



KKW & CAF Swiss Wing

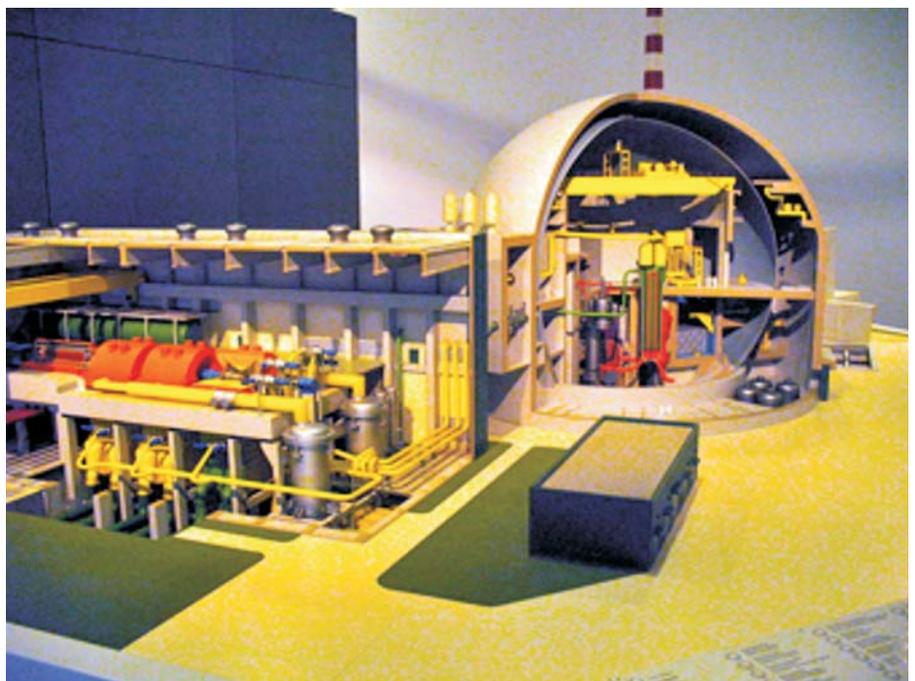
Am 21. November waren die Mitglieder und Freunde des CAF Swiss Wing zum Jahresanlass geladen. Kurt Bolli hatte ein tolles Programm zusammengestellt.

Mehr als 30 Interessierte trafen am Nachmittag beim Kernkraftwerk Gösgen ein, um sich über die moderne Stromproduktion am Objekt zu informieren. Wir wurden über die Funktionsweise, die Leistung, die Brennelemente, die Turbinen, die Wasserkühlung und die Entsorgung und Lagerung der radioaktiven Abfälle ins Bild gesetzt.

In kleineren Gruppen wurden wir durch die Anlagenteile geführt und am Schluss stiegen wir in den Kühlturm, der im Inneren einem Dampfkessel gleicht, warm war es und feucht und die Sicht weniger als fünf Meter. Wir genossen den Schlussdrink und



KKW Gösgen aus der Luft und im Modell..



Inhaltsverzeichnis

KKW Gösgen	Seite 1
From CAF HQ, Midland	Seite 3
Japanische Luftwaffe	Seite 5
RUAG	Seite 8
Airshows Events	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

mit bestem Dank an die Führerinnen und Führer konnten wir uns nach drei Stunden verabschieden. Dann bewegte sich die Karawane hinter Kurt Bolli zum Waldhaus Moos bei Schöftland.

Dort erwarteten uns eine kleine Gruppe, welche nur den Abendanlass genießen wollte, und natürlich die Gastgebermannschaft (es gilt vor allem die weibliche Form).

Im Eingangsraum wurde ein Apéro serviert, nachher ging es langsam in die warme Stube. Prachtvoll gedeckt und geschmückt präsentierte sich der ganze Raum, da hatten doch einige Hände gewirkt! Die Überraschung des Abends war das Duo, das die Zeit bis zum Essen mit Musik aus aller Zeit bereicherte.

Nachdem der Salat gegessen war, durften die Teilnehmer zum Buffet gehen und wurden dort auch im «Aufladen» der vielen Köstlichkeiten fachmännisch beraten. Kurt hatte aus verschiedenen Fotoeingaben von Mitgliedern eine Bildpräsentation zusammengestellt, ein interessanter Jahresrückblick der Vereinstätigkeiten, mit und ohne Flugzeuge.

Nach reichhaltigstem Dessertbuffet und Kaffee ging auch dieser Abend einmal zu Ende.

Wir danken der «Bollifamily» - Hedy, Carol und Kurt - mit all den Hintergrundhelferinnen ganz herzlich für den Jahresendanlass des CAF Swiss Wing.

Col Henry Saladin

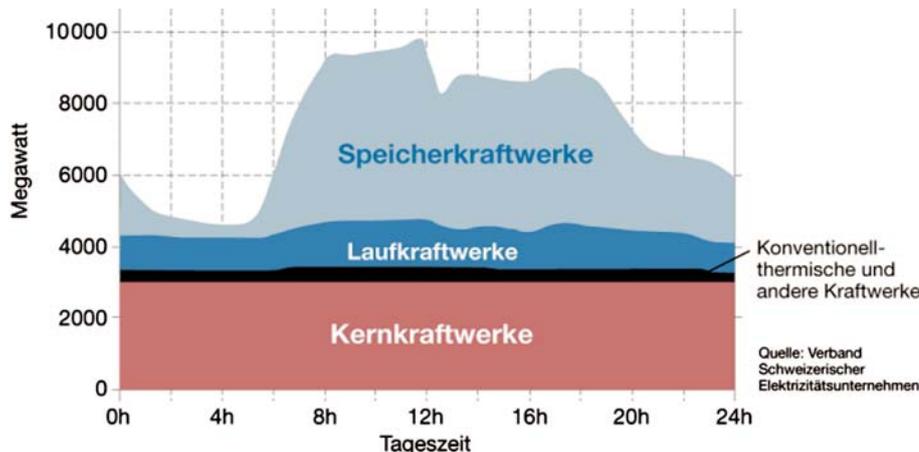


Wenn die Musik spielt - da kann man ruhig auf das Essen warten...



