



CONTACT

CAF Generalversammlung 2012 und

Mit Post und E-Mail lud unser Kassier Kurt die Mitglieder der CAF am 17. März 2012 zur ordentlichen Generalversammlung ein und legte auch gleich den einmal mehr interessanten Reisekalender der COSMOS bei. Wie immer waren auch die Ehefrauen, -männer, Partnerinnen und Partner, Freunde und Freundinnen sowie Bekannte unserer Mitglieder und Gönner herzlich willkommen!

Die Einladung und der später folgende «Reminder» zeigten Wirkung! Am Samstag trafen rund 45 Mitglieder samt Gefolge pünktlich auf dem Parkplatz der SKYGUIDE beim Flugplatz Dübendorf ein. Bei herrlichem Frühsommerwetter und bester Laune unterhielt man sich und plauderte über Gott und die (fliegerische) Welt. Endlich, um 09:40 Uhr wurden die Türen geöffnet und wir dislozierten uns in der Empfangshalle des SKYGUIDE-Gebäudes. Nach einem süffigen Glas «Stinsy-Wein» und ein paar Snacks konnte eigentlich nichts mehr schief gehen - der gesellige Auftakt zur

Generalversammlung war garantiert. Nach einem kurzen Schwatz begaben wir uns in den Theorieraum. Vizepräsident Henry Saladin begrüßte die Mitglieder im Namen des Vorstandes zur GV.

Gespannt lauschte man den Worten von Christian Weiss, Head Customer Relations. In einem rund 30 minütigen Referat informierte er uns kurz über die Geschichte – von den Anfängen bis hin zur Gegenwart – sowie über die aktuellen Aufgaben der SKYGUIDE. Im Anschluss splitteten wir uns in zwei Gruppen auf. Nachdem wir einige Meter in den labyrinthartigen Gängen des Betongebäudes zurückgelegt haben, fanden wir uns in einem Gang wieder, der uns hinter Glasscheiben eine freie Sicht in den Raum der ATC freigab. Über die später eingeschalteten Lautsprecher konnte man sogar die Gespräche mitverfolgen. Obwohl nicht, fühlte man sich wie auf einem Flugplatz!

skyguide



Anflüge aus dem Norden und Süden... wer kennt die Sorgen nicht?



Während die erste Gruppe mit Herr Christian Weiss zur Besichtigung des Radarsimulators schritt, führte Herr Roland Wels (System and Monitoring Control Operator) die zweite Gruppe in den Turmsimulator. Unglaublich,

Inhaltsverzeichnis

GV 2012	Seite 1
Skyguide	Seite 3
The Big Swing	Seite 4
Chinesische Luftwaffe	Seite 5
MAKS Moskau	Seite 7
Wetter und Zollproblem	Seite 9
Gastseite	Seite 10
Aus der Werkstatt	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

was mit moderner Elektronik alles zu machen ist: da landete eine Maschine auf der Piste 28, dort fing ein Triebwerk nach starker Rauchentwicklung Feuer und die Feuerwehr rückte an – und das alles bei herrlichem Sonnenschein, leichtem und dichten Nebel, ja sogar bei dichtem Schneetreiben! Ein immenser (Programmier-) Aufwand. Dies alles, um zukünftige Fluglotsen auf ihre kommenden Aufgaben in allen möglichen und unmöglichen Situationen zu trainieren.

Kurz vor Mittag vereinten wir uns wieder in der Eingangshalle zu einem kleinen Apéro. Endlich hatte man auch genügend Zeit für einen kleinen Schwatz unter Gleichgesinnten oder ganz einfach um Kollegen zu begrüßen. Um 12.30 Uhr gewährte uns die SKYGUIDE Einlass in die Halle 11 – das Restaurant. Im wahrsten Sinne des Wortes wurden wir nach Strich und Faden kulinarisch verwöhnt. Unterwegs noch mit Prospekten eingedeckt und voll gefülltem Bauch begaben wir uns in den Theorieraum.

«Mier fanged es bezli früener a, denn chömmmer au es bezli früener höre». Mit diesen Worten eröffnete der «Tagesspräsident» Henry, infolge Abwesenheit von Präsident Thomas Lutz, die 16. Generalversammlung. Das Protokoll der letzten GV wurde nicht mehr verlesen, da jedermann im Besitze dessen war. Unnötig zu erwähnen, dass das Protokoll einstimmig genehmigt wurde.

Nach einer kurzen Verschnaufpause folgte die Verlesung des Jahresberichtes, der ebenfalls – und genau so einstimmig – genehmigt wurde. Als einer der Höhepunkte brachte uns unser Kassier Kurt auf witzige, amüsante Art mit seinem Ostschweizer Dialekt die Jahresrechnung näher. Der Revisorenbericht wurde durch Daniel Stadelmann verlesen und durch Handerheben der Stimmberechtigten gut-



Oben das aktuelle Radar-Zentrum der Skyguide und unten die CAF im Kontrollturm-Simulator.



geheissen, so dass dem Vorstand Decharge erteilt werden konnte.

Im Jahresbericht wurde auf die Anlässe des vergangenen Jahres hingewiesen, wobei das BBQ in Langenthal-Bleichenbach, das 4. Internationale Militärfahrtzeugtreffen in Full-Reuenthal, die Besichtigung der Festung Furggels unter dem St. Margarethenberg und

die IBT Bern die Höhepunkte bildeten. Ferner rief man die Anwesenden zu einer Spende für die Revision des zweiten «Stinsky»-Motors, resp. zu Ideen, wie man innert nützlicher Frist zu flüssigen Mitteln kommen könnte, auf.

