



17. CAF Generalversammlung 2013

«Bereits ist es wieder soweit, die GV 2013 in Aarau steht vor der Tür» – mit diesen Worten lud Kurt Bolli die Mitglieder der CAF zur ordentlichen Generalversammlung im Gasthof zum Schützen in Aarau ein. Die Ankündigung des Vortrages «Expedition Blenheim» liess die GV zu einem interessanten Anlass mit Rekordbeteiligung werden.

Nach einer kurzen, bewilligten Rauchpause und einem «pit stop» bei den WC-Boxen eröffnete Organisator Theo Arter die 17. Generalversammlung und begrüsst die Teilnehmenden mit einer Viertelstunde Verspätung. Die Ankündigung des Vortrages «Expedition Blenheim» unseres Clubmitgliedes Kuno Gross liess die Gemüter der Anwesenden aufhorchen. Zusammen mit dem Neffen von Major DeWet, Francois DeWet, begab sich Kuno auf die Spurensuche nach Flugzeug-Wracks – Flugzeuge des Typs Blenheim - in die libysche Wüste. Auf eindruckliche Weise berichtete Kuno über den Hergang einer

Katastrophe, welche anhand von Aufzeichnungen exakt rekonstruiert werden konnte.

Doch drehen wir das Rad der Geschichte etwas zurück. Wir schreiben das Jahr 1942. Im Frühjahr tobte in Libyen und Ägypten der Wüstenkrieg; die Alliierten und die Achsenmächte standen sich in einem erbitterten Kampf entlang der Mittelmeerküste gegenüber. Rund 1000 Kilometer weiter südlich liegt die abgeschiedene Oasengruppe von Kufra, die im März 1941 durch die Freifranzosen den Italienern entzogen worden war. Kufra diente als wichtiger Stützpunkt der Long Range Desert Group (LRDG), welche den Auftrag hatte, wichtige Informationen über den Gegner, tief hinter den feindlichen Kampflinien, zu beschaffen.



Kuno Gross

Inhaltsverzeichnis

GV in Aarau	Seite 1
Und übrigens...	Seite 3
Chinesische Luftwaffe	Seite 5
7000 Jahre China	Seite 6
Fokker-Team	Seite 8
Gastseite, Mirage	Seite 10
News / Veranstaltungen	Seite 12

Um die Überwachung dieser trockenen Wüste zu verbessern, entschied sich das englische Oberkommando, ein Detachement - die 15 Sqn der South African Air Force – nach Kufra zu verlegen. Unter Major De Wet trafen im April eine Bodenmannschaft und drei Flugzeuge des englischen Typs Bristol Blenheim Mk.IV F mit

den Immatrikulationen Z7513, Z7610 und T2252, in Kufra ein. Am Abend des 3. Mai 1942 ordnete Major De Wet einen Angewöhnungsflug für den Folgetag an, der die Mannschaften mit der Gegend und der schwierigen Navigation in der Wüste vertraut machen sollte. Jede Maschine wurde mit Essrationen für vier Tage und 37 Li-

ter Trinkwasser ausgerüstet. Gemäss Briefing sollte die minutiös geplante Route, nahezu eine quadratische Form, – beginnend in Kufra – nach Rebiana (133 km), dann nach Buzema (83 km), weiter zum 103 km entfernten LG7 (Landing Ground 7) und zurück nach Kufra führen. Major De Wet flog die Z7513 und führte den Verband an.

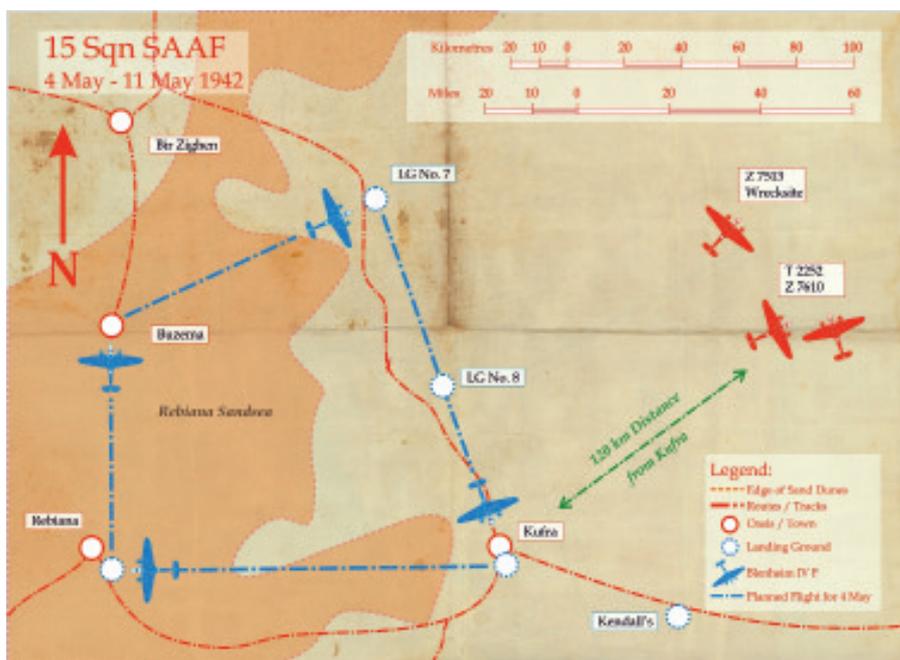
Routinemässig überprüfte er kurz nach dem Start die Instrumente und die Funkanlage, welche tadellos arbeitete. Um 07:10h jedoch konnte keine der drei Maschinen mehr Funksignale von Kufra empfangen. De Wet hatte den Funkkontakt verloren.