Was haben wir gelernt...?

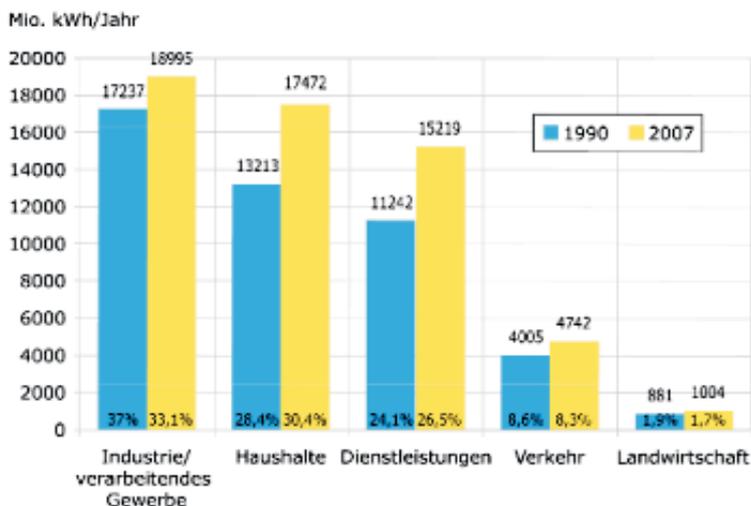
Die folgenden Bilder und Aussagen wurden uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Frau Dr. Irene Aegerter, Vize-Präsidentin der Schweiz. Akademie für Technische Wissenschaften



Strom genau dann erzeugen, wenn er gebraucht wird...

Elektrischer Strom kann nicht gelagert werden. Er muss genau dann produziert und geliefert werden, wenn er gebraucht wird. Mit dem heutigen optimalen Strommix aus Kernkraftwerken und Flusskraftwerken im Flachland sowie Speicherkraftwerken in den Bergen können wir unabhängig vom Ausland die täglichen und jahreszeitlichen Verbrauchsschwankungen ausgleichen.

Entwicklung Stromverbrauch nach Kundengruppen



From CAF HQ

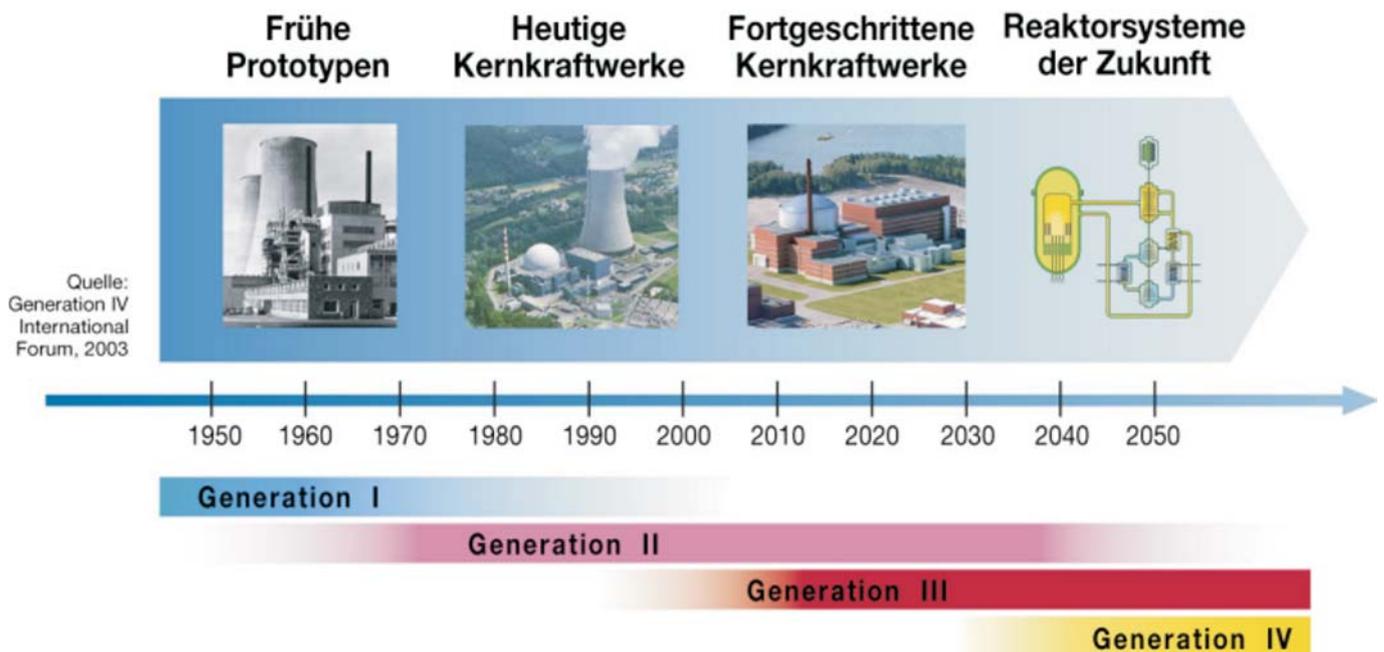
In a special meeting of the General Staff of the Commemorative Air Force (CAF) held Sat., Jan. 16, 2010, two members, CAF Colonels Floyd Houdashell, Jr. of Mesa, Ariz. and Graham Robertson of Oklahoma City, Okla. were removed from the General Staff.

