



Die CAF beim Panzer-Sämi...

Zu Besuch beim Feldherrn von Petinesca

Unser «Präsi» Thomas Lutz kennt halt schon einige Leute. Einer davon ist Samuel Heuer - er besitzt den wohl grössten Spielplatz der Schweiz! Im ehemaligen Petinesca-Kieswerk bei Studen im Kanton Bern betreibt er ein privates Militärmuseum mit Panzern, Jets der Schweizer Luftwaffe, einem Heli und vielen militärischen und zivilen Oldtimer-Fahrzeugen, alle vom Feinsten. Da er über eine eigene Panzerpiste verfügt, kann er seine Panzer auch ausfahren lassen.

Am Samstag 22. September trafen sich 27 wetterfeste CAF-Damen und Herren vor dem Kieswerk in Studen. Punkt 10:35 Uhr fängt die Übung an. Befehlsausgabe bei «Panzer-Sämi» alias Samuel Heuer – ein richtiger «Pänzeler» mit seiner Truppe aus Panzerfahrern und Apéro-Helferinnen. Wir verschieben uns zur ersten Halle, diese ist voll mit zivilen Oldtimerfahrzeugen. Jaguar und Co. lassen grüssen. Ein Apéro wird serviert und während-

dessen informiert uns «Panzer-Sämi» über den Tagesablauf und über Sinn und Zweck der Anlage.

Dann fährt er mit einem alten Postauto vor und wir werden in die Kiesgrube, bzw. auf den Kieshügel gebracht. Schon vorher hören wir das Rasseln der Panzerketten; und obwohl es nun regnet, staunen alle unsere drei Mitfahrgelegenheiten an: Ein Centurion, ein Panzer 61 und ein Panzer 68 stehen da und warten darauf, geritten zu werden.

Immer zu Fünft werden sie bestiegen, drei CAF'ler kraxeln in den Turm-Heckkorb und je einer in die Turmluken. Schon geht es los: Es wird um die Kurven gedriftet, das ist wie auf der Achterbahn! Steil abwärts und



Der CAF Swiss Wing ist «aufgessens und geniesst die wilde Fahrt.

(ob) Centurion Mk7 oder auch Panzer 57 und unten der Kampfpanzer 68



Inhaltsverzeichnis

Panzer-Sämi	Seite 1
Und übrigens...	Seite 3
BBQ Biel-Kappelen	Seite 4
Chinesische Luftwaffe	Seite 5
2012 in Bildern	Seite 7
Full-Reuentahl	Seite 8
Jean Brunner	Seite 10
News / Veranstaltungen	Seite 12

steil aufwärts geht es weiter; wir stauen, welche Beschleunigungen diese Stahlmonster hinkriegen.

Viel zu schnell ist der Ritt wieder vorbei und mit noch ein bisschen weichen Knien fahren wir mittels Oldtimer-Posti wieder zu den Kieswerkgebäuden hinunter.

Dort geht es in den Kinosaal. Auf Fahrzeugsesseln (natürlich auch aus Armeebeständen) machen wir es uns gemütlich. Viel Historisches und Wissenswertes ist zu sehen und zu erfahren – Sämi ist ein Sammler aus Leidenschaft!

Wir stehen vor einer Halle voller Militärflugzeuge: Mirage, Hunter und Vampire stehen ebenso da wie eine Alouette 3 - man hat das Gefühl, gleich losfliegen zu können - wenn da ein Flugplatz wäre! Es wird gefachsimpelt und gestaunt und schon steht das Oldtimer-Posti wieder bereit. Wir fahren mit Sämi ins Dorf; dort im Zentrum steht eine weitere Museumshalle voller Armee-Fahrzeuge. Ich bin natürlich sofort vom VW 181 Kurierwagen angezogen, habe ich doch einen seiner «Brüder» im eigenen Stall.

Die Küchenmann- und -frauschaft zaubert Hörnli mit Ghacktem in die Gamellendeckel; es ist so währschaft gut, dass mancher noch ein zweites Mal davon nimmt. Schon rasch ist 15 Uhr und es folgt der Übungsabbruch.

Im Namen aller Teilnehmer spreche ich Samuel Heuer und seinem Helferteam unseren herzlichsten Dank aus - solch ein Museum ist einzigartig. Extra für uns hatten sie es auch am Samstag geöffnet. Die neue Steigerung heisst nun: «super, besser, Panzer-Sämi»!

