



CAF Swiss Wing in Zürich / LSZH

Flughafenbesichtigung mit Führung und Rundfahrt

Aus aktuellem Anlass trafen sich am 29. Juni 2012 gut 32 interessierte Mitglieder der CAF auf der Ankunftsebene Terminal 2, am Schalter der Switzerlandinfo, zur Flughafenbesichtigung mit Führung und Rundfahrt. An Ort und Stelle konnten wir uns über den Stand des sich im Umbau befindlichen Check In 2 informieren, dessen Umbauzeit ein Jahr dauern und im Laufe des 2013 beendet sein wird. Die generellen bauseitigen Erweiterungen und Erneuerungen ziehen sich jedoch über einen Gesamtzeitraum von drei Jahren hin.



Nach einer kurzen Ansprache von Henry – dem Organisator diese Anlasses – und der Vorstellung der beiden Guides Beat Lauener und Walter Weigum, wurden wir in zwei Gruppen eingeteilt. Um ein «Hinterherlaufen» zu vermeiden, war die Führung der Gruppen den beiden Guides überlassen - notabene auf die Gefahr hin, dass jede der beiden Gruppen unter-

schiedliche Informationen während des morgens erhielt. Logisch also, dass dieser Bericht einiges beinhalten kann, was die Gruppe 2 nicht gehört hat und vice versa.

Nach dem Fassen der Besucherausweise und dem Hinterlassen unserer Utensilien in den Schliessfächern, begann die Tour beim Check-In 1. Unser Guide, Herr Weigum, erklärte auf eindrückliche Weise die Funktion der neuen, automatischen Check-In-Terminals. Durch einfaches Hineinhalten des Passes in die dafür vorgesehenen Öffnungen werden die Boardingcard und die Kofferkennzeichnung ausgedruckt – die Passagiere werdens danken. Damit die optimale Nutzung

aller sich im Bau befindlichen Räume einigermaßen kundenfreundlich und allen Sicherheitsbelangen genügend gestaltet werden konnten, wurde das neue Dedicated Check-In (separate Check-in Schalter für die Airlines), dessen Umbaukosten 220 Mio. Franken betragen, im Verbindungsbau untergebracht.

Neben dem neuen und effizienteren Ablauf der Sicherheitskontrollen gibt es nun zusätzlich vier «Sprengstoff-Boxen» des Typs EGIS. Die neuen Geräte sind so heikel, dass sogar Spuren von Explosivem – auch wenn Wochen zuvor Sprengstoff oder dergleichen in der aktuell geprüften Tasche transportiert wurde - detektiert werden

Inhaltsverzeichnis

Zürich / LSZH	Seite	1
Was man weiss - aber...	Seite	4
Chinesische Luftwaffe	Seite	5
Meiringen	Seite	7
Gastseite, AAA?	Seite	8
Zollproblem	Seite	9
Aus der Werkstatt	Seite	11
News / Veranstaltungen	Seite	12



(li) Beat Lauener und Walter Weigum

können. Natürlich hat die moderne Technik auch ihren Preis: 350'000 Franken pro Gerät!

Schengen...

Als zweiter Höhepunkt darf wohl die Besichtigung des «Schengen-Teil» angeführt werden, welcher vor drei Jahren den Betrieb aufnahm. Abseits und auch abgesperrt vom internationalen Teil des Flughafens, wird hier der Passagierstrom separat geführt. Der Sicherheitsbestimmungen wegen ist ein Wechsel im internationalen Terminal - vom Eintreffen im «Schengen-Teil» bis zum Flugzeug - nicht mehr möglich. Während der Planungsphase bedingte dies naturgemäss auch eine Anpassung der Konstruktion für die Polizei- und Feuerwehrrettung. Doch auch diese grosse Herausforderung wurde hervorragend gelöst, indem die Rolltreppen und die Türsteuerungen je nach Abflug oder Ankunft separat gesteuert werden können. Sehr interessant und klug für die Zukunft vorbereitet; der «Schengen-Teil» verfügt bereits heute über ein «Ausnahmegate», das B38. Findige bemerken hier schon den Hinweis auf den Airbus A-380, der an diesem Gate be- und entladen werden könnte.

Der seinerzeit grösste Teil der Flughafen Erweiterung war der Bau eines 3. Terminals, des Satellitenterminals

Dock E oder auch Midfield Dock genannt, (siehe Contact Mai 2001) welches 488 Meter lang ist und je nach Flugzeug 19 bis 27 Standplätze bietet. Es liegt zwischen den Pisten 16/34 und 14/32 und ist durch die Luftkissenbahn Skymetro, einen Strassentunnel sowie durch unterirdische Gepäckförderbänder erschlossen. Unserem Guide zu Fuss folgend stehen wir – vorbei an den parkierten Airlinern verschiedenster Provenienzen - innert Minutenfrist in einer der wohl modernsten Gepäckabfertigungshallen, im Fachjargon Gepäcktransfer «E West» genannt. Wahnsinn! Obwohl täglich



tausende von Gepäckstücken über die Bänder laufen werden pro Tag an die 30 Koffer aussortiert, in denen die Sicherheitsbeamten mittels der Bildschirme «undefinierbare Gegen-

stände» erkennen. «Wissen ist gut, Kontrolle ist besser». Getreu diesem Motto werden die aussortierten Koffer anschliessend zu den Passagieren gebracht, die diese an Ort und Stelle öffnen müssen.

Doch nicht nur im Gepäcktransfer werden enorme Anstrengungen unternommen, den Verkehr zu optimieren. Zur speditiven Abwicklung der Flugzeuge werden spezielle Schlepptraktoren eingesetzt, die in einer Haltevorrichtung das Bugrad der Flugzeuge fixieren und so die startbereiten Maschinen auf die Terminal-Area herausziehen und/oder schieben.

Natur pur...