This action was taken to ensure that control of American Air Power Heritage Museum, (commonly referred to as the CAF Airpower Museum) ultimately remains with the membership-elected General Staff of the CAF and to comply with the Museum's formation and governing documents.

“Recently, there were actions taken that threatened the structure of the CAF Airpower Museum. These actions included changes to the governing documents of the Museum. The members of the CAF founded and built this Museum and the elected representatives of the membership felt that the Museum must be protected,” said CAF President/CEO Stephan Brown. “Ultimate control of the CAF Airpower Museum must remain with the CAF members.”

We are moving with the trends of businesses and organizations by branching into electronic opportunities and reducing the money we spend on postage and printing.

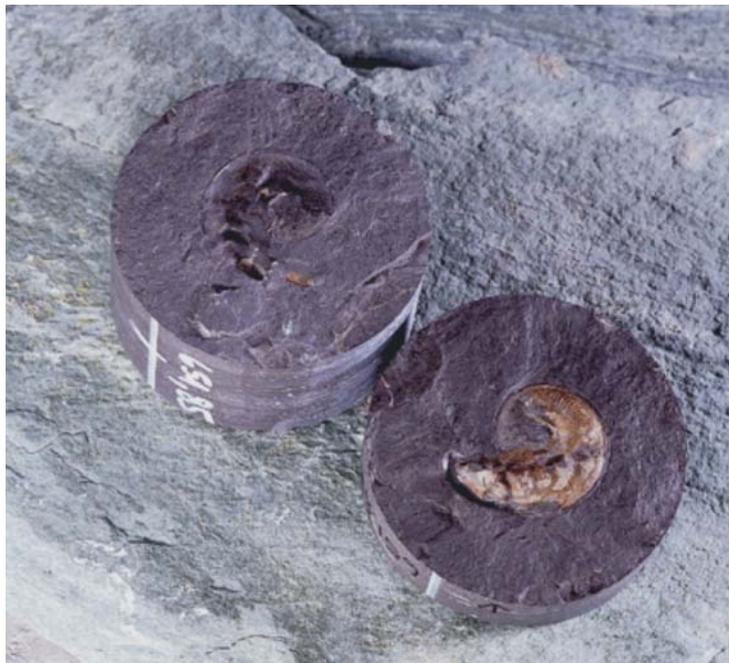
The Jan. issue will be the last printed Dispatch in your subscription, beginning in Feb. you will receive only the Digital Dispatch via your e-mail.



Wie jede andere Technik entwickelt sich die zivile Kerntechnik laufend weiter.

Fachleute unterscheiden heute vier Generationen. Die heute in der Schweiz in Betrieb stehenden Anlagen gehören zur zweiten Generation, die sich im industriellen Alltagseinsatz bewährt hat. Durch sorgfältige Wartung und laufende Erneuerungen kann die Betriebsdauer dieser zuverlässigen Anlagen deutlich verlängert werden.

In den letzten Jahren wurden neue, fortgeschrittene Reaktortypen entwickelt. Sie werden zur dritten Generation gezählt. In den meisten Fällen handelt es sich bei ihnen um Weiterentwicklungen der heutigen Anlagen. Diese dritte Generation profitiert von den Betriebserfahrungen der bisherigen Kernkraftwerke und vom allgemeinen technischen Fortschritt



Opalinuston: ein sicherer Wert seit 180 Millionen Jahren

Beim Opalinuston handelt es sich um eine Gesteinsschicht, die vor 180 Millionen Jahren in einem Meer abgelagert wurde und heute in den ins Auge gefassten Gebieten in der günstigen Tiefe von 400–900 Metern liegt. In dieser enorm langen Zeit hat sich der Opalinuston dort kaum verändert. Auch die Auffaltung der Alpen und des Juras haben ihn kaum deformiert. Diese grosse Stabilität erlaubt es den Wissenschaftern, mögliche zukünftige Veränderungen im Opalinuston für über eine Million Jahre plausibel abzuschätzen. Zudem ist Ton selbstabdichtend und damit praktisch wasserundurchlässig. Selbst wenn sich Risse bilden sollten, bleibt der Opalinuston dicht.

Das über lange geologische Zeiträume hinweg uneingeschränkte Abdichtungsvermögen von Tongesteinen dokumentiert die Natur eindrücklich – zum Beispiel im Einschluss von jahrmillionenalten Erdöl- und Erdgasvorkommen. Ein schönes Beispiel für die konservierenden Eigenschaften des Oplinstons zeigt der Fund eines Ammoniten in einer Bohrung im Zürcher Weinland: Das versteinerte Tier ist auch nach 180 Millionen Jahren nicht deformiert, und auf der Schale ist sogar noch Perlmutter erhalten geblieben. Ammoniten waren urzeitliche Kopffüssler (wie die Tintenfische), deren Vertreter *Leioceras opalinum* dem Opalinuston den Namen gegeben hat.