CAF Colonel Theo Arter
Fotos: Kuno Gross



Die ersten Centurion Mk3, wurden im Jahre 1955 von der in Newcastle England ansässigen Firma Vickers - Armstrong Ltd in die Schweiz geliefert. Die ersten Centurions (16 Stück), stammen aus einem Produktionslos das für Südafrika bestimmt war und darum in einem sandgelb in die Schweiz kamen. Hier wurden sie umgespritzt und erhielten die Bezeichnung Panzer 55.

1957 wurden im zuge des Rüstungsprogramms weitere 100 Centurion Mk7 gekauft. In der Schweiz erhielt der Panzer, wie so üblich die Bezeichnung des Beschaffungsjahres, somit war es nun der Panzer 57. Die hundert Panzerfahrzeuge, wurden von 1958 bis und mit 1960 an die Schweizer Panzertruppe ausgeliefert.

1960 wurden nochmals 100 Occasions-Centurion gekauft. Sie stammen aus Südafrika und waren praktisch neuwertig und es war der Mk5. Vom Centurion Mk12 aus Kanadischen Beständen, wurden 1975 / 1976 nochmals 12 Fahrzeuge gekauft.

...für jeden etwas...



...einfach
ein super
Erlebnis



Und übrigens...

report

BBQ in Biel-Kappelen Regenparty?

Station: LSZB Bern-Belpmoos
FCSW31LSSW 281100
TAF LSZB281125Z2812/2821
VRB03KT 9999 SCT090 BKN110
TEMPO2812/2821 -SHRA FEW
040CB PROB 30 TEMPO 2812/2821
24010G25KT 4500 TSRA SCT040CB
BKN060=

METAR LSZB 281150Z 27010KT
230V310 9999 -RA BKN090 23/14
Q1013 NOSIG=

Ausgerechnet an diesem Samstag war die Schönwetter-Periode zu Ende. Schweren Herzens musste das Barbecue abgesagt werden. Ich bedanke mich trotzdem bei den Organisatoren Ferdi Nietlispach, Jost Schneeberger und Max Schönenberger für ihre geleistete Arbeit. Wir freuen uns auf das BBQ 2013

Col Werner Meier

Und so beschrieb Meteo-Schweiz den Samstag in der Rückschau:

Nach der Hitze und den Gewittern vom Vortag lag die Schweiz am Samstag im Bereich feuchtwarmer Luft. Diese floss auf der Vorderseite einer Kaltfront über Frankreich aus Südwesten gegen unser Land.

Dabei gab es nur noch kurze sonnige Abschnitte. Sonst war es stark bewölkt und es zogen wiederholt Schauer- und Gewitterlinien über die

Mit der Antonov-2 ab Birrfeld ans CAF-SW-BBQ!

Flugplan: 10:30 Einfinden auf dem Birrfeld
11:00 Abflug nach Biel-Kappelen
15:30 ca. Rückflug

Kosten: Hin- & Rückflug Fr. 130.- pro Person

Anmeldung: avianna@an2.ch oder 079 660 05 91

Achtung: Die Platzzahl ist auf 12 beschränkt.
Es besteht die Möglichkeit von Rundflügen ab Biel-Kappelen.

mind. 10 Personen, (½ h à Fr. 75.-)



**BBQ CAF Swisswing
in Biel - Kappelen (LSZP)
am 28. Juli 2012**

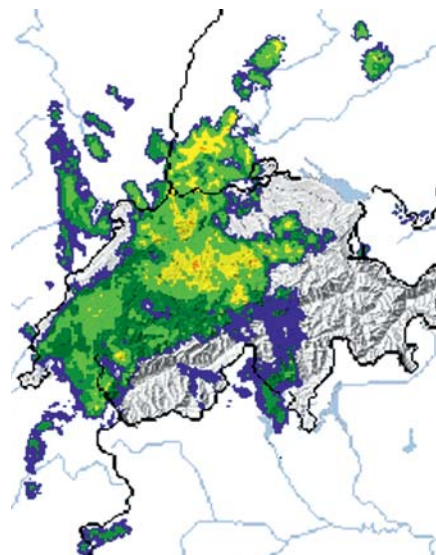
Schweiz hinweg nordostwärts. Diese aktivierten sich im Tagesverlauf. Bis am Nachmittag waren sie einerseits vom südlichen Wallis über das Nordtessin und die Surselva bis nach Nordbünden, andererseits vom Jura her bis zum Hochrhein am stärksten.

Die Temperaturen lagen am Nachmittag im Norden zwar 7 bis 12 Grad tiefer als am Vortag, erreichten nach einer warmen Nacht aber trotzdem noch sommerliche Werte von 22 bis 27 Grad. Im Süden war die Differenz zum Vortag kleiner, und es wurde maximal 29 Grad warm. Auch die Nullgradgrenze lag in den Hochalpen immer noch bei etwa 4000 Metern.

