



# CAF Swiss Wing und das

Untrüglich neigt sich das Vereinsjahr dem Ende zu, wenn CAF-Präsident Thomas Lutz die Einladungen zum Jahresend Anlass 2012 verschickt. Der diesjährige Event sah nach einer kurzen Einführung die Besichtigung des Elektromuseums und eine Führung durch das Kraftwerk Kappelerhof in Baden vor. Apéro, Dinner und eine Überraschung im nahe gelegenen Hotel «Du Parc» trugen bei gemütlichem Zusammensein zu einem würdigen Abschluss bei.

Am Samstag, 24. November 2012, um 15:15 Uhr besammelten sich die eingefleischten «CAFler» mit Begleitung beim Elektromuseum/Kraftwerk Kappelerhof in Baden. Gastgeber dieses Jahr waren die Limmatkraftwerke AG (LKW) - vertreten durch unser Vereinsmitglied Theo Arter - welche uns die interessante Geschichte, den Bau und Ausbau sowie den Betrieb des Kraftwerks aufzeigte.

Nach einer kurzen Begrüssung durch Thomas Lutz wurden wir zu Beginn unseres Programms in zwei Gruppen

aufgeteilt, wobei ich hier aus der Sicht der ersten Gruppe berichten darf. Dem trüben Wetter entfliehend folgten wir unserem Führer Hansjürg Pfiffner in den warmen Filmsaal. In kurzen Sequenzen informierte uns das Video im Wesentlichen über die Geschichte des einstigen Kanalkraftwerks, welche ich Euch nicht vorenthalten möchte.

## Etwas Geschichte ...

Anlässlich der Weltausstellung in Paris im Jahr 1889 trafen sich Karl und Theodor Pfister mit den Ingenieuren Charles Brown und Walter Boveri, um über die Zukunft zu diskutieren. Revolutionär und wegweisend fassten sie einen kühnen Entschluss: In Baden wollte man eine neue Maschinenfabrik aufbauen und gleichzeitig den Bau eines Wasserkraftwerks voran zutreiben. Auf Antrag entschied sich nur gerade zwei Jahre später die Einwohnergemeindeversammlung, das geplante Vorhaben zu verwirklichen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde die Elektrizitätsgesellschaft Baden gegründet. Die Bauarbeiten schritten zügig voran und nur ein Jahr später,



im September 1892, konnte die erste Maschinengruppe des Kanalkraftwerks Kappelerhof - eines der ersten Wasserkraftwerke im Kanton Aargau - in Betrieb genommen werden.

Ab diesem Zeitpunkt wurde die Stadt Baden sowie die neu erstellte Maschinenfabrik BBC mit elektrischer Energie versorgt. Dem wirtschaftlichen Aufschwung Rechnung tragend fertigte BBC drei weitere Maschinengruppen, die in den Jahren 1893-1895 geliefert, eingebaut und aufgeschaltet wurden. Die Wasserkraft-Leistung aus den vier Maschinen betrug gerade mal 1300 kW (!). 1897 erfolgte die Erweiterung durch eine Sulzer-Dampfmaschinen-Anlage mit 220 kW Leistung. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erfolgte der Zusammenschluss mit der Zentrale in Beznau mit einem Umformer. 1920 wurde mit dem Bau eines Unterwerks begonnen und die AEW-Netz-Zuschaltung (Aargauische Elektrizitätswerke - heute AEW Energie AG) realisiert. Aufgrund des stetig stei-

## Inhaltsverzeichnis

Baden	Seite	1
Midland TX	Seite	4
Chinesische Luftwaffe	Seite	5
Aviatikbörse	Seite	7
Helikopter des Präsidenten	Seite	8
Fokker-Team	Seite	9
Mirage-Verein	Seite	10
Aus der Werkstatt	Seite	11
News / Veranstaltungen	Seite	12



genden Stromverbrauchs musste die Stromproduktion angepasst werden. In den Jahren 1974-76 erfolgte der erste grosse Umbau des Kraftwerks Kappelerhof. Die neue Maschinengruppe mit 2.6 MW (Megawatt) Leistung plus der Einsatz einer S-Rohrturbine, gekuppelt über ein Planetengetriebe zum Synchrongenerator, führten zu einer Erhöhung der Stromproduktion von 9.5 auf 20 Mio. kW.

Nach diesem geschichtlichen Exkurs führte uns Beat Röhli in die «heiligen Hallen» - die Schaltzentrale - des KW Kappelerhof. Vom diensthabenden Operator werden dort via Computer sämtliche Netzein-, -aus- und -Umschaltungen überwacht und ausgeführt, die Stromnetze kontrolliert, die vier zugehörigen Wasserkraftwerke zu- oder abgeschaltet sowie allfällige Störfälle behoben. Auf der riesigen «Schemalandschaft» an der gegenüberliegenden Wand werden zur Kontrolle sämtliche Manipulationen und Schaltzustände in Echtzeit angezeigt. Auf eindrückliche Weise wurde uns das Vorgehen und die weiteren Schritte sowie die Folgen während eines simulierten Alarms - respektive Störfalls - aufgezeigt und erklärt. Wahrlich interessant, was die heutige Technik nach neuestem Standard zu leisten vermag und nicht minder interessant die Spekulationen, wenn die Technik ein-

mal versagt! Nicht auszudenken, was da alles passieren könnte: Die Stadt Baden ohne Strom - dem einen oder andern lief der kalte Schauer den Rücken hinunter. Gut konnte man auf dem Weg zum Elektromuseum kurz verschlafen.