Gesagt getan: Col Chrigu und Manuela Gloor fertigten in mühevoller Handarbeit genau 9 Unikate unserer

«Stinsy». Noch während der Generalversammlung wurden die Spendenfreudigen, die durch einen auf einem Zettel notierten Geldbetrag – der notabene von der Glücksfee Monique auch gezogen werden musste – gezogen und vielleicht auch belohnt! Hut ab – eine wirklich gute Idee. Bravo!

Als nächster Punkt stand die Wahl der Revisoren an. Ferdi Nietlispach und Daniel Stadelmann wurden einstimmig gewählt.

Mit der Vorstellung des Jahresprogramms durch den Tagespräsidenten Henry wurden die Anwesenden über die zukünftigen Aktivitäten in Form von Reisen nach Duxford, Fairford und zur Airshow in Midland/Texas, durch die Veranstaltungen und Flight Operations der CAF Swiss Wing in Full-Reuenthal, am BBQ oder am Pischte-Fäscht im Birrfeld und dem Jahresabschluss-Höck informiert. Man gestatte mir den Ausdruck: Whow – ein super Program!

Das Budget – vorgetragen durch unseren Kassier Kurt – wurde einstimmig genehmigt und die Mitgliederbeiträge werden in der Höhe des vergangenen Jahres belassen. Da keine schriftlichen Anträge eingegangen waren, konnte die ordentliche Generalversammlung der CAF Swiss Wing früher als geplant geschlossen werden.

Einen herzlichen Dank an Ruedi Lang, der die Besichtigung und GV organisiert hat.

Keep Stinsy flying!

Roger Wimmer



Fluglotsen bei der Ausbildung und die CAF beim Apéro und Mittagessen



CAF-Vorstand (vl) Henry Saladin, Hansjörg Engler, Max Schönenberger, Werner Meier, Theo Arter und Kurt Bolli (nicht auf dem Bild: Thomas Lutz und Peter Winkler)

skyguide

Skyguide ist verantwortlich für die Flugsicherung in der Schweiz und in einem Teil des angrenzenden ausländischen Luftraumes und leitet den Verkehr sicher durch den dichtesten und einen der komplexesten Lufträume Europas. Sie ist eine nicht gewinnorientierte AG im Mehrheitsbesitz des Bundes mit Hauptsitz in Genf und beschäftigt rund 1400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an 14 Standorten in der Schweiz, darunter die militärischen bzw. zivil und militärisch genutzte Flugplätze Alpnach, Dübendorf, Emmen, Locarno, Meiringen, Payerne und Sion. Im Jahr 2001 wurden die militärische und die zivile Flugsicherung zusammengelegt, sodass der Schweizer Luftraum sicherer und effizienter bewirtschaftet werden kann.

Bei skyguide arbeiten rund ein Drittel der Angestellten als FlugverkehrsleiterInnen. Das firmeneigene Training Center bildet mehrmals im Jahr neue Fluglotsen aus, unter Ihnen auch Tactical Fighter Controller, welche im Einsatz für die Schweizer Luftwaffe sind. Sie führen und überwachen den militärischen Flugverkehr sowie die teils grenzüberschreitenden taktischen Missionen. Bei unserer Besichtigung waren 100 zukünftige Lotsen in Ausbildung.

Skyguide überwachte im Jahr 2010 pro Tag rund 3200 Flüge nach Instrumentenflugregeln. Über das gesamte Jahr betrachtet entspricht dies rund 1,16 Millionen Flügen. Im gleichen Jahr erwirtschaftete skyguide einen Umsatz von über 365 Millionen Schweizer Franken.

Am Himmel herrscht Hochbetrieb: Der Luftverkehr nimmt rasant zu. Ohne Flugsicherung wäre keine moderne Luftfahrt möglich.

report

«Big Swing News»

Obwohl unser Buchprojekt (The Big Swing) weitgehend abgeschlossen ist, gehen unsere Nachforschungen weiter und wir halten Augen und Ohren in alle Richtungen offen. Falls es die Zeit und der vorhandene Platz erlauben, werden wir die CAF-Mitglieder via «Contact» über neue Erkenntnisse und Funde informieren. Wir danken Werner Meier herzlich, dass er uns diese Plattform zur Verfügung stellt.



v.l. Ann und Joe Brentar, Louise und Max Lasskow

Während es Veteranen gibt, die nach ihrer Dienstzeit den Kontakt zu ihren ehemaligen Kameraden pflegen, sich in Vereinen organisieren und von einer Versammlung zur anderen düsen (oder propellern...), gibt es auch diejenigen, welche nach ihrem letzten Einsatz das Kapitel abschliessen, sich gänzlich in ihr Zivilleben zurückziehen und die Vergangenheit Vergangenheit sein lassen.

Max Lasskow (87), der Turmschütze aus der «Big Swing», gehört definitiv zu den Letzteren, während Joe Brentar (88), der Heckschütze, doch an der einen oder anderen Versammlung ehemaliger in der Schweiz internierter Kriegsveteranen (Swiss Internees Association) in den USA teilgenommen hatte.

Geografisch und auch charakterlich sind die beiden bekanntermassen letzten Überlebenden der «Big Swing» so weit voneinander entfernt, dass nach ihrer gemeinsamen Internierung

im Februar 1945 und der folgenden Rückkehr in die USA keine Begegnung mehr stattfand.

448th Bombardment Squadron, «Florida Micro-Reunion», Delray Beach, 9. Oktober 2011

Bei unserem USA Besuch im Spätsommer 2009, als wir uns mit Joe und seiner Familie in Washington Dulles (leider wohl das einzige Aviatik-Museum in den USA, welches keine B-25 Mitchell in seiner Sammlung hat...) trafen und danach auch bei Max in Florida vorbeischaute, keimte bei uns schon eine Idee im Hinterkopf, deren Verwirklichung aber noch eine Weile auf sich warten lassen sollte, nämlich: die beiden Ehepaare zusammen zu führen.