Im Norden und über den Alpen wehten schwache bis mässige Südwestwinde, in Gewitternähe traten Windböen auf.



...und sooooo schön hätte es sein können !



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

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:

cosmos
Tours Groups Incentives

Cosmos Tours, Mühlauddamm 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 aufchinesisch 中文.

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

Drei Männer kehren heim...

Das Jahr 1919 war ein bedeutsames in der Geschichte der chinesischen Luftfahrt. Die «sibirische Kampagne» bewog die Männer zur Rückkehr nach China, z.B. Zhun Binhou, Yang Xianyi und Wang Zhu

Das Reich der Mitte war innenpolitisch zersplittert. In den Grenzgebieten zu China, in Sinkiang (chines. Xinjiang), der Mongolei, herrschten die Warlords, die sich der Autorität der Pekinger Regierung widersetzen. Unter Ausnutzung dieser Lage hatte Japan seit Anfang 1917 immer wieder versucht, China zum Juniorpartner seiner Asienpolitik zu machen. Japan trat im November 1917 an die chinesischen Generäle Jin Yunpeng und Zhu Tongfeng bei deren Besuch in Tokyo mit dem Vorschlag heran, gemeinsam gegen das neue Regime in Moskau militärisch vorzugehen.

China und Japan hatten 1918 ein Militärbündnis zur Abwehr Sowjetrusslands geschlossen, durch dessen weltrevolutionäre Ideologie sie sich bedroht fühlten.



Yang Xianyi, oder auch «Sen Yat Young» (1891-1969). Geboren und aufgewachsen in der grossen chinesischen Gemeinschaft in Hawaii.



Studiert hatte er an der Universität «Iolani». Im Alter von 19 Jahren machte er den Abschluss und entdeckte seine Liebe zur Luftfahrt. An der «Curtiss Aviation School» in New York lernte er fliegen und war der erste Hawaiianer, der den Pilotenschein erhielt. Im Jahr 1919 zog es ihn nach China, für ihn war dies das erste Mal. Er trat in die CAF (Chinese Air Force) ein, um an der Sibirischen Kampagne zu kämpfen.

1921 wurde Yang Xianyi durch ein Schrapnell verwundet, was eine dauernde Behinderung hinterliess, er konnte sich nur noch hinkend Fortbewegen. Bis zum Ende des Krieges 1922 stieg er zum Colonel auf. Als Feng Ru ins Zivilleben zurück kehrte, wurde Yang zum Chef der CAF und war das jüngste Mitglied des «General Chiefs Of Staff» Diesen Führungsposten behielt er für die nächsten 38 Jahre.

Zhu Binhou, bekannt als Etienne Tsu. Binhou hatte eine interessante Abstammung. Seine Vorfahren gehörten zu den ersten chinesischen Konvertiten zum Katholizismus, noch unter der Ming-Dynastie. Die Familie Zhu zog nach Shanghai.

In dieser boomenden Stadt machten sie ein Vermögen im Bankwesen, Schiffsbau, Industrie und Immobilien. Sein Vater hat ihn an die «Jesuiten-Gymnasium Saint-Ignace» angemeldet. Als 5-jähriger wurde er nach Europa geschickt, um ein höheres Studium zu machen. An der «Ecole de mécanique» in Lille studierte er Ingenieurwissenschaft und erwarb als 18-jähriger das Diplom.

Zhu Binhou ging zurück nach Shanghai und beteiligte sich in der Forschung über Schiff- und Automobilbau. Die Flugdemonstration des Franzosen René von 1909 bis 1911 erweckten in ihm die Leidenschaft zur Fliegerei, er zog wieder nach Frankreich. In Villacoublay lernte Zhu fliegen und machte im Jahr 1914 seinen Pilotenschein. Er meldete sich bei der Fremdenlegion und wurde sofort in die «Luftwaffe» eingeteilt. Als Kampfflieger erzielte er 1915 einige bestätigte Abschlüsse von deutschen Flugzeugen (wie viele konnte ich nicht ausfindig machen); auf jeden Fall erhielt er das «Croix de guerre avec palmes».

Nach dem Kriegsende 1919 zog er wieder nach China: Im Rang eines «Oberst» flog er in der CAF (Chinesische Air Force). Er beteiligte sich an der Sibirischen Kampagne. Am Ende des Einsatzes im Jahre 1922 kehrte er ins Zivilleben zurück und investierte, zusammen mit seiner Familie, in die «Huanlog Aircraft Corporation». 1929 zügelte er seinen Firma nach Chongging. Die Regierung wollte damals auch das «Hinterland» entwickeln und verlegte die «chinesische Air Force Academy» ebenfalls nach Chongging.