De Wet und seine Crew entdeckten wenige Minuten vor der errechneten Ankunftszeit, einen Landeplatz – das musste der Landing Ground LG7 sein. Kommandant De Wet entschloss sich, zurück nach Kufra zu fliegen aber nicht zu landen. Die beiden anderen Flugzeuge folgten ihm. Schliesslich war seit seinem Start nicht allzu viel Zeit verstrichen und genügend Flugpetrol war ebenfalls noch vorhanden.

Und es kam, wie es kommen musste: eine Abfolge von tragischen Ereignissen, Fehlentscheidungen, Wetterumschlag und technischen Problemen ... Maj De Wet und die anderen zwei Maschinen kehrten nicht nach Kufra zurück.

Wer die volle Story über diese spannenden Begebenheiten erfahren möchte, dem sei das Buch «Operation SALAM» unseres Kollegen Kuno empfohlen. Entsprechende Informationen findet man auch auf der Homepage www.desertstories.org. Fragen werden via info@desertstories.org beantwortet.

Doch nun weiter im Programm – schliesslich geht es hier um die 17. Generalversammlung der CAF! Kurz



Man lauscht - und unten eine «Bristol Blenheim Mk. IV T





Und übrigens...

Absichtlich leergelassen

die Füsse vertreten und schon lud uns das Gastgeberpaar Ruth und Hans Schneider in den wunderschönen und speziell dekorierten Speisesaal ein. Zu zarten Salatherzen mit Zuckertomaten wurde ein Schinzbacher RxS Weisswein gereicht. Als Hauptgericht stand ein Aargauer Braten vom Schweinehals mit Rosmarinjus, Kartoffelgratin und Küttiger Wurzelgemüse auf der Menuekarte - abgerundet durch einen süffigen Cabernet Sauvignon Rotwein aus Südafrika. Zum Dessert wurden Badener Diplomatencreme und die obligaten Kaffees serviert.

Um punkt 13:30 eröffnete Präsident Thomas Lutz die 17. GV der CAF und begrüßte die 48 Teilnehmenden. Schade, dass sich 21 Mitglieder abgemeldet haben und fünf Angemeldete nicht erschienen sind! Während einer Minute gedachte man den verstorbenen Kameraden Ernst Meier und Jean Brunner, der am 8. November 2012 verstarb.

Nachdem Dani zum Stimmenzähler gewählt und das letztjährige Protokoll genehmigt war, verlas Thomas Lutz den Jahresbericht und erwähnte vor allem die von Henry Saladin organisierte Besichtigung des Flughafens, das BBQ in Biel-Kappelen, welches

wegen Schlechtwetter abgesagt wurde, das Pistenfest in Birrfeld, das Militärmuseum in Full-Reuenthal, die grandiose Sache mit dem «Feldherrn von Petinesca» - alias Panzer-Sämi - und die CAF-Reise nach dem amerikanischen Dayton und Midland/Texas. Unschön zu hören, dass die Airshow in Midland nur noch ein Schatten ihrer selbst sei – so Thomas. Mit der Besichtigung des EW Baden, dem Dinner im Du Parc und Franz Zumsteins Präsentation der Flieger-Comic-Bücher bleiben wohl jedem Mitglied in Erinnerung. In diesem Zusammenhang geht einmal mehr ein spezieller Dank an Theo.

Anschliessend berichtete unser Kassier Kurt Bolli in coolem, leicht ironischem Ostschweizer-Dialekt über die Jahresrechnung 2012, welche auch einstimmig angenommen wurde. Dani Stadelmann verlas den Revisorenbericht, den Rechnungsrevisor Kurt Nietlispach erstellt hatte, und die anwesenden Mitglieder konnten dem Vorstand Decharge erteilen.

Henry Saladin berichtete über den Flugbetrieb. Trotz des zum Teil katastrophalen Sommerwetters blieb die «Stinsy» während der den 72 Flüge 45 Stunden und 14 Minuten in der

Luft, wobei neun verschiedene Flugplätze angefliegen und 42 Passagiere transportiert wurden. Die Einladung zum Stinsy-Treffen im italienischen Brianza musste brüsk abgebrochen werden, nachdem in Andermatt dicke Wolken einen Überflug ins Tessin nicht erlaubten. Ebenfalls abgesagt werden musste das Oldtimer Classic of Speed – es lag so viel Wasser auf der Piste, dass man locker mit einem Wasserflugzeug hätte anfliegen können!