#### Das Elektromuseum

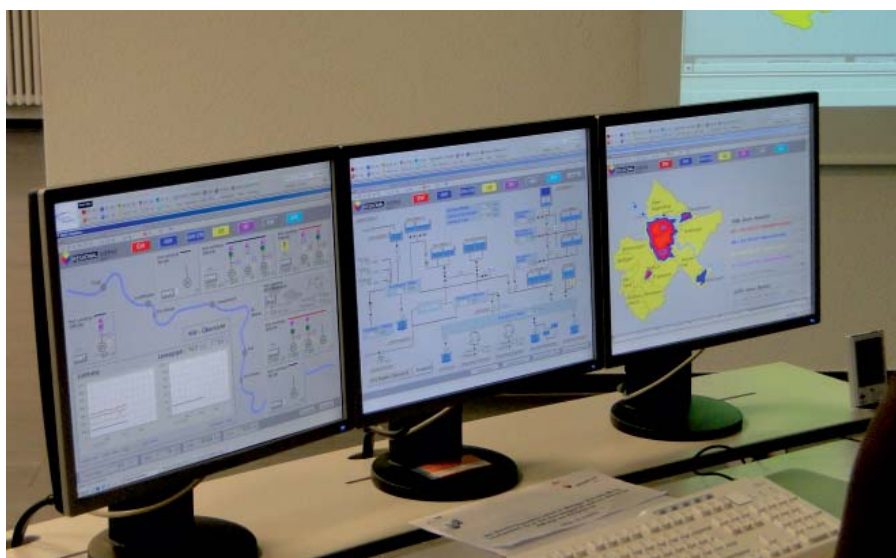
Während im neu gestalteten Video- und Demoraum unserer Gruppe die verschiedenen Lehrfilme über die Firma und die verschiedenen Energieproduktionsarten anschaulich nähergebracht wurden, beschäftigten sich die «technisch Begabten» mit dem Kleinstkraftwerk, mit dem in Handbetrieb Strom produziert werden konnte oder informierten sich über Wasserkraft sowie die Solarenergie - die neuste Errungenschaft unserer Zeit. Wem alles zu «elektrisch» erschien, der begutachtete all die zahlreichen Apparate und Einrichtungen aus Kraftwerken, der Industrie und privaten Haushalten, mit denen früher Strom erzeugt, transportiert oder eben auch konsumiert wurde. Das Prunkstück der Sammlung ist eine komplette, historische Maschinengruppe. Die trockengelegte Kammer für die 1918 eingesetzte Turbine, das eindrückliche Holzzahnrad oder das Winkelgetriebe mit Generator aus dem Jahr 1925 machten deutlich, wie Wasserkraft früher genutzt und Strom produziert wurde.



*Beat Röhli erklärt die Anlage...*

#### Vom Kanalkraftwerk zum Flusskraftwerk

Natürlich ist die Zeit seit 1976 nicht stehen geblieben. In den Jahren zwischen 1984 (Vorprojekt, Projekt Schlauchwehr, Umweltverträglichkeitsbericht, Bauprojekterstellung, Baubewilligung und Aufstau des Kappisees) und 2007 wurde das ausgediente Kanalkraftwerk zu einem hypermodernem Flusskraftwerk umgebaut. Heute besteht das KW Kappelerhof aus zwei Maschinengruppen, bestehend aus einer S-Rohr-Turbinengruppe mit 3000 kW und einer neuen Getriebeschacht-Turbinengruppe mit 4000 kW Leistung. Zum Schutz der Turbinen wurde eine automatische Rechenreinigungsmaschine in einem Wehr mit drei Segmenten und Klappen (6.5 x 14.5 m) installiert, die jährlich rund 800 Kubikmeter Unrat - makabererweise auch ab und zu mal eine Leiche - zutage fördern. Für die regelmässigen Unterhaltsarbeiten werden zwei betriebseigene Taucher eingesetzt. Da fast jeder Meter der Limmat zur Energiegewinnung genutzt wird, waren





die vielen Flusskraftwerke für die Fische jahrzehntelang fast unüberwindliche Barrieren. Dank moderner Fischtreppe und Umgehungsgewässern ist die Bewegungsfreiheit der Flussfische - rund 20 Arten - gestiegen. Beim Kraftwerk Kappelerhof liess man sich etwas Besonderes einfallen: Die Fische überwinden den Höhenunterschied zwischen Unter- und Oberlauf des Kraftwerks in einer Betonrinne. Diese Rinne kann durch ein Glasfenster im neuen Turbinenhaus überwacht und so die Anzahl der Fischbewegungen kontrolliert, registriert und nachgewiesen werden.

Heute gehören zur Limmatkraftwerke AG in Baden die drei Kanal-Wasserkraftwerke Turgi (Jahres-Energie-Produktion 7 Mio. kW), Schiffmühle (16 Mio. kW) und Aue (25 Mio. kW) sowie das Flusskraftwerk Kappelerhof mit einer Jahresproduktion von 40 Mio. kW. Durch die Kraftwerke Aue und Kappelerhof werden gut 37 Prozent der Stromversorgung der Stadt Baden mit Öko-Strom erzeugt. Das Ganze hat natürlich auch seinen Preis: Die Baukosten betragen total 38 Millionen Schweizer Franken.

Doch nun genug der Theorie! Im Anschluss fand die Verschiebung per Auto oder zu Fuss zum Hotel «Du Parc» statt. Ab 17:00 Uhr wurde uns in einem sehr angenehmen Ambiente der Apéro serviert. Tief beeindruckt vom «Tagesgeschehen» wurde nicht nur über die Aviatik gefachsimpelt. Um 18:00 Uhr war es dann soweit. Wir dislozierten innerhalb des Hotels in den grossen Saal, wo bereits die Tische für unser gemeinsames Jahresabschlussessen gedeckt waren. «Hmmm - lecker», was die Menükarte offenbarte: zur Vorspeise einen gemischten Blattsalat mit Trockentomatenstreifen und Parmesanflocken, zur Hauptspeise ein Rindsgeschnetzeltes «Stroganow» an einer rassigen Paprikasauce und in Butter geschwenkte Eierspätzli

und zum Dessert eine gebrannte Crème nach Grossmutterart mit Schlagrahm, Meringue und Karamellzucker - mir läuft heute noch das Wasser im Mund zusammen! Abgerundet wurde unser Menu durch zwei schöne Weine: einen Monte do Sino Tinto und/oder einen Monte Amarelo. Weinkennern und «Banausen» munde-te der Wein genauso!

