



Afrikaflug des ANTONOV CLUB AVIANNNA ANC

Reise-Vorbereitungen

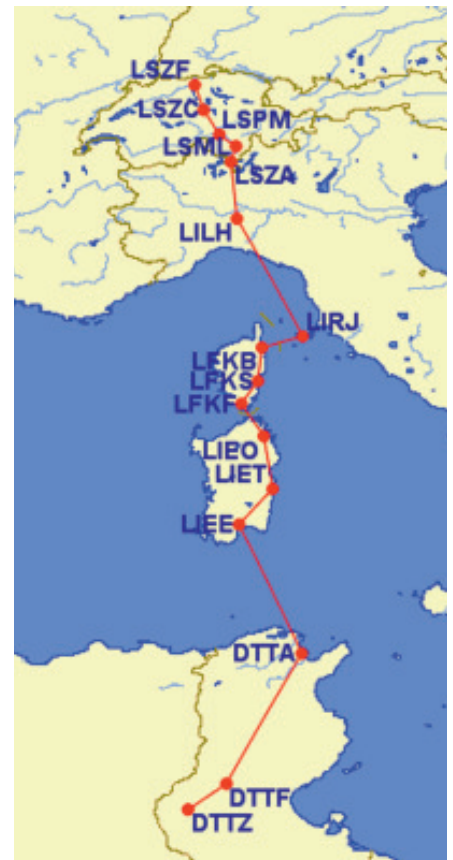
Die intensiven Vorbereitungsarbeiten wurden aufgeteilt: Nordafrika-Kenner Kuno Gross kümmerte sich um die Reiseorganisation in Tunesien, Pilot und ANC-Präsident Jean Voegelin traf die Vorkehrungen für einen sicheren Flug über Land und Meer. *(Beide sind Mitglieder des CAF Swiss Wing)*

Jean nahm Kontakt mit der deutschen Flugsicherung DFS auf, welche auch nach der Revolution in Tunesien gute Beziehungen zu den militärischen und zivilen Luftfahrtbehörden aufrecht halten konnte. Ein wahrlich nicht zu unterschätzender Vorteil! So war es auf diesem Wege möglich, die Über- und Durchflugsrechte auch durch militärische Sperrzonen zu erhalten. Trotz dieser Unterstützung mussten wir noch mit etlichen Schwierigkeiten kämpfen: So waren zum Beispiel keine neueren VFR - Luftfahrtkarten von Tunesien zu bekommen da der VFR Verkehr in diesem Land seit der Re-

volution praktisch zum Erliegen kam. Man beschied uns, dass wir die IFR Karten benutzen sollen, da wir am Funk sowieso über IFR Meldepunkte begleitet würden (wenn überhaupt...). Des Weiteren konnte uns partout bis zum Abflug nicht bestätigt werden, dass wir AVGAS in Tunis erhalten werden. Aussage des arabischen Verbindungsmannes: *«Sie haben die Durchflugsrechte durch militärische Zonen erhalten, ihre Flugpläne wurden akzeptiert, das Militär weiss, dass sie in Tunis am Boden bleiben würden, wenn sie kein AVGAS erhielten - also werden sie es wohl kriegen, auch wenn das Militär dies nicht bestätigt»*. Ja nun denn... wie diese Unwägbarkeit ausging, berichten wir weiter unten.

Flugroute und allfällige Ausweichrouten mussten geplant, Benzin- und Ölverbrauch berechnet werden und bei den fraglichen Flugplätzen war noch abzuklären ob notfalls wenigstens Autobenzin mit Bleizusatz zur Verfügung stünde. Es mussten Schwimmwesten, Rettungsboote, genügend Wasser und Notproviant beschafft, und – last but not least – unsere kleine «Camping-Toilette» im Heck der Maschine betriebsbereit gemacht werden.

Wir füllten den Öltank der Maschine bis zur zulässigen Maximalmarke (85 Liter !) um die Kühleigenschaften zu verbessern. Zusätzlich führten wir



Start im Birrfeld mit der Antonov An-2 am Montag, 13. Mai zu einer Reise nach Tunesien und Rückkehr am Samstag, 18. Mai, freilich etwas ölig-sandig, aber gesund und munter.

noch 50 Liter Schmierstoff in zwei Tanks im Passagierraum mit, um den Verlust kontinuierlich ersetzen zu können. Üblicherweise verbraucht der 30'000ccm / 1000 PS 9-Zylinder Sternmotor 2,5-3 Liter Oel pro Betriebsstunde. Bei hohen Temperaturen muss jedoch auch mit erhöhtem Verbrauch des lebenswichtigen Elixiers gerechnet werden.