Unter Punkt 6 stand die Vorstellung des ambitionierten Jahresprogramms 2013 auf der Traktandenliste. Eines sei mir hier erlaubt: die genauen Daten können wie immer auf unserer Homepage www.caf-swisswing.ch nachgelesen werden.

Das erstellte Budget 2013 wurde einstimmig angenommen und die Mitgliederbeiträge erfuhren keine Anpassungen. Da keine schriftlichen Anträge eingegangen waren und keine weiteren Mitteilungen mehr anstanden, schloss Thomas Lutz die 17. Ordentliche Generalversammlung der CAF um 15:10 Uhr

Roger Steiner



Der Sekretär und der Präsident werden beleuchtet und unten sagte man (etwas unscharf) JA zur Rechnung



Kurt: meine Damen und Herren - so sieht es aus...



Beim Apéro



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

Teil 5

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

Im Jahr 1922 wurde die «Sibirische Kampagne» beendet und das unabhängige Königreich Jakutien, im ehemals russischen Ostsibirien, wurde gegründet. Feng Ru kehrte ins zivile Leben zurück mit der Absicht, Flugzeuge zu bauen. Dies war auch ein dringendes Anliegen der neuen Regierung, denn sie wollte die unterentwickelten inneren Provinzen erschliessen. Feng Ru gründete die «Luoyun Aircraft Corporation»; anscheinend kam dieser Name von der benachbarten Stadt Luoyun, wo er eine Notlandung hatte vornehmen müssen. Man sagt, diese Einwohner hätten noch nie vorher ein Flugzeug gesehen und so wurde er wie ein Held gefeiert.

Auch Wang Zhu zog ins Hinterland und gründete die «Chongquig Aviation Company».

In weniger als einem Jahrzehnt wuchs aus kleinen Werkstätten eine schnell wachsende Branche mit «Western-Standard». Feng erkannte jedoch, dass China bezüglich Forschung und Entwicklung noch weit hinter den westlichen Ländern zurück lag. Er suchte westliche Unternehmen, die bereit waren, Lizenzvereinbarungen einzugehen und Flugzeuge in China herzustellen. Die holländische «Vliegtuigenfabriek («Western-Standard») machte mit und die Chinesen bauten



die Fokker DX (eine Fokker 10). In den folgenden Jahren konnte auch mit anderen Hersteller ein «Deal» ausgehandelt werden, wie zum Beispiel mit Bloch und Dewoitine.

Entwicklung des zivilen Luftverkehrs
Am 14. Oktober 1920 hatte der erste kommerzielle Flug stattgefunden. Acht Passagiere flogen von Shanghai nach Nanjing. Nach der Eisenbahn setzte man nun grosse Hoffnung auf die Luftfahrt, waren doch einige Regionen weder über Wasserkanäle oder per Eisenbahn erreichbar.

1922 gründete Wang Fengge die «Liao Air Transport Company». Er kaufte im Westen zwei F-61 Goliat von Farman, am Ende des Jahres kamen noch weitere fünf dazu. 1923 wurden Fokker-Modelle eingekauft, beginnend mit dem F-III alias Fouke 3. 1925 stiess die Fokker-VI alias Fouke 7 dazu. Dieser Typ entwickelte sich zum «Arbeitstier» und flog zwischen Donwang (im Nord-Osten von China) nach Taiyuan und regelmässig von Peking nach Nanjing.

1923 begann der Luftpost-Verkehr.

Für die Strecke Peking-Guangzhou brauchte man nur 30 Stunden, die Eisenbahn brauchte 4 Tage.

1926 wurde auch nachts geflogen. Die Strecke «Shanghai-Chengdu» war komplett beleuchtet. 1932 hatte China mehr als 16'000 km markierte und beleuchtete Luftstrassen. 46 Hauptflugplätze, jeder

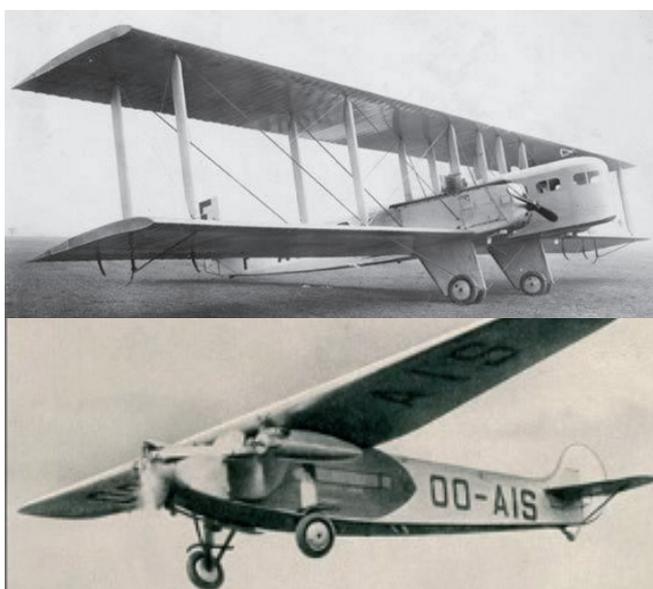
etwa 400 km entfernt und mit einer Flutlichtanlage ausgerüstet. Für eine Umdrehung brauchte diese 20 Sekunden. Auch die kleinen Flugplätze hatten Flutlichtanlagen. Zusätzlich kamen noch kleine Notlandeplätze auf je 30-50 km. Alle 5 km waren Acetylen-Lampen aufgestellt, die den Piloten den Weg weisen sollten.

