warm up, run up und lets go. Der kurze Überflug nach Buttwil liess uns schon erahnen was für ein prächtiger Tag auf uns zu kommen wird. Kaum gelandet, wurden wir an bester Lage, vor der Terrasse des Restaurant Flug-Alp, in unseren Parkplatz eingewiesen.

Würdige Zeitgenossen der «Stinsy» waren unsere Nachbarn, wie etwa der «Dodge WC Jg. 1943» von Röbi Stei-



ner und ein «Jeep Jg. 1944» von unserem CAF Mitglied Heinz Feldmann. Kaum war das Display, unter kritischem Augenschein von schon zahlreich anwesenden CAF Mitgliedern und weiteren Oldtimer Begeisterten eingerichtet, standen wir

unter dem Kommando der Standbauer Peter Winkler und Max Schönenberger. Unter dem Motto, jedem «sis Stängeli», fand schlussendlich jedes Teil seinen Platz und unser Verkaufstand sah auch wie einer aus.

Ab 9 Uhr 30 flog Max seinen ersten Rundflug in Richtung Innerschweiz. Mit «begeistertem» Bericht über das erlebte, vor allem einem «super» Wetterbericht (tiefhängende Wolken und vereinzelter Regen), sind Sie zurückgekehrt. Anschliessend hob Max, mit einem weiteren CAF- Mitglied ab, zu einer zweiten Runde in Richtung Wohlen und dann über den Zürichsee, dem Sihlsee und zurück via Zugersee.

Henry, keiner kennt unsere Stinsy so gut wie er, war stets besorgt um die Fluggäste. Gab ihnen die Regeln bekannt, verwöhnte sie mit wichtigen Details aus der Geschichte dieses wunderschönen und geschichtsträchtigen Vogels. Er hat uns Piloten alles um die Passagiere «on Ground» abgenommen. Man konnte sich vollumfänglich auf die Stinsy konzentrieren. Herzlichen Dank Henry.

Es war nun Mittag. Max rief zum Pilotenwechsel. Hunger hatte es seinem Ma-



gen angetan. Ich durfte nun drei weitere Rundflüge mit CAF-Mitglieder und Arbeitskollegen ausführen. Es war ein erfüllter Tag mit 5 Rundflügen mit begeisterten Fluggästen.

Die zahlreichen Mitglieder mit Familie und Freunden (ca. 40+), haben den Weg auf den wunderschönen Flugplatz Buttwil und ins Restaurant Flug-Alp gefunden. Durch ein Missverständnis wurde das Mittagessen etwas verspätet serviert, aber die CAF'ler sollen bei der Auflage 2010 vom Gastwirt für Ihre Geduld und berechtigtem Unverständnis beschenkt werden. Er lädt ab 9 bis 11 Uhr zum Kaffee und Gipfeli ein. Im Weiteren sei ein Eisbecher (Fertigeis) bei den Essenden als Zugabe inbegriffen. Er bedankt sich nochmals für Eure Geduld und Verständnis und würde sich freuen, Euch im 2010 wieder begrüßen zu dürfen.

Col Ferdi Nietlispach



report

日本空軍

Japanische Luftwaffe

Im ersten Teil haben wir in die letzten Jahrhunderte zurück geschaut. Die japanische Entwicklung war uns «fremd» oder fand kaum Eingang in unsere Geschichtsbücher. In abgekürzter Form versuche ich, die Entstehung der Luftwaffe und von Flugzeugen zu beschreiben.

Die Luft-Streitkräfte

Es entstanden zwei verschiedene unabhängige Luft-Streitkräfte. Die «Japanische Army Air Force» (JAAF) war gleich aufgebaut wie die Deutsche Luftwaffe, die Amerikanische (USAAF) oder die Britische Royal Air Force (RAF). Die Unterstützung der Bodentruppen war die Hauptaufgabe der JAAF.