Inhaltsverzeichnis

Afrikaflug	Seite	1
CAF bei der REGA	Seite	4
Chinesische Luftwaffe	Seite	5
Seaplane Meeting	Seite	8
Oskar Bider	Seite	10
Aus der Werkstatt	Seite	11
News / Veranstaltungen	Seite	12



Endlich über dem «Gotthard»

1. Etappe: Birrfeld – Figari (Korsika).

Die Piloten Jean Voegelin und Michael Sigrist und neun Passagiere (darunter Hans Oertli als Ersatzpilot) standen am Morgen des 12. Mai gut vorbereitet und tatendurstig auf dem Birrfeld - umsonst! Der Wonnemonat machte seinem Namen wahrlich keine Ehre, die Alpen verhüllten ihr Antlitz und verweigerten jeglichen VFR-Überflug. Also nochmals drüber schlafen.

Am folgenden Tag, am Montag den 13. Mai klappte es dann (knapp): Der Gotthard liess uns durch ein kleines Fenster einen Blick in die sonnige Leventina werfen und wir konnten durch dieses Nadelöhr gleiten, unter uns ein nach wie vor tief verschneites Hospiz. Die grosse Höhe zunächst haltend, waren wir bald an der CTR von Lugano vorbei und sanken, auf Anweisung von Milano, hinab in die Po-Ebene. Mit Milano-Information Kontakt zu halten ist so eine Sache... Also sprachen wir bald mit Genua Approach (auch nicht viel besser)

Nun mussten wir wieder steigen um den Appenin östlich von Genua zu meistern (wir waren immer noch schwer und die Aussentemperatur war schon merklich angestiegen). Schliesslich erreichten wir die Küste und stachen in der Nähe von Sestri Levante in See. Jetzt absolvierten wir den ersten «Sprung» über's offene Meer, «Schwimmwestenbewehrt» nach Cape-Corse, der nördlichsten Spitze Kosikas.

Bald tauchte diese Landzunge auf und nach Freigabe von Bastia für ein «Crossing» ihrer CTR ging es direkt südwärts der Küste entlang bis an die «Bocche di Bonifacio», wo wir auf dem Flugplatz Figari in Süd-Korsika

landeten und von Kamerablitzern einer Air Corsica-Crew gebührend empfangen wurden.

Auf dem Vorfeld von Figari rollten wir direkt zur Tankstelle und wurden recht herzlich von der Flughafenpolizei begrüsst. Die interessierte sich überhaupt nicht für unsere Pässe, sondern nur für unsere An-2 Rusalka. Gerne gewährten wir (der Kommandant kam dann auch noch vorbei) den Zutritt zu unserem Flugzeug und zum Cockpit. Nun waren auch schon die Pompiers (französische Feuerwehr) um die Ecke, und es war ein Kommen und Gehen und jeder wollte noch eine Aufnahme machen!

Ja, und dann war es eine Überraschung, dass uns ein, heute muss man sagen, recht tiefer AVGAS Preis von nur € 2.05/L verrechnet wurde. Auch war recht erstaunlich: Trotz 4-stündigem Flug musste das WC nicht in Betrieb genommen werden – die «Afrikatruppe» erwies sich als äusserst strapazierfähig und durchhaltewillig. Umso besser mundete das erste, kühle Bier!

2. Etappe: Figari – Tunis (Tunesien)

Am nächsten Morgen gab es nach dem Start in Figari eine Ehrenrunde über Bonifacio (wo wir übernachtet hatten), dann hiess es «Au revoir Corsica, Buongiorno, Sardegna». Ein Flug entlang der Küste Sardinien bot fantastische Aussichten auf die abwechslungsreiche Landschaft dieser Insel. Nach etwa zwei Stunden hiess es dann wirklich Abschied nehmen von Euro-

pa, und bald gab es nur noch eines zu sehen: Wasser, Wasser, Wasser.

