



# CAF Swiss Wing Generalversammlung 2010

Einmal mehr versammelte sich eine illustre Schar von 41 Mitgliedern und 7 Gästen am 13. März 2010 im Flieger- und Flabmuseum. Die Generalversammlung startete um 11 Uhr mit dem interessanten Vortrag von Otto Janser über Flugversuche und Erprobungen der Schweizer Militärliegerei. Einen Auszug davon können sie auf Seite 4 lesen.

Nach dem interessanten Vortrag begaben wir ins Restaurant «Holding». Es war ja schliesslich Mittag und wir genossen das vorzügliche Mittagessen. Es ist immer wieder erstaunlich, wie sich die CAF'ler schnell finden und über ihre Erlebnisse berichten können.

Unser Präsident, Thomas Lutz, eröffnete die GV 2010 mit einer Schweigeminute für unser leider allzu früh verstorbenes Mitglied und Revisor Ernst Girsberger.

Auf das Verlesen des Protokolles der letzten GV vom 14. März 2009 konnte verzichtet werden, und schon prä-



sentierte Thomas Lutz seinen Jahresbericht. Er gab eine kurze Übersicht der CAF-Anlässe des vergangenen Vereinsjahres:

GV am 14. März 2009 im neugestalteten Flieger-Flab-Museum, Dübendorf

- Besuch beim Kata Hi Ber Vb (Katastrophenhilfe-Bereitschaftsverband der Schweizer Armee, Bremgarten AG
- CAF-SW-Reise 65 Jahre D-Day, Normandie am 6. Juni
- Int Milit Fz Treffen, Full-Reuenthal
- Flying Legends, Duxford GB
- B.B.Q Flugplatz Buttwil
- Meier Motors + Max Aviation, Bremgarten i. Breisgau
- CAF Airsho, Midland
- Besichtigung RUAG, Emmen
- Besichtigung AKW Gösgen

- Schlussabend am 22. November 2009.

Er bedankte sich bei allen für die gezeigten Engagements, Leistungen und das Interesse für solche Anlässe. Mit Applaus wurde der Jahresbericht unseres Präsidenten einstimmig genehmigt und verdankt.

Die Mitgliederentwicklung, so zeigte uns Kurt Bolli, unser allzeit solventer Kassier, verläuft um 3 Mitglieder positiv! Nun sind wir also 131 Mitglieder stark, davon 36 CAF Col., 1 CAF-Support er (sehr aktiv), 1 Junior-Mitglied, 17 US Col und 3 Gönner.

Über die Jahresrechnung, die uns Kurt Bolli näher brachte, die mit einem

## Inhaltsverzeichnis

GV 2010	Seite	1
Vortrag von Otto Janser	Seite	4
Japanische Luftwaffe	Seite	6
News / Veranstaltungen	Seite	8

Verlust von CHF 572.20 abschloss und unserem Vereinsvermögen belastet wurde, ging es nahtlos über zum Revisorenbericht. Daniel Stadelmann musste die Revision leider alleine durchführen. Die Buchführung wurde geprüft und in Ordnung befunden und er empfahl die Annahme der Rechnung. Wie die Jahresrechnung wurde auch diese Traktandum einstimmig angenommen und verdankt.

Henry Saladin brachte uns den Flugbetrieb der Stinsy näher: mit Bildern und Fakten unterlegt, wurden wir über den Flugbetrieb und die Einsatzorte informiert. Unsere «Stinsy» machte 68,44 h Flug, 81,14 h aktive Zeit (Blockstunden) und 143 Landungen - und keine besondere Vorkommnisse!

Werner Meier - unser Mister Contact möchte auch in Zukunft vier Ausgaben herausbringen und plant den Ersatz der Kolumne über die Stinsy-Gefühle. Leider ging unsere «Lady-Stinsy» in Pension und Werner bedankte sich bei ihr ganz herzlich für das Engagement. Beiden sei herzlichst für Ihren Einsatz gedankt!

Ohne Pause brauste die GV weiter zur Ersatzwahl der Revisoren. Daniel Stadelmann stellte sich wieder zur Verfügung und der entschuldigte Ferdi Nietlisbach rückt nach. Beide wurden per Akklamation als Revisoren gewählt.

Das von Thomas Lutz präsentierte Jahresprogramm verspricht wieder einige interessante und gemütliche Stunden. Die Mitgliederinformation erfolgen jeweils mittels Flyer und auf der Homepage.

Auch das Budget von Kurt Bolli( mit CHF 400.-Verlust), sowie die unveränderten Mitgliederbeiträge wurden einstimmig angenommen. Ohne Anträge geht's zu den Mitteilungen und Verschiedenes.