Zhu Binhou als «French Légionnaire fighter pilot», 1915

7000 Jahre China



Marco Polo in China auf einer alten Abbildung. (Quelle: Wikipedia)

(Teil 3) Die «Ming-Dynastie» (1368 bis 1644) löste schließlich die mongolische «Fremdherrschaft» der Yuan-Dynastie ab. Der Begründer von «Ming», Zhu Yuanzhang, war bäuerlicher Herkunft. Er kam aus der Rebellenbewegung «Rote Turbane», welche gegen die mongolische Dynastie ankämpfte und war einer ihrer wichtigsten Kriegsführer. Chinesische Handelsschiffe befuhren zu dieser Zeit die Meere und erreichten Länder in Südostasien, Ostafrika und am Mittelmeer.

Song-Dynastie 960–1279

(Fortsetzung des Berichts)

Neuerungen: Einführung des Reisanbaus. Der Süden wurde zur Kornkammer Chinas. Verlagerung der Wirtschaftszentren nach Süden. Der Fluss als Handelsweg wurde noch intensiver genutzt und es entstanden dadurch grosse Handelsstädte an den Ufern. Sie bildeten auch die Grundlage für den florierenden Export von Seide und Porzellan. Aus dem enormen Wirtschaftswachstum dieser Zeit, um 1100, resultierte eine Verdoppelung der Bevölkerungszahl von 50 auf ca. 100 Millionen und auch der Lebensstandard hatte sich enorm verbessert. Die Song-Dynastie wurde ständig von aussen bedroht, wodurch das Song-Reich ein militärisch hochgerüsteter Staat wurde, der sich ständig in Grenzkonflikte verwickelte.

Yuan 1279-1368
Dem mongolischen Heer, das den eurasischen Kontinent überrollte, fiel zuerst die Jin-Dynastie zum Opfer, wenig später die Westliche Xia-Dynastie und zum Schluss die Südlichen Song.

Ming 1368-1644

Das chinesische Volk war mit der Fremdherrschaft unzufrieden. Das führte schliesslich zu einer Bauernrevolte (Roter Turban), durch die die Mongolen zurückgedrängt wurden. Die Ming-Dynastie übernahm 1368 die Herrschaft. China blühte wieder auf. Kunst und Kunsthandwerk, insbesondere die Porzellan-Herstellung (Ming-Vasen), erreichten neue Höhen.

Während der Mongolenherrschaft hatte die Bevölkerung um 40 Prozent auf etwa 60 Millionen abgenommen. Zwei Jahrhunderte später hatte sie sich unter den Ming-Kaisern durch die wirtschaftliche Blüte verdoppelt.

Die Anfangszeit der Ming-Dynastie war eine Epoche besonderer seefahrerischer Leistungen unter Kaiser Yongle und seinem Admiral Zheng He, die China zur technologisch (Schatzschiffe) und nautisch führenden Seemacht der damaligen Welt machten.

Die späteren Ming-Kaiser nahmen aufgrund der Mongoleneinfälle eine eher defensive Strategie ein. Um sich gegen die Mongolen zu schützen, liessen sie die Grosse Mauer neu erbauen und auf den heutigen Stand bringen. Während der Ming-Zeit wurde der erste westliche Handelsposten von den Portugiesen in Macao eröffnet.

Nach innen errichteten die Ming-Kaiser ein in der chinesischen Geschichte beispielloses Netzwerk von Geheimdiensten, bald angeführt von mächtigen Eunuchen. Als der letzte Ming-Kaiser Chongzhen an die Macht kam, versuchte er, die Macht der Eunuchen zu beschneiden und durch eine Landreform die Not der Landbevölkerung zu lindern. Doch die Massnahmen kamen zu spät. Als in der Provinz Shanxi die Bauern rebellierten, war die Situation nicht mehr unter Kontrolle zu bringen. Der Kaiser erhängte sich, als die Aufständischen in Peking einmarschierten.

General Wu Sangui, der die Chinesische Mauer nordöstlich von Peking bewachen sollte, rief die Mandschu zu Hilfe und öffnete die Tore der Mauer für die Qing-Armeen.