Eigentlich hätte der Jahresanlass hier seinen Abschluss gefunden. Doch halt - gäbe es nicht noch die angekündigte Überraschung... Schon beim Eintritt in den Saal waren dem einen oder andern ein speziell mit Bildern, Zeichnungen und Comic-Flieger-Büchern gehäufte Tisch aufgefallen! Was sollte das nur bedeuten? Des Rätsels Lösung wurde nach dem Essen angekündigt.

Theo Arter hatte sich wieder einmal etwas Besonderes einfallen lassen. Geladen waren Franz Zumstein, DER Schweizer Comic-Fliegerbücher-Autor, und seine Frau Stephanie. Franz hatte nach der Ausbildung zum Primarlehrer ab 1983 den Vorkurs der Kunstgewerbeschule Zürich besucht. Als Lehrer weiter arbeitend zeichnete er in seiner Freizeit Comics. Mit der ersten Veröffentlichung im Jahr 1985 schaffte er den Durchbruch. 1997 legte



er seine Lehrtätigkeit endgültig beiseite und wendete sich vollberuflich dem Zeichnen zu. Als Comiczeichner arbeitet er für schweizerische, deutsche und französische Verlage und als Illustrator für Firmen im In- und Ausland.

Während seines Besuchs im Hotel «Du Parc» gab uns Franz einen Einblick in sein Schaffen, angefangen von der Idee über das sogenannte Scribble, ersten Bleistiftvorzeichnungen im Format A3, zu den Korrekturen, den Tuschezeichnungen und der definitiven Kolorierung, der im realistischen Stil gezeichneten Fliegergeschichten bis hin zum Druck. Mit der Serie «Die Himmelsstürmer» und der aktuellen Serie «Der Wüstenfalte» ist Franz einer der ganz grossen Comic-Zeichner unserer Zeit. Krönender Abschluss des diesjährigen Jahresanlasses war das Signieren der von uns gekauften Bände durch den renommierten Comic-Fliegerbücher-Autor - herzlichen Dank, Franz!

Roger Steiner

*Anmerkung der Redaktion: Roger Wimmer und Tina Steiner haben am 4. Januar 2013 geheiratet. Nach neuem Gesetz darf der Ehemann den Namen der Ehefrau übernehmen, was Roger getan hat.*

## report

### CAF-Reise nach Dayton und Midland

Am 9. Oktober 2012 waren vier Swiss Wing Mitglieder und drei Fliegerfans pünktlich um 10 Uhr am Flughafen Kloten für den Abflug mit der United Airline nach Washington bereit. Die 767-300 hob pünktlich ab. Leider wurde der Gegenwind immer stärker, statt um 15.15 Uhr waren wir erst um 16.00 Uhr am Boden und verpassten prompt den Anschlussflug nach Dayton/Ohio. Das umfangreiche USA-Immigration-Prozedere, die lieben Zöllner sowie die langen Fusswege zum nächsten Gate lassen grüssen.

Mit über vier Stunden Verspätung trafen wir erst um Mitternacht auf dem Flughafen in Dayton ein. Nach einer stressigen Suche des zum Teil mit dem verpassten ersten Flug gelieferten Gepäcks und dem nicht vorhandenen Shuttlebus des Hotels checkten wir erst gegen 01.30 Uhr im Hotel ein. Am nächsten Morgen trafen wir beim Frühstück unsere beiden Mitglieder Max und Monique Schönenberger, die bereits am Vortag pünktlich aus Florida eingetroffen waren.

Der Shuttlebus des Hotels brachte uns während den folgenden 1 ½ Tagen zum riesigen US-Airforce Museum, das Beste, welches ich je gesehen habe. In den vier grossen Hallen - eine weitere Halle ist in Planung bzw. im Bau - ist die ganze Luftfahrt von A bis Z ausgestellt. Auch wenn man sich vor-

stellen kann, welchen Platzbedarf die riesigen B-36 und B-52 benötigen sind die Abmessungen der Hallen ausserordentlich gross. Die Ausstellung selber ist äusserst grosszügig konzipiert, keine Verschachtelungen mit alten und neuen Flugzeugen wie z.T. in anderen Museen. Sehr viele Schrifttafeln, Fotos und Modelle runden die Ausstellung der Originalflugzeuge ab. Im ebenfalls vorhandenen «Imax-Kino» sahen wir einen eindrucklichen Airforce Film an. Was wir nicht verstehen konnten war nur die Klimatisierung der Ausstellungshallen. Während wir am zweiten Tag warme Jacken tragen mussten, waren die älteren Volunteers immer noch kurzärmlig unterwegs. Wir alle waren der Ansicht, dass für einen nächsten Besuch dieses einmaligen Museums auch drei Tage aber mit warmer Kleidung, vorgesehen werden könnten.

Am 11. Oktober flogen wir problemlos mit der United von Dayton über Denver nach Midland. Mit den zwei Mietwagen fuhren wir ins uns bekannte Hilton Midland Plaza. Susan vom Midland-Grillhouse verwöhnte uns wie üblich mit wunderbaren Steaks. Die jahrelange Schokolade-Bestechung hat sich ausbezahlt, da wir Swiss Wing Besucher uns nicht wie



das übliche Volk in die lange Warteschlange einreihen mussten.