Durch unsere Gespräche hatten wir bei früherer Gelegenheit erfahren, dass Joe Brentar und seine Frau Ann ihr Domizil in der Nähe von Chicago ab

und zu zwecks Sonnenurlaub in Richtung Golfküste Floridas verliessen. So trennten sie zeitweise nur etwa 200 km Luftlinie von Max und Louise Lasskow, welche in einer «Over 55 Comunity» nördlich von Miami ein kleines Eigenheim besitzen.

Ein erster Versuch im Jahre 2010, per 5000-Meilen-Fernvermittlung ein Treffen zu organisieren, scheiterte, da es um Joes Gesundheit nicht zum Besten stand und Ann ihm die dreistündige Autofahrt durch die Everglades nicht zumuten wollte. Max und Louise hatten ihrerseits gesundheitliche Probleme in der Familie, so dass auch sie die Prioritäten anders setzen mussten.

Im Frühjahr 2011 kam aber dann die Nachricht, dass die Brentars, zusammen mit Tochter Joanne und Schwiegersohn Pete ihren zweiwöchigen Urlaub wieder in Florida verbringen würden. Da Max und Joe dem Projekt zuerst eher etwas lustlos gegenüberstanden, ermunterten wir die beiden Energiebündel Louise und Ann, die Sache in die Hand zu nehmen.

Mehr im nächsten Contact
Col Chrigu Gloor

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

report

空军

Chinesische Luftwaffe

Der CAF Swiss Wing wagt sich wieder an eine Aufgabe heran, die nicht so einfach ist. Über die chinesische Luftfahrt gibt es nicht so viele Unterlagen, oder dann auf chinesisch 中文.

Diese Serie gibt Ihnen Einblick in die Geschichte von China und den Beginn der Luftfahrt. Bitte verzeihen Sie mir Ungenauigkeiten, es sind teilweise widersprüchliche Informationen erhältlich, vermutlich auch auf die verschiedenen Schreibweisen von Namen – ist es ein Q oder Yin oder Xia. Es ist auch nicht ganz einfach, 7000 Jahre Geschichte auf zwei A4-Blätter zusammenzufassen. Ich versuche aber das Beste, ihnen eine grobe Zusammenfassung über die Pioniere der Luftfahrt und die Geschichte Chinas zu verschaffen. Auflösung des Titels: Das erste Zeichen bedeutet Himmel und das zweite Streitkräfte.

«Vater der chinesischen Luftfahrt» – so könnte man Feng Ru nennen. Feng Ru war in Amerika fast nicht bekannt, aber in China hatte er einen Ruf, vergleichbar mit den Gebrüder Wright in Amerika. Mittel- und Hochschulen, Museen, ja sogar die chinesische Raumfahrt basierte auf der Arbeit von Feng.

Feng Ru war kein Einzelfall, nur der erste einer Reihe von Chinesen, die grosses Interesse am «Entstehen der Luftfahrt» zeigten. Die meisten dieser Pioniere waren Mitglieder der chinesischen Diaspora. Der Westen hatte einen enormen technischen Vor-



sprung und diese Chinesen erwarben das Wissen, lernten fliegen, Flugzeuge bauen und alles was dazu gehörte. Ich werde später auch noch über Tan Gen, einen begabten Flugboot-Konstrukteur, berichten und drei weitere interessanter Chinesen.

Der einzige Versuch von China, ein eigenes Flugzeug zu bauen, war gescheitert. Sie hatten zwei Ingenieure aus Japan angeheuert. Lue Zuocheng und Li Baojun bauten in der Nähe von Nanyuan ein Flugzeug. Der einzige Prototyp flog im April 1911, aber nach einem Motorschaden stürzte sie ab – und aus war der Traum. Ein paar Monate später wurde die Qing-Dynastie gestürzt und die Republik ausgerufen.

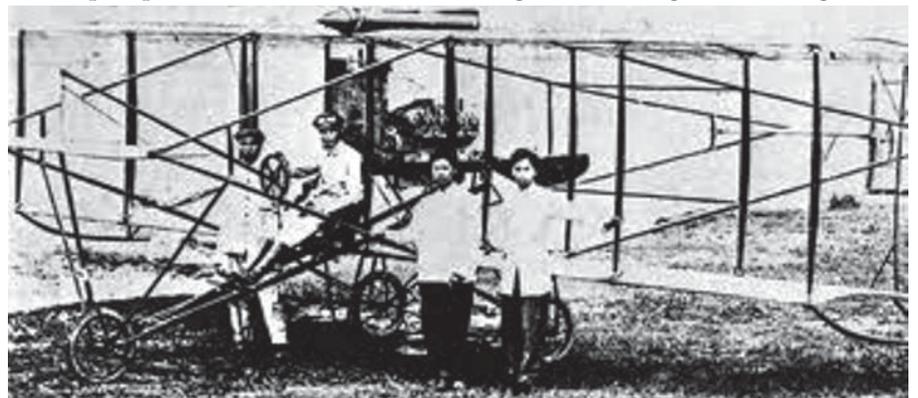
Nun zurück zu Feng Ru. 1898 wanderte Feng im Alter von 12 Jahren zu Verwandten in die USA ein. Dort arbeitete er in der «Chinesischen Mission» in San Francisco. Er bewunderte «America's power and prosperity». Die Industrialisierung machte die USA gross und er war überzeugt, dass dies auch in China möglich sei. Er verliess Kalifornien und zog Richtung Osten. Feng arbeitete im Schiffsbau, in Fabriken, Reparaturwerkstätten und überall, wo er technisches Wissen erlernen konnte. Feng entwickelte neue Wasserpumpen, Generatoren und Te-

lefone. Als er von den Erfolgen der Gebrüder Wright hörte, erwachte sein Interesse für die Luftfahrt. Alles was er finden konnte von den Wrights, Glenn