Das über lange geologische Zeiträume hinweg uneingeschränkte Abdichtungsvermögen von Tongesteinen dokumentiert die Natur eindrücklich – zum Beispiel im Einschluss von jahrmillionenalten Erdöl- und Erdgasvorkommen. Ein schönes Beispiel für die konservierenden Eigenschaften des Oplinstons zeigt der Fund eines Ammoniten in einer Bohrung im Zürcher Weinland: Das versteinerte Tier ist auch nach 180 Millionen Jahren nicht deformiert, und auf der Schale ist sogar noch Perlmutter erhalten geblieben. Ammoniten waren urzeitliche Kopffüssler (wie die Tintenfische), deren Vertreter *Leioceras opalinum* dem Opalinuston den Namen gegeben hat.

report

日本空軍

Japanische Luftwaffe



Wie im Contact Nr. 55 kurz beschrieben, war der Unterschied in der Ausbildung der Piloten, Mechaniker usw. im Vergleich zum Westen eklatant. Die meisten jungen Amerikaner fuhren ein Auto oder hatten Kontakt mit der Automobil-Technik. Auch der Umgang mit Waffen war für sie kein Geheimnis. Wie früher erwähnt, hatte sich Japan vom Westen isoliert, und so konnte sich die neue Industrie-Technik nur schwerlich in ihrem Lande ausbreiten. Im Gegensatz zu den japanischen konnten die amerikanischen Instruktoren auf den technischen Kenntnissen ihrer Schüler aufbauen.

Ausbildung

Die JNAF (Japanes Navy Air Force) hatte sich schon vor dem Krieg entschlossen, eine «kleine» Anzahl Piloten auszubilden. Diese waren überdurchschnittlich begabt und erreichten einen sehr hohen Ausbildungsstand.

Kurz zur Gegenwart: Auch die israelische Luftwaffe «übernahm» das japanische Konzept. Auch sie geriet in grosse Schwierigkeiten, als sie im «Yom Kippur»- Krieg etwa 100 Flugzeuge verlor.

Blicken wir kurz auf Midway: Wenn die Japaner den Verlust von 300 Piloten hätten ersetzen wollen (Ausbildungsstand auf Vorkriegs-Niveau), hätte das zwei bis drei Jahre gedauert. 1943 wurde unter grossem Druck ein neues Ausbildungsprogramm gestartet. Man wollte so schnell als möglich diesen Nachteil beheben. Aber der Be-

stand von Instruktoren und Fluglehrern war schon von jeher beschränkt. Viele potenzielle «Flight Instructors» fielen im Einsatz. 1944 wurden die japanischen Piloten mit 50 bis 100 Flugstunden in den Kampf geschickt, ohne dass sie von kriegserfahrenen Ausbildern hätten profitieren können. Als diese Piloten ins Kampfgeschehen eingriffen, waren sie wirklich «Anfänger» und leichte Ziele für die Gegner.

Die US-Piloten waren von erfahrenen Piloten trainiert und kamen mit über 300 Flugstunden in die Kampfstaffeln. Diese Staffeln bestanden aus erfahrenen Piloten, die Neulinge konnten gut integriert werden. Bei den Japanern waren die Staffeln mit erfahrenen Piloten «ausgedünnt».

Es ist noch anzufügen, dass die Bevölkerung der USA zu dieser Zeit etwa 150 Millionen betrug und der Anteil an jungen Männern sehr hoch war (Einwanderungsland). Die Bevölkerung von Japan (90 Millionen) war durchmischert und der Anteil von jungen Männern war wesentlich kleiner, was die Rekrutierung von geeigneten Piloten-Anwärtern erschwerte.

Zu den Ursachen, die schon genannt worden sind, kommt hinzu: Die japanische Mentalität führte dazu, (Kapitulieren und ergeben konnte man nicht) dass sie ihre besten Piloten mit der Zeit verloren und keinen entsprechenden Ersatz erhielten. Während die Alliierten versuchten, das Leben der Piloten zu erhalten, und z.B. U-Boote in geplante Luftschlachtgebiete sandten, um abgeschossene Piloten

wieder aus dem Wasser zu angeln um die Kampferfahrung des Piloten-Korps zu steigern, unternahmen die Japaner keine ähnlichen Rettungsversuche. Die «Pilotenqualität» sank kontinuierlich. Dabei war Erfahrung in Luftschlachten einer der entscheidenden Faktoren zum Erfolg.

Hinzu kommt, dass die Amerikaner ihre besten Piloten regelmässig aus den Kampfverbänden holten, um sie als Ausbilder zu nutzen. So war ihre Ausbildung den Erfordernissen des Krieges angepasst. Hingegen war der Ausbildungsprozess für japanische Piloten unrühmlich und mehr ein Strafversetzung. Ihre Elite wurde eingesetzt, bis sie starb und es kam keine mehr nach. Die neuen Piloten hatten in der Regel kaum die Möglichkeit, lange Erfahrungen zu sammeln.

Technologie

1941 waren die Japaner führend in Bau und Operation von Flugzeugträgern. 1943 wurden sie von den Amerikanern überholt. 1945 bauten die Japaner noch 10 Träger während die USA 150 Schiffe aller Art bauten.