Ende der 20er-Jahre wurden die Langstrecken- und internationale Flüge auch für «normale» Passagiere zugänglich.

1926 wurden reguläre Passagierflüge durchgeführt zwischen Guangzhou-Hanoi, Shanghai-Tokio via Seoul und Osaka, Beijing-Yakuts. Zwei Handly Page HP-42 wurden angeschafft und waren die Flagships der neuen «China Imperial Airline». Ihr ziviles Leben war kurz, 1934 wurden sie militariisiert, eine wurde 1941 in Rangoon zerstört. Mit der verbleibenden HP-42 wurde 1947 ein Nostalgieflug rund um China gemacht. Sie wurde danach dem «Aviation Museum» in Nanjing geschenkt, wo sie heute noch zu sehen ist.

Im nächsten Contact: Die Chinesische Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.
Col Werner Meier

Die Farman «Goliat» und unten die Fokker F-VII auch bekannt als die Fouke 7.



7000 Jahre China



Yuan Shikai, der erste Präsident der Republik China

Republik China 1912–1949 Die Monarchie geht zu Ende.

1911 kam es zum Ende der Qing-Dynastie und des letzten Kaisers, Pu Yi, der erst fünf Jahre alt war. Der General Yuan Shikai verhandelte einerseits mit den Revolutionären unter Sun Yatsen, der am 1. Januar 1912 die Republik China ausrief; andererseits setzte er das Kaiserhaus unter Druck. Um einen Bürgerkrieg und unnötiges Blutvergiessen zu verhindern, verzichtete Sun auf das Präsidentenamt zugunsten Yuans, falls dieser die Dynastie kampfflos zum Verzicht bewegen könnte. Yuan Shikai war ein Mann der Tradition. Als aber bekannt wurde, dass er 1915 selbst den Kaiserthron besteigen wollte, rebellierten nicht nur die Provinzen, selbst seine eigenen Generäle versagten ihm die Unterstützung. Zutiefst enttäuscht und gekränkt starb Yuan kurz darauf am 6. Juni 1916. In der Folgezeit kam es zu diversen Aufständen.

Erster Weltkrieg

1917 wurde China nach der Erklärung des U-Boot-Kriegs durch das Deut-

sche Reich in den ersten Weltkrieg einbezogen, indem es den Mittelmächten Deutschland und Österreich-Ungarn den Krieg erklärte. China sandte zwar keine Truppen auf die europäischen, kleinasiatischen oder afrikanischen Kriegsschauplätze, unterstützte die französische Rüstungsindustrie, Landwirtschaft und den Bergbau aber mit rund 140.000 chinesischen Kontraktarbeitern für das Etappengebiet der britischen Truppen in Frankreich.

Chinas wichtigstes Motiv, überhaupt in den Krieg einzutreten, war die Angst vor Japans harter imperialistischer Interessenpolitik. Im November 1914 hatten die Japaner kurz nach ihrem Eintritt in den Weltkrieg die deutsche Kolonie Kiautschou/Tsingtau an Chinas Küste eingenommen. Japan hatte nun Appetit auf neue Eroberungen bekommen. China wollte den Beistand der europäischen und amerikanischen Alliierten des Weltkriegs, um sein Territorium gegen Japan zu sichern – und diesen Beistand sollte es bekommen, indem es den Feinden der Alliierten den Krieg erklärte. Zum eigentlichen Krieg gegen Japan kam es aber erst im «Zweiten Weltkrieg».

Sun Yat-sen gründete die «Chinesische Volkspartei», auch «Kuomintang» genannt, und führte sie bis zu seinem Tod im Jahr 1925. Sein Nachfolger war Chiang Kai-shek. Diese Partei war der Feind der Kommunisten.

1930 besetzte Japan die Mandschurei, fast ohne Gegenwehr der Chinesen. China verweigerte den Handel mit Japan. Japan machte nun Stimmung gegen China und warf 1932 erstmals Bomben über Shanghai ab. China gab nach und es kam zum Waffenstillstand. Nicht für lange, denn 1937 drangen japanische Soldaten nach China vor und es kam zum «Zweiten Japanischen-Chinesischen Krieg». Mehrere Monate wurde um die Stadt Shanghai gekämpft, mit sehr hohen

Opferzahlen. Nach der Einnahme der Stadt drangen die Japaner weiter landeinwärts nach Nanjing vor. Nach der Besetzung kam es zu einem Massaker unter der Zivilbevölkerung. Dieses ging unter «Massaker von Nanjing» in die Geschichte ein und hat bis heute Nachwirkungen. Für die Chinesen ist es eine tiefe Wunde in der jüngeren Geschichte und die Japaner tun sich schwer, all das anzuerkennen.