Bei schönem, angenehmem Wetter besuchten wir am Freitag bis Sonntag das CAF Museum, die Verkaufsstände und die Airsho's. Wie vom Thomas im letzten Contact bereits erwähnt, wird die Airsho immer mickriger. Ausser der B-29 FIFI und einer B-17 waren die ganzen anderen Bomber-Flotten abwesend! Die Airforce war nur mit einem Fairchild A-10 «Panzerknacker» da, die im Programm erwähnten B1-B «Lancer» und F-16 sind an beiden Tagen nicht einmal aufgetaucht. Schade, wenn man sich an frühere Zeiten erinnert mit all den vielen Oldtimern auf der Ramp und den ausgezeichneten Flugvorführungen in der Luft war die Airsho eher mager. Mit dem Jet School-Bus und dem Jet Klo holt man die Swiss Wing Besucher nicht mehr hinter dem Ofen hervor.

Wir verbrachten trotzdem eine fröhliche Zeit bei guter Kameradschaft und mit viel Spass, feinen Steaks und schönem Wetter, wie das beiliegende Gruppenfoto vor dem neuen CAF Gebäude mit der sinnigen Inschrift zeigt (*The Georg H.W and Barbara Bush, Commemorative Center*).

Rückkehr am 15. Oktober via Houston und Washington ohne Probleme nach Zürich.

Col Peter Winkler

**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](mailto:info@cosmos-tours.ch) / [www.cosmos-tours.ch](http://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 aufchinesisch*

中文

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

Nach Beginn der russischen Oktoberrevolution im November 1917 kam der Norden in den Fokus von China. Das neue Regime nahm an, dass Russland im Bürgerkrieg versinken werde. Eine perfekte Gelegenheit, um altes Unrecht zu beseitigen und vielleicht auch etwas mehr dazu. Die ersten chinesischen Truppen wurden im März 1918 mit dem Zug zum «Sibirischen Theater» geschickt, und die CAF (Chines Air Force) ging mit ihnen. Um das zu verstehen, muss man die Geschichte kennen, die um die Jahrhundertwende geschrieben wurde. China wurde vom Westen, Russland und Japan richtiggehend stranguliert.

Die Kampagne, die bis Februar 1922 dauerte, hat die CAF auf die Probe gestellt, zur betrieblichen Effizienz, aber auch als organisatorisch unabhängige militärische Einheit. In der Tat war die Herausforderung nicht etwa die feindlichen Piloten, sondern die extremen Bedingungen im Osten von Sibirien. Die russische Luftwaffe war im Kernland stationiert, wo Angriffe gegen die «White Russian Armie» geflogen wurden. Infolgedessen wurden nur einige Flugzeuge nach



Sibirien verlegt. In wenigen Monaten wurden sie abgeschossen oder erlagen den Witterungs-Bedingungen. Auch Luftkämpfe wurden ausgetragen. Da beide Seiten den französischen Nieuport 17 flogen, gab es keine materielle Überlegenheit.

Die Chinesen hatten, im Gegensatz zu den Russen, Zugang zu den französischen SPAD S-XIII, und als sie eingesetzt wurden, waren die Russen hoffnungslos unterlegen. Ende 1919 war der Himmel von der bolschewistischen Präsenz geräumt. Die CAF wurde nun hauptsächlich für Unterstützung der Bodenoperationen eingesetzt. Es wurde schnell klar, dass die ansonsten veralteten Druck-Propeller Modelle, wie die RAF FE-2 und die Vickers FB-5, gut geeignet waren für diese Erdkampf-Rolle. Dank dem, dass vorne kein Motor war, hatte der Bordschütze im Bug ein ausgezeichnetes Schussfeld. Diese Flugzeuge waren in den letzten zwei Jahren des Krieges im Einsatz.



Im weiteren war die Meer IV, ein französischer Beobachtung-Zweisitzer, entworfen von Louis Coroller, Henri Potez und Marcel Bloch, im Einsatz. Die Meer-IV wurde in den letzten Monaten des ersten Weltkriegs produziert, und als der Waffenstillstand im November 1918 unterzeichnet wurde, annullierte die französische Regierung den Grossteil seines Auftrags. Das Unternehmen hat die

grossen unverkauften Bestände zu sehr günstigen Preisen an die Chinesen verkauft.

Trotz der Luftüberlegenheit über den Russen hatten sie dennoch mit dem bitterkalten Klima von Ost-Sibirien zu kämpfen. Menschen und Maschinen waren aufs Äusserste gefordert. Ausser der warmen Sommerzeit von Mai bis September, wo die Moskitos ein lästiges aber überschaubares Problem waren, konnte man einigermaßen normal operieren.

In der eisigen Winterzeit aber blieb die Luftwaffe für Wochen im Schneesturm am Boden. Wenn das Wetter klar war, erforderten Schnee und Eis, dass man die Flugzeuge mit Skiern ausrüsten musste. Diese nutzten aber im Frühlings-Tauwetter auch nichts mehr. Die eisige Kälte führte auch zu erhöhten mechanischen Pannen und Unterkühlung und Erfrierungen von Piloten im Fluge. Alles in allem hatte die CAF mehr als doppelt so viele Männer durch Umweltbedingungen als durch Feindeinwirkung verloren - eine Verhältnis das auch bei den chinesischen Bodentruppen der Fall war.

Col Werner Meier



*Oben die überlegene SPAD S-XIII und unten die Nieuport 17*



## 7000 Jahre China



*Kaiser Qianlong*

### Qing-Dynastie 1644–1911

Die Mandschu gründeten nach dem Sturz der Ming-Dynastie 1644 die **letzte** chinesische Dynastie. Bis Ende des Jahrhunderts hatten sie ihre Macht im ganzen Territorium, das die Ming beherrscht hatten, konsolidiert und mit erheblichem Aufwand um Xinjiang, Tibet und die Mongolei erweitert. Der Schlüssel zum Erfolg war die Kombination aus kriegerischer Begabung der Mandschu und chinesischer Verwaltung.