Vereint trafen sich unsere beiden Gruppen dann zur Busfahrt in das vom Flughafenareal abgesperrte Naturschutzgebiet. Schon erstaunlich, welche Vielfalt von Tieren darin leben – und das trotz des Fluglärms und der angeblichen Luftverschmutzung! Doch nicht nur Rotwild, Bussarde, Wildhasen und -schweine und anderes Geviech interessierte, sondern auch der «goldene Traktor», der nur zum Ziehen der Airbus A-380, dem heute weltgrössten Passagierflugzeug, verwendet wird. Vier Piloten, 470 Passagiersitze im unteren sowie die Businessklasse und die Suiten der 1. Klasse im oberen Deck sind



Der spezielle Schlepper für den A-380 - für über eine Million ist er zu haben...

nur einige Synonyme eines modernen Grossraum-Fliegers. Doch man bedenke: Pro Flug müssen auch 30 - 40 Tonnen Fracht befördert werden, um die Kosten zu decken. Er ist für maximal 850 Personen zugelassen.

Vorbei am GAC – dem General Aviation Center – erspähen wir unter anderem die goldene Pilatus PC-12 NG (New Generation) von Central Aviation AG in Buochs. Weitere 30 Sportflugzeuge stehen auf der Flightline vor dem Hangar, welche von einer eigenen Zentrale geleitet und in den kommerziellen Flugverkehr integriert wird! Die SR Technics, im selben Teil des Flughafens, vermietet nach neuestem Triebwerke. Es ist der Trend bei Airlines, dass Triebwerke gemietet werden.

Weiter führte uns die Fahrt, vorbei an der bestens ausgerüsteten Feuerwehr mit ihren fünf High-Tech-Feuerwehrfahrzeugen: je 1000 PS stark,

je 1,5 Mio. Franken teuer und je 12'500 Liter Wasser mit sich führend, zum Pistenkreuz. «Mitten drin statt nur dabei», so die Devise. Die einzige Möglichkeit zu diesem mittendrin gelegenen Punkt zu gelangen, erfolgt über die offizielle Anmeldung über visitorservice@zurich-flughafen.com. Zugegeben, ein idealer Platz und fast ein «must» für Fotografen!

A-380

12:05 Uhr: höchste Zeit mit dem Bus zurückzufahren um nicht den Start des Airbus A-380 zu verpassen. Vom Terminal B aus gelangten wir zur neuen Zuschauerterrasse, die einen gesamten Überblick über das fast ganze Flughafenareal erlaubt; einfach fantastisch! Gespannt warteten wir auf den Start der Maschine. Die Spannung erhöhte sich merklich, als der «Super-Jumbo» auf die Taxiway gezogen und die Triebwerke gestartet wurden. Schwerfällig setzte sich der

Koloss in Bewegung – aber doch irgendwie elegant. Schon imposant, die Maschine so direkt auf sich zu starten zu sehen ...

Nebenbei sei bemerkt, dass ein Pneu nach zirka 200 Landungen ersetzt werden muss. Da während der Landungen naturgemäss viel Gummi auf der Runway liegengelassen wird, werden die Pisten zweimal jährlich gereinigt. Und noch eine weitere, bemerkenswerte Kennzahl: pro Tag werden auf dem Flughafen bis zu 400 Mio. Liter Fuel verbraucht.

Den Ausklang der super organisierten, sehr aufschlussreichen und ausgesprochen interessanten Besichtigung des Flughafens Kloten fand im Restaurant auf der Terrasse statt. Henry - herzlichen Dank!

Roger Wimmer



Was man weiss -aber nicht kennt..!



Skymetro

Bei der Skymetro handelt es sich um eine unterirdische Luftkissenbahn mit drei Wagen pro Zug, welche das Dock E mit dem Airside Center verbindet. Die vollautomatische Bahn, deren Antrieb über Seilzug erfolgt, verkehrt in zwei weitgehend voneinander getrennten Tunnelröhren. Auf ihrem Weg unterquert sie die Piste 10/28, verschiedene Rollwege, das Vorfeld und das Dock A. Sowohl im Airside als auch im Dock E liegt die Skymetro-Station direkt unter der Gebäudemitte.

Die Skymetro wird in drei Betriebsmodi betrieben: Single Shuttle: Der Ein- und Ausstieg der Passagiere erfolgt nur auf einer Seite. Dual Shuttle: Der Zu- und Ausstieg erfolgt abwechselungsweise auf beiden Gleisen

(Für Beförderung sehr hohen Passagier-Volumen konzipiert). Long Loop: Passagiere steigen immer auf der gleichen Seite ein und auf der anderen Seite aus. (Die Fahrtrichtung erfolgt im Kreisverkehr und immer im Uhrzeigersinn.

Das beförderte Passagier-Volumen ist etwas niedriger als beim Dualshuttle-Betrieb, aber viel komfortabler für den Passagier, das sich die Passagiere beim Ein- und Aussteigen nicht queren müssen.

Kapazität: 4100-8200 Passagiere pro Stunde und Richtung. Eine Kabine fasst 125 Personen, Antriebsleistung 900 kW, Geschwindigkeit 48 km/h und die Länge 2 x 1138 Meter in einer Tiefe zwischen 3 bis 13 Meter.

Gepäck

Mit dem neuen Gepäcksystem wird sämtliches in Zürich abfliegendes Gepäck zu 100% einer Sicherheitskontrolle unterzogen. Die Sicherheitskontrolle läuft stufenweise wie folgt ab: Stufe 1, Das Gepäck wird in den «Stufen 1-Geräten» automatisch geröntgt. Das OK-Gepäck wird anschliessend normal weiter sortiert und das NEG-Gepäck durchläuft Stufe 2 (NEG, ein Gepäck ist ein negativ gescanntes Gepäckstück).