Während die japanischen Jäger und Trägerbomber zu Beginn des Krieges den Amerikanern überlegen waren, blieben die Japaner auf ihrer Technologie lange stehen, während die Alliierten ihre Flugzeuge weiterentwickelten. Ab Ende 1943 kamen dann auch die Japaner mit neuen Flugzeugtypen, die den Amerikanern gleichwertig, zumindest nicht mehr so unterlegen waren. Doch nun fehlten ihnen die ausgebildeten Piloten und die Erfahrung mit ihren neuen Flugzeugen. Das erklärt die grosse Differenz der Pilotenverluste.

Logistik

Auf dem Land war es die Logistik. Neben den besseren Waffen fehlte es

den Japanern in der Regel auch an genügend schweren Waffen (Artillerie, Mörser usw.) und für die wenigen, die sie hatten, an der notwendigen Munition. Lange Nachschubwege über das Meer erschwerten zudem die nötigen Lieferungen. Denn über 51 % der versenkten Tonnagen gingen auf das Konto der amerikanischen Unterseeboote.

Die japanische Unterlegenheit auf See war spätestens nach Midway eklatant. Vier der sechs grossen japanischen Flugzeugträger sanken dort (zwei wurden repariert). Sie bauten weitere grosse Träger nach, die aber teilweise versenkt wurden, bevor sie eingesetzt werden konnten. 1944 hatten sie dann für ihre noch existenten Träger schliesslich kaum noch brauchbare Piloten, sodass die Flugzeugträger damit gänzlich unbrauchbar geworden waren. Diesen insgesamt acht grossen japanischen Trägern standen bis Kriegsende 21 amerikanische Flugzeugträger gegenüber. Im August 1945 wurden die letzten Schiffe der einst stolzen

«Imperial Japanese Navy» ohne Kennzeichen verschrottet oder den Verbündeten übergeben. Das letzte Kriegsschiff sank 1946 beim Bikini-Atoll bei einem Atombomben-Test.

Glauben...?

Zurückschauend müssen wir feststellen, dass wir erstaunlich wenig wussten von Japan. Japan war nicht ein Hinterland von «New Guinea», sondern ein höchst zivilisiertes, verstädtertes und im hohen Grad organisiertes, gebildetes und ruhiges Land. Viele Historiker sagen, dass Japan damals den höchsten Lebensstandard genoss. Nach zuverlässigen Aufzeichnungen ist die erste japanische Verfassung um 300 n. Chr. verfasst worden.

Nach der japanischen «Bibel»- der Kojiki – war es eine Frau, die Sonnengöttin Amaterasu, die Japan erschaffen hat. Amaterasu erschuf den Menschen, ihr Nachkomme war Jimmu, Japans erster irdischer Kaiser. Jimmu war ein «Yamato» (Leute aus den Ber-

gen). Gemäss der «Bibel» sollte er das «Hakko Ichiu» (Die acht Ecken der Welt) unter einem Dach vereinigen. Für die Japaner war die Welt «ihre» Insel. «Yamatos» Nachkommen sollen die Inseln vereinigen und alle Menschen sollen unter einem kaiserlichen heiligen Dach leben.

Nach alt-japanischer Auffassung waren die Christen in «Sünde geboren» und ihr Gott bot ihnen Vergebung an. Die Japaner aber hatten Gottesblut in ihren Adern und eine direkte Verbindung zum Himmel. Die Amerikaner konnten sich auf ihr Land «blessed by God» beziehen. Die Japaner aber lebten im Land des Gottes. Jeden Morgen sahen sie die göttliche «Amaterasu-Sonne» über dem Meer aufgehen, die zuerst über Japan zog und dann den Rest der Welt mit Licht versorgte.

Japan oder Nippon «Ni» steht für Sonne und «pon» für aufgehend/Ursprung, was also so viel bedeutet wie «Land der aufgehenden Sonne»

Abfangjäger N1K1-J und N1K2-J Shiden (blauer Blitz)

alliierte Codebezeichnung: «George»

Diese Maschine wurde von Kawanishi aus der Kyofu «Rex» im Juli 1943 als landgestützter Jäger entwickelt. Der Mitteldecker brauchte längere Fahrwerkbeine, die einziehbar ausgeführt wurden nach Kürzung durch Einbau einer Öldruckanlage. Trotz des ziemlich komplizierten Fahrwerkeinbaus war «George» sehr wendig, nicht zuletzt durch die neuen grossartigen Flaps, die automatisch ausfahren, wenn ein hoher Auftriebsbeiwert gebraucht wurde. Die Betätigung erfolgte elektrisch und hydraulisch über eine quecksilbergefüllte U-Röhre, die leicht, klein und einfach in der Wartung war. Ihre Einschaltung bewahrte diesen Jäger oft vor dem verhängnisvollen Strömungsabriss bei Geschwindigkeitsverlust beim Kreisen im Luftkampf.



Aus dem «Rex» wurde «George»

Marinejäger waren für die japanische Marine im Pazifikkrieg von grossem Nutzen, weil der Bau von Landepisten auf eroberten Inseln wegen Mangel an Maschinen und Material viel Zeit in Anspruch nahm. Der Marine-Auftrag für diese Schwimmer-Jagdflugzeuge erfolgte im Jahr 1940. Aufwändige Versuche im Wassertank und Windkanal wurden durchgeführt. Rex war die erste primär als «Seeflugzeug-Jäger» konstruierte Maschine. Ihre Hauptmission war die Sicherung der Luftboheit bei Landeoperationen der Armee bis die Flugplätze auf den Inseln besetzt waren. Wegen dieser beschränkten Aufgabenstellung wurden nur 105 Stück gebaut. Später wurde daraus ein recht gefürchteter Jäger: Shiden «George».