Die «Japanische Navy Air Force» (JNAF) wurde von Experten aus England, Frankreich und den USA aufgebaut und ausgebildet. 1930 lernte sie die Luftkampftechnik und generelle Schiessausbildung von der Royal Air Force – und setzte sie 11 Jahre später gegen die «Commonwealth Forces» über Malaysia und Singapur ein.

Zu den Aufgaben der JNAF gehörten der Schutz der Flotte, von Konvois und der Küstenschutz, aber auch die Überwachung des Meeres und das Aufspüren von Unterseebooten.

Ab 1937 beteiligte sich die JNAF an den Kampfhandlungen in China. Von japanischen Trägern aus griffen die Piloten Shanghai an. Im Unterschied

zu anderen Marine-Luftwaffen war die JNAF auch für die strategischen Bombardierungen zuständig. Sie verwendete die Mitsubishi G3M und G4M.

Army gegen Navy

Wie in der USA (USN und USAAF) und England (RAF und FAA) war auch in Japan ein ewiger Kampf zwischen der Navy und der landabhängigen Air Force. Natürlich hatten sie verschiedene Anforderungen an das Material, jeder hatte aber auch seine eigenen Vorschriften. Die Zusammenarbeit wurde dadurch sehr erschwert. Auch heute haben die «Navy Air Forces» auf der ganzen Welt immer noch eine besondere Stellung. Schiffe und Flugzeuge zusammen sind einfach etwas Besonderes!

Als sich 1941 die Lage zwischen den USA und Japan zuspitzte (siehe Seite 7), war man immer noch der Annahme, dass die Japaner nur einige hundert Flugzeuge besäßen. Sogar das höchst angesehene «Jane's All the World Aircraft» sprach von einem «Flohmarkt von älteren Flugzeugen». Die US-Experten

rechneten mit einem grossen Übergewicht der Amerikaner, waren doch ihre Ausbildung, Ausrüstung und die Anzahl Flugzeuge den Japanern weit überlegen. Sie mussten dieses Bild etwas später revidieren. Die japanischen Piloten waren gut ausgebildet und auch erfahren (China-Konflikt). Zu Beginn hatten sie die klare Luftüberlegenheit. Im Laufe des Krieges machte sich jedoch der Mangel an Nachschub von Piloten bemerkbar.



Die erste Serie A6M2 war im Einsatz ab Juli 1940. Zur Zeit von «Pearl Harbor» waren 420 Zeros aktiv im Pacific-Raum. Daten: Enorme Reichweite (2600 km) und Wendigkeit (konnte noch mit 250 kmh einen Looping fliegen) Bewaffnung (zwei 20-mm-Kanonen, zwei 7,7-mm MG, aber schlechter Selbstschutz. Die Zero hatte keine Panzerung für das Cockpit und auch keinen «selbstdichtenden Gummi-Benzintank. Sie war zweifellos die beste japanische Maschine in den ersten Kriegsjahren. Erst als die Grumman F6F Hellcat 1943 eingeführt wurde, fand sie in ihr einen ebenbürtigen Gegner. Foto: «Planes of Fame Museum» CA.

Die Schulungsflüge wurden gekürzt (Benzin) und das wirkte sich negativ auf die Ausbildung aus. Die Japaner schafften es nicht, das Programm so zu straffen, dass die Piloten in kürzerer Zeit denselben Ausbildungsstand erreichten – im Gegensatz zu den Briten und Amerikanern.

Japanische Typenbezeichnung

In Japan verwendeten Armee und Marine getrennte und eigene Kennzeichnungssysteme für ihre Flugzeuge. Nach «Jane All the World's Aircraft 1945/4» erhielten alle japanischen Militärflugzeuge im Prototypstadium bereits eine offizielle «Ki-Nummer», die in chronologischer Folge und ohne Rücksicht auf Typ oder Hersteller abgegeben wurde. Wenn ein Prototyp reif war für die Produktion, erhielt er eine offizielle Bezeichnung, bestehend aus dem Namen des Herstellers und einer Typennummer.