Unter den Qing wurden einige herausragende kulturelle Leistungen vollbracht. Unter Kaiser Kangxi wurde das grösste Wörterbuch zusammengestellt und unter Kaiser Qianlong wurde ein Lexikon aller wichtigen kulturellen Arbeiten geschrieben. Das berühmte Buch «Der Traum der roten Kammer» stammt ebenfalls aus dieser Periode. Die Fortschritte in der Landwirtschaft und ein enormer Höhenflug der Wirtschaft ermöglichten zwischen 1700 und 1800 eine Verdoppelung der Bevölkerung von 160 Millionen auf 300 Millionen.

China stellte als wichtigste politische und ökonomische Macht Asiens etwa 50% der Weltproduktion. 1759 erreichte das chinesische Reich mit 11,5 Millionen km<sup>2</sup> die maximale Ausdehnung in seiner gesamten Geschichte und war somit deutlich grösser als heute.

Obwohl sich die Dynastie der Qing als letzte erwies, gilt sie dennoch als eine der erfolgreichsten. Auch das sinozentrische Weltbild erlebte seine Blüte. Um ihre Herrschaft zu festigen, warben die frühen Qing-Kaiser gezielt um Intellektuelle und suchten deren Mitarbeit im Staat. Aber auch grausame Strafen wie zum Beispiel die Vernichtung des gesamten Hauses wurden bereits wegen Verwendung bestimmter mandschufreundlicher Wörter verhängt.

Im 19. Jahrhundert erlebte China massive soziale Spannungen, eine Folge von Naturkatastrophen in Verbindung mit vermehrtem Druck der Europäer (vor allem Englands), die Wirtschaft in den entstehenden Weltmarkt zu integrieren. Insbesondere England hatte ein massives Handelsdefizit mit China, aufgrund zu hohen Teeimports, mit 20 Millionen Pfund Verlust jährlich.

Der Versuch, sich gegen das (durch die westliche Industrialisierung) zunehmend übermächtige Ausland und seine Freihandelspolitik zu wehren, schlug fehl. England setzte im ersten Opiumkrieg (1839-1842) und im zweiten Opiumkrieg (1856-1860) das Recht durch, mit Opium zu handeln und konnte so sein Defizit ausgleichen. China musste seinen Wirtschaftsprotektionismus aufgeben.

Bereits nach dem ersten Opiumkrieg musste China im Vertrag von Nanking 1842 Hongkong an England abtreten sowie weitere Vertragshäfen öffnen. Nach dem zweiten Opiumkrieg musste China nochmals weitere Häfen öffnen und weitgehende Zugeständnisse nicht nur an England, sondern auch an Frankreich, Russland und die USA machen. In der Folge kam es zu einer Politik der offenen Tür in China. Der Schaden an der chinesischen Wirtschaft war irreversibel. Grosse Teile der Ökonomie bra-

chen zusammen. Massenarmut war die unmittelbare Folge.

Der Taiping-Aufstand und Nian-Aufstand sowie von Russland unterstützte islamische und separatistische Bestrebungen in der Mongolei und Xinjiang brachten die Qing-Dynastie in Bedrängnis und konnten teilweise nur mit ausländischer militärischer Hilfe niedergeschlagen werden. Damit geriet China mehr und mehr auf das Niveau einer Kolonie.

Vor allem in den letzten Jahren des ausgehenden 19. Jahrhunderts kam es zu einer Demütigung Chinas nach der anderen: 1895 die Niederlage gegen Japan im ersten japanisch-chinesischen Krieg, der ausser Kontrolle geratene Boxeraufstand 1900 und das mit ihm verbundene Boxerprotokoll von 1901. Die Qing-Dynastie war Anfang des 20. Jahrhunderts am Ende und musste dem Ruf nach Reformen nachgeben. *(Diese Demütigungen sind bis heute nicht vergessen!)*

Zwar versuchten die Qing-Kaiser zunächst noch mit Modernisierungsbestrebungen gegenzusteuern. Konservative Kräfte, allen voran Kaiserinwitwe Cixi vereitelten das, indem sie 1898 einen Militärputsch anzettelten und die Reformer ihrer Ämter enthoben. Korruption lähmte die Armee; so wurden die modernisierten Truppen in mehreren Kriegen vernichtend geschlagen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag die Qing-Dynastie in Trümmern. Im Land hatten sich zwei Oppositionsbewegungen gegründet: zum einen die Gemässigten, die eine Gründung zu einer konstitutionellen Monarchie wollten, zum anderen die Revolutionäre, die das Kaisertum endgültig beiseitigen und China zu einer Republik machen wollten.

Col Werner Meier

Fortsetzung im nächsten Contact



## report

### Aviatikbörse

Am 25. November 2012 war es wieder einmal soweit: Die Aviatikbörse in der ehemaligen Swissair-Sportanlage öffnete und zahlreiche Stand-Betreiber zeigten ein schon fast grenzenloses Angebot zum Kaufen, Verkaufen, Tauschen: Modelle, Bausätze, Bücher, Zeitschriften, Plakate, Fotos, Videos, DVDs, Airline- und vor allem viele Swissair-Souvenirs, Flugpläne, Safety Cards, Inflight Equipments, Pins, Uniformen, Schreibzeug, Flugzeugteile, Instrumente, Geschirr, Manuals, Karten, Funkgeräte/Headsets, usw.

Christian Gloor (CAF-Mitglied) war da mit einem interessant aufgemachten Stand, die Super Constellation Flyers buhlten um die Aufmerksamkeit und an einem strategisch günstigen Platz in der Halle waren wir vom CAF Swiss Wing mit dem Stand und einem reduzierten Verkaufsangebot.