Col Werner Meier
Fortsetzung im nächsten Contact



2012
*Meiringen
Birrfeld
Full-Reuenthal
Flughafen Zürich
Panzer-Sämi
GV 2012*





Viel Volk verfolgt die Demonstration einer nachgestellten militärischen Übung von anno dazumal auf dem Gelände

Zwei Tage im Zeichen bewegter Militärgeschichte in Full-Reuenthal

Der Kalte Krieg hat eine ganze Generation geprägt. Mit dem Warschauer Pakt stand nun die eine Seite dieses Krieges im Fokus

FULL (tf) — Der Andrang war riesig, die Menschen kamen in Massen. Ob schon seit über 20 Jahren Geschichte scheint der Kalte Krieg, der bisweilen nur um Haaresbreite nicht zum «heissen» Krieg wurde, die Menschen zu faszinieren. Es war die Zeit, in der sich zwei grosse Blöcke gegenüberstanden und sich mit Drohgebärden in Bedrängnis zu bringen versuchten. Der dritte, nukleare Weltkrieg schlummerte als schlimmste aller Szenarien immer im Hintergrund.

Warschauer Pakt auf der Spur

Auf der einen Seite stand das 1949 ins Leben gerufene NATO-Bündnis der Westmächte unter Führung der USA, auf der anderen Seite der als Reaktion darauf 1955 gegründete Warschauer Pakt unter der Führung der Sowjetunion. Diesem Warschauer Pakt war das vergangene Wochenende im Schweizerischen Militärmuseum gewidmet. Dem Pakt gehörten neben der Sowjetunion die Deutsche Demokratische Republik (DDR), die Volksrepubliken Bulgarien, Ungarn, Polen, Albanien (bis 1968) und die Tschechoslowakische Sozialistische Republik an, in begrenztem Umfang auch die Sozialistische Republik Rumänien.

Der Warschauer Pakt plante ab 1961, so zeigen es heute bekannte Doku-

mente, einen vorbeugenden nuklearen Erstschlag gegen die NATO. 422 nukleare Gefechtsköpfe wären im Ernstfall in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) zur Explosion gekommen. In einem Nuklearkrieg hätte Westeuropa innert weniger Tage besetzt werden sollen. Die Verstrahlung und die daraus folgende Kampfunfähigkeit hätte der Pakt als das kleinere Übel in Kauf genommen.

Es kam nicht zum Nuklearkrieg. 1980 aber kam es zum grössten Manöver in der Geschichte des Warschauer Paktes. Über 40000 Soldaten aus allen Mitgliedsländern des Paktes nahmen anlässlich dessen 25-jährigen Bestehens daran teil. Es ging auch darum, der Gegenseite zu signalisieren, wie stark man war. Das Ende des Kalten Kriegs und damit auch des Warschauer Paktes wurde unter Michail Gorbatschow eingeleitet.

Ein Hauch Kalter Krieg

Den Organisatoren des Wochenendes auf dem Areal des Militärmuseums war daran gelegen, in der Präsentation der Mittel des Kalten Kriegs beide Seiten zu «Wort» kommen zu lassen. Es wurden also nicht nur Waffen, Panzer und Fahrzeuge des Warschauer Paktes gezeigt, sondern auch ausgesuchte Stücke aus den Arsenalen der NATO. Mit Abstand der grösste Publikums-

magnet waren aber die Rundfahrten mit Schützenpanzern. Klein und Gross konnten dort erleben wie es ist, auf einem echten Panzer durchs Gelände zu brummen. Auf dem selben Areal zog jeweils auch die Demonstration eines «mechanisierten Angriffs der Mot Schützen der Nationalen Volksarmee der DDR» eine grosse Menschenmenge in ihren Bann.

Dieser Zeitungartikel erschien am 10. September im «Die Botschaft», die Zeitung für die Region des Zurzibiets. «Die Botschaft» wurde im Jahr 1856 gegründet.



Ein Flugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg versucht mit Looping und steiler Kehrtwende einen fiktiven Gegner abzuhängen.



CAF Swiss Wing in Action und «Russische» Besatzungen machen ihre Panzer startklar...



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



T-72

Der T-72 ist ein sowjetischer Kampfpanzer und wurde ab 1972 vom Unternehmen Uralwagonsawod gebaut. Ausser in der Sowjetunion wurde der Panzer in Polen, in der CSSR und in Jugoslawien gebaut. Der T-72 ist der gegenwärtig am meisten genutzte Kampfpanzer der Welt. Er wurde in grossen Stückzahlen ins Ausland exportiert, darunter in viele Nahost-Staaten wie Syrien, Libyen, Iran und Irak.