Von Dezember 1942 bis Anfang 1945 wurden insgesamt 1015 Jäger dieses Musters gebaut. Einige davon schleppten 6 Raketenbomben unter dem Rumpf. Die Marine war zufrieden mit «George», auch wenn der Homare-Motor mitunter Störungen hatte.

Seine Geschwindigkeit von 578 km/h blieb allerdings weit unter den Erwartungen. Trotz einiger Mängel bei der Flugprobung im Juli 1943 (Federbein, Bremse, Propeller und Homare-Motor) wurde wegen des dringenden Bedarfs die Produktion aufgenommen.

Die Mitteldeckerbauweise verschlechterte die Sicht sehr. Das Fahrwerk verursachte wiederholt Defekte und eignete sich schlecht für Serienfertigung. Später wurde der Flügel tiefer gelegt und das Federbein verbessert. Diese umgebaute Ausführung erzielte trotz der hohen Flächenbelastung von 170 kg/m² gute Leistungen und wurde bekannt als eines der Meisterwerke von Kawanishi. Umgebaut ähnelte die «Shiden» äusserlich dem Armeejäger Typ 4 Hayafe «Orkan» und der Ki-84 «Frank» (Die Ki-84 wurde im Contact Nr. 46 ausführlich beschrieben).

Im Steuer war sie leichter und die automatische Klappe gab bessere Eigenschaften im Luftkampf als beim Gegenstück der Armee. Die fortgesetzten Motorstörungen verhinderten jedoch die volle Entfaltung ihrer Fähigkeiten.

Mit dem Ziel erhöhter Zuverlässigkeit durch Behebung aller Mängel am Ausgangsmuster, kam im April 1944 die Shiden-A «George II» heraus. Vom Mitteldecker ging man hier wieder auf Tiefdecker. Die Fahrwerkbeine wurden gekürzt, um bessere Sicht für den Piloten zu schaffen. Der Rumpf wurde schnittiger und das Seitenruder wurde weiter nach unten gezogen.

Alle 4 x 20 mm Kanonen wurden in den Flügel gelegt und mit mehr Mu-



(oben) Die George II als Tiefdecker, das Fahrwerk konnte gekürzt werden.
(Bild mitte) Dieses Fahrwerk musste ja Probleme geben...
(unten) Die «Rex» N1K1 Kyofu (mächtiger Wind)



nitition ausgerüstet. Ein weiterer bei der Auslegung der «George-II» besonders berücksichtigter Punkt war die Vereinfachung des Baus. Die Gesamtzahl der Einzelteile ging beim neuen Modell von 66'000 auf 43'000 zurück, ohne Motor, Propeller und Schrauben mit Muttern. Es wurden aber nur 408 Flugzeuge bis Kriegsende fertig gebaut. Material fehlte an allen Ecken und Enden.

«Shiden»-Jagdverbände waren hauptsächlich zu Gegenangriffen auf feindliche Trägerflugzeuge eingesetzt. Auf den Philippinen machten sie den «Grumman Hellcat» schwer zu schaffen. Gegen Kriegsende führten sie verschiedene Angriffe auf die Okina-



wa-Inseln durch. In einem Luftkampf gegen 70 feindliche Jäger über der Amami-Oshima-Insel der Okinawa-Gruppe, schoss die aus 34 Maschinen bestehende «Shiden»-Einheit 20 Flugzeuge ab bei nur 12 eigenen Verlusten.

Teil 4 im nächsten «Contact»
Col Werner Meier

report

Werkbesichtigung RUAG in Emmen 27. Oktober 2009

Was einmal klein begonnen hatte - als gute Idee unseres Präsidenten Thomas Lutz - wurde mit der Zeit ein regelrechter Grossanlass mit total 53 Teilnehmern (CAF 24, Fokker-Team 17, Doppelmitglieder 4, Gäste 8). Darunter durften wir vom starken Geschlecht drei Frauen begrüßen. Und dies alles an einem gewöhnlichen Wochentag! Auch Dieter Meier aus Wettingen (Gönner) konnte im Rollstuhl an dieser tollen Führung teilnehmen.

Treffpunkt war der Werkeingang in Emmen. Um 09.30 Uhr wurde die illustre Schar vom Team Rudolf Fischer empfangen. Nach einer kurzen Einführung und einer Filmvorführung wurden drei Gruppen gebildet - und los gings.

Leider durfte auf dem Werksgelände nicht gefilmt und fotografiert werden, aber so mancher Eindruck hat sich be-



stimmt beim Einen oder Anderen ins Gedächtnis eingebrannt!

Überall Hightech vom Feinsten: Teilefertigung für Airbus und Boeing, Baugruppen für Pilatus, Ariane Nutzlastverkleidung im XXXL-Format und schliesslich der Unterhalt am F-5 Tiger, FA-18 Hornet und Super-Puma - spannend und eindrucklich. Und schon war es 12 Uhr, Zeit zum gehen! Nochmals vielen Dank an Herr Fischer, der all dies ermöglichte!

Im nahen Restaurant Sternen stärkten wir uns wieder und waren noch ganz benommen von all dem Gesehenen. Der älteste Teilnehmer war ein Fokker-Teamler: Edi Züblin aus Bichelsee, mit jungen 86 Jahren; der Jüngste: Marc Zangger, ein neuer CAFler aus Zofingen mit noch jüngeren 32 Jahren. Wir liessen es uns nicht nehmen, Edi Züblin zum Essen einzuladen.