Curtis und später auch von Henri Farmann, übersetzte er in chinesisch – wahrscheinlich musste er viele neue Zeichen erfinden, um z.B die Flügelform zu beschreiben! 1906 kam er nach Kalifornien zurück und gründete eine Flugzeugfabrik. Das grosse Erdbeben von San Francisco zerstörte seine Halle und er zügelte nach Oakland. Lokale Chinesen halfen ihm und sponsorten den Bau der neuen Halle. «Halle» ist etwas übertrieben: es war ein Raum mit «10 by eight foot».

In diesem kleinen Raum hatte er die Werkzeuge, Bücher, Projekte und Flugzeug-Teile. 1909 gründete er die «Guangdong Air Vehicel Company» und baute sein erstes Flugzeug. Beim ersten Testflug verlor Feng die Kontrolle über das Flugzeug und rampte sein eigenes «Fabrikgebäude» Feng und seine drei Helfer flogen nun das zweite Flugzeug ab dem Oakland Hayfield. Die «New York Times» nannte dies einen versteckten Rückzug. Nach einem 20-minütigen Flug brach der Propeller-Schaft und Feng musste wiederum notlanden. Dieser Flug wurde als grosser Erfolg wahr-



Feng Ru mit der Feng Ru2 und seinen Helfern in Quangdong

genommen, denn Höhe und Distanz übertrafen bei weitem die Flüge der Wright Brothers. Es wurde angenommen, dass Feng seine Maschinen nach China mitnehmen wollte. Die Reise wurde durch sechs Chinesen, die in Oakland lebten, finanziert. Gerade rechtzeitig verliess Feng Amerika. Im Westen kam eine anti-chinesische Stimmung auf. Zollbeamte sagten zähneknirschend zu dieser Zeit: es sei schon hart genug, die Chinesen draussen zu halten, man sollte ihnen nicht helfen, auch noch Flugzeuge zu fliegen.

Am 21. März 1911 erreichte Feng Ru Hong-Kong mit zwei Flugzeugen mit der Absicht, ein neues Unternehmen zu gründen. Er bot seine Dienste der neuen revolutionären Regierung an. Im Juni 1912 lud Kang Youwei (prov. Präsident der Republik China) ihn zu einer Flugvorführung nach Nanjing ein. Diese Veranstaltung gilt als offizielles Datum der Geburt der chinesischen Luftfahrt. Feng baute weiter neue Flugzeuge und wurde auch Leiter der chinesischen Luftwaffe. Bei einem Überflug in Guangzhou im August 1912 verunglückte er tödlich. Als «Chinese Aviation Pioneer» ging er in die Geschichte ein.

Über weitere chinesische Pioniere im nächsten Contact



Auch damals hatte man Mühe mit der Zuordnung von Chinesen und Mongolen

7000 Jahre China



Mit dem chinesischen Urkaiser Huangdi begann vor mehr als 4000 Jahren dem Mythos nach die Geschichte der chinesischen Hochkultur. Erst nach den frühen Dynastien Xia, Shang und Zhou begann mit der «Qin-Dynastie» die geschichtlich dokumentierte Kaiserzeit: Chinas erster Kaiser, Ying Zheng (259 bis 210 vor Christus), vereinte die verschiedenen kleineren chinesischen «Königreiche» erstmals zu einem grösseren «Kaiserreich».

Bronzezeit 5000-2100 vor Christus
Xia-Dynastie 2100-1600 v. Chr.

Shang 1600 -1045 v. Chr.

Das Volk der Hunnen soll in dieser Zeit entstanden sein.

Zhou 1045-771 v. Chr.

Erste Funde von Schriftenzeugnissen, Handschriften auf Muschelschalen. Es wurde bereits Bronze verarbeitet und Münzen geprägt.

Östliche Zhou 770-256 v. Chr.

Anfangs gab es etwa 170 kleine Königreiche, unter denen es zwar nur einen lockeren Zusammenhalt gab, die sich allerdings schon als ein Volk betrachteten – vor allem in Abgrenzung zu den Barbaren der umliegenden Nomadenstämme.

Streitende Reiche 445-221 v. Chr.

Qin-Dynastie 221-206 v. Chr.

Das Reich Qin war eines der sieben Königreiche am Ende der Zhou-Dynastie. Es verfügte über eine effektive Verwaltung und eine äusserst restriktive Gesetzgebung, die das Leben der Bauern regelte. Masse und Gewichte wurden standardisiert. Minister Li Sin vereinheitlichte die Schrift.

Die kleineren Königreiche wurden erstmals zu einem grösseren Kaiserreich vereint. Damals wurden auch zwei gewaltige Bauvorhaben verwirklicht: die chinesische Mauer (als Schutzwall gegen Norden) und das fast so berühmte Grabmal mit den rund 8000 Soldaten aus Terrakotta (Ton). Bauernaufstände beendeten diese Dynastie.

Han-Dynastie 206 v. Chr. - 9 nach Chr.

Angesichts der desolaten Zustände im Land versuchten die ersten Han-Kaiser, die Lage durch niedrige Steuern und grosszügige Landverteilung zu konsolidieren. Die erfolgreichen Massnahmen machten die Han-Zeit zu einer Blütezeit der Kaiserperiode. Die Han-Dynastie war militärisch und wirtschaftlich so erfolgreich, dass man fortan das chinesische Volk auch als Han-Chinesen bezeichnete.