Das Geschäft lief zwar nicht so gut wie an einem anderen Anlass (z.B. Full-Reuenthal), doch kamen wir mit vielen Flug- und Flugzeug-Begeisterten ins Gespräch, konnten fachsimpeln, Kontakte knüpfen, interessante Leute kennen lernen. Eine Neuanmeldung für die Mitgliedschaft konnten wir schriftlich fixiert, am Ende der Veranstaltung verbuchen und ein potentiell Interessierter nahm die CAF-Unterlagen zum Studieren mit nach Hause. Am 24. November 2013 ist es dann wieder soweit: Auf zur Aviatikbörse.

Col Hansjörg Engler





## report

### Der Helikopter des Präsidenten

Am 30. Dezember 2012 fuhren wir die 700 Meter hohe Steilstufe hinunter zur Ortschaft Dhalkut, welche im äussersten Südwesten des Sultanats Oman direkt am Meer liegt. Die Landschaft unterscheidet sich von allen anderen Gegenden des Landes dadurch, dass sie dicht bewachsen ist. Sogar grosse Bäume kommen hier nicht selten vor. Der Grund für diese dichte Vegetation liegt beim Monsunregen, der hier einen Teil des Oman erreicht. Allerdings ist es um diese Jahreszeit auch in dieser Region sehr trocken und die meisten Pflanzen stehen ohne Laub da.

Gegen Mittag kamen wir unten im kleinen Dorf an und sahen dann gleich das Wrack eines Helikopters am Strand stehen. Wir hatten kurz zuvor davon gehört, dass hier ein alter Helikopter sein soll, konnten aber dennoch nichts Genaueres darüber in Erfahrung bringen und waren nun wirklich überrascht, dass es dieses Wrack auch tatsächlich noch gab.

Die Dorfbewohner hatten sich an ihren «Gast» schon seit langem gewöhnt

und nahmen keine Notiz mehr. Ein einziger Mann sprach uns an, als wir die Maschine fotografierten, und erklärte, dass er die Hintergründe kennen würde. Leider war sein Englisch etwa so schlecht wie unser Arabisch, so dass wir nicht viel mehr erfuhren, als dass es sich um den Helikopter des Präsidenten von Südyemen gehandelt haben soll.

#### Flucht aus dem Yemen

Der 1939 geborene Ali Salim al-Beidh war der Anführer der sehr kurzlebigen Sezession des Südyemen und der einzige Präsident der Demokratischen Republik Yemen. Er besetzte sein Amt nur für die Zeit vom 21. Mai bis zum 7. Juli 1994, dann musste er aufgrund der für ihn ungünstigen Entwicklung des Bürgerkrieges in das benachbarte Sultanat Oman fliehen.

Die Fluchtmaschine landete auf dem schmalen Strandstreifen vor Dhalkut, der östlichsten Ortschaft des Oman, ungefähr 16 Kilometer von der Grenze zum Yemen entfernt. Wäre der Pilot noch knapp 900 Meter weitergeflogen, so hätte er seinen Gerät auf dem kurzen Flugfeld der Ortschaft aufsetzen können.

Die Maschine steht seit dieser Zeit am Strand und ist mittlerweile stark zerfallen. Die Wellen und das Salzwasser

haben ihr Zerstörungswerk beinahe vollbracht. Der Schwanz ist schon lange abgebrochen und nur ein kurzes Teil liegt noch neben dem Rumpf am Strand. Vom Cockpit ist mittlerweile nichts mehr zu sehen und das Getriebe ist nach unten durchgebrochen. Aber trotz aller Korrosion lassen sich die Rotorblätter noch in ihrer Längsachse drehen. Es wird wohl nicht mehr lange gehen, dann hat sich das Meer auch die heute noch vorhandenen Resten des Wracks geholt.

#### Der Helikopter Mil Mi 8

Der Mil Mi-8, Nato-Codename: Hip - ist ein in der UdSSR von Mil entwickelter und gefertigter Mehrzwecktransport-Helikopter mit zwei Turbinentriebwerken und grossen Heckladerotoren. Seit der Indienstellung dieses Modells im Jahre 1967 wurden bereits mehr als 12'000 Stück gefertigt, welche in einer Vielzahl von rund 80 Ländern bis heute im täglichen Einsatz sind. Südyemen erhielt ab 1982 15 Exemplare des Typs. Um welche Version der Mil Mi 8 des Präsidenten es sich beim Wrack im Oman handelt, konnte aufgrund der mangelnden speziellen Merkmale an der Maschine nicht festgestellt werden.

Kuno Gross



Die beiden Klimov-Turbinen welchen den Helikopter einst angetrieben haben sind immer noch an ihrem Platz.



Das Heckteil des Helikopters ist abgebrochen. Ein Teil des Schwanzes liegt neben dem Wrack. Im Hintergrund die Moschee von Dhalkut.





...berichtet

Vor dem Air Force Center in Dübendorf war seit 30 Jahren ein DH-100 Vampire auf- und ausgestellt. Zum Jubiläum «30 Jahre JU-AIR» sollte dieser Jet der ersten Generation ersetzt werden. Das Fokker Team erhielt den Auftrag, den «Vämpi» vom Ständer zu nehmen und in transportierbare Teile zu zerlegen. Da wir eine gleiche Aufgabe schon vor ein paar Jahren in Samedán durchgeführt hatten, mussten wir nur die alten Arbeitspapiere und Manuals hervorzaubern. Damals waren wir sieben Mann, hier in Dübendorf wollten wir mit acht Mann in zwei Tagen fertig werden.