Er kam in vielen Konflikten zum Einsatz, so im Libanonkrieg 1982, dem Ersten und dem Zweiten Golfkrieg und in den Jugoslawienkriegen. Insgesamt wurden rund 20.000 Exemplare hergestellt, von denen Russland noch rund 9200 unterhält, wobei nur etwa 1200 aktiv sind. Der Exportpreis für einen T-72M1 betrug 1992 etwa 1,2 Millionen US-Dollar; mit dazugehöriger Munition und Ersatzteilen betrug der Preis etwa 1,8 Millionen Dollar.

T-55

In seiner Haupteinsatzzeit (1960er- und 1970er-Jahre) war der T-55 ein modernes Waffensystem, das sich vor allem durch seine Feuerkraft, Mobilität und Universalität auszeichnete. Wegen seiner einfachen Grundkonzeption war es möglich, den Panzer über Jahre hinweg mit geringem Aufwand zu modernisieren und technisch auf dem Niveau seiner Hauptkontrahenten zu halten.

Mit der Einführung neuer Kampfpanzer im Westen wie im Osten (Leopard 2, M1 Abrams bzw. T-72) trat der T-55 in die zweite Reihe zurück, wurde jedoch weiterhin sowohl von der Sowjetunion als auch ihren Verbündeten im Warschauer Pakt in grossem Umfang genutzt.

Col Werner Meier



Jean Brunner

9.11.1932 bis 11.8.2012

Andenken an unser Mitglied Jean Brunner. Jean war im Jahr 1998 dem Swiss Wing beigetreten und engagierte sich sehr für unseren Verein. Als die CAF sich mit der Anschaffung eines Flugzeuges befasste, unterstützte Jean diese Idee und wurde Mitglied der WOG (Warbirds Owners Group). In Gedanken begleiten wir Jean auf seinem letzten Flug und werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Leicht gekürzter Nachruf, geschrieben von Bernhard Alder

Von Jean Abschied zu nehmen, ohne seine Persönlichkeit in seinem beruflichen Umfeld nochmals zu würdigen, ist für alle, die ihn näher kannten, unvorstellbar. Er war von der Fliegerei fasziniert seit seiner Bubenjahre, als er mit seinem Vater oft nach Kloten gehen durfte. Diese Faszination führte auch zum Entscheid, sich um eine Lehrstelle als Mechaniker bei der Flugli, der damaligen Direktion für Militärflugplätze in Dübendorf zu bewerben. Er bekam die Lehrstelle und wuchs zu einem guten Flugzeugmechaniker heran. Schon bald genügte es ihm aber nicht mehr, um Flugzeuge herum zu sein und daran zu schrauben und zu arbeiten. Er wollte selber fliegen und es zeigte sich, dass er auch

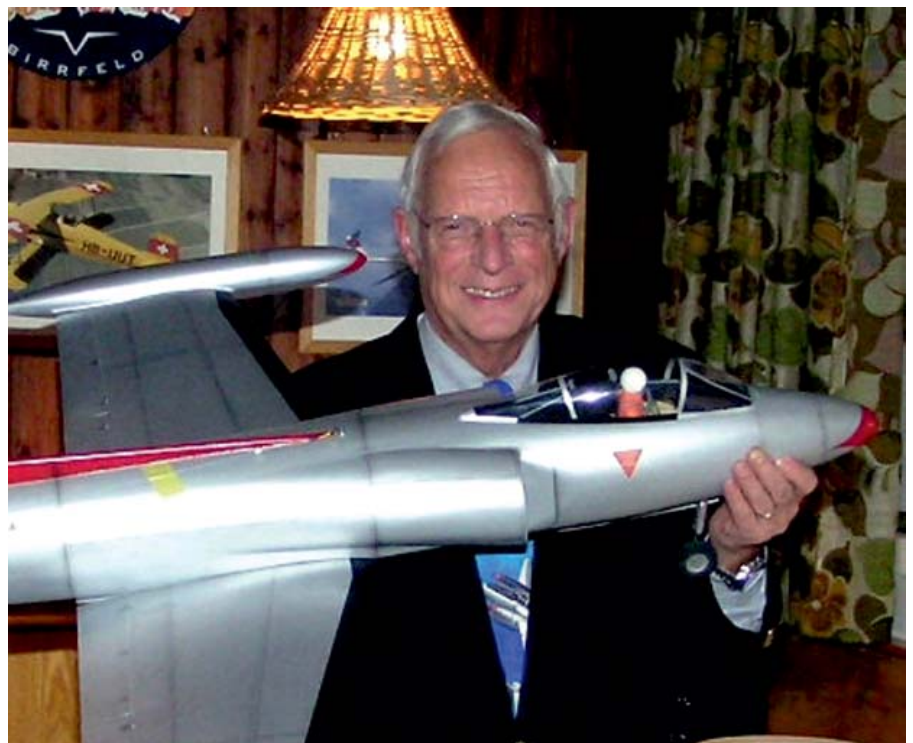
das Zeug dazu hatte. Er wurde als Pilotanwärter ausgehoben und 1954 brevetiert.