Neuerungen: Das Papier wurde erfunden, ein Beamtenstaat aufgebaut - ob dies eine segensreiche Erfindung war, bezweifle ich heute manchmal... Auch diese Dynastie zerbrach an inneren Machtkämpfen und das Land wurde wieder aufgeteilt.

Es kommen die **Xin-** (9-24), **Han-Dynastien** (25-220), **drei Reiche** (220-280), die Zeit der **16 Reiche** (304-439), dann die nördlichen und südlichen Dynastien.

Col Werner Meier

Fortsetzung im nächsten Contact

report

MAKS – Moskau

International Aviation & Space Salon

Vom 16. bis 21. August 2011 fand unter dem Patronat des CAF Swiss Wings die COSMOS-Reise an die sehr bekannte Airshow statt. 21 Teilnehmer fanden sich mit dem best ausgewiesenen Reiseleiter Oberst Walter Fürst am späteren Vormittag am Flughafen Zürich ein. Gewohnt pünktlich startete unser Swiss-Flug mit Ziel Moskau, Flughafen Domodedovo. Einreise mit Zoll erledigten wir speditiv inklusiv Begutachtung der Minijupes der hübschen Zöllnerinnen! Der Verkehr auf dem Vorplatz des Flughafens war riesig, wir bekamen bereits einen ersten Eindruck vom Verkehrsgewühl in der Stadt Moskau. Nach Zimmerbezug im sehr schönen Hotel Golden Apple besuchten wir in einzelnen Grüppchen verschiedene Lokale, um die kulinarischen Künste der Hauptstadt zu testen.

Am zweiten Tag fuhren wir mit unserem Bus auf den grossen Flugplatz Zhukovsky. Die Fahrt durch den Morgenverkehr (glücklicherweise in der Gegenrichtung) verlief problemlos, unser Fahrer fand nach etlichen Versuchen sogar den richtigen Eingang zum Flughafen. Nach dem ausführlichen Besuch der statischen Ausstellung mit den vielen Verkaufsständen suchten wir geeignete Sitzplätze für die angekündigten Flugvorführungen.

Wir haben aber nicht gewusst, dass auch Präsident Putin denselben Tag für seine Visite an der MAKS vorgesehen hatte! Bis er mit drei Helikoptern einflog war am Himmel fast nichts zu sehen. Während ca. drei Stunden herrschte Flugverbot bei der Airshow, bis Herr Putin sich endlich zu den verschiedenen Ausstellungspavillons



verzog. Ein riesiges Aufgebot an Soldaten und anderen Sicherheitsleuten erschwerte uns den Besuch des weiträumigen Ausstellungsgeländes.

Ein fliegerischer Höhepunkt war aber dennoch die Vorführung des neuen PAK-FA T-50 Stealth Fighters. Besonders die engen Kurven und die Rollen beeindruckten uns bei der Präsentation sehr. Nebst einigen Verkehrsflugzeugen wie die neuen Tupolev Tu-214 und Tu-204 SM, kamen trotz den Verspätungen noch die Kunstflugteams mit ihren MiG-29 und Su-27 zum Einsatz. Leider mussten wir schon bald die Airshow verlassen, um auf dem riesigen Parkplatz die restlichen Teilnehmer beim Bus zu treffen.

Am nächsten Tag haben die CAF Mitglieder mit ihren Angehörigen auf einen weiteren Besuch der Airshow verzichtet. Gemeinsam unternahmen

wir einen Spaziergang vom Hotel zum Roten Platz. Das weitläufige Gelände mit dem Kaufhaus GUM strapazierte unsere Füsse dermassen, dass wir mit einem Ausflugsschiff eine Tour auf dem Moscow-River unternahmen. Die anschliessende Rückfahrt mit der berühmten Metro, inklusiv einem nicht geplanten Zwischenstopp an einer uns unbekanntenen Station, war auch ohne unseren Dolmetscher und Reiseleiter Walter Fürst ein Erlebnis.

Am vierten Tag besuchten wir mit der ganzen Gruppe das Airforce Museum in Monino. Dank der langjährigen Bekanntschaft von Walter Fürst mit dem Leiter des Flugmuseums, Oberst V. Kazashvili, durften wir das ganze Museum durchstreifen und Fotos der ausgestellten Flugobjekte machen. Nur ein kleiner Teil der Flugzeuge ist in Hallen untergebracht. Die grossen Helikopter, Bomber und Jäger sind





Reiseleiter Walter Fürst

alle im Freien ausgestellt. Wie sieht dieser Park nach einigen Jahren, bei den extremen Temperaturen mit Eis und Schnee, wohl aus? Beim Eingang sahen wir eine alten Bekannte – eine Tu-4 Strategic – ein Lizenzbau, der von uns allen verehrten B-29 «FIFI» aus Midland.

Eindrücklich war auch die versammelte MiG-Familie vom MiG 9 bis zum MiG 29. Der Grosshelikopter Mi-12 ist ein besonderes Exemplar der russischen Luftfahrttechnik und sieht mit den vielen Verstrebungen wie eine fliegende Heuschrecke aus.

Am Nachmittag besuchten wir das Mission Control Centre ZUP, das mit der Kontrolle der Raumstation ISS betraut ist, sobald die Station im Osten in das russische Hoheitsgebiet einfliegt. Dieses Führungszentrum liegt ganz versteckt in einem Wäldchen, etwas abseits des nächsten Dorfes, sodass unser Fahrer etwelche Mühe hatte, den Eingang zu finden. Während der interessanten Führung durften wir vom aktiven Kontrollraum aus, den Einflug der ISS verfolgen.