*Der Vorstand (v.L) Kurt Bolli, Henry Saladin, Hansjörg Engler, Thomas Lutz, Max Schönenberger und Werner Meier. Theo Arter fehlt auf dem Bild.*

Angesprochen wurden der Bücherverkauf, Namensschilder, Weinwerbung und Mitgliederwerbung (Max Schönenberger hat 5 Mitglieder angeworben - bravo. Die Décharge des Vorstandes erfolgte durch Akklamation.

Schon um 15.15 Uhr konnte Thomas Lutz die Generalversammlung 2010 mit Dank schliessen - auch Ihm von uns allen einen riesigen Dank!

Col Theo Arter



*Werner Meier ermuntert alle Mitglieder, ihre Erlebnisse im Contact zu publizieren und einen Stinsy-Wein zu geniessen. Ein Teil des Kaufpreises wird an die CAF abgeliefert und so unterstützen Sie mit jedem Schluck unseren Verein - Prost.*



*Unser gutgelaunte Kassier Kurt Bolli*



*Mittagessen im Restaurant «Holding»*

CH Militärfliegerei Flugversuche & Erprobungen		1952-92
Vampire	3min.	
Venom	5min.	
Hunter	30min.	
Mirage	25min.	
Tiger	38min.	
TELL 91	4min.	
Kalter Krieg	6min.	



*Man wartet gespannt auf das «Kommende», und unten: Greifen Sie zu und bestellen Sie den Wein bei Werner Meier*





### Otto Janser

Ingenieurabsolvent des Technikums (heute FH) Luzern.

25 Jahre bei der GRD und verantwortlich für Flugversuche für die Armee (Flieger-Schiess- und Waffenerprobung)

Dieses Jahr konnten wir Otto Janser für einen Vortrag über die Waffen- und Schiessversuche der Schweizer Luftwaffe gewinnen. Aus seinem unerschöpflichen Film-Archiv hat er einige speziell für uns digitalisiert, sodass wir in den Genuss dieser seltenen Aufnahmen kamen. Vorgesehen waren Berichte von Vampire, Venom, Hunter, Mirage usw. All diese Beiträge zu konsumieren, hätte aber unseren Zeitrahmen gesprengt. So war vorgesehen, dass nur die interessantesten Szenen aus den Beiträgen gezeigt würden.

Als der Schreibende eine Stunde vor Beginn den Raum betrat, stellte er eine gröbere Hektik fest. Auf der fest installierten Anlage war kein Ton zu entlocken. Mit vielen wohlgemeinten Ratschlägen, auch via Natel, konnte man das Schweigen der Anlage brechen. Super - meinte man- aber oha lätz, der

schnelle Vorlauf funktionierte nicht. Man konnte nur die ganzen Vorträge abspielen. So musste man zähneknirschend das Streiken der Anlage akzeptieren.

Otto Janser liess die Versammlung entscheiden, welche Vorträge sie sehen wollte. Wir entschieden uns für Mirage und Hunter.

Es war eindrücklich, was da alles versucht und festgehalten wurde! Jean Brunner ergänzte die Ausführungen, aus seiner Sicht, war er doch einer der Testpiloten .

Wir danken Otto Janser für seine enorme Arbeit, die aber wegen «technical reasons» leider nicht voll zur Geltung kam. Vielleicht können wir das nachholen und uns die anderen Kapitel auch noch zu Gemüte führen?

*PS. Die Bilder zu diesem Artikel wurden aus dem Video kopiert.*

### Die Mirage J-2302

Neu zusammengebauter Mirage J-2302. Startbereit nach dem erneu-

ten Zusammenbau auf der Holloman Air Force Base in New Mexico, USA. Anlässlich der Kampagne 1964/66 galt, es die Tauglichkeit der Helvetisierungen, insbesondere das Taran Systems mit allen für die Mirage konzipierten Waffensystemen zu erproben und zu vermessen.

Aus sicherheits- und messtechnischen Gründen wurde das ideale Gelände der White Sands Missile Range benützt. Die Mirage J-2302 war vorgängig in der Schweiz zerlegt worden, nach Holloman transportiert und erneut flugbereit gemacht. Von der ganzen Kampagne 1964/66 gibt es einen Film. Ausschnitte davon wurden an der GV gezeigt.

### Tiefabwurfssystem

Erprobung eines Tiefabwurfsystems (CH-Eigenentwicklung) auf Hunter J-4013. Pro Aussenpylon ein Pod mit je 10 Kugelbomben fragmentiert, mit ausfahrbarer Stabantenne als Annäherungszünder. Ausstoss der Kugelbomben durch Staudruck.