Diese bezog sich auf das Jahr der japanischen Zeitrechnung in welchem die Serienproduktion anlief. Zudem wurden eine kurze Beschreibung der Funktion und die Seriennummer beigefügt.

Beispiel: Mitsubishi Typ-100, Schwere Bomber, Modell 1.

Dieses Flugzeug trug als Prototyp die Nummer Ki-49. Folgende Weiterentwicklungen der Zelle, Einbau eines anderen Triebwerkes usw. sind ersichtlich aus Modell- und Ki-Nummer: Die zweite Prototyp-Entwicklung des Mitsubishi Typ 100 wird so die Ki-492 und die Produktionsausführung, Mitsubishi Modell 100 schwerer Bomber «Modell 2». Die dritte Weiterentwicklung wäre Ki-493 und folglich «Modell 3». Gewisse japanische Militärflugzeuge erhielten auch Namen.

Ein besonderes System der Zuteilung gab es aber nicht.

Die Jahre des japanischen Kalenders zählen von der Gründung des Japanischen Reiches 660 vor Christus an. Bis 2599 (1939) benutzten Armee und Marine die letzten zwei Zahlen des japanischen Jahres als Typennummer, z. B. Typ 99. Für das Jahr 2600 (1940) verwendete die Armee die Zahl 100 (siehe oben, 1. Spalte): Mitsubishi Typ-100) und die Marine die Zahl 0 zur Kennzeichnung der in diesem Jahr in Dienst gestellten Flugzeugmuster.

Später und bis 2602 (1942) benützten beide Wehrmachtsteile nur die letzte Zahl des japanischen Kalenders, also Typ 1 beziehungsweise 2 (1 wäre Baujahr 1941). *Für mich ist und bleibt es ein Durcheinander, aber wenn man etwas Geduld aufbringt und sich in die Materie vertieft, bekommt man doch einen kleinen Überblick.*

Ordnung im Wirrwarr...

Das alliierte Luftwaffenkommando im südwestlichen Pazifik arbeitete für die japanischen Flugzeugmuster ein eigenes Code-System aus. Die Namengebung war demgegenüber etwas einfacher: Alle japanischen Einsatzflugzeuge erhielten Vornamen, und zwar wurden Männernamen ausgegeben an Armee-

und Marinejäger sowie Seeaufklärer, die anderen erhielten Frauennamen. Von den «Nicht-Einsatz-Mustern» taufte man Schulflugzeuge nach Bäumen und Segelflugzeuge nach Vögeln.

Beispiel: Der Bomber Typ-100 erhielt den Namen «Helen» und der leichte Jäger von Nakajima Ki-84 Typ 4 (Serie 1944) den Namen «Frank». Das Schulflugzeug von Tachikawa, Ki-54 hat den Namen «Hickory».

Ich werde nur einige herauspicken und sie kurz beschreiben. Ich glaube, dass wir hier in eine Welt vorstossen, die uns grösstenteils verschlossen, oder einfach nicht so geläufig war.

Der schwere Jäger Typ 98, Ki-45 von Kawasaki (1938 /45. Prototyp) Code: Nick

Der erste zweimotorige Jagdweisitzer der Armee war das Ergebnis einer vierjährigen Konstruktionsarbeit bei Kawasaki. Das Ausgangsmuster dieses schweren Jägers war die Ki-38. Ihre Attrappe wurde im Oktober 1937 fertig gestellt, nachdem im März des Jahres die Armee einen Auftrag erteilt hatte. Aufbauend auf dieser Attrappe und der Konstruktion der Ki-38 brachte Kawasaki im Dezember mit der Ki-45 ein neues Modell heraus.



Ki-45 in den Farben der «53nd Sentai». Sehr schön zu sehen sind die beiden 12-mm-MG auf der Oberseite des Cockpits, Nachtjägerversion.