Am nächsten Tag war Kultur in Moskau und Umgebung angesagt. Mit dem Bus fuhren wir zu einem Frauenkloster und zu einem Aussichtspunkt über dem Moscow-River. Anschliessend lernten wir den Heldenfriedhof kennen, wo alle grossen Genossen wie Jel-



Die russische «FIFI B-29» und unten eine TU-95 Nato Code «Bear».



zin und alle bekannten Flugzeug- und Waffenkonstrukteure begraben sind. Vor der Rückfahrt ins Hotel hatten wir noch die Gelegenheit, die Kirchen und Museen des Kremls zu besichtigen sowie den bekannten Ismailovski Handwerk- und Souvenirmarkt. Zum Abschluss hat Walter Fürst uns zu einer Folkloreschau mit Abendessen in ein Spezialitäten-Restaurant in der Nähe des Kremls eingeladen.

Am Sonntag fuhren wir wiederum mit dem Bus durch das Verkehrschaos Moskaus zurück zum Flugplatz Domodedovo. Zum Glück hatten wir genügend Zeit eingerechnet, da die Parkplätze vor dem Abflug-Terminal restlos überfüllt waren! Am späteren Nachmittag hat uns die

Swiss gewohnt pünktlich nach Zürich zurück geflogen.

Wir danken dem Reiseleiter Walter Fürst und COSMOS-TOURS für die ausgezeichnete Organisation und Betreuung. Hoffen wir, dass bei einem nächsten Besuch Herr Putin oder Herr Medwedew einen anderen Besuchstag auswählen werden, damit wir von der MAKS in fliegerischer Hinsicht mehr profitieren können.

Col Peter Winkler



Beim Bier wurde auf den Abflug von «Putin» gewartet...

report

Die CAF mit Wetter- und Zollproblemen

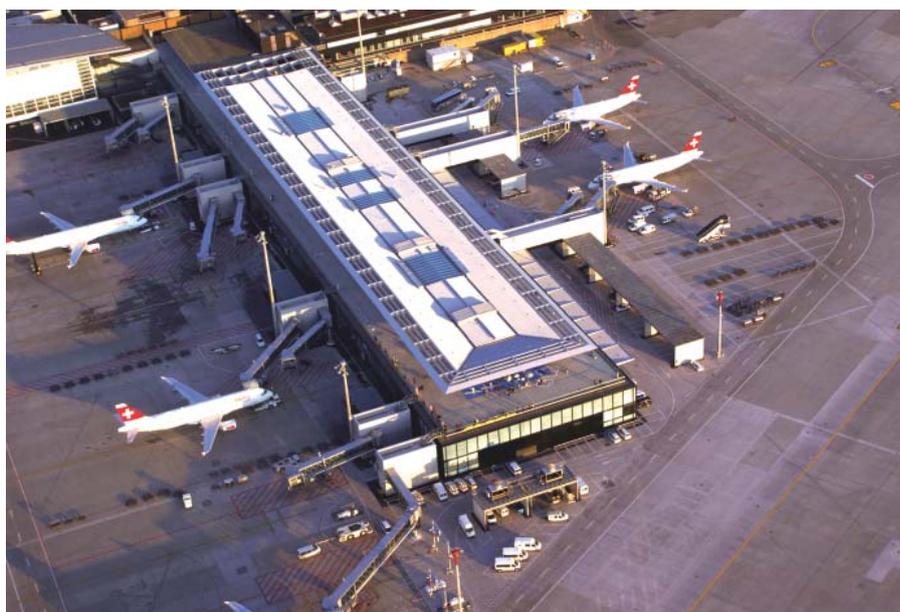
Die Antonov An-2 sollte zwecks neuer Eintuchung dringend in die Werft nach Litauen überflogen werden, da sie durch den Hagelschaden im Herbst stark gelitten hatte.

Am 2. März 2012 gings los. Nach dem Start um 12.15 Uhr flogen wir Richtung Deutschland, im Tiefflug an der Küssaburg vorbei nach Alb- föhren, Rheinfall, Stein am Rhein, Insel Mainau, Meersburg bis zum Flugplatz Leutkirch im Allgäu. Nach der 20-minütigen Zollabfertigung erfolgte der Start Richtung Zielflug- platz Görlitz, ganz an der Grenze zu Polen gelegen. Der Flugweg führte über Memmingen – dann war vor- gesehen über Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Hof, südlich an Chemnitz und Dresden vorbei, alles der tschechischen Grenze entlang und Landung in Görlitz. Wir planten eine Übernachtung, alles war schon fest gebucht. Am Samstag war der Di- rektflug von Görlitz nach Kaunas in Litauen - über ganz Polen hinweg - bis zur Flugzeugwerft vorgesehen. Nach der Werksbesichtigung am Sonntag würden wir mit der SAS nach Zürich zurück fliegen. Aber es kam anders...

Beim Start im Allgäu war das Wetter super - blue sky. Nach etwa $\frac{3}{4}$ h, zwischen Ulm und Augsburg, wurde es immer dunstiger und kurze Zeit später lag die tiefe Wolken- und Dunstschicht fast am Boden auf. «Bodenakro» war angesagt, die Tannzapfen waren zum Greifen nahe. Etliche Versuche, via tiefer gelegenen Tälern oder Wolkenlöchern vorzustossen, misslangen. Also: Safety first, retour nach Leutkirch und Konsultation aller Flughäfen auf der vorgesehenen Strecke. Denkste. Statt Auflösung der



Über der Küssaburg und auf dem Rückflug über dem Flughafen Zürich



Wolken- und Nebelschichten wurde zusehends noch schlechtere Sicht vorhergesagt! Keine Chance – an einen Weiterflug war nicht zu denken.