Wir alle horchten plötzlich sehr aufmerksam auf das Brummen des Motors: Hat es da nicht Nebengeräusche? Klopft er etwas unruhig? Und verstohlen überprüft man den Sitz der Schwimmweste und rekapituliert die Instruktionen der Piloten für den Fall einer Wasserung. Dann aber lässt man sich langsam einlullen vom Geräusch des zuverlässigen Sternmotors und der eine oder andere Passagier verfällt in ein seeliges Nickerchen. Für die Wach-



gebliebenen gibt es eine Ehrenrunde über einem Tanker, welcher auf dem ansonsten scheinbar leeren Meer eine kleine Sensation darstellt.

Und dann kommt der grosse Moment: Land ahoi, Land in Sicht, Afrika! Im stillen danken wir Arkadi Dmitrijewitsch Schwetzow für seinen tausendfach bewährten, zuverlässigen Motor.

Bei der Landung in Tunis empfangen uns wieder etliche von «Rusalka» begeisterte Flughafenmitarbeiter. 10 Minuten (!) nach unserer Landung auf dem Tunis Carthage International Airport taucht dann, wie aus dem Nichts, ein gebirgstauglicher, etwas staubiger, in Tarnfarben gehaltener, imposanter Armee-Tanklastwagen voll mit AVGAS auf - uns blieb die Spucke weg.

Es kam ein Funktionär vorbei und teilte uns mit, dass dies nicht selbstverständlich sei («c'est pas pour faire des paroles») und dass wir seit der Revolution vor 2 Jahren wirklich die ersten Ausländer seien, die AVGAS beziehen



Um vor dem kräftigen Wüstenwind etwas geschützt zu sein, darf unsere Antonov «Rusalka» auf dem Flugplatz Tozeur im Windschatten dieser zwei riesigen Jumbos 747 ausruhen

können, er wisse nicht was genau passiert sei, aber er habe einen Befehl «von ganz Oben» erhalten. Nun, der Preis von 3 Euro pro Liter relativierte die Geschichte dann wieder etwas.

Wider Erwarten werden aber auch die Passagiere sehr speditiv abgefertigt und ohne Umwege bevorzugt durch die Zollkontrolle geschleust. Schon nach 1,5 Stunden starten wir mit randvollen Tanks (1320 Liter) zur letzten Etappe.



Über Tunis

3. Etappe: Tunis – Tozeur

Diese Etappe wurde zu einer Knacknuss: Ungewohnte, heisse Wüstenwinde drückten die nun wieder sehr schwere Maschine immer wieder hinunter und zwangen die Piloten dazu, viel Leistung zu setzen und somit wertvollen zusätzlichen Sprit zu verbrennen. Wir wussten, dass es an unserem Zielflugplatz Tozeur definitiv kein AVGAS gab, ebensowenig in fast allen anderen in Frage kommenden tunesischen Flugplätzen. Also musste der Treibstoff nach Tozeur und einige

Tage später auch zurück nach Tunis reichen.

Der Funkkontakt war kurz nach Tunis nur noch «broken», auch nach Ausschalten des «Squelch» (Rauschsperrung) und brach schliesslich ganz ab - alle Frequenzen waren «tot» und vor uns nur noch die unendliche Wüste! Unser fest installiertes GPS (dieses GPS ist zusammen mit dem Transponder die einzige Änderung an unserem Instrumentenpanel im Cockpit) und zwei weitere redundante GPS gaben uns eine zusätzliche Sicherheit in der Navigation. Von Zeit zu Zeit guckte man aber trotzdem vertrauensvoll auf den guten alten russischen «Schnapskompass» (stimmt die allgemeine Richtung auch?!). Der Himmel war verhangen, keine Sonne zu sehen, nur die unendliche Wüste in einem diffusen Licht. Dieser Kompass ist unbestechlich und stimmte, bis auf ein paar wenige Grad Abweichung, immer recht genau.

Nach einem anstrengenden Flug (wegen des starken Gegenwindes 35 Minuten länger als geplant) erreichten wir unser Ziel nach fast drei Stunden inmitten der Wüste: Die Oasen-Stadt Tozeur! Die «Afrikatruppe» entsteigt der Maschine zwar leicht gerädert, aber voller Freude über den gelungenen Flug. Unser »gutes Pferdchen« können wir im Schutze von zwei irakischen Jumbo Jets, welche sich seit 1992 dort sandstrahlen lassen, einigermaßen gut vertäut in die wohlver-

diente Stallruhe entlassen. Die nächsten 2 Tage genossen wir einen Ausflug mit 4x4 Fahrzeugen (zwischen Sanddünen und ganz am Boden) in der Wüste zur Oase «Ksar Ghilane».