Schon ein paar Tage vor dem Hiss-tag stellten wir die Werkzeuge bereit. Am Morgen des 5. März standen wir bereit, der Lifter des Militärbetriebes Dübendorf kam angefahren - und funktionierte nicht. Nach zwei Stunden war das Gerät gewillt, den Betrieb aufzunehmen. Der grösste Kranwagen und ein vierachsiger Lastwagen stellten sich in Position, und dann konnte mit der eigentlichen Arbeit begonnen werden. Die Gurten wurden um Rumpf und Leitwerkträger gelegt, gesichert und am grossen Haken angehängt.

Unterdessen wurden auf der Lastwagen-Brücke Paletten als Auflageböcke montiert und die Fahrstrasse freige-macht. Der Zaun um das Flugplatzge-lände ist ziemlich hoch, das Flugzeug musste also so hoch gelagert werden, dass überall der Durchgang frei war.. Jetzt wurden die acht grossen Schrau-



ben angelöst, die vier Sicherheitsseile befestigt und man konnte das Kommando zum Lösen geben. Nach wenigen Minuten hing der «Gabelschwänzer» am Galgen und wurde auf den Lastwagen verladen. Man fuhr zum Unterstand, wo die Zerlegung beginnen sollte.

Eine Unmenge Schrauben mussten gelöst und viele Deckel geöffnet werden. So waren am nächsten Morgen die Leitwerkträger und das Höhenru-der abgeschraubt und die Flügelbolzen lagen frei. Vier solche Bolzen tragen die Flügel, etwa 30 Millimeter im Durchmesser und hielten 6,5 t aus! Ein Bolzen hat sich in seine Befestigungsla-

sche so verbissen, dass nur mit Hilfe des Fachmannes aus Altenrhein und eines ziemlich grossen Hammers die Zerlegung gelang.

Am nächsten Tag ist dann ein Lastwagen mit Tiefgang-Anhänger gekommen, hat die Einzelteile des J-1126 aufgeladen und mit unbekanntem Ziel davongefahren. Augenzeugen wollen gesehen haben, dass der Tiefgänger eine Autonummer mit SZ gehabt haben soll.

Man weiss nichts Genaues!?

Col Henry Saladin  
Im nächsten «Contact»:  
Die Montage des Tigers



Am 5. November 2004 wurde im Restaurant «NIDAIR» (vormals Flugfeld) in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes der Mirage Verein Buochs gegründet. Zwei Dutzend ehemalige Mirage-Piloten, Angehörige der Bodentruppen, Personal der Unterhaltsbetriebe und begeisterte Mirage-Freunde bezeugten an dieser Gründungs-Versammlung ihren Willen und ihre Bereitschaft, für die Sache einzustehen.

Am 26. November 2004 wurden die letzten Schweizer Mirage-Flugzeuge mit Zubehör in Buochs versteigert. Der Mirage Verein Buochs ersteigerte für Nidwalden und den Flugplatz Buochs die bei der Luftwaffe auch AMIR (Aufklärer-Mirage) genannte Dassault Mirage IIIRS mit der militärischen Kennung R-2109. Damit sicherte er sich ein Stück Schweizer Luftfahrtgeschichte. Der Mirage Verein Buochs hat sich zum Ziel gesetzt, die 40 Jahre dauernde Aera des erfolgreichen Kampfflugzeuges Mira-



ge III in der Schweiz in bescheidener materieller, vor allem aber in ideeller Form weiterzuführen. In einem authentischen Umfeld auf der ehemaligen Mirage-Basis Buochs präsentiert der Verein der Öffentlichkeit ein weitgehend funktionstüchtiges Flugzeug, eine ansehnliche Menge (Manipulier) Waffen und (Manipulier)Munition, Ausrüstungen, Schnittmodelle und eine umfangreiche Sammlung an Dokumenten.

Der Mirage-Verein mit seinen heute 250 Mitgliedern bietet eine Plattform für zum Beispiel:

- aktive und ehemalige Piloten und Angehörige der Luftwaffe
- aktive und Pensionierte aus den Unterhaltsorganisationen
- eine grosse Fangemeinde aus dem In- und Ausland

*Bereitstellung für eine Ausrückdemo aus dem Standlaufgebäude, welches auch unser Hangar ist*

- die interessierte, umliegende Bevölkerung;
- indem wir periodisch oder auf Anfrage
- Roll-, Ausrück-, und Alarmstart-Demonstrationen zeigen
- durch Mitglieder Arbeiten am Flugzeug, seinen Systemen, am Boden- und Ausstellungsmaterial und an der Infrastruktur durchführen
- Zubehör, Ausrüstung, Dokumentation und Literatur zusammentragen und ausstellen.

www.mirage-buochs.ch  
info@mirage-bouchs.ch

Präsident Ferdinand Meyer

*Im nächsten «Contact»:  
Die Geschichte der R-2109*

## 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**



## Aus der Werkstatt



### Engine update...

*Bei der Überprüfung der Zylinder wurde leider festgestellt, dass zwei davon leichte Haarrisse aufweisen. Bei einer Revision kann man die natürlich nicht mehr einbauen. Die Suche nach revidierten Zylindern nahm seinen Anfang. Es ist bis heute nicht möglich, revidierte Zylinder aufzutreiben. Ich selber bin noch in den USA am suchen.*

*Wir hatten aber noch sechs alte Zylinder (nicht verchromt) vom alten Motor. Ich brachte zwei Zylinder in einer Nacht und Nebel-Aktion nach Brescia. Ich war einfach ein Tourist und hatte diese als «Geschenk», ohne Wert, im Kofferraum. Leider hatten auch sie Haarrisse.*