Stufe 2, Die negativ gescannten Gepäckstücke werden die Röntgenbilder

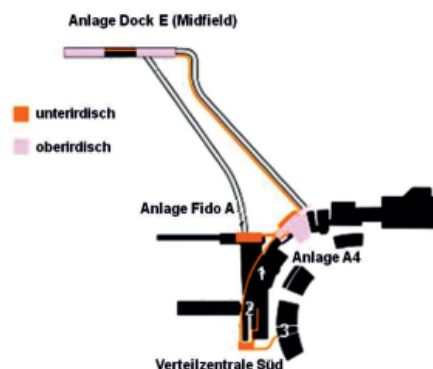
auf separaten Workstation (PC) aufgeschaltet. Sämtliche Bilder werden dann von den Sicherheits-Kontrollleuten ausgewertet. Ist da Gepäck OK, wird es normal weiter sortiert, andernfalls läuft das NEG-Gepäck in die Stufe 3.

Die Stufe 3 wird vor Ort direkt beim X-ray-Gerät personell besetzt. Hier hat der Kontrolleur die Möglichkeit, das Gepäckstück persönlich anzuschauen. Stufe 4, Weiterhin nicht freigegebene Gepäckstücke werden zusätzlich mittels EGIS-Gerät «beschnüffelt» und einer Luftpartikel-Analyse unterzogen. Stufe 5, Sollte nach der Stufe 4 immer noch kein OK erfolgen, wird das Gepäck mit dem Passagier zusammengeführt und gegebenenfalls geöffnet.

Installierte Technik

Die insgesamt rund 12 km lange Förderstrecke des neuen Gepäcksystems werden von ~4500 Motoren angetrieben und mit ungefähr 4500 Sensoren überwacht. Die Elektroinstallationen weisen eine Länge von rund 1000 km auf. Die Geschwindigkeit der Förderbänder beträgt 9 km/h und für die Normalbänder 1,8 und 5,4 km/h. Im Durchschnitt werden pro Tag um die 30'000 Gepäckstücke sortiert. An Spitzentage bis zu 48'000. Die längste Transportzeit beträgt 17'30" vom Dock E West bis Check-in 2.

Col Werner Meier
Quelle: ZRHpedia



Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!
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 / 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 nur auf chinesisches 中文.

Teil 2 Der Vater der «Chinesischen Luftfahrt» Feng Ru war kein Einzelfall, nur einer der ersten, der sehr interessiert war an der entstehenden Luftfahrt. Wie früher schon erwähnt, hatten die zwei aus Japan «importierten» Chinesen Luo Zuoched und Li Baojun in China keinen Erfolg mit ihrem Prototyp.

Die meisten der erfolgreichen Pioniere kamen aus der chinesischen Diaspora in Amerika. Der technische Vorsprung aus dem Westen war gegenüber China einfach zu gross. Sie erwarben das Know-how im Westen und brachten es später nach China. Als die Qing-Dynastie im Jahr 1911 abgesetzt wurde und die «Republik» ausgerufen wurde, fand der grosse «geistige Transfer» statt. Die Pioniere folgten dem Ruf und kehrten in ihre Heimat zurück.

• **Auflösung des Titels:** Das erste Zeichen bedeutet Himmel und das zweite Streitkräfte.

Tan Gen (1885-1936), bekannt im Westen unter dem Namen Tom Gunn, wurde im Jahr 1885 in San Francisco geboren. Er wuchs in der chinesischen Gemeinde auf. Ehrgeizig, wie er war, eignete er sich das technische Rüstzeug an und baute 1910 sein eigenes Flugboot. Im gleichen Jahr nahm er am «Chicago hydroplane contest» teil.



Bemerkenswert: Tan Gen flog unter chinesischer Flagge und vertrat China bei diesem Wettbewerb.

Er wanderte dann nach Honolulu aus. Ein chinesischer Geschäftsmann gründete dort die «Zhonghua Air Vehicle Company», Tom Gunn wurde als Designer angestellt. In den folgenden zwei Jahren flogen diese Flugzeuge verschiedene Demonstrationen in Hawaii, Japan und Philippinen. Der «kommerzielle» Flugbetrieb wurde aufgenommen, und 1912 wurde der erste zahlende Passagier, notabene eine Frau, in Hawaii befördert.



Im Mai 1913 folgte Tan Gen dem Ruf Chinas und gründete seine eigene Wasserflugzeug-Fabrik, die «Shanghai Aircraft Corporation» in Ningbo. Die neue Regierung unterstützte «Tom» finanziell.



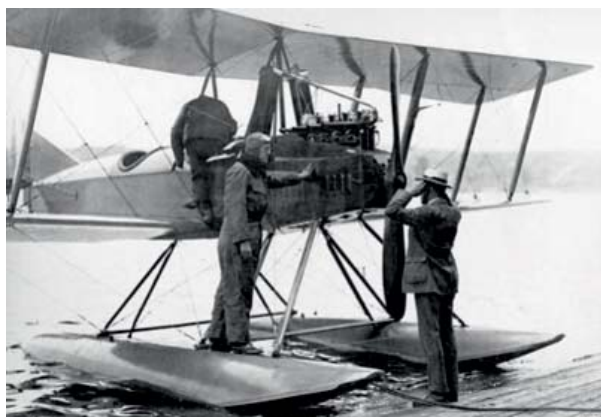
Tom Gunn mit seiner ersten zahlenden Passagierin über Hawaii

Wang Zhu

oder Wong Tsu.

Er wurde 1893 in Peking geboren und mit 12 Jahren besuchte er die «Chinesische Naval Academy». Mit 16 Jahren war er einer der ersten von chinesischen Seekadetten, die in England westliche Technologie erlernten. Er bekam das Diplom für Schiffsbau. 1914 studierte er am «Massachusetts Institute of Technology» (MIT) Luftfahrttechnik. Dies war das erste derartige Programm in den USA. Im Juni 1916 lernte Wang an der «Flying Boat School of the Curtiss Company» fliegen. Zwei unternehmungslustige Flugzeug-Konstrukteure, George Westervelt und William Boeing, fragten Jeome Hunsacker (Leiter von MIT) an, ob er einen erfahrenen Ingenieur kenne; er empfahl ihnen Wong Tsu.