Schon in den Fliegerschulen zeigte sich dann, dass er nicht nur das Zeug zum Piloten hatte, sondern dass er fliegerisch überdurchschnittlich begabt war. Vom Flugvirus vollends befallen, konnte er sich durch Eintritt ins Ueberwachungsgeschwader das Fliegen zum Beruf machen. Eingeteilt in die Fl St 17 bestand er 1955 die Offizierschule. Die Tür zu seiner endgültigen beruflichen Entfaltung öffnete sich 1956, als die damalige KTA einen Einflieger suchte und er als solcher angestellt wurde. Gleichzeitig erfolgte der Übertritt aus dem UeG in die Miliz-Fl St 7.

Damit war das Fundament gegeben, auf dem Jean seine berufliche und militärische Entwicklung aufbauen konnte. Der Start bei der KTA war fulminant, stieg er doch schon 1957 neben Hansueli Weber und Hans Häfliger auf dem 2. Prototypen in das P-16 Programm ein. Eine hohe Anforderung, die er mit Gründlichkeit

und Zielstrebigkeit erfüllen konnte bis ein technischer Defekt am Hydrauliksystem ihn am 25. März 1958, 6 Tage nach dem Bundesbeschluss zur Beschaffung von 100 P-16, zum Absprung mit dem Schleudersitz zwang. Dabei zog er sich Stauchungen der Wirbelsäule zu und wurde glücklicherweise von vier Buben aus dem kalten Bodensee gerettet. Die Einschränkung seiner Flugtauglichkeit war zum Glück von beschränkter Dauer, sodass er auch am Hunterprogramm mit Abnahmeflügen in England und Überflügen in die Schweiz beteiligt war.

Dabei entwickelte sich für ihn, wie auch für die anderen 3 Einflieger, eine lebenslängliche Freundschaft zu Bill Bedford. - Nicht ganz zufällig, bestand doch zu allen vieren eine gewisse Seelenverwandtschaft bezüglich Ernsthaftigkeit und Zuverlässigkeit im Beruf und Ideenreichtum, wenn es Gelegenheit gab für Schabernack. In der Fl.St.7 wurde Jean als guter Kamerad aufgenommen und bald entwickelten sich Freundschaften, die lebenslänglich anhielten.



CAF Swiss Wing, Klausabend im Birrfeld 2004, Jean mit dem P-16-Modell

Der natürliche Führungsanspruch beruhte auf seinen fliegerischen Begabungen und seiner umfangreichen fliegerischen Weiterbildung und Erfahrung. Sachlichkeit und Klarheit, seine stets präsente menschliche Wärme und sein Verantwortungsbewusstsein machten ihn ab 1961 als Staffelfeldkommandant zum unangefochtenen, beliebten Chef. Ein verschmitztes Lächeln und ein Schuss Lausbubenhaftigkeit haben positiv dazu beigetragen.

Unzählige gemeinsame fliegerische Erlebnisse, aber auch lustige Begebenheiten aus dem regen Staffelleben erinnern heute an einen warmherzigen, humorvollen Kameraden und einen ehrlichen, gradlinigen und dynamischen Staffelfeldkommandanten.

In seiner beruflichen Tätigkeit folgten die Ausbildung zum Helikopterpiloten auf Djin, Al II und Al III, die Umschulung auf Mirage und die Mirage-Kampagne in Holloman, das Einflug- und Abnahmeprogramm der Mirage – Serien IIS und IIIS sowie die Modernisierung der Hunterflotte durch Integration neuer Aussenlasten und durch den Einbau des BT-9-Rechners für den Bombenabwurf. 1965 wurde er Member der Society of Experimental Testpilots, was sein internationales Beziehungsnetz zu Testpiloten erweiterte und zu echten Freundschaften unter Berufskollegen führte.