Der Behälter hat in Flugrichtung eine Öffnung. Beim abgebildeten «inerten



*Abwurf von Kugelbomben*

Ausstoss Versuch» galt es z.B. die getakteten Separationen der Bomben durch Optimierung der Behälteröffnung zu ermitteln. (Beeinflussung des Trefferbildes).

### Raketen an der Mirage

Bei der abgebildeten, speziell bemalten Mirage J-2201 sind an den Aussepylo zwei SNORA Raketen Pod montiert. Die beiden Pod konnten mit je 12 un gelenkten 10cm-Raketen bestückt werden. Auftrag: Integration des ganzen Systems mit diversen Ladezuständen und Ermitteln der Trefferbilder. Verifizieren der Funktionstüch-



tigkeit. Die ganze Uebung war ein «Privatauftrag», das gleiche Test-Procedure erproben man ebenfalls auf Venom und Hunter.

### Maverick

Die Tiger F-5 kurz vor ihrem ersten Abschussversuch einer Maverick L-B Lenkwaffe im Raume Dammastock.

Die AGM-65 Maverick ist eine taktische Luft-Boden-Rakete, die für Luftnahunterstützung, Panzerabwehr und Unterbindung feindlicher Truppenbewegungen entwickelt wurde. Sie kann

gegen ein grosses Spektrum taktischer Ziele, zum Beispiel, Panzerfahrzeuge, Flugabwehr, Schiffe, Transporteinrichtungen und Treibstofflager eingesetzt werden.

Hersteller sind die US-amerikanischen Unternehmen Hughes Aircraft und Raytheon. Das Gegenstück zur Maverick



*Der Tiger über dem Dammastock*

aus russischer Produktion ist die AS-10 Karen.

**Maverick A - Die AGM-65A** war die erste Produktionsversion aus dem Jahr 1972. Sie benutzt ein elektro-optisches Lenksystem, dessen wesentliches Bauteil eine Art schwenkbare TV-Kamera in der Nase der Rakete ist. So lange die Rakete noch im Gestell hängt, überträgt sie ein TV-Bild ins Cockpit, mit dessen Hilfe der Pilot zielen kann.

Alternativ kann die Kamera auch automatisch auf ein vom Bordradar anvisiertes Ziel ausgerichtet werden. Nach dem Abschuss fliegt die Rakete dann das Ziel an, indem versucht wird, den Unterschied zwischen dem Schwenkwinkel der Kamera und der Bewegungsrichtung der Rakete auszunutzen. Wenn sich das Ziel bewegen sollte, äussert sich das für die Rakete darin, dass sich das Ziel aus dem Sucher der Kamera hinausbewegt. Indem das Ziel immer zentriert gehalten wird, lässt sich dies ausgleichen.

Col Werner Meier

## report

### 日本空軍

#### Japanische Luftwaffe

*In den letzten Ausgaben des Contact's versuchte ich, Ihnen die Entstehung der japanischen Luftwaffe näher zu bringen, aber auch ihre Lebensweise und geistige Einstellung zum Westen. In dieser Ausgabe folgt ein Erlebnisbericht von einem japanischen Piloten. Sie alle kämpften für ihre Heimat, ihre Einstellung und Überzeugung*

**Bericht vom japanischen Zero-Ass Saburo Sakai über den Luftkrieg auf Neu-Guinea im Sommer 1942**

Von Mitte April bis Mitte August 1942 schienen die Tage überganglos ineinander zu verschmelzen. Das Leben wurde zu einer endlosen Wiederholung von Jagdeinsätzen, Begleitaufgaben für unsere Kampfflugzeuge über Moresby oder Alarmstarts gegen feindliche Einflüge.



Die Alliierten schienen einen unerschöpflichen Nachschub an Flugzeugen zu haben. Keine Woche verging, ohne dass der Gegner Verluste erlitt, und dennoch kam er

immer wieder. Zu zweit, zu dritt oder zu Dutzenden.

1942 trug keines unserer Jagdflugzeuge irgendwelche Panzerung für die Führerkanzel, noch hatten die Zero/Mitsubishi A6M-2 selbstschliessende



Treibstofftanks, wie sie die amerikanischen Maschinen besaßen.

Und wie der Feind sehr schnell herausfand, genügte eine Garbe aus ihren 12,7-mm-MGs, um die Treibstoffbehälter einer Zero in Flammen aufgehen zu lassen. Trotzdem trug damals kein einziger unserer Flugzeugführer einen Fallschirm. Diese Tatsache hat im Westen zu der falschen Auffassung geführt, unsere Führung hätte unsere Leben gering geschätzt, die Piloten als Verschleissware abgetan und sie mehr als Schachfiguren denn als Menschen betrachtet.