Auch der Rückflug verlief ohne Zwischenfälle. Am 19. Mai kehrten wir heim ins Birrfeld - es war eine zwar anstrengende, aber fantastische Reise, welche dank unserer zuverlässigen Antonov An-2 Rusalka und dank einer absolut tollen «Truppe» ein voller Erfolg war! Es wäre noch viel zu erzählen, dies aber würde den Rahmen dieses Kurzberichtes bei weitem sprengen.

Einige Details

2 Rettungsinseln, 12 Schwimmwesten (1 Ersatz), Notproviant für 2 Tage, 33 Liter Trinkwasser, 2 Ersatz – Headsets, 1 zusätzliches Handfunkgerät, zusätzliche Antenne für den ausbaubaren Notsender - für alle Fälle, man weiss ja nie! Alle diese Dinge brauchten wir nicht. Wenn wir sie nicht dabei gehabt hätten - hmm, «Murphy» lässt grüssen. Strecke: 3400 Km, Flugzeit: 21 h, Verbrauch Flugbenzin: 3900 Liter, Verbrauch Oel: 60 Liter

Yvonne Alberto, Jean Voegelin
ANTONOV CLUB AVIANNA
ANC www.an2.ch

Leicht gekürzter Bericht, erschienen in der «Luftpost»(Red.)

report



24 Mitglieder - zum Teil mit Partnerinnen - haben sich am 15. Mai im REGA-Center in Kloten eingefunden. Die Führung begann mit einer 20-minütigen Präsentation. Carolin Venezia stellte die REGA in all ihren Tätigkeitsbereichen auf eindruckliche Art vor. Sie ist Einsatzleiterin, und für die Hangarbesichtigung kam noch die Copilotin Nadine Flückiger zu uns.



Carolin Venezia

Die Hilfeleistungen und die Repatriierungsmöglichkeiten sind fast unvorstellbar, und das ohne einen einzigen Rapen Bundessubvention. Nur die Mitglieder und Gönner bringen das Geld für den Betrieb all-

Jahren zusammen. Natürlich stellt die REGA der Versicherung des Patienten Rechnung, aber das ist wirklich nur ein Tropfen auf den berühmten heißen Stein.

Kloten ist nicht eine Einsatzbasis, sondern die Maintenance-Station für Flächenflugzeuge und Helikopter. Ein Challenger 604 stand da, frei zur Besichtigung - aber bitte nichts wegnehmen! Heute Nacht muss er noch auf die Malediven und auf dem Rückweg dann noch einen Verletzten aus Kairo mitnehmen!

Die Einrichtungen in diesem Jet - die REGA hat drei solche Flugzeuge - ist wirklich einer Spital-Notfallstation in nichts nachstehend. Auf kleinstem Raum sind zwei Kardiologiestationen, zwei Liegen für Patienten, dazu vier Passagiersitze (für Begleitpersonen oder Angehörige) zwei Pilotenpritschen und Sitze für die zwei Mediziner/innen eingebaut. Jeder Zentimeter ist sinnvoll ausgenützt.

Nach zwanzig Minuten ist Gruppenwechsel. Wir gehen zum fast zerlegten Helikopter «Da Vinci».

Wir sind beeindruckt von den vielen technischen Einrichtungen: ein Heli



für den anspruchsvollsten Tag- und Nachtbetrieb, im Mittelland, dem nahen Ausland bei Schlechtwetter und in den Alpen. Man ist in der Vorbereitung des Blindanfluges auf Spitaldächer (IFR) wahrlich eine Pionierleistung.

Am Schluss kommt noch das Dessert:

Seit zwei Wochen ist die neue Einsatzzentrale im Betrieb. Wir sind eine der ersten Gruppen, welche hier eine Führung erhalten. Hier wird wirklich mit der ganzen Welt kommuniziert. Einsätze der Flugzeuge und Crews werden geplant. Der Arzt telefoniert mit dem Spital Hurgada, der Einsatzleiter (auch Einsatzleiterin kann es sein) sorgt für Überflugbewilligungen, Landerechte, Betankungsmöglichkeiten, Flugzeugbeladung und auch Berechnungen der Reichweiten. (Wieviele Zwischenlandungen muss ich planen, um von Bali nach Zürich zu fliegen?, und das auf 7000 m ü. M., weil der Kabinendruck auf Meereshöhe bleiben muss.) Der Patient hatte eine gefährliche Gefässerkrankung!