Wong zog nach Seattle und arbeitete in der jungen Firma «Pacific Aero Product». Er wurde von Westervelt und Boeing beauftragt ein Wasserflugzeug zu bauen. Das Modell C wäre sicher das erste kommerzielle Flugzeug geworden. Zwei Wochen nach dem Erstflug wurde die Firma verkauft – jedenfalls wurde sie umbenannt und es entstand die bekannte «Boeing Airplane Company». Für seine Arbeit erhielt Wong Tsu 50.77 Dollar. Er kehrte nach China zurück, wo er von TAN Gen angeheuert wurde.



Wong mit seinem Boeing «Modell C»

7000 Jahre China

Teil 2 Mit dem chinesischen Urkaiser Huangdi begann vor mehr als 4000 Jahren dem Mythos nach die Geschichte der chinesischen Hochkultur. Im Teil 2 beleuchten wir nun die ersten «Tausend Jahre nach Christus.» Das Schiesspulver wurde erfunden, Eisen und Stahl für die Entwicklung der Industrie usw.

Sui-Dynastie 581-618 n.Chr.

Während dieser Zeit wurden die verschiedenen Reiche wieder vereint. Das Schiesspulver wurde erfunden. Stempeltechnik zum Drucken wurde später zur Herstellung von Papiergeld verwendet. Bauernaufstände erzwangen einen Machtwechsel und die Tang-Dynastie entstand.

Tang-Dynastie (618–907)

Wie die Han-Dynastie stellt die Tang-Dynastie einen Höhepunkt der chinesischen Kaiserzeit dar. Die Chinatowns in amerikanischen Städten heissen auf Chinesisch «Tang-Ren-Jie» (Strassen der Tang-Menschen). Auch wenn die Glorifizierung durch die spätere Geschichtsschreibung nicht immer zutrifft – so stellte zum Beispiel die Heirat der Tang-Prinzessin Wen Cheng mit dem Herrscher von Tibet keineswegs einen Akt der Souveränität, sondern eher eine Beschwichtigungspolitik dar. Dieses Problem besteht ja heute noch! (Red)

In den ersten 150 Jahren des Tang-Reiches unternahm China immer wieder aggressive Eroberungsfeldzüge nach Zentralasien und auf die Koreanische Halbinsel.

Die klassischen fünfsilbigen und siebensilbigen Gedichte erreichten ihre Blütezeit (Dichter Li Bai). Auch der Handel mit dem Westen über die Seidenstrasse florierte. Das Christentum erreichte zum ersten Mal



Song Taizu, Gründer und erster Kaiser der Song-Dynastie

China. Auch nach Japan und Korea pflegte man intensive Beziehungen. Über den Seeweg erreichte der Zen-Buddhismus Japan.

Song-Dynastie (960–1279)

Der Dynastie gelang zunächst die weitgehende Wiedervereinigung Chinas nach einer 53-jährigen Periode innerer Kämpfe (Fünf Dynastien). Als Lehre aus dem Untergang der Tang-Dynastie wurde die Armee unter ein ziviles Oberkommando gestellt. Das ganze Reich, das die chinesischen Kernprovinzen umfasste, war mit Polizeistationen und Ämtern überzogen, die die Zentralmacht des Kaisers gewährleisteten. Es wurde Papiergeld ausgegeben und der Seehandel gewann an Bedeutung.

Die Song-Dynastie war eine Zeit der kulturellen Blüte und Erfindungen (um 1100 gab es große Eisengiessereien, die etwa 150.000 t Eisen und Stahl erzeugten). In der Song-Zeit war die Stahlindustrie sehr wichtig für die Wirtschaft und Gesellschaft. Man produzierte um 1078 schon soviel Stahl wie England zu Beginn der Industrialisierung im 18. Jahrhundert. Gefördert wurde dies durch die Entlohnung der Erfinder durch den Staat.

Col Werner Meier

Fortsetzung im nächsten Contact

report

Nostalgietreffen in Meiringen

Unser Mitglied René Huwiler hat uns auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht. Am 19. Mai fand auf dem Haslitaler Militärflugplatz ein Fliegertreffen der besonderen Art stattfinden. Ich sehe das so: klein, aber fein.

Die Bevölkerung des Tals war zum Fest auf dem Flugplatz eingeladen. Die JU-52 und die Super Connie sollten da sein und Rundflüge anbieten, dazu ein halbes Duzend Oldtimerflugzeuge in einer statische Ausstellung.

Theo Arter fuhr schon am Vorabend mit dem Werbematerial und dem Verkaufsmaterial ins Haslital, so war er natürlich früh in Poleposition. Das Wetter zeigte sich von der guten Seite, erst für den späten Nachmittag war etwas Regen angesagt. Kurz vor neun Uhr traf die JU-52 ein, mit Captain Ruedi Rubi, einem Berner Oberländer im linken Sitz. Zu dieser Zeit musste der Speaker bekanntgeben, dass die Super Connie aus technischen Gründen nicht kommen würde - schade. Und nun war der Himmel frei für die Oldtimer: Piper, Bücker, Stearman, Aeronca Jodel, Stampe und dann unser «Stinsy».

Auf dem Rollweg gab es nun eine statische Schau dieser Flugzeuge, die Zuschauer durfte nahe heran, es herrschte Oberländer Gemütlichkeit auf dem Platz.

Im Hangar 1 wurde Kaffee und Gipfeli serviert, an den Seitenwänden waren die Werbematerialien der Swiss Air Force und der CAF aufgebaut an der Hinterwand derjenige der Connieflyers. Die JU-52 flog an diesem Tag einige Rundflüge - voll ausgebucht.

An unserem Stand wirkten René und Theo, sie wurden verstärkt und unterstützt von Dani Stadelmann mit seiner Tochter Samantha. Es war kein Riesenfest, die Zuschauerzahl war etwa 1000 Personen mit vielen Kindern.