China erhielt militärische Unterstützung von Russland. Japan hielt das östliche China besetzt, während die Kommunisten und Kuomintang versuchten, das westliche China zu kontrollieren. Japan wurde an seinen anderen Kriegsfrenten immer mehr gefordert und so kam der Vormarsch zum Stillstand. Nach dem Abwurf der Atombombe kam das Kriegsende.

Dann ging's es intern los.

Nach der Auseinandersetzung Chinas mit Japan während des Zweiten Weltkrieges verschoben sich die Machtverhältnisse. Die Kommunisten kontrollierten mit Hilfe von Russland die Mandschurei. Die Kuomintang versuchte erfolglos, diese zurückzugewinnen und kapitulierte



Chiang Kai-shek

1948. Chiang Kai-shek und etwa zwei Millionen Anhänger flohen auf die Insel Taiwan.

1949, Beginn der Volksrepublik China, es begann die Geschichte des «kommunistische» China».

1966 verordnete Parteiführer Mao Zedong die «Kulturrevolution». Die Chinesen sollten nach den Ideen der Partei umgeschult werden. Wer sich widersetzte, wurde als Feind angesehen. Mao wollte China zu einer wirtschaftlichen Grossmacht machen. Dörfer und Bauernbetriebe sollten zu «Volkskommunen» von je 20'000 Menschen zusammengefasst werden. Diese Einheiten sollten dafür sorgen, dass der «Egoismus» der Menschen – wie zum Beispiel in der Familie oder in den Betrieben – verschwinde. Hungersnöte waren die Folge. Rebellen Gruppen wurden gebildet («Rote Garde»), sie wurden zunehmend radikaler, was zu Chaos, Gewalt und Zerstörung im Lande führte.

1976 verstarb Mao. Die Wirtschaft wurde im Sinne der «Sozialistischen Marktwirtschaft» neu ausgerichtet. Die Bauern durften ihre Überschüsse jetzt selber behalten und Betrieben wurde zugestanden, Gewinne zu realisieren.

1979 wurde die «Ein-Kind-Politik» eingeführt, um das Bevölkerungswachstum zu bremsen. Mit den ehemaligen Feinden - wie USA, Japan und Russland - wurden diplomatische Beziehungen aufgebaut. Mit Deutschland und Frankreich ging man wirtschaftliche Beziehungen ein. Innenpolitisch blieb alles unverändert.

Zwischen Marktwirtschaft und kommunistischer Diktatur.

Das moderne kommunistische China trennt Staat und Wirtschaft dort, wo Staatsbetriebe uneffektiv sind.

Zwei Drittel verbleiben trotzdem in Staatsbesitz. Das Wachstum ist Folge dieser Teilprivatisierung. China ist heute auch kapitalistisch und geschäftstüchtig. China ist nach den USA der zweitgrösste Verbraucher von Rohstoffen und baut seine Macht, politisch, wirtschaftlich und militärisch, in hohem Tempo aus. Trotz des Wachstums leben im heutigen China die meisten der über 1.3 Milliarden Einwohner als arme Bauern und Landarbeiter in den Provinzen.

Wie geht die Geschichte von China weiter? – Ich weiss es nicht! Sicher ist: Wenn das so weiter geht, werden wir noch staunen und der Spruch in meiner Jugendzeit von der «gelben Gefahr» könnte noch Wirklichkeit werden.

Col Werner Meier



Oktober 1949: Gründung der Volksrepublik China. Die fünf Sterne der Flagge haben verschiedene Bedeutungen, zum Beispiel symbolisieren sie die fünf grossen Regionen: das zentrale Kernland Chinas (grosser Stern), die Mandschurei, die Mongolei, Xinjiang und Tibet.

Deng Xiaoping (1979-1997) hat China den Kapitalismus gebracht, doch die Diktatur verteidigte er hart. Neben dem Slogan Ein Land, zwei Systeme für die Lösung des Konflikts um Hongkong und Taiwan zeigt sein berühmtes Zitat,

Es spielt keine Rolle, ob die Katze schwarz oder weiss ist; solange sie Mäuse fängt, ist sie bereits eine gute Katze, diesen Pragmatismus ebenso wie die Fähigkeit Dengs, komplexe Zusammenhänge auf eine einfache Darstellung zurückzuführen.





...berichtet

Gate Guard Tiger F-5

Das Fokker Team erhielt im Dezember 2011 vom Air Force Center in Dübendorf den Auftrag, einen Tiger F-5 anstelle des Vampires aufzustellen (siehe Contact Februar 2012).

In Meiringen stand ein ausgemusterter F-5, der für Dübendorf geeignet schien. Jack Schenkel und ich reisten ins Haslital, um das Objekt zu besichtigen. Seit mehr als zehn Jahren stand das Flugzeug in der Montagehalle, es hatte damals einen Landeunfall erlitten. Bei nasser Piste und etwas Seitenwind wurde der Tiger gedreht, beim Wegrutschen wurde das Fahrwerk abgeschert und der Flügel beschädigt.

In der Folge musste das Flugzeug abgeschrieben und ausgemustert werden und diente dann als Übungsobjekt für Mechaniker, Spengler und Maler.