Das ist vollkommen falsch. Jeder Mann bekam seinen Fallschirm zugeteilt. Die Entscheidung, ohne ihn zu fliegen, war einzig und allein seine Entscheidung und nicht das Ergebnis irgend eines Befehls von oben herab. Tatsächlich war es so, dass man uns zwar nicht befahl, den Schirm zu tragen, uns aber doch drängte, ihn im Kampf anzulegen. Auf einigen Plätzen bestand der Kommandeur darauf, dass Fallschirme getragen wurden, und die Männer hatten keine andere Wahl, als ihn in die Maschine zu packen. Allerdings wurden dann oft die Gurte nicht angelegt, sondern der Schirm lediglich als Sitzkissen verwendet.

Wir hatten nicht viel im Sinn mit dem Fallschirm, denn für uns bedeutete er nichts weiter als eine Behinderung unserer Bewegungsfreiheit in der Kabine während des Luftkampfes. Es war schwierig, Arme und Beine zu bewegen, wenn sie durch Gurte eingeeengt waren. Darüber hinaus gab es aber

noch einen anderen ebenso zwingenden Grund, im Kampf keinen Fallschirm zu tragen. Die Mehrzahl unserer Kämpfe mit feindlichen Jägern fand über deren eigenem Gelände statt. Über Feindgebiet auszusteigen aber war völlig undenkbar, denn eine solche Tat wäre gleichbedeutend gewesen mit der Bereitschaft, sich gefangen nehmen zu lassen, und nirgends kann man im japanischen Militärkodex oder im traditionsreichen »Bushido« (Samurai-Kodex) das abscheuliche Wort «Kriegsgefangener» finden. Es gab keine Gefangenen. Ein Mann, der vom Kampf nicht zurückkehrte, war eben tot. Kein tapferer Jagdflieger würde sich vom Feind gefangen nehmen lassen. Das war absolut unvorstellbar.

Während des Monats Juni begegneten wir einer immer stärker werdenden Anzahl von feindlichen Jägern und Bombern. Man sagte uns, dass der Feind dabei sei, seine Luftstreitkräfte in diesem Raum zu verstärken, und dass wir von nun an unsere Einsätze verstärken müssten. Jedem war klar, dass wir jetzt jede »Zero« nötig haben würden derer wir nur habhaft werden könnten.

Der Gegner rodete immer mehr Einsatzplätze ins Urwaldgebiet rund um Moresby. Als eine japanische Heeres-Division am 21. Juli in Buna, 180 km südlich Lae, landete, begann für uns eine neue Phase der Jagdeinsätze. Die Truppen begannen sofort einen Gewaltmarsch landeinwärts durch den Dschungel in Richtung auf Port Moresby. Auf der Karte sah dieses Unternehmen ganz einfach aus, denn Buna schien nur einen Steinwurf von Moresby, quer über die Papua-Halbinsel, entfernt zu sein.

Aber die Landkarten der dschungelbewachsenen Inseln sind eine Sache, und die grausame Wirklichkeit dort im dichten Urwald ist eine völlig an-

dere. Das japanische Oberkommando beging einen furchtbaren und tödlichen Fehler, als es die Truppen in den Angriff auf Moresby warf. Noch bevor die Schlacht zu Ende war, hatte Japan einen seiner schwersten Schläge in diesem Krieg erlitten.

Der Angriff über Land war eine reine Verzweiflungstat. Ursprünglich hatte unser Oberkommando eine massierte Landungsoperation gegen Moresby geplant, aber dieses Vorhaben wurde am 7. und 8. Mai, während der Seeschlacht im Korallenmeer, fallengelassen, nachdem zwei feindliche Flugzeugträger auf zwei japanische in dem einzigen Seegefecht gestossen waren, bei dem kein Überwasserfahrzeug auch nur einen Schuss gegen das andere abfeuerte. Jeder Verband setzte seine Flugzeuge ein, um auf den Gegner einzuhämmern. Wir haben zwar die Schlacht gewonnen, aber der Feind hatte sein Ziel erreicht: Die Landungsoperation wurde abgeblasen.

Nach der «Landung» in Buna befahl das Hauptquartier in Rabaul, unsere Luftangriffe auf Moresby abzubrechen und den Brückenkopf ständig aus der Luft zu unterstützen. Die Landung in Buna war nur Teil einer grösseren



Operation, die schon zum Scheitern verurteilt war, noch ehe sie richtig begann.