Zur Mittagszeit begann es nach «Gebräteltem» zu riechen und das Flugplatzkommando zeigte sich von der beweglichen Seite: Da der Platz für die Connie frei war, schleppte man einen Tiger F-5 und eine Alouette 3 (auch das bestandene Oldtimer) auf den Ausstellungsplatz, auch hier durften die

Zuschauer hautnah zu den Objekten. Im Laufe des Nachmittags flogen dann alle Besucherflugzeuge wieder zu ihren Heimathäfen, Max Schönenberger hat René Huwiler aus dem Oberland entführt, er flog mit der Stinsy ins Birrfeld und René soll noch vor Mitternacht wieder an seinem Wohnort im Haslital angekommen sein. Viel Zufriedenheit über einen gelungenen Anlass herrschte beim Publikum, bei den Besatzungen und auch bei den Organisatoren.

Ich habe mit dem Platzkommandanten Obstl. Merz gesprochen, er will den Anlass beibehalten, aber nicht



«einfach schön...» meinte René Huwiler

grösser werden lassen, das Volk soll seinen Flugplatz geniessen können, einmal ohne Getöse von Tigern und Hornissen.

Danke Meiringen!

Col Henry Saladin



AAA - eine Bank oder ein super guter Verein?

«Irgendwoher kennen wir uns doch...?»

Liebe CAF-Mitglieder,
Es geht uns doch immer wieder so, man sieht sich immer wieder, und kennt sich doch nicht so recht. Genauso ist es oft auch zwischen den Mitgliedern der vielen Flugvereine in unserer kleinen Schweiz. Gerne nutzen wir also die Gelegenheit bei Euch im Contact einen Gruss zu hinterlassen!

Triple-A (auch AAA), was heisst das schon wieder? Das werde ich öfter gefragt. Die «Antique Airplane Association of Switzerland, von den Mitgliedern liebevoll Triple-A genannt, ist in einem gewissen Sinne eine zivile Schwester der CAF - Treff- und Sammelpunkt aller an Oldtimerflugzeugen Interessierten und Fans. Dabei ist es völlig unwichtig, ob man selber fliegt, ein Flugzeug besitzt, oder auf irgendeine andere Art an der Aviatik interessiert ist. Der Verein wurde 1974 gegründet, und zählt mittlerweile ca. 700 Mitglieder. Von unseren Mitgliedern werden ca. 450 Flugzeuge geflogen, welche in die Kategorien Antique, Warbird, Classic, usw. gruppiert werden. Die AAA selber besitzt kein Luftfahrzeug, ist also eher ein Dachverband, oder eine Interessensvertretung.

Der Vereinszweck ist die Förderung der Oldtimerfliegerei, was wir auf verschiedene Arten versuchen. Am besten gelingt uns das durch Pflege der Freundschaften an gesellschaftlichen Anlässen. Wenn man zu Hause in der guten Stube oder im kalten Hangar

an die schönen Erlebnisse mit Fliegerfreunden denkt, ist das eine grosse Motivation! Auch das «Netzwerken» geht an diesen Events leicht, weil durch die gemeinsamen Interessen schnell neue Bekanntschaften geschlossen werden.

Die Anlässe der AAA stellen wir hier kurz vor: Die Winterveranstaltungen verkürzen einem die triste Jahreszeit. Es hat für jeden etwas dabei - Navigationsrefresher oder Meteo für die Fluginteressierten und Piloten, Museumsbesuche zur Allgemeinbildung, oder Kino für die ganze Familie gab es schon.

Zur GV muss ich nicht viel sagen, das läuft in jedem Verein ähnlich. Es ist immer wieder schön, wie aus der ganzen Schweiz Mitglieder anreisen, um gegen Ende des Winters wieder Fliegerlatein auszutauschen, und Ausflüge zu planen.

Das MiFas stiftet immer wieder Verwirrung wegen dem Namen. Die Vereinsgründer organisierten ein «Mitglieder Fäscht» und machten dies als MiFas bekannt. Seither war die AAA schon auf vielen Flugplätzen und Fliegerfesten. Wir gestalten das MiFas als FlyIn. Es gibt uns die Gelegenheit zu fliegen, frische Luft zu geniessen, die Oldtimer der Öffentlichkeit zu präsentieren, und nicht zuletzt auch zu feiern! Das Schönste für einen Oldtimerpiloten ist es, mit Schlafsack und Zelt unter dem Flügel seines Flugzeugs zu schlafen. Das sieht man am MiFas auch immer wieder mal. Letzten Sommer war das Fest in Raron, und für den kommenden Sommer schmieden wir Pläne für ein Fest am Oldtimer Classic Hittnau!

Legendär sind auch unsere Flugreisen. Die kürzere Frühjahrsreise (-3Tg) und die Sommerreise (ca. 1Woche) führt uns wohin das Wetter schön ist. Natürlich wird vorgeplant, aber wer mit Oldtimern reist, braucht die nötige Flexibilität. Buchungen für Hotels im Voraus sind tabu, dafür hat jede Crew ihr Zelt dabei. Wir waren schon in Spanien, Italien, England, Dänemark, Schweden, Estland, Ungarn und Kroatien. Die Destinationen müssen täglich dem Wetterbericht angepasst werden, was sich aber - dank «Teamwork» - bestens bewährt hat. Und es gibt immer neue Geschichten und interessante Begegnungen über die man den Enkelkindern einmal erzählen kann oder welche man zumindest am Stammtisch zum Besten geben kann.

Die zweitneueste Errungenschaft in unserem Verein sind zwei Flugzeuge! Für die kleinen Fluginteressierten haben wir zwei Tretflugzeuge bauen lassen. Diese nehmen wir an Events mit, und stossen bei den Kleinen auf grosses Interesse!

Und die neueste Errungenschaft ist dann für die grossen - für nach der Landung: das AAA Fliegerbier «Alpenflug»! Prosit!

Zu unseren Anlässen sind Gäste jederzeit willkommen! Details findet ihr auf unserer Website www.a-a-a.ch

Es bleibt mir noch Euch eine gelungene restliche Flugsaison zu wünschen, mit vielen schönen Erlebnissen!