Col Theo Arter



Die RUAG

Angaben aus dem Firmenbeschrieb

Die RUAG hat sich zu einem bedeutenden internationalen Technologiekonzern entwickelt. Heute operiert das Unternehmen von einer nach wie vor starken Heimbasis aus für einen wachsenden globalen Kundenkreis. Die RUAG fokussiert sich auf die zwei Marktsegmente Aerospace (Raum- und Luftfahrt) und Defence (Sicherheit und Wehrtechnik), in denen wir zu ungefähr gleichen Teilen zivile und militärische Anwendungen bedient. Dabei stützt sich die RUAG auf sechs Divisionen: Space, Aviation und Technology im Marktsegment Aerospace und Electronics, Land Systems sowie Ammotec im Marktsegment Defence. Der Hauptsitz der RUAG Holding AG ist in Bern (CH). In der Schweiz, in Deutschland, Österreich, Schweden, Ungarn und den USA hat die RUAG ihre Produktionszentren mit rund 7.000 Mitarbeitenden.

Zivile Luftfahrt

RUAG bietet ihren Kunden ein breites Spektrum all der Leistungen an, die im Verlaufe eines Flugzeuglebens erforderlich sind. Neben den Standardleistungen - von Line Maintenance bis Base Maintenance - liefert sie für eine Vielzahl von Flugzeugtypen Avionik-Integration, Kabinenausstattungen, Sonderausrüstungen, bis hin zur vollständigen Systembetreuung. Das Produktspektrum reicht von Zivilflugzeugen im Sektor Geschäfts- und Regionalflugzeuge bis hin zu militärisch und zivil genutzten Flugzeugen wie



Die RUAG wurde uns vorgestellt - und angeregte Diskussionen folgten...



dem Jet Trainer ALPHA JET und dem Helikopter Bell UH-1D. Dabei arbeiten die RUAG-Standorte in Zürich, Genf, Bern, Agno (CH) sowie Oberpfaffenhofen und Stuttgart (D) eng zusammen und unterstützen sich gegenseitig.

Eine ihrer Stärken ist die Kombination der klassischen Unterhaltsaktivitäten mit einer breiten Engineering-Basis. Diese werden gezielt für die Ausrüstung von Spezialflugzeugen mit besonderer Missionsausrüstung eingesetzt.

Militärische Luftfahrt

RUAG betreut die Kampfflugzeuge, Helikopter, Transportflugzeuge und Drohnen der Schweizer Armee sowie die deutsche Version der weltweit im Einsatz befindlichen ALPHA JET Flugzeuge. Nebst dem technischen

**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

Unterhalt übernimmt RUAG auch Engineering-Aufgaben für Systemintegrationen und -verbesserungen, Entwicklungen von Hard- und Software bis hin zur Projektleitung als Generalunternehmer.

Ihre Kernkompetenzen setzt RUAG auch für den Unterhalt an Subsystemen ein. So sind verschiedenste Zulassungen um Triebwerke in den eigenen Werkstätten zu unterhalten. Nach dem Zusammenbau werden diese auf den werkeigenen Prüfständen getestet. Weitere Subsysteme sind Avionik und Geräte, Propeller und Rotoren diverser Flugzeugtypen.

Aerospace

Als Lieferant und Integrator von Systemen und Komponenten für die zivile und militärische Luft- und Raumfahrt sowie für die Maschinenindustrie ist RUAG im Flugzeugstrukturbau, im Service und in der Ausrüstung von Flugzeugen und Helikoptern, in der Metallverarbeitung sowie in der Entwicklung und Herstellung von Technologien für Satelliten und Trägerraketen tätig.

Defence

RUAG ist der industrielle Partner der Schweizer Armee und gleichzeitig ein weltweit aktiver Lieferant von Waffen-, Führungs-, Kommunikations- und Simulationssystemen für Streitkräfte und den Behördenmarkt. Als Hersteller kleinkalibriger Munition ist das Unternehmen international führend in den Bereichen Verteidigung, Behörden, Jagd und Sport.



Die «Ariane 4» hat auch Teile von RUAG intus und Motorenwechsel am «Leopard 2» in Thun.



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



Airshows & Military Events 2010

Aussergewöhnliche Programme für Kenner von Spezialisten zusammengestellt.
Details unter: www.cosmos-tours.ch



La Ferté Alais Airshow / F, 21. - 25. Mai 2010

Jedes Jahr werden an Pfingsten im Aerodrome du Cerny die berühmten Warbird-Flugtage abgehalten. Der Anlass gehört mittlerweile zu den grössten und interessantesten Veranstaltungen von Europa. Sie werden Warbirds aus ganz Europa sehen, zahlreiche historische Flugzeuge bewundern und prächtig inszenierten Luftschlachten beiwohnen können!



Luxembourg Airshow Bitburg / D, 25. - 28. Juni 2010

Einmal mehr wird sich in der Eifel die Elite der internationalen Fliegerei ein Stelldichein geben. Während 2 Tagen werden auf dem früheren Heimatplatz der 36th Fighter Wing der USAF die Besucher einmal mehr von atemberaubender Luft-Akrobatik mit historischen und modernen Maschinen begeistert sein. Themenschwerpunkte 2010: Fliegerei Schweiz und Holland.



Flying Legends Air Show Duxford / GB, 10. - 12. Juli 2010 (Standard-Programm)

Begleiten Sie uns zum grössten Event mit Warbirds (1. & 2. Weltkrieg) von Europa! Lassen Sie sich von Europas grösster Sammlung von flugfähigen Raritäten begeistern und erleben Sie packende europäische und amerikanische Fluggeschichte sowie Vorführungen der Spitzenklasse! Inkl. Besuch RAF Museum in Hendon!