Der im Januar 1939 fertig gestellte Prototyp war die erste zweimotorige Maschine des Werkes mit luftgekühlten Motoren. Er wurde zunächst als unbefriedigend befunden. Das handbetätigte Einziehfahrwerk arbeitete nicht einwandfrei. Die Nakajima Ha-20 B Motoren, die sich damals noch im Versuchsstadium befanden, erreichten nicht die erwartete Leistung. Später, im Mai des Jahres, wurde eine neue elektrische Anlage für das Fahrwerk eingebaut, die Motorstörungen aber blieben unbehoben.

Kawasaki versuchte einen neuen Motor und baute in einem eigenen Werk den Ha-20 B mit zwei gegenläufigen Luftschrauben. Diese Initiative wurde jedoch von den Armeebehörden abgelehnt, die sich im April 1940 für den Ha-25 Motor entschieden.

Der erste Werkflug der Ki-45 A mit Ha-25 Motoren war ein Misserfolg. Im Steigflug unmittelbar nach dem Start traten heftige Verwirbelungen um die Motorgondeln auf, die die Kühlklappen voll öffneten. Es gelang dem Piloten zwar, die Maschine noch heil zu landen, Luftschraube, Fahrwerk und Flügelspitzen wurden jedoch beschädigt. Die folgenden Werkflüge im August verliefen dann ohne besondere Schwierigkeiten, so dass die Produktion der Ki-45 A formell im Oktober anlief.

Statt einer kurzen und runden Nase des ursprünglichen Musters hatte das Modell A eine lange und spitze Nase. Die Rumpfunterseite war ausklinkbar zur Aufnahme einer 38 mm Kanone. Dazu kamen noch viele kleinere Verbesserungen. Die Werke «Gifu» und «Akashi» von Kawasaki brachten von September 1941 bzw. 1942 an bis An-

fang 1945 zusammen 1700 Maschinen heraus.

Im Laufe der Serienproduktion wurde der Motor ersetzt durch den Mitsubishi Ha-105, der auch die Wendigkeit und Zuverlässigkeit des Flugzeuges steigerte.

Die Ki-45 war in der ersten Hälfte des Pazifik-Krieges eingesetzt an der Südfront. 1944 und später erhielt sie 2 x 12 mm MG schräg aufgesetzt auf den Rumpfrücken; sie wurde so der einzige Nachtjäger der Armee im Heimatschutz, zusammen mit «Gekko» (Irving) und «Ginga» (Frances) der Marine. Ihre Bewaffnung bestand aus 2 x 12 mm und 1 x 20-mm Kanone oder 1 x 38-mm Kanone im Rumpfbügel. Diese schwere Bewaffnung erwies sich auch für Angriffe auf den Boden und auf See als wirksam.

Gründe und Fakten in den Jahren 1940/41

Im Mai und Juni 1940 gaben die deutschen Erfolge in Frankreich, in den Niederlanden und über Grossbritannien den japanischen Plänen zum Aufbau ihrer Großasiatischen Wohlstandssphäre neuen Auftrieb. Als Ende Juni japanische Truppen in Haiphong landeten, mussten die Franzosen tatenlos zusehen; Churchill wurde gezwungen, die Schließung der Birma-Straße zu akzeptieren, und am 29. August 1940 stimmten die Franzosen wohl oder übel der Errichtung von Stützpunkten der japanischen Heeresflieger im Gebiet um Hanoi im Norden Indochinas zu; von hier aus konnte Tschungking angegriffen werden.