Für den AAA-Vorstand
Christian Nicca, Präsident



report

CAF mit Wetter- und Zollproblemen

Und weiter geht's mit «Wenn zwei Zoll-Greenhörner» auf die Reise gehen...

In der WOG (Flugzeugeigentümerin) wurde im Herbst 2011 beschlossen, den Ersatzmotor zu revidieren. Wir suchten einen geeigneten und bezahlbaren Fachbetrieb, der diese Arbeiten ausführen sollte. Chrigel Gloor hatte Kenntnis via RUAG Ticino von einer italienischen Motorenfirma, die das könnte.

Werni Meier nahm Kontakt auf und es kam eine Offerte, die uns vernünftig schien. Also wurde alles vorbereitet, den Motor nach Norditalien zu bringen und nach der Revision wieder abzuholen. Der teilweise zerlegte Motor mit den nötigen Ersatzteilen war bei Roger Burri eingelagert, er stellte uns auch das Transportfahrzeug zur Verfügung.

Da wir in Sachen grenzüberschreitendem Güterverkehr keine Profis sind,

wandten wir uns an eine Frachtfirma in Embrach. Dort wurden die Papiere für den Motor vorbereitet. Wir wollten sogar mit dem Auto ins untere Tösstal fahren, um die Sache zu zeigen. Das sei nicht nötig, wir müssten nur den Frachtschein, unsere Importformulare und den Auszug aus dem Motorenbuch in Chiasso vorlegen!

So fuhren Werni Meier und ich am frühen Morgen des diesjährigen Schalttages von Bremgarten Richtung Süden. Nach einem kurzen Kaffeehalt vor Chiasso folgten wir der Route, die uns vom «Embracher Spediteur» vorgegeben war. Da war auf den grossen Tafeln eine schöne Dreiteilung des Grenzverkehrs vorgegeben. Rechts eine Riesenkolonne von Sattelschleppern, in der Mitte waren die Lieferwagen bezeichnet und links dann die Personenwagen. Hinter den Lastern wollten wir nicht anstehen, wir sind ja nur zwei kleine «Huscheli» mit einem kleinen «Motörchen», also auf den mittleren Streifen. Anfänglich war uns nicht aufgefallen, dass wir hier sehr allein waren, erst als wir vor dem Zolldach standen und die Uniformen ganz italienisch aussahen, wurde uns klar gemacht, dass wir beim normalen Personenzoll gelandet waren.

Wir waren offensichtlich nicht die ersten «Greenhörner», die solche Fehler machen, denn in der Leitplanke war eine Nische zu finden, die uns wieder «zurück auf Feld 1» leitete. Nach geraumer Zeit fand man die zwei «Svizzeri» auf dem grossen Parkplatz der Sattelschlepper. Werni hütete das Auto, ich begab mich mit den Papieren

Richtung «Dogana». Ein tschechischer Chauffeur hat meinen unsicheren Schritt und den suchenden Blick bemerkt, er hat mir den richtigen Schalter in der sehr langen Halle gezeigt.

Vier weisse und ein gelbes Blatt legte ich vor. Der Mann hinter dem Glas verlangte aber noch ein ROTES! Vorne in der Halle gab es diverse Musterformulare an der Wand. Da ich serbisch, kroatisch, russisch und ukrainisch in Wort und Schrift total beherrsche, füllte ich, so gut es ging, das rote Blatt aus - dann wieder zum Schalter, aber der Zöllner hatte unterdessen gewechselt; also neue Erklärungen, und er half mir immerhin das rote Blatt zur Vollständigkeit zu bringen.

Aber nun begannen die Fragen: Ist das ein ziviler oder militärischer Motor? «Klar, dass er zivil ist», er hat ja einen zivilen BAZL-Stempel. Das glaubte nur ich, er nicht, und überhaupt fehle da noch die Autonummer des Transportfahrzeuges! So ging ich Werni suchen, es gab ein Telefon nach Embrach und - oh! welche Überraschung, per Fax kam schon nach einer halben Stunde die «Zivilbestätigung» abgesegnet durch den CH-Zoll.»

Nun musste aber der schweizerische Oberzöllner (er war leider gerade in der Mittagspause) bestätigen, dass wir

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



keinen Kriegsmaterialexport betrieben, sondern nur Arbeit nach Italien bringen wollten. Dann suchte der Zöllner die Nummer des Siegels (im Transit sollte alles versiegelt sein). «Wir haben keinen» mussten wir kleinlaut zugeben – ja das geht doch nicht, habt ihr eine detaillierte Aufstellung der Ware war die nächste Frage - «nein, wir haben einfach einen zerlegten Motor». «Uiii, was machen wir nun», meinte er. Scheinbar hatte er Bedauern mit uns Zweien und suchte eine Lösung im grossen Vorschriftenbuch. «Habt ihr eine Proforma-Rechnung?» Wir ganz stolz «natürlich haben wir». Schön - aber diese Rechnung muss bestätigt werden, hat ja gar keinen Stempel drauf! Wieder ein Telefon nach Embrach. Nach kurzer Zeit spuckt der Fax die Proforma-Rechnung mit Stempel des CH-Zoll aus.