*Die restlichen vier Zylinder wollten wir nun auch nach Italien bringen. Die Firma O.A.D. wird aber auch «hie und da» durch den Zoll kontrolliert. Um Schwierigkeiten zu vermeiden, mussten die vier Zylinder ganz normal ausgeführt werden, was immer «normal» heissen mag. Manuela und Chrigu Gloor machten diesen Transport – herzlichen Dank. Reisebericht: «Operation Zylinder», gem. spez. Bef., i. Gel.*

*Col Werner Meier*

**06:00** Tagwache, Wecker schrillt, Katze schnurrt, Manuela fresh like a rose, Chrigu zerknüllt - Frisur-Typ «Hurricane Cathrina»

**06:30** METEO: CAVOK

**06:35** Motor abbremesen, Zyl. Temp.

und Abgastemp. im grünen Bereich, Abfahrt, schwarze Striche auf Hartbelag, Geschwindigkeit im weissen Bereich, Flaps up, (Gear bleibt down) Nachbarn wach :-)

**07:10** Ankunft Schweizer Zoll Stabio, erste Kontaktaufnahme mit Staatsfunktionären - Blickkontakt und Data Transfer - Wartezeit - Kaffee

**07:25** Ausstellung rosarotes Transitformular mit MFZ Kennz. + Personalien des Fahrers. Stempel. Kopie z.Hd. des Beamten.

**07:30** Öffnungszeit CH Zollbüro. Warteschlange: 3 Camionneure, 2 Greenhörner... Stempel auf T1, alles i.O.

**07:40** Schlüsselmoment: Abgabe T1 + rosa Formular IT Zoll, Gesichtskontrolle (immer noch zerknüllt), Stempel, nächstes Büro IT Zoll - «wo ist die Fotokopie des Formulars?» - zurück zum CH Zoll - Fotokopie (gratis) - zurück zum IT Zoll - Kopie OK

**07:50** Weiter auf Feld «Guardia della Finanza». Falsches Büro. Zwei Felder zurück und dann zum Schalter bei Schranke. Gelbe Kopie abgeben. OK. Schranke auf - Leiterli rauf, geschafft: Bella Italia!

**07:53-10:15** Fahrt durch Arbeitsverkehr Varese, Milano Nordtangente, Bergamo, Brescia - Durchschnittsgeschwindigkeit V-Stall +10. Vereisungsgefahr - durch herabfallende Eisplatten von vorausfahrendem Camion!

**10:16** Ankunft Officina Davide - herzliche Begrüssung Musoni - Kaffee - Vorbereitung Formulare, Besuch Werkstatt, Transfer zum Zollamt Brescia (Zollfreilager)

**11:00-12:00** Zollformalitäten... Verzögerung wegen gleichzeitiger Kassenrevision im Zollamt. «wieher!»

**12:15** Übergabe Kartonkiste mit Zylinder an O.A.D.-Mechaniker. Endlich - zum ersten Mal heute - interessiert sich Jemand dafür, was wir im Kofferraum haben!!!!

**12:30-14:00** Mittagessen. Schlemm!

**14:30** Herzliche Verabschiedung von Musoni

**15:00** Abfahrt. Brescia - Bergamo - Milano- Chiasso. Flutsch! Durchschnittsgeschwindigkeit VNE -10!

**16:45** Check for Approach, Touch Down Cureglia, all electrical Consumers off, Master Switch off.

**Status:** Die neuen Zylinder werden in den nächsten Tagen kontrolliert. Es folgt Zustandsbericht von Musoni. Alle Zollformulare sind beim Zoll. Kommen sicher bei der Ausfuhr wieder zum Vorschein. Proforma-Rechnungen bei Musoni.

Die vier Originalzylinder, davon zwei U/S, sind z.Zt. noch in Brescia. Da die vier neuen Zylinder ja separat eingeführt worden sind, organisieren wir den Rücktransport der alten, wenigstens formularmässig, wieder separat.

Musoni war sehr gastfreundlich und man merkte wieder einmal, dass ein persönlicher Kontakt viel mehr wert ist als Telefongespräche und e-mails.

Col Chrigu & Manuela Gloor



## news

Ein Präsidenten-Helikopter !  
(Bericht auf Seite 8).



*Trotz der sehr stark fortgeschrittenen Korrosion liess sich das eine Rotorblatt immer noch problemlos und ohne Kraftaufwand in seiner Längsachse drehen.*

### 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

### 2013

- 16. März
- 12. -18. Mai
- 15. Mai
- 18. Mai
- 6.-7. Juli
- 13.-14. Juli
- 20.-21. Juli
- 27. Juli
- 9.-11. August
- 23.-25. August
- 24. August
- 26. Aug - 1. Sep
- 30. Aug - 1. Sep
- 1. September
- 6.-8. September
- 9. Oktober
- 23. November

### Veranstaltungen / Reisen

- Generalversammlung CAF SW
- Antonov Club, Reise nach Tunesien mit der AN-2
- Besuch REGA in Kloten
- Nostalgie-Flugtag im Haslital
- Full-Reuenthal, Militär-Fahrzeugtreffen
- Duxford /GB
- RIAT Fairford
- BBQ CAF Swiss Wing in Biel-Kappelen
- 6th Convoy to Remember
- Tannkosh / DE
- Huntermat St. Stephan
- MAKS Moskau
- Airshow Dittingen
- Fliegerchilbi Langenthal
- Oldtimer Hahnweid / DE
- Axalp
- Jahresendanlass

- CAF SW
- CAF SW
- CAF SW
- Flight OPS
- CAF SW
- CAF SW
- CAF SW
- CAF SW
- CAF SW
- Flight OPS
- offen
- offen
- offen
- offen
- Flight OPS
- offen
- CAF SW



*Für das feine Essen im Hotel «Du Parc» brauchten wir diese «Feinmechaniker-Werkzeuge» vom Kraftwerk Kappelerhof nicht...*



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

### CAF Swiss Wing - Shop

**S** 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