Die Pläne zur Besetzung der sogenannten «Südlichen Gebiete» (Malaya, Borneo, Java und die Philippinen) entsprangen der Überlegung, dass Japan ohne Ölvorkommen und Rohstoffe einfach nicht in der Lage war, gegen China Krieg zu führen und gleichzeitig seine Grenzen gegen ein sowjetisches Eindringen zu sichern. Da 90 Prozent des japanischen Öls aus den USA und Niederländisch-Indien importiert wurden, waren die strategischen Reserven durch Restriktionen von 51 Millionen Barrel im Jahr 1939 auf 40 Millionen Barrel Mitte 1941 reduziert worden. Der schlimmste Schlag für Japan aber kam, als Präsident Franklin D. Roosevelt am 26. Juli 1941 die japanischen Bankguthaben in den USA einfroren; eine Vergel-

tungsmassnahme für die Errichtung von Stützpunkten der japanischen Marine- und Heeresflieger im südlichen Indochina, wo die Bomber in Reichweite der britischen Bastion Singapur stationiert waren.

Der Tenno, Kaiser Hirohito, und der japanische Generalstab bereiteten sich auf den drohenden Krieg in Südostasien gegen die Vereinigten Staaten, Grossbritannien und die Niederlande vor. Die japanische Armee und die Marine (Admiral Icosuro Yamamoto) entwickelten einen Kriegsplan in drei Stufen.

In der ersten Phase sollte der Krieg mit sechs gleichzeitig geführten Operationen begonnen werden: ein trägergestützter Luftangriff auf die amerikanische Pazifikflotte in Pearl Harbor (Insel Oahu, Hawaii); die Besetzung von Thailand zum Aufbau von Luftstützpunkten; Landungen bei Singora (südliches Thailand) und Kota Bahru (nördliches Malaya) mit dem Ziel, Singapur einzunehmen; Luftangriffe auf Luzon (Philippinen), um die amerikanische Far East Air Force (FEAF) zu schlagen und den Weg für die Invasion von Luzon und Mindanao vorzubereiten; die Besetzung Hongkongs; und schließlich die Landung auf den Inseln Guam und Wake, um die amerikanischen Nachschublinien abzuschneiden.

Teil 3 im nächsten «Contact»
Col Werner Meier

report

Kestenholz «Zum Zweiten»

Das Militärflugfeld Kestenholz wurde im zweiten Weltkrieg als Stützpunkt genutzt. Die Morane und C-35 waren dort stationiert. Die 650 m lange Graspiste war 100 m breit. Sie wurde wie folgt beschrieben:

«Der Boden ist mit einer dichten Grasnarbe bewachsen, liegt jedoch nicht sehr hoch über dem Grundwasserspiegel und ist demzufolge allgemein weich. Bei Regenfällen über einem Tag ist die Piste nur für einen einmaligen Alarmstart benutzbar und sehr bald überhaupt nicht mehr».

Das war am 22.-23. August 2009 überhaupt nicht der Fall. Bei strahlender Sonne, leichter Bise und ungemindert angenehmen Temperaturen fand das zweite Oldtimertreffen statt. Schätzungsweise 30'000 Zuschauer besuchten diesen gut organisierten Anlass. Er verlief ohne Probleme, sei es fliegerisch, Parkplätze, Zuschauer oder im Angebot der Verpflegung.

Aufhänger war das Jubiläum «75 Jahre Bucker Jungmann». Auf einem speziellen Platz konnte man Unmengen Bucker bestaunen – ich wusste gar nicht, dass es in der Schweiz noch so viele gelbe Vögel hat. Das Flugprogramm startete um 13.00 Uhr, und bis 17.15 Uhr konnte man diverse Flugvorführungen bewundern. Red Bull war mit zwei T-6 und Überflügen mit einer DC-3 und Beech 18 vertreten. Mit der «Super Conni» am Samstag und ihrem Jet-Team (L-39) am Sonntag war Breitling vertreten. Auch unser Hunter, geflogen von Paul Ruppeiner, machte zwei Vorführungen. Die Mustang P-51 «Nooky Booky» geflogen von Marc Mathis,



Flugfeld «Kestenholz» am Samstagmorgen - noch nicht viel Betrieb...

und die Morane D-3801 (Ex J-143) von Daniel Koblet, durften auch nicht fehlen. Dazwischen machte die Ju-52 ununterbrochen Rundflüge. Natürlich waren dazwischen verschiedene Vorführungen von Stearman, P-2, Stampe, Yak-52, Rösigen, Hawker, Sukhoj, Bucker, Extra 200 usw. zu sehen.