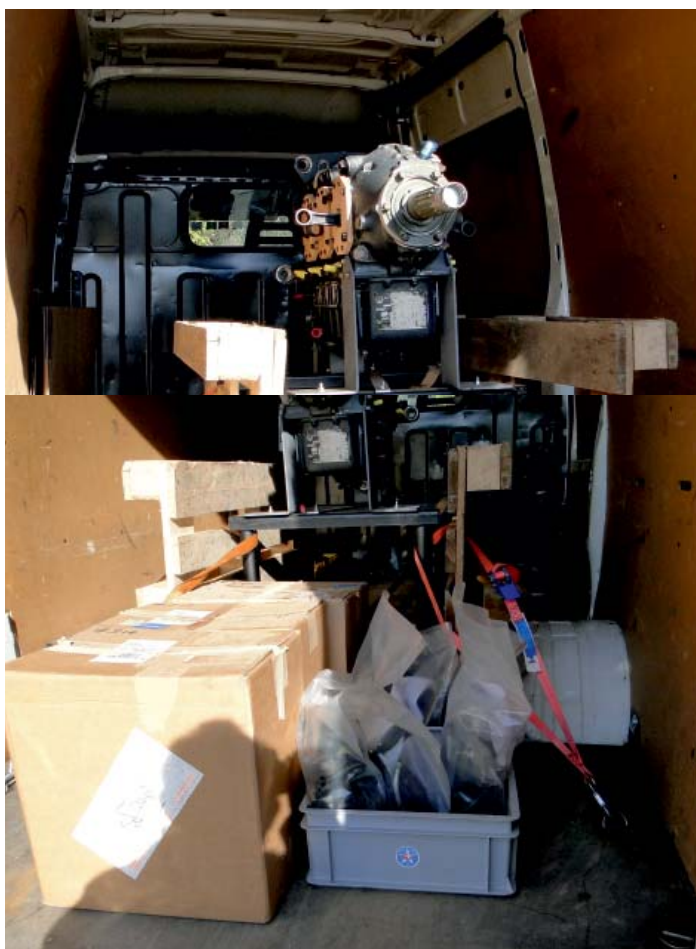
Als wir das überstanden hatten, durften wir endlich Richtung Zollaussgang fahren; natürlich mussten wir zuerst die Formulare abgeben! Nach dem Zoll, sozusagen auf Niemandland, lauerten hinter einem Lastwagen vier ganz gestrenge Zöllner, und es wurde wieder kontrolliert. «Warum ist Euer Fahrzeug nicht plombiert? Warum ist der Motor in Einzelteilen und nicht in einer verschlossenen Kiste? - alles fliessend italienisch! Wir haben wahrscheinlich derart verdattert dreingeschaut, dass man uns schon nach einer Viertelstunde fahren liess...!

Also hatten wir fast drei Stunden im Grenzbereich verbracht, doch jetzt ging es zügig Richtung Brescia. Die Wegbeschreibung war gut. Das Hand-GPS löste sich immer wieder aus der Halterung, aber dazu waren wir ja zwei Leute. Am frühen Nachmittag fuhren wir bei der Firma «Ufficine Aeronautiche DAVID SRL» vor. Nachdem Herr Musoni (managing director) seine Mittagspause beendet hatte, führte er uns zum Zoll in Brescia. Dort müssen wir dann nur rasch das Formular

abgeben, die nicht vorhandene Plombe öffnen und dann zurück zur Firma DAVID, um abzuladen. Der Lastwagen-Parkplatz am Zoll in Brescia hat die Fläche von mehreren Hektaren; wir sahen kein einziges Fahrzeug, also sollte doch die Abfertigung rasch gehen. Meine Spekulation hat sich dann als richtig erwiesen: Der Beamte hat um 16:00 Uhr Feierabend und kann uns nicht hier übernachten lassen; also wird das gestempelte Blatt kurz vor vier Uhr übergeben werden. Der Kandidat hatte 100 Punkte! - so ist es geschehen.

Nun ging's wieder zu DAVID, dort konnten wir ausladen. Wir durften noch die Motorenfirma besichtigen - das hat sich dann wirklich gelohnt. Wir sahen eine gut organisierte, blitzsaubere, sehr gut eingerichtete Motorenwerkstatt mit mehreren Prüfständen. Die angegliederte Motorenausstellung hat uns sehr beeindruckt. Wir sind überzeugt, unseren Lycoming in gute Hände gegeben zu haben.

So nahmen wir den Heimweg unter die Räder. Zuerst ging's flüssig voran, auf dem Mailänder Nordring dann zäher. Am Zoll in Chiasso haben wir (wieder) die Durchfahrt für Lieferwagen genommen, was sicher falsch war, aber niemand kümmerte sich um uns.



Zollstation in Chiasso, die italienische Grenzschutz war gar nicht zufrieden - alles sollte versiegelt sein oder mindestens eine genaue Liste aller Bestandteile - aber wir hatten doch einfach nur einen kleinen «Stinsy»-Motor



Nach knapp fünf Stunden Fahrzeit trafen wir wohlbehalten in Bremgarten ein - ein intensiver Tag ging zu Ende.

Wir hoffen nun, dass die Revision des Motors gut vorankommt und freuen uns, dass wir schon von vielen CAF-Mitgliedern finanzielle Unterstützung erhalten haben. Wir sagen - herzlichen Dank! (siehe Seite 12)

Col Henry Saladin

Aus der Werkstatt



Die 100-Stunden Kontrolle

Zuerst einige Worte zur Flugzeugwartung. Der Oberbegriff «Instandhaltung» beinhaltet folgende drei Begriffe:

- **Wartung** / Bewahrung des Soll-Zustands
- **Inspektion** / Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustands
- **Instandsetzung** / Wiederherstellung des Soll-Zustands

Es werden folgende Massnahmen während der Wartung eines Luftfahrzeugs durchgeführt: Reinigen, Konservieren, Schmieren, Ergänzen von Betriebsstoffen, Auswechseln und Nach- bzw. Einstellen. Mit dieser Umschreibung sind eigentlich alle auszuführenden Arbeiten aufgeführt, nur – ohne Checkliste geht das natürlich nicht.

Die BAZL Vorschrift:

Flugzeuge, welche innerhalb von 12 Monaten weniger als 100 Flugstunden aufweisen, müssen trotzdem eine 100-Stunden-Kontrolle über sich ergehen lassen. Das ist auch bei unserer Stinsy so.

Um die Kontrolle genau, fehlerfrei und effizient auszuführen, wird mittels einer Checkliste gearbeitet. Jeder Kontrollpunkt ist dort aufgelistet und wird mit der Unterschrift vom Ausführenden bestätigt. So werden

Fehler, respektive das Übersehen von Kontrollpunkten, verhindert. Bei dieser anspruchsvollen Arbeit kann man den technischen Allgemein-Zustand des Flugzeuges sehr gut überprüfen und, zum Beispiel, abgenutzte Teile frühzeitig ersetzen oder neu justieren, damit sie wieder in der vorgeschriebenen Toleranz sind.