Nach einem herzhaften Weissbier mit Bretzeln (Piloten bekamen Kaffee und Bretzeln), starteten wir zum Rückflug via Bodensee, Konstanz und Winterthur. Als Höhepunkt bekamen wir vom Zürich-Tower das ok für einen tiefen Überflug direkt über Kloten, von Embrach zum Katzensee! Kommentar des Controllers von unten - «Superflugzeug, nicht so Heulliesen wie die heutigen Jets!» Die Landung

erfolgte um 18.00 Uhr im Birrfeld. Der Flug dauerte total 3 ½ Stunden - war ein toller Flug und mit einer guten Crew!

Am 16. März klappte es dann doch. Bei schönstem Wetter wurde das Programm (siehe oben) plangemäss abgeflogen. Herzlichen Dank an den Organisator und Chefpilot Jean Voegelin und seiner Crew.

Col Peter Winkler

Im nächsten Contact: Wenn zwei «Zoll-Greenhörner» auf Reise gehen...



LSZQ

**...ein neuer Flugplatz
in der Schweiz - ja das
gibt es noch!**



18 Jahre Planung, Rekurse gegen diverse Opponenten, sowie eine hartnäckige Baustrategie haben es erlaubt, die Schweizer Aviatik mit der Eröffnung eines neuen regionalen Flugplatzes zu beglücken! Am 1. Juli 2011 konnte der in Bressaucourt (LSZQ) liegende «Aéroclub de Jura» für den offiziellen Luftverkehr eröffnet werden. Mit einer Hartbelagpiste von 800 x 18 Metern wird er nicht nur der

Freizeit- und Schul-Fliegerei gerecht, sondern auch einer ganzen Industrie-Region gute Aussichten für die Business Aviation machen.

Seit bald einem Jahr übertrifft dieser Flugplatz alle Benutzer-Prognosen. Die Meinungen der Piloten verlauten schon sehr positiv. Trotz einer misslichen finanziellen Lage der Flugplatz Genossenschaft Jura (SCAJ) im Sommer 2011, wurde der Flugplatz bis im Frühjahr 2012 in ehrenamtlicher Fronarbeit durch Piloten und deren Familien komplett ausgebaut. Die SCAJ stand den Folgen erheblicher Mehrkosten gegenüber. Bedingt durch zusätzliche, teils BAZL-Anforderungen an die Flug-Sicherheit, durch neue Infrastrukturen, und die massive Erhöhung der Rohstoffpreise, die umfangreicher als geplanten Erdarbeiten sowie durch die Anpassung des futuristischen Haupt- und Schulungsgebäudes an den Minergie-Standard. Die Genossenschaft setzte in den letzten sechs Monaten alles daran, die fehlenden finanziellen Mittel einzuholen um die Flug-Anlagen dieses jüngsten regionalen Flugplatzes in der Schweiz zu vervollständigen und so dessen Zukunft abzusichern.

Noch immer benötigt der Aéroclub de Jura weitere finanzielle Hilfe

um seine Basis zu stärken und eine nachhaltige Fertigstellung der Bauten zu ermöglichen. Viele Fans und zum Teil professionelle Interessenten der Schweizer Aviatik, insbesondere der AeroClub der Schweiz, unterstützen diesen Flugplatz wesentlich unterstützt haben, in der sicheren Annahme und der Überzeugung, dass die Luftfahrt für den industriellen und touristischen Fortschritt der Schweiz unentbehrlich ist.

Somit dürfen wir auch Sie herzlich einladen, den Aéroclub de Jura durch Zeichnung von Genossenschaftsanteilen und mit einer Spende zu unterstützen. Die Genossenschaftsstatuten und die Anteilscheine sind unter www.aerojura.ch zum Download bereit. Der neue Flugplatz Jura in Bressaucourt (LSZQ) bedeutet somit die Zukunft eines open-sky Landes!

Die Genossenschaft Flugplatz Jura dankt Ihnen im Voraus für Ihren wertvollen Beitrag und Sie werden mit offenen Armen bei Ihrem nächsten Flug im Jura empfangen und im gastronomischen Restaurant LE COCKPIT verwöhnt werden.

Mit Fliegergrüssen,
Yves Rohner, SCAJ Bressaucourt

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



Aéroclub de Jura in Bressaucourt, LSZQ: Hangars und das Haupt- und Schulungsgebäude

Aus der Werkstatt



Der Doktor kommt...



...so könnte man die jährliche Kontrolluntersuchung nennen. Mindestens eine «Jahreskontrolle» muss jedes Flugzeug über sich ergehen lassen, auch wenn es nachgewiesenermassen nicht geflogen ist. Dann gibt es noch die berühmten AD's - das sind sogenannte Lufttüchtigkeitsanweisungen - immer wiederkehrende Massnahmen und Änderungen, die ein Flugzeug «sicher» machen sollen.

Bei der Stinsy ist das Untersuchungsdatum gegeben. Immer im April kommt Doktor Martin und überprüft den Allgemeinzustand sowie das Innenleben. Wie bei den Menschen werden die Gelenke, sprich Lager, Gestänge, Steuer- und elektrische Kabel auf Scheuerstellen, Beweglichkeit und allgemeinen Zustand überprüft.