Der CAF Swiss Wing war ebenfalls vertreten. Am Samstagmorgen 08.00 Uhr ging es los. Kaum war sie in Kestenholz gelandet, konnte der erste Passagier einen «Stinsy-Flug» geniessen. Noch vor Mittag besuchten wir unsere «Bodentruppen» in Orvin – Fete du Piston. Mit Rauch und Schall wurde

das Camp observiert und begrüsst. Henry machte Fotos und meldete – Objekte erkannt, winkende und schwenkende Arme. Nach dem dritten Überflug flogen wir via Grenchen zurück.

Am Nachmittag flogen wir unsere Vorführung. Erstmals wurden beide Stinson L-5 dem Publikum vorgeführt. Nach dem Überflug lösten wir die Formation auf, Paul Misteli machte mit seiner Stinson einige Steilkurven und begab sich in den Landeanflug. Während dieser Zeitspanne erreichte ich meine Minimalhöhe für die Vorführung, und als Paul gelandet



Trotz «steifer Bise» war es sehr angenehm - im Hintergrund der Control-Tower

war, demonstrierte ich die Beweglichkeit der Stinson. Henry Saladin war unser «Speaker». Mit seinen fundierten Kenntnissen informierte er das Publikum über die CAF, die Geschichte der Flugzeuge und erklärte die Demo. Auch eine kleine Stinson kann sich «wehren», meinte er, und dies werde nun demonstriert.

Diese Vorführung des CAF Swiss Wing war einer der Höhenpunkte, wurde mir von verschiedenen Seiten (Schweizer, Deutsche und Engländer) zugetragen, und sie lobten unsere Vorführung. Es wurde nicht nur Überflug mit einigen Figuren gezeigt – nein – wir demonstrierten und kommentierten eine Szene aus der Zeit des 2. Weltkrieges. Es waren auch die einzigen «wahren» Warbirds - sie waren im Einsatz in Pearl Harbor und bei der Befreiung von Europas.

Am Abend wurden noch Foto- und Paxflüge durchgeführt. Beim offerierten Apéro entspannten wir uns, aber mit so vielen Flieger-Kollegen im gleichen Zelt zog sich das Ende etwas in die Länge.

Am Sonntag ging es im gleichen Stil weiter. Das Breitling Jet-Team beendete dieses Oldtimer-Treffen um 17.35 Uhr.

Col Werner Meier

*DC-3 und die Beech-18 in Formation.
Die HB-TRY und die N121MC warten auf ihren Einsatz - und: liebevolle Pflege durch die «Stimsy-Bodencrew...»*



Das Flugfeld wurde durch das Flb. Det. 40 geschützt. Demonstriert wurde eine Ortsflab-Geschütztruppe bei der Ausbildung und Drill an der W+F 20-mm Flakkanone 1938