Flying Legends Air Show: einmaliges JU-52 Spezialprogramm, 9.- 13. Juli 2010!

Mit dieser Reise erfüllen wir unseren Gästen, aber auch uns, einen langgehegten Wunsch! Wir fliegen mit einer legendären, historischen JU-52 der JU-AIR „auf Sicht“ über den Ärmelkanal nach Duxford! Es erwartet Sie eine einmalige Abenteuerreise! Sichern Sie sich rechtzeitig einen Platz (Maximum-Teilnehmerzahl: 16 Personen)!



RIAT-Royal International Air Tattoo Fairford / GB, 17. - 19. Juli 2010 (Patronat CAF Swiss Wing)

Ein Muss für jeden Freund der Militärfliegerei! In Fairford findet jährlich die weltgrösste militärische Flugschau statt! Freuen Sie sich auf ein phantastisches Programm mit über 200 Militärflugzeugen, Hubschraubern und einigen der besten Staffeln von Europa. Schwerpunkt 2010: 70. Jahrestag der „Battle of Britain“. Inkl. Besuch RAF Museum in Hendon!



Oshkosh EAA Airventure Airshow / USA, 25. Juli - 3. August 2010

Willkommen zur grössten und schönsten Luftfahrtveranstaltung der Welt (über 900'000 Besucher/1'000 Flugzeuge)! Es erwartet Sie ein faszinierendes Airshow-Programm mit Antics Doppeldecker, zahlreichen Warbirds (Fighter und Bomber) aus dem 2. Weltkrieg, moderne Jets (F-22 Raptor, Experimentals, Ultralights, Commercials etc.).



Military Tattoo Edinburgh / GB, August 2010 (individuelle Programme)

Das Edinburgh Military Tattoo ist die spektakulärste Militärparade der Welt! Rund 100 Millionen Zuschauer verfolgen Sie weltweit jedes Jahr am Bildschirm. Erleben Sie eine einmalige Vorstellung mit Darstellern aus über 30 Ländern, mitten in der prächtigen Kulisse des Edinburgh Castles! Ein phantastisches Erlebnis.



Kecskemet International Airshow / H, 6. - 9. August 2010

Nach dem Formel 1 Grand Prix von Ungarn ist die Kecskemet International Airshow die grösste Veranstaltung des Landes! Freuen Sie sich auf ein einmaliges Airshow-Programm; es werden zahlreiche Aerobatic- und Demoteams aus allen benachbarten Ländern erwartet (u.a. Frece Tricolori, Patrouille de France, Patrouille Suisse, Red Arrows etc.).



CAF "Airsho10" Midland, Texas / USA, 7. - 12. Oktober 2010 (Patronat CAF Swiss Wing)

Die „Airsho“ der Commemorative Air Force CAF ist der exklusive Höhepunkt unter den jährlich stattfindenden US-Airshows! Es erwarten Sie spektakuläre Flugdarbietungen zu historisch relevanten Gegebenheiten aus dem 2. Weltkrieg (z.B. Angriff auf Pearl Harbour, Battle of Britain etc.) und auch atemberaubende Einlagen der US Air Force.

Möchten Sie eine Airshow besuchen, die nicht auf unserem Programm aufgeführt ist? Dann kontaktieren Sie uns. Wir stellen Ihnen gerne ein individuelles Programm zusammen.

Infos und Reservation bei:



Acapa Geschäftsstelle Aarberg:

Cosmos Tours, Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg
Tel. +41 (0)32 392 75 80 / Fax +41 (0)32 392 75 81
info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

news

Am 21. November hat man anlässlich des Jahresabschlusses im gemütlichen Waldhaus Moos bei Schöffland noch zusammengessen, sich unterhalten, u.a. das Thema Werbeseinsätze 2010 kurz andiskutiert und dann anfangs Dezember, erreichte uns die traurige Nachricht, dass CAF Col Ernst Girsberger an einem Firmenanlass am 1. Dezember an einem plötzlichen Herzstillstand gestorben ist.

Ernst wäre anfangs Januar 57 Jahre alt geworden. Mit Ernst haben wir eines der aktivsten Clubmitglieder verloren. Jahrelang war er im Werbe- und Verkaufsstand-Team stark engagiert und vor zwei Jahren hatte er das Amt des Revisors übernommen. Ein mittelfristiges Mittun im Vorstand stand zur Diskussion.

Wir trauern um einen liebenswürdigen, engagierten und aktiven Clubkameraden.

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

2010

13. März
1.-6. Mai
8. Mai
17.-18. Juli
17.-18. Juli
22.-24. Juli
31. Juli
6.-8. August
19.-22. August
28. August
7.-11. Oktober
27. November

Veranstaltungen / Reisen

Generalversammlung CAF SW
Liberation of Pilzen, CZ Flight OPS
Dornier / Zeppelin-Museum CAF SW
Flugshow Fairford CAF SW
20. RIO Oldtimer / Ecuwillens Flight OPS
Meeting in Emmen Flight OPS
BBQ in Buttwil CAF SW
Convoy to remember / Birnenstorf Flight OPS
Ballontage Wynau / Temp. Feldflugplatz Flight OPS
100 Jahre Dufaux / Lac Léman Flight OPS
Airsho Midland / USA CAF SW
Jahresendanlass CAF SW



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