Eine «trickige» Angelegenheit ist jeweils das Kompensieren des Magnetkompasses. Für diesen Zweck wird das Flugzeug auf einen sogenannten Kompensier-Platz gebracht. Dieser befindet sich «weit ab vom Geschütz» auf dem Flugplatz, damit störende Einflüsse vermieden werden. Bei unserer Stinsy besteht der Rumpf aus Stahlröhren, diese beeinträchtigen das Magnetfeld und der Kompass zeigt falsche Werte an.

Das Flugzeug wird auf die am Boden aufgemalte Kompassrose ausgerichtet und die Anzeigefehler werden mittels einer Schraube korrigiert. Das scheint einfach zu sein – mitnichten! – unser Spezialist Marcel Weiss gibt Anweisungen. Ein Magnetstäbchen da, eines dort, erst nach einer längeren Übung zeigt der Kompass wieder die richtigen Werte an. Ufff – jetzt wissen wir wieder wo Norden ist.

Für uns gibt es trotz dem «Chrampf» ein gutes Gefühl, ist doch alles wieder überprüft und am richtigen Platz.

Col Werner Meier



Bremsen, Batterie-Relay, Kabeldurchgänge und Heckradführung - alles wird angeschaut und geprüft!



Swiss Wing 100 - hrs + annual Check

Engine hours: 767:19 Aircraft Hours 2140: 10 Apr.2012

Stinson L-5 N121MC Annual Check 2012 Sheet Nr.

Nr.	Section / Action	Sign	Date
ENGINE CONTROLS (Col 20)			
	All Engine Controls for range and free operation		
	Throttle, Mixture, Carburetor control for excessive play in linkage + safe		
	Control bearings for proper functioning, noting the response (T.O.Nr.)		
ENGINE INSTRUMENTS (Col 21)			
	Cover glass for brakes, looseness, proper ops-limits		
	Cover glass cleaned		
	Instruments for chipped markings, security of mounting		
	Mounting panel for proper movement		
	Mounting panel vibration absorbers for condition (T.O.Nr.)		
	Panels, lines, instruments for proper bonding		
	Lines and connections for security, leaks deterioration		
	Instr. range markings for legibility + consistency with tech instructions		
	Dials and Pointers for luminosity		
	Thermometer capillary armor for wear, T-bulb for security		
	Tachometer for zero setting		
	Tachometer drive shaft housing for brakes, sharp bends, security		
	Manifold pressure gage reading checked against station barometer		
	Manifold pressure gage drained		
	Oil Pressure gage for proper "Zero" setting		
IGNITION AND ELECTRICAL (Col 22)			
	Spark plug elbow terminal and shielding nuts for security (not to tight.)		
	Magneto for proper operation		
	Magneto cam and breaker bearing for oil		
	Magneto breaker assembly and housing cleaned		
	Breaker mechanism for damaged cam follower		
	Breaker felts, loose cams or cam bearings		
	Magneto breaker points for general condition + proper adjustment		
	Magneto properly lubricated		
	Electric wiring and connections for general condition		
	Ignition cables for condition of connections terminals, exposed ends		
	Ignition cables for chafing due to vibration		
	Ignition manifold for condition of solder		



news



Lybien, Frühjahr 1942, Rund um die Hafenstadt Derna tobt der Krieg zwischen den Briten und den deutsch/italienischen Truppen...

Ein «Comic» von unserem Mitglied Franz Zumstein. Ein Buch das man haben muss. Bestellungen:

www.himmelsstuermer.ch

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

11. August
24.-26. August
1.-2. September
8.-9. September
10-11 Oktober
09.-16. Oktober
24. November
16. März 2013

Veranstaltungen / Reisen

20-Jahre Hunter Interlaken Flight OPS
Pischte-Fäscht Birrfeld Flight OPS
Oldtimer Hittnau Flight OPS
Full-Reuenthal CAF SW
Axalp Fliegerschiessen
CAF Airsho Midland CAF SW
Jahresend-Anlass CAF Swiss Wing CAF SW
CAF-Generalversammlung

Danke vill mal

Bei den vielen Spende für die Motoren-Revision haben wir wieder einmal gemerkt, dass es doch echte Freunde von Warbirds und im speziellen Fans unserer «Stinsy» gibt.

Diese Geste überzeugt und motiviert uns weiter zu machen und unsere Aufgaben gerne zu erfüllen. Wir bedanken uns im Namen der WOG (Warbird Owners Group) und des CAF-Swisswing recht herzlich und freuen uns sehr über die spontane Hilfe.

Col Werner Meier

Die Sponsoren (Stand: 10. Juli 2012)

Arter Theo, Brunner Jean, Bucher Beat und Jsabelle, Burri Roger, CAF-Swisswing, Dalla Valle Pio, Dorninger Jürg, Franz Huber, Freidiger Alexander, Freudiger Hugo, Gerwer Adi, Gigax Liselotte, Gloor Christian und Manuela, Grüter Paul, Hauri Werner, Himmler Erich, Hofer Walter, Hürlimann Dominik, Huwiler René, Jäggi Esther, Janser Otto, Keller Hans-Ulrich, Lang Rudolf, Lehmann Egon, Lienhard Fredi, Lutz Thomas, Margot Claude, Meier Elisabeth, Meier René, Meier Werner, Nöthiger Christoph, Rohrer Daniel, Saladin Henry, Scharff Wolfgang, Schenkel Jakob, Schmid Paul, Schönenberger Max, Schuppli Erst, Seckler Robert, Stadelmann Daniel, Stalder Hansjörg, Stanek Bruno, Steinemann Ulrich, Stüsse Beat, Von Tavel Alec, Wegmann Ueli, Wegmüller Marc, Winkler Peter, Wi-prächtiger Martin, Zweifen Barbara



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