Militärisch folgte die Ausbildung zum Generalstabsoffizier, Stabsdienste, sein Einsatz als Geschw. Fhr in Buochs und später als Rgt.Kdt im Fl.Rgt.2 während er in der GRD Projektpilot für die Evaluation eines neuen Flugzeugs für den Erdkampf wurde. Sein Einsatz für eine objektive, vergleichbare Bewertung der Kandidaten und die technische Vorbereitung der Evaluationsreisen waren beispielhaft und führten zu hoher Anerkennung der Evaluationsequipe bei den Flugzeugfirmen. Die Evaluation endete 1972 in der Ausscheidung zwischen Corsair und Milan, in deren Verlauf Jean die ersten Bombenabwürfe mit Radarzielerfassung bei Nacht erfolgreich durchführte. Leider war die Belohnung aller Mühen der bundesrätliche Nullentscheid und Jean konnte mit seiner Equipe schon 1973 mit Viggen, Harrier, Mirage F-1 und Tiger F-5E in die nächste Runde starten. Diese endete mit der Beschaffung des Raumschutzzjägers F-5E/F und Jean führte die Schweizer Equipe in Edwards im sogenannten OT&E-Programm.

Das Paradestück seiner Begeisterungsfähigkeit, seiner zähen Zielstrebigkeit aber auch seines Weitblicks ist sicher das Drohnenprojekt, das zur Beschaffung unseres Aufklärungsdrohnen systems ADS 95 führte. Ab 1983 befasste er sich mit der Materie, suchte Modellflugpiloten und bildete sie zu Drohnenpiloten aus, reiste nach

Israel, schaffte die Voraussetzungen für Prinzipversuche in der Schweiz und überzeugte schliesslich Armeeführung und Fliegertruppen von der Nützlichkeit und Notwendigkeit von Aufklärungsdrohnen. Auch hier ein Zitat eines Drohnenpiloten der ersten Stunde, der heute noch aktiv ist: «Jean Brunner ist der zweitbeste Mann, dem ich in meinem Leben begegnet bin. Der beste ist mein Vater».

Bei seiner Pensionierung im Dez 1991 blickte Jean Brunner inklusive Lehrzeit auf 43 Jahre Bundesdienst zurück, wovon 35 Jahre als Einflieger/ Testpilot bei der KTA/GRD. Zivil, militärisch und als Testpilot flog er insgesamt 7190 Stunden und machte 19496 Landungen.

Er flog 4 Typen Segelflugzeuge, 15 einmotorige und 11 zweimotorige Propellerflugzeuge, 20 Helikopter und 33 Jets.

Wir begleiten Jean mit guten Wünschen auf seinen letzten Flug und bewahren unsere wertvollen Erinnerungen. Ich höre seine vertraute Stimme am Funk, wie er sagt «Cielo von Mano, domanda riposo» und wie er zur Antwort erhält, «Mano von Cielo, riposo nuvole numero sette»

Gedenktafel im «Flieger Flab Museum» in Dübendorf



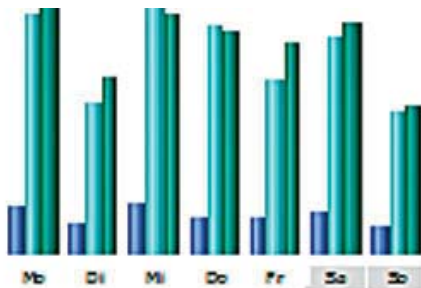
news

Homepage-Statistik für September 12

Länder der Besucher: (Top 10) Switzerland, Unbekannt, Commercial, Germany, Network, Australien, Non-Profit Organisation, Russian Federation, Ukraine, Brazil, Sonstige.

Betriebssysteme: (Top 10) Window 80%, Macintosh 15 %, Linux 3.3 %, Unbekannt 1.8%

Browser: (Top 10) Internet Explorer 57,5%, Firefox 23.7 %, Safari 15.6 % Mozilla 1.8 %, Opera 0.6, Unbekannt, Curl, eCatch, NetShow, Data Access



An welchen Wochentagen?
Montag und Mittwoch sind Top

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

2013

- 16. März
- 18. Mai
- 13.-15. Juli
- 20.-22. Juli
- 27. Juli
- 9.-11. August
- 13.-18. August
- 23.-25. August
- 6.-8. September
- 9. Oktober

Veranstaltungen / Reisen

- Generalversammlung CAF SW
- Nostalgie-Flugtag im Haslital
- Duxford /GB
- RIAT Fairford
- BBQ CAF Swiss Wing
- 6th Convoy to Remember
- MAKS Moskau
- Tannkosh / DE
- Oldtimer Hahnweid / DE
- Axalp

- CAF SW
- CAF SW
-
-
- Biel-Kappelen
- CAF SW
-
- Flight OPS
- Flight OPS
-

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: 31. Oktober 2012)



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