Mit der Betriebsleitung in Meiringen besprachen wir nun das weitere Vorgehen. Die Zeit eilte, weil die Fachleute der «Alpine Air Base», wie der Flugplatz Meiringen heisst, nur in der WEF-Woche Zeit hatten, den Tiger zu zerlegen und nach Dübendorf zu bringen.

Am 26. und 27. Januar 2012 wurde der J-3096 in Einzelteilen nach Dübendorf gebracht. Ab diesem Zeitpunkt trat das Fokker Team in Aktion. Unter der Leitung der Spezialisten aus Meiringen wurde in der JU-Halle der Tiger montiert. Schon nach drei Tagen fand

der «Roll out» statt, die Reise ging zur Halle 8, wo in den darauffolgenden Wochen gearbeitet wurde.

Zuerst wurden die Arbeitsbühnen, dann das Werkzeug bereitgestellt. Auch wenn anfänglich noch nicht sicher war, ob die Aussenhaut gespritzt oder beklebt werden sollte, klar war, dass das ganze Flugzeug angeschliffen werden musste. Darum wurden Schutzmasken und Schleifmaschinen verteilt und einige Tage vernahm man nur das Rattern der Vibratoren. Als alle Schriften und Zeichen weg waren, begann der Ausbau der Geräte. Schleudersitz, Kanonen, Instrumente und der untere Tankträger wurden entfernt. Alle Öffnungen und Schlitze wurden mit Alubändern abgedeckt, ein Flugzeug, das im Freien steht muss wasserdicht sein!

Es folgte nun eine ausgedehnte Reinigung, damit die Folien auf saubere Flächen aufgeklebt werden konnten. In den folgenden Tagen haben die Grafiker der Firma Mock aus dem grauen Mäuslein einen «Patrouille Suisse» Tiger gemacht. Für uns alle war das ein toller Anblick. Für die neue Kennung J-3013 gibt es eine plausible Erklärung: 30 Jahre JU-AIR im Air Force Center und der CEO, Kurt Waldmeier war Kommandant der Rep-Kompanie 13. In diesen Tagen war das Fokker Team mit der Demontage des Vampires vor dem Museum beschäftigt.

In der ersten Aprilwoche wurde der rot-weiße Tiger zur JU-Halle gezogen, dort wurde er auf das Trägergestell gehoben und endmontiert. Für diese Arbeiten kamen wieder die Spezialisten aus Meiringen, es mussten die Fahrwerke ausgebaut werden; alle Deckel verschlossen und versiegelt.

So kam der grosse Tag für alle Beteiligten, der 11. April 2012: Kranwagen,



Rollis, Hilfsmaterial und viele Helfer waren zur spektakulären Aktion bereit. Das Probeheben hat unsere Berechnungen bestätigt: 15° nose up und 35° Querlage rechts.

Dann kam der Hub zum Träger, die Seile wieder in Sicherungsposition, die Schlosser mit den grossen Bolzen. Der Kranführer erhielt das Kommando zum Hub, nach 15 Minuten war der Tiger in der Endposition. Natürlich ging nicht alles wie geschliffen, Schweizer Präzision ist nicht immer kriegstauglich, hier war der Träger wenige Millimeter zu breit, aber mit dem Eigengewicht rutschte das Flugzeug in die Laschen.

Man schüttelte sich die Hände und der Dank galt allen Teams, welche zum erfolgreichen Aufbau des neuen Wahrzeichens beigetragen haben: JU-AIR, Air Force Center, Firma Mock, Militärbetrieb Dübendorf, Schlosserei Gasser, Fokker Team und nicht zu vergessen Liz Bengzon, die uns während der zwei Monate mit ihrer Kamera begleitet hat.

Wir haben die Arbeiten mit einem gespendeten Nachtessen im Restaurant Holding würdig gefeiert. Die offizielle «Enthüllung» fand dann zwei Tage später anlässlich der GV des Museumsvereins statt. Frau Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer übergab die Borddokumente dem Flieger-Flabmuseum.

Col Henry Saladin





Gastseite



Mirage Verein Buochs

Der Anfang...

Im Sommer 1961 fasste das Parlament den Beschluss, 100 Mirage Kampflugzeuge zu beschaffen und diese in Lizenz in der Schweiz bauen zu lassen. Schwierigkeiten beim Einbau des US-Amerikanischen Waffensystems «TARAN» in den Mirage IIIC machte den Wechsel zur inzwischen von Dassault entwickelten Mirage IIIE notwendig und führte zu Kostenüberschreitungen.

Die daraufhin eingesetzte PUK verlangte eine Reduktion des Bestellungsumfanges auf 57 Flugzeuge (1 MIR IIIC, 2 MIR IIIBS, 36 MIR IIIS und 18 MIR IIIRS)

Die zwei MIR IIIBS U-2001 und U-2002 kamen schon 1964 zur Truppe. Es zeigte sich aber, dass nur zwei Flugzeuge zur Schulung und für das Training am Doppelsteuer nicht ge-

nügten und somit zwei weitere Maschinen, U-2003 und U-2004, nachbeschafft werden mussten.