Nicht der Dschungel allein erwies sich als eine Gefahr ungeheuren Ausmasses, sondern der völlige Mangel an Verständnis für die Probleme der Logistik seitens der Truppenführung war es, der unsere Soldaten behinderte.

Während des Tages jonglierte unser Stützpunkt in Lae mit seinen 20 oder 30 einsatzfähigen Jägern, um zwischen sechs und neun «Zeros» ständig über Buna in der Luft zu haben und gleichzeitig genügend Reserven für die Platzverteidigung bereit zu halten. Der Luftschirm über Buna war geringer, als er erforderlich gewesen wäre, aber unseren Jägern gelang es, grössere Angriffe zur Vernichtung des Brückenkopfes zu verhindern.

Buna war für mich ein Schock, als ich meine erste Patrouille flog. Ich hatte schon viele Landungsoperationen aus der Luft gesehen, aber niemals zuvor war ich Zeuge solch eines hilflosen Versuchs gewesen, eine kampfstärke Infanterie-Division zu versorgen. Soldaten stampften über den Strand und schleppten Versorgungskisten in den Dschungel. Ganze zwei kleine Transportschiffe, mit einem U-Boot-Jäger als Begleitschutz, lagen vor dem Strand und entluden Nachschubgüter.

Die nächsten Wochen waren wir damit beschäftigt, für den Brückenkopf von Buna Deckung zu fliegen, aber die zweite Hälfte Juli brachte eine für uns neue und merkwürdige Phase des Krieges. Wir flogen nicht mehr ohne Fallschirm. Vom Oberkommando kamen neue Befehle und Hauptmann Saito wies jeden Flugzeugführer an, im Kampf den Schirm zu tragen. Ebenso beunruhigend für uns waren weitere Befehle, die unausgesprochene, aber unheilverkündende Folgen in sich bargen. Wir wurden aus der Offensive herausgezogen. Hauptmann Saito erliess den Befehl, dass von nun an kein Jäger, wie zwingend die Lage auch immer sei, die Owen Stanley Bergkette überfliegen dürfe.

Im nächsten Contact der Werdegang von zwei weiteren «Ass der JAAF»

Col Werner Meier



## 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](http://www.sunnemaert.ch)

## news

Gerade weil es sich nicht um recht eigentliche Swiss Wing-Anlässe handelt, soll speziell auf folgende grössere Events hingewiesen werden:

- Im Rahmen von «100 Jahre Luftfahrt Schweiz» findet am Samstag, den 24. Juli, in Emmen eine richtige Airshow mit Ausstellung statt, Öffnung bereits um 7 h, ab 1045 wird bis gegen 1930 geflogen. Tickets können bereits jetzt per E-Mail bestellt werden: ([www.emmen2010.ch](http://www.emmen2010.ch)).

- Vom 6.-8. August findet im Raume Birnenstorf AG, der «5th Convoy to Remember» statt. 600 Militär-Oldtimer werden erwartet, die grösstenteils an der 30-km-Parade durch das Fricktal teilnehmen werden. Geflogen wird natürlich auch - nicht nur von unserer Stinsy. Details zum umfangreichen Programm können [www.convoy.ch](http://www.convoy.ch) entnommen werden. Der Swiss Wing wird aber nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden mit dem Stand vertreten sein.

### 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](http://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

## Veranstaltungen / Reisen

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 / Birnenstorf	Flight OPS
19.-22. August	Ballontage Wynau / Temp. Feldflugplatz	Flight OPS
28. August	100 Jahre Dufaux / Lac Léman	Flight OPS
16. September	Besichtigung Sonnenbergtunnel / LU, einst grösster Luftschutz-Bunker der Welt	CAF SW
7.-11. Oktober	Airsho Midland / USA	CAF SW
27. November	Jahresendanlass	CAF SW



Der revidierte «Amstrong Sideley» im AC-4 ist erwacht, Standlauf am 22. 4. 2010 in Dübendorf

**Erlebnisreisen für Fliegereibegerister!**  
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](mailto:info@cosmos-tours.ch) / [www.cosmos-tours.ch](http://www.cosmos-tours.ch)

## CAF Swiss Wing - Shop

**S**tinsy-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. Infos 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](mailto:werner.meier@caf-swisswing.ch)



Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: [www.caf-swisswing.ch](http://www.caf-swisswing.ch)



**report**

**Erlebnisreisen für Fliegerei-begeisterte!**  
**Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.**

*Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:*



Cosmos Tours, Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81  
E-Mail: [info@cosmos-tours.ch](mailto:info@cosmos-tours.ch) / [www.cosmos-tours.ch](http://www.cosmos-tours.ch)





---



# 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](http://www.sunnemaert.ch)**

---