Ganz zum Schluss gibt es noch einen kurzen Informationsfilm und mit grossem Dank verabschieden wir uns, sehr beeindruckt vom Erlebten. 60 Jahre REGA - eine echt schweizerische Pionierleistung, täglich neu gelebt.

Beim Umtrunk im Restaurant «Stützli füzg» liessen wir es Abend werden...

Col Henry Saladin

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 4

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

Der grosse Krieg

im fernen Osten begann schon 1930. Auch Japan wurde von der Rezession erfasst und trotzdem verfolgte es einen kriegerischen Kurs gegen China. Japan musste/wollte um jeden Preis sein Territorium vergrössern. Am Ende der «sibirischen Kampagne» haben die Chinesen die früheren Pläne für eine Modernisierung der Luftwaffe auf Eis gelegt.

Die geografische Verlagerung der Flugzeugwerken von Feng Ru und Wang Zhu aus der Küsten-Gefahrenzone, beide waren in Reichweite der japanischen Marine, wurde in Angriff genommen. Der Zusammenbau der Fabriken dauerte aber Monate. Wertvolle Zeit wurde nicht genutzt. Führungswechsel an der Spitze, Entscheidungsbefugnisse wurden rückgängig gemacht, kaiserliche Kommissare usw. führten zu schweren Problemen und



Störungen der Luftfahrtindustrie. Durch die Tatsache, dass die Kämpfe nur an der chinesischen Grenze stattfanden, konnte China den Rückstand in der Flugzeug-Produktion etwas reduzieren.

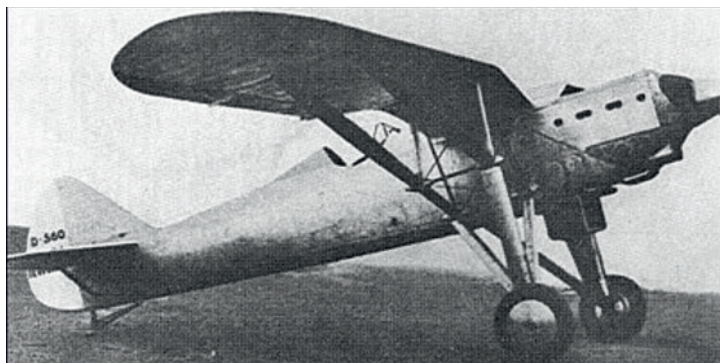
D-Day war der 11. Mai 1934.

Der gut vorbereitete japanische Angriff erfolgte an der Küste in Xiamen und Shanghai. Nach tagelangen heftigen Kämpfen konnten die Chinesen den Vormarsch der Japaner ins Landesinnere der Provinz Yangzi verhindern. Im Norden waren die Japaner erfolgreicher und besetzten die Küste von Korea und in wenigen Wochen kontrollierten sie den Grossteil der Mandschurei. Obwohl es bestenfalls ein Pyrrhus-Sieg für China war, konnte das Tempo des Vormarsches der japanischen Armee gebrochen werden und der Krieg wandelte sich von einem Bewegungs- zu einem Abnutzungskrieg. Chinas Infanterie trug die Hauptlast der Kämpfe und hatte die meisten Opfer zu beklagen.

Die CAF (China Air Force) spielte eine wichtige Rolle und konnte die Luftherrschaft über die Gebiete erhalten. Die Kontrolle des Luftraums über den Städten war entscheidend für den Schutz der Nachschublinien. Die



Chinesen flogen den Huanglong Typ 21 (eine Kopie der Dewoitine D-560) und waren den japanischen Nakajima A2N Marine-Fighter und Kawasaki Type 92 überlegen. Die Japaner konnten die Luftüberlegenheit in dieser



Links die Huanglong Typ 21 (die Kopie von der D-560) sie war extrem manöverriear und die japanische Jkajima A2n

kritischen Phase nicht erreichen.

Die CAF kam zum Schluss, dass allein mit einer Luftüberlegenheit der Krieg nicht zu ihren Gunsten gedreht werden konnte. In den letzten 20 Jahren hatten die Chinesen dies erfahren. Die Idee vom italienischen Gen. Giulio Douhet, die Industrie unter einem Regen von Bomben zu zerstören, wurde von den Chinesen enthusiastisch aufgenommen.