Noch bevor diese abgeliefert wurden, ging die U-2002 wegen einer Reglerstörung und dem damit verbundenen Schubverlust verloren. Die Ablieferung der U-2003 erfolgte Ende 1969 und die der U-2004 im Frühjahr 1972. Wegen weiteren Verlustes eines Doppelsitzers wurden zwei MIR IIIDS anfangs der 80er-Jahre angeschafft (J-2011 und J-2012).

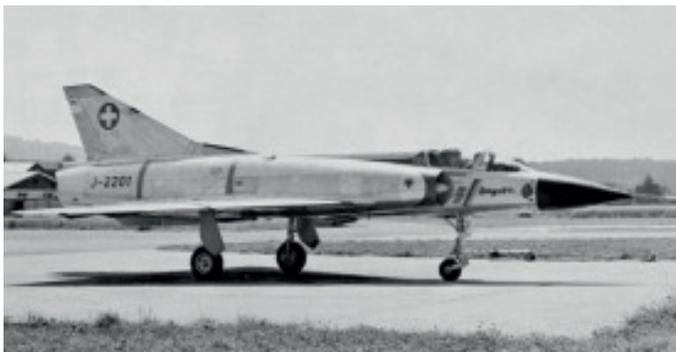
Ebenfalls 1964 kam der MIR IIIC J-2201 in die Schweiz. Das Flz blieb zu Versuchszwecken und zu div. Abklärungen bei der KTA/GRD (heute «armasuisse»). Der erste MIR IIIRS (Aufklärer) R-2101 wurde 1965 geliefert und der Truppe zur Verfügung gestellt.

Die beiden ersten MIR IIIS (Jäger) J-2301 und J-2302, ebenfalls in Frankreich gebaut, waren ab 1966 in der Schweiz im Einsatz (J-2302 blieb weitgehend bei der KTA/GRD).

Das Gros der Flotte (J-2303 - J-2336 und R-2102 - R-2118) wurde im damaligen F+W Emmen (heute «RUAG Aviation») endmontiert, wobei der Rumpf bei Pilatus AG in Stans, die Flügel bei FFA in Altenrhein und die Triebwerke bei Sulzer in Winterthur gefertigt wurden

Übersicht über die Mirage-Flotte:

1964	U-2001 ... 2002	MIR III BS
1964	J-2201	MIR III C
1965	R-2101	MIR III RS
1965	J-2301 ... 2302	MIR III S
66/67	J-2303 ... 2336	MIR III S
67/68	R-2102 ... 2118	MIR III RS



69/72	U-2003 ... 2004	MIR III BS
1982	J-2011 ... 2012	MIR III DS

Total beschaffte Flugzeuge: 61
Verluste durch Abstürze: 2 BS, 1 RS, 7 S, davon 3 mit tödlichem Ausgang.

Der Quantensprung

Die Mirage-Flotte stellte damals technisch wie taktisch einen Quantensprung dar und stellte an die Piloten, den Betrieb und den Unterhalt hohe Anforderungen.

In den 80er Jahren wurden die Mirage einer umfangreichen Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen, äusserlich gut sichtbar durch die angebauten «Canards», welche die Stabilität bei hohen Anstellwinkeln wesentlich verbesserten.

Das Ende

Schon Ende 1999, nach der Einführung des F-18C/D «Hornet», kam das «AUS» für die Jägerflotte. 14 der verbliebenen 29 Flz fielen der Schrottpresse zum Opfer, 15 Exemplare gingen an Museen, private Sammler oder sind noch auf einzelnen Flugplätzen in der Schweiz anzutreffen.

Das gleiche Schicksal ereilte, früher als ursprünglich gedacht, Ende 2003 den Rest der Flotte. Die Ausserbetriebnahme der Aufklärer wurde begleitet von den beiden speziell lackierten Flz «Black and White», welche heute in Stans beim «Centre Mirage», früher

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

Motel Rex, im Freien zu bewundern sind.

Die Fortsetzung beim Mirage-Verein BUOCHS

Der Mirage-Verein konnte von den grosszügigen «Geschenken», wie sie bei der Liquidation der MIR IIIS getätigt wurden, nicht profitieren und wurde an die Versteigerung vom 26.11.2004 verwiesen. Mit sehr viel Glück und dank besonderen Umständen ist es uns gelungen, unsere MIR IIIRS R-2109 zu ersteigern, seither befindet sie sich im Besitz des Mirage-Verein Buochs.

Hier eine kleine Zusammenstellung des «Lebens» unseres Kernstückes R-2109

09.07.68: Fertigstellung im F+W
09.09.68 Erstflug
20.01.69 Ablieferung an die Truppe
03.01.89 KAWEST
10.07.02 letzter Flug
Total Flugzeit: 3005 Stunden und 10 Minuten und 4589 Landungen.