Wenn der Doktor zufrieden ist, geht's ans Innenleben. Sämtliche Abdeckungen müssen demontiert werden, damit das scharfe Doktorauge jeden Defekt, sei er noch so klein, entdecken und ins Protokoll aufnehmen kann. Bei uns wird das mittels Röntgen/MRI usw. gemacht: Wir haben leider keine Abdeckungen die man so einfach abschrauben kann. Grosser Wert wird

auf das Herz (Motor) gelegt. Dieser verträgt keine Rhythmus-Störungen und muss auch unter höchster Belastung seinen Dienst zuverlässig ausüben. Alles wird angeschaut und zuletzt wird auch noch ein «Herzkammer-Dichtungstest» gemacht. Diese Kompression-Probe gibt Aufschluss über den Zustand des Zylinders. Haben wir zu viel Druckverlust, ist der Doktor nicht zufrieden. Da die Stinsy nicht abnehmen oder das Rauchen aufgeben kann, bleibt nur noch mehr Bewegung (fliegen) oder die Demontage des Zylinders um die beiden Klappen - Ein- und das Auslassventil zu reinigen und neu einzupassen. Sie sehen also: Unsere Stinsy wird jedes Jahr auf Herz und Nieren überprüft, damit sie auch im hohen Alter ihren Dienst ausüben kann – zur Freude von uns allen.

Damit der Doktor keine Beanstandungen machen kann, wird natürlich während des Jahres jede Verletzung sofort behandelt, damit keine grossen Narben zurück bleiben. Vor dem Untersuchen wird die Stinsy bei einer sogenannten 100-Stundenkontrolle auf Vordermann/frau gebracht. Henry, Max und Marcel bereiten jeweils die Stinsy auf diese Untersuchung vor, und wenn etwas Wichtiges auftaucht, holt man Hilfe bei der Firma Skyparts. Für alle Samariter und Helfer, die für die Gesundheit der Stinsy sorgen – herzlichen Dank!



Martin Barth, amerikanisch lizenziertes Inspektor, gibt nach eingehender Kontrolle sein OK - Danke sehr Herr Doktor...»

Die BAZL-Vorschrift sagt: 3.1.1 An allen Luftfahrzeugen ist mindestens alle 12 Monate eine 100h-Kontrolle durchzuführen.

3.2.1 Soweit durch die massgebenden Instandhaltungsunterlagen des Herstellers, respektive des Inhabers der Musterzulassung nicht anders festgelegt, sind auch Mindestinstandhaltungsarbeiten von Bordausrüstungen durchzuführen. Umfang und Intervall sind der jeweiligen TM zu entnehmen (z.B. TM 20.020-20 über die periodische Prüfung von Höhenmessern, TM 20.040-00 über die periodische Prüfung von Magnetkompass-Systemen, TM 20.100-20 über die periodische Prüfung von ATC Transponderanlagen).

3.2.2 Weitere elektrische und elektronische Systeme sind in eingebautem Zustand, soweit möglich mit Bodenprüfgeräten, mindestens alle 12 Monate auf Ihre Funktion hin zu überprüfen.

.. und das FAA: Annual Inspection – An Annual Inspection is complete inspection of an aircraft and engine, required by the Code of Federal Regulations, to be accomplished every 12 calendar months on all certificated aircraft. Only an A&P technician holding an Inspection Authorization (IA) can conduct an annual inspection.

news



Die Geschichte von Max und Joe können Sie im Buch «The Big Swing» nachlesen. Bestellungen unter thebigswing@hispeed.ch

Wer hat noch Fliegerbücher für unseren Verkaufsstand? Kontaktaufnahme: peter.winkler@caf-swisswing.ch

Besten Dank allen Spendern, die mit ihren Buchspenden zum grossen Erfolg unserer Verkäufe beigetragen haben.

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

2012

29. Juni
29. Juni- 2. Juli
30. Juni- 2. Juli
7.-9 Juli
28. Juli
11. August
24.-26. August
25. August
1.-2. September
8.-9. September
22. September

10-11 Oktober
09.-16. Oktober
24. November
25. November

Veranstaltungen / Reisen

Flughafen Zürich (Besichtigung)	CAF SW
10. Wasserfliegertreffen /Bönigen, Interlaken	
Duxford Flying Legends	CAF SW
RIAT Fairford	CAF SW
BBQ in Biel-Kappelen	CAF SW
20-Jahre Hunter Interlaken	Flight OPS
Pischte-Fäscht Birrfeld	Flight OPS
Simmenshake, Hunter St. Stephan	Flight OPS
Oldtimer Hittnau	Flight OPS
Full-Reuenthal	CAF SW
Clubreise zu «Panzersämi», Studen	CAF SW
(Flugzeug- und Panzermuseum, Panzerdemo)	
Axalp Fliegerschiessen	
CAF Airsho Midland	CAF SW
Jahresend-Anlass CAF Swiss Wing	CAF SW
Aviatikbörse Bassersdorf	WS

Unsere diesjährige Reise führt uns ins USAF Museum nach Dayton und an die CAF Airsho nach Midland! Bitte Datum 9.-16.Oktober für diese interessante Reise reservieren.

Am 8./9. September findet in Full-Reuenthal der Jahresgroschanlass des Militär- und Festungsmuseums statt, mit dem Thema «Warschauer Pakt». Nebst der gewohnten Teilnahme unserer Stinsy, organisieren wir auch eine Mitfluggelegenheit mit der Antonov An-2 ab dem Birrfeld. Der ½ h Überflug über das Festgelände ist sicher ein besonderes Erlebnis.

Weitere Details und Anfragen an Col Peter Winkler Tel 079 4166969 oder peter.winkler@caf-swisswing.ch

Eine etwas andere Art für den CAF Swiss Wing zu werben - einen Rahmen für deine Autonummern! ...zu beziehen beim jungen Start up-Unternehmen FameFrame. www.fameframe.ch



Front- (oben) und Heckansicht



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