China kaufte die Bomber in Europa ein, die Vickers Vimy, Boulton/Paul P-75 waren auf der Einkaufsliste. Als die Japaner die chinesischen Linien überrannten, wurden noch mehr Bomber gekauft. Die französische Firma Potenz mit ihrem P-543 kam zum Zuge. Sie wollten so schnell als möglich die Industrie und Flugzeugwerke in der Mandschurei und in Korea zerstören. Bei ihrem Rückzug konnten diese Werke nicht zerstört werden und fielen den Japanern in die Hände.

Mitte 1935 wurden einige Dutzend Tonnen Bomben abgeworfen, die meisten verfehlten aber ihr Ziel. Für die japanische Kriegsmaschinerie waren dies nur Nadelstiche, auch wenn einige Fabriken und Bahnhöfe zerstört werden konnten. Als dann die Fliegerabwehr mit besseren Geschützen ausgerüstet wurde, musste die Bomber höher fliegen und die Treffergenauigkeit nahm dementsprechend ab.

Die Chinesen erkannten, dass das Ziel der strategischen Bombardierungen mit ihren Flugzeugen nicht erreicht werden konnte. Sie nahmen also den einfachsten Weg und importierten noch mehr Bomber aus dem Westen. Die Bestellungen nahmen in 30er-Jahre ein derartiges Ausmass an, dass die Produktion in den westlichen Werken überfordert waren. (Es war ja noch Frieden und Rezession!) So wurden mehr und mehr Lizenzen gekauft, und die Chinesen bauten die Flugzeuge selber. Dies hatte auch einen Vor-



(oben) Potenz P-543 und Luoyung LY-10, chinesische Version des Bristol Bombay. 1935 hatte sie den Erstflug in England und wurde 1939 an die RAF geliefert. Die Chinesen hatten die Lizenz erworben und 1937 wurde die LY-10 an die CAF ausgeliefert



teil: Sie konnten die Flugzeuge leicht an ihre eigene Bedürfnisse anpassen. Im Juli 1936 wurde die Handley-Page HP-54, dann folgte die Vickers Wellington und Farman C-222, eingekauft.

Der Krieg in Asien war ironischerweise ein «gutes Geschäft» für den Westen. Die Wirtschaftskrise wütete in dieser Zeit in Europa. Luoyung kaufte Lizenzen von Fokker, Huanlong erweiterte die Zusammenarbeit mit Dewoitine und CAC unterzeichnete einen Vertrag mit «Douglas Aircraft Company» für die Lizenzproduktion der DC-2, und kurz darauf wurde auch die C-47 gebaut.

Luoyung hatte Erfolg mit der Entwicklung des Jagdflugzeuges Model 6, die chinesische Version des Fokker D-XXI im Jahr 1936. Dieses Flugzeug hatte kein Einziehfahrwerk, war billig, einfach in der Herstellung und dem japanischem Nakajima Ki-27



Giulio Douhet (1869-1930) war ein italienischer General und Theoretiker des Luftkrieges.

Douhet war der Vordenker des strategischen Bombenkrieges. Gross war sein Einfluss insbesondere auf die Luftkriegstheorie Grossbritanniens und der USA, was bereits an deren Luftrüstungsprogrammen vor und vollends mit der Kriegsführung der beiden westlichen Hauptmächte während des Zweiten Weltkrieges deutlich wurde.

ebenbürtig. Erst ab 1940 war es den neuen japanischen Nakajima Ki-43 Hayabusa und dann dem Mitsubishi A6m, besser bekannt unter dem Namen «Zero» unterlegen. Diese «Zero» war eine Herausforderung für die Chinesen und Huanlong baute den Typ 29, die chinesische Version vom Dewoitine D-520.

Die ersten wurden im Dezember 1939 ausgeliefert und man war überrascht über die Leistungen. Der Typ 29 war nicht ganz so schnell wie die Zero, aber in der Bewaffnung und Manövrierfähigkeit war sie leicht besser. Die modifizierte Version des D-550 war die ideale Kombination für die CAF.

Die Regierung wollte zusätzlich zu den «Big Four» eine eigene Flugzeug-Industrie aufbauen und gründete die «Guiyang National Aeronautical Works», bekannt unter dem Kürzel KNAW. Zuerst baute sie noch Flugzeuge für die grossen vier Hersteller.

Yao Si Kiou, Chef der KNAW