Eine Nuss musste aber noch geknackt werden, denn die Flugzeuge welche am 26.11.2004 versteigert wurden, hatten alle keine Triebwerke eingebaut. Ohne ein funktionierendes Triebwerk wäre aber der Vereinszweck (siehe Februar Ausgabe) nicht zu erfüllen gewesen. Ein Triebwerk stellte uns die «armasuisse» in verdankenswerter Weise zur Verfügung, wir hatten aber die Rechnung ohne das BAG (Bundesamt für Gesundheit) gemacht, welches uns wegen des im Kompressor in Spuren vorkommenden Thoriums die Übernahme verwehren wollte. Nach zähem Ringen, der Empfehlung des damaligen Kdt der Luftwaffe und unter strengen Auflagen (Strahlenschutzexperte im Verein / Entsorgungsfond) durften wir dann endlich das Triebwerk einbauen. Nach der Wiedervermählung mit dem Triebwerk starteten



Dank Ferdinand Meyer lebt die «Legende» weiter. Hier sitzt er im Cockpit seiner Mirage R-2109

wir am 09.12.2006 zum ersten «vereinseigenen» Standlauf. Andere, ebenfalls Thorium enthaltende Teile wie Luftbremsen, Fahrwerkorteile etc. mussten mit Aluminium substituiert werden. Seither läuft unser ATAR wie ein «Örgeli» und hat auch schon wieder einige Stunden an Laufzeit hinter sich gebracht.

Anfänglich für eine kurze Zeit in der Kaverne untergebracht, musste unsere Maschine aber aus Sicherheitsgründen (die Kaverne ist nach wie vor der militärischen Geheimhaltung unterworfen) umgesiedelt werden. Der Bund (SWISSINT) als Betreiber der Flz Halle III in Buochs, gewährte uns, doch auch nur für kurze Zeit, Gastrecht. Es blieb uns dann nichts anderes

übrig, bis die Verhandlungen mit der Luftwaffe über die Mietmöglichkeit des Bremshauses (Standlaufgebäude) abgeschlossen werden konnten, das Flz im Freien beim Gastgeber RUAG in Stans zu parkieren.

Am 01.09.2007 war es dann soweit: Im Bremshaus auf dem Flpl BUO können wir unseren Vogel seither gut und zweckmässig unterbringen.

Der MIRAGE-Verein Buochs freut sich über jeden Besuch.

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

Der Präsident: Ferdinand Meyer

news

Spitfire - aus der Traum (mindestens vorläufig) von den in Burma in Kisten vergrabenen Spitfires, - die Grabungen im Januar auf dem Flughafen Mingaladon von Rangoon (recht nahe an der Hauptpiste!) haben die von David Cundall in 15 Jahren Kleinarbeit zusammengetragenen Informationen über angeblich bei Kriegsende vergrabenen 36 Spitfires nicht bestätigt, - es wurden keine Kisten gefunden. Weitere Aktivitäten haben sich die Behörden nunmehr verboten.

Die Grabungen selber haben ernsthafte Zweifel an der Geschichte aufkommen lassen, denn auf Grund der Verhältnisse vor Ort ist retrospektiv kaum vorstellbar, wie man Kisten mit den Flugzeugen bei teilweise schlechten Wetterbedingungen, ohne schweres Gerät, ohne Bauholz und ohne Arbeitskräfte in ausreichendem Mass hätte 10 Meter tief verbuddeln können.

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

Marc Siegenthaler 079 628 9122

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

6.-7. Juli

13.-14. Juli

20.-21. Juli

27. Juli

9.-11. August

13.-18. August

23.-25. August

24. August

30. Aug - 1. Sep

1. September

6.-8. September

7. September

14.-15. September

9. Oktober

12.-13. Oktober

23. November

Veranstaltungen / Reisen

Full-Reuenthal / Militärfahrzeuge

Duxford /GB

RIAT Fairford

BBQ CAF Swiss Wing, Biel-Kappelen

CAF SW

6th Convoy to Remember

CAF SW

MAKS Moskau

Tannkosh / DE

Flight OPS

Huntertag St. Stephan

Airshow Dittingen

Fliegerchilbi Langenthal

Oldtimer Hahnweid / DE

Flight OPS

Ziegermeet in Mollis (grösste Flugshow der Schweiz)

Clubreise nach Hermeskeil (Flugausstellung) und

Besichtigung des «Schiffshebewerk» Arzwiller

CAF SW

Axalp

Air Show / Midland Texas

Jahresendanlass

CAF SW

nen. Ein Teil der von der weissrussischen Firma Wargaming.net finanzierten Grabungsequipe soll sich nun weiter nach Norden nach Myitkyina begeben haben. Grabungsergebnisse sind bis dato keine bekannt.

So oder so ist die Geschichte damit möglicherweise nicht zu Ende, denn die Firma Wargaming gedenkt die ganze Geschichte zu publizieren. Auch von einem Dokumentarfilm ist die Rede.

Denkbar also, dass die Burma-Spitfires gelegentlich wiederum durch die einschlägige Literatur geistern.

GESUCHT

Flieger- und andere Bücher mit militärischem Inhalt.

Werden abgeholt

Kontakte

Theo Arter: 079 356 70 24

Peter Winkler: 079 416 69 69

Danke vill mal

Absichtlich leergelassen



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