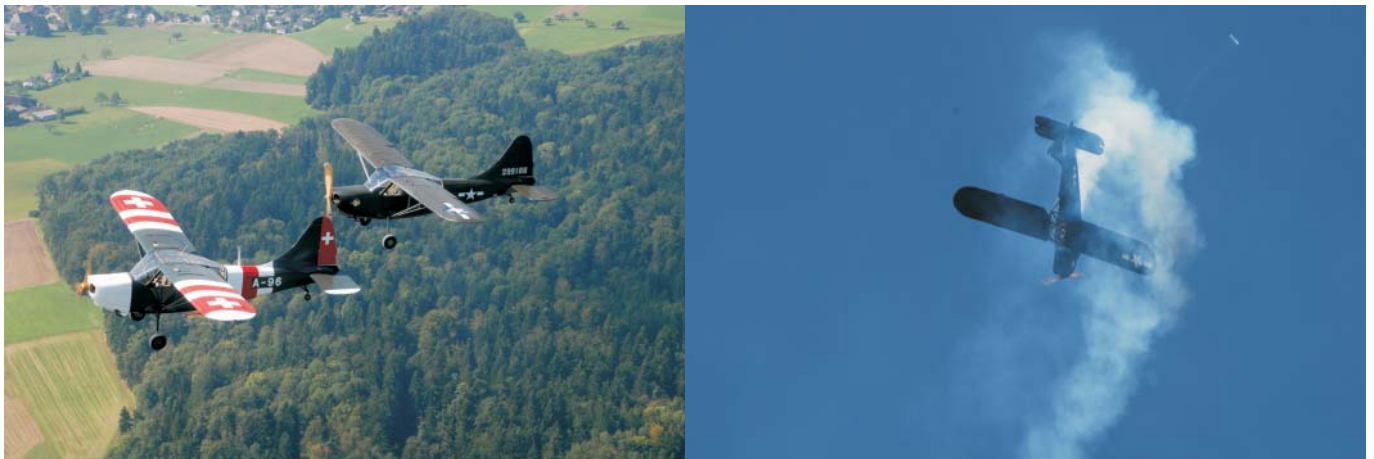


**Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.**

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:

cosmos
Tours Groups Incentives

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



Die beiden Stinson in Formation und der CAF Stinson im «Military Vertical Return»... (Foto: Erich Gandet)



«Red Bull» mit ihren T-6 und die Morane (D-3801 / Ex J-143)

Die Bückler-Formation mit «Leader» Paul Misteli und die Mustang kurz vor dem Aufsetzen - es fehlen noch 30 mm.



Sonne Märkt 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



Von oben: P-2-06, Stampe SV4, AC-4, Stearman, Bücker und am Samstagmorgen früh das Camp in Orvin - «Fête du Pistone»



Am Sonntagmorgen: nach dem Feldgottesdienst wurden noch die Piloten und Flugzeuge gesegnet...

news

Absichtlich leergelassen

2010

Veranstaltungen / Reisen

13. März	Generalversammlung	CAF SW
1.-6. Mai	Liberation of Pilzen, CZ	Flight OPS
17.-18. Juli	Flugshow Fairford	CAF SW
17.-18. Juli	20. RIO Oldtimer / Ecuwillens	Flight OPS
22.-24. Juli	Meeting in Emmen	Flight OPS
31. Juli	BBQ in Buttwil	CAF SW
6.-8. August	Convoy to remember / Birmenstorf	Flight OPS
19.-22. August	Ballontage Wynau / Temp. Feldfluplatz	Flight OPS
27.-29. August	Tannkosh /DE	Flight OPS
9.-10. Oktober	Airsho Midland / USA	CAF SW
27. November	Jahresendanlass	CAF SW

GESUCHT

werden dringend für unseren Verkaufs- und Werbestand

FLIEGERBÜCHER

aller Art. Wer etwas in dieser Art entbehren kann und damit vor dem endgültigen Verstauben bewahren möchte, meldet sich bei
 Peter Winkler
 peter.winkler@caf-swisswing.ch
 044 865 20 28

oder

Thomas Lutz
 thomas.lutz@caf.swisswing.ch
 044 984 32 93

zwecks Organisation
 des Abtransportes.

**Der Vorstand
 wünscht Euch
 eine besinnliche
 Weihnachtszeit
 und im neuen
 Jahr gute
 Gesundheit,
 Zufriedenheit
 und viele schöne
 Stunden mit
 dem
 CAF Swiss Wing**

Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Ruedi Lang 052 343 8153

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach 079 200 7260

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

S 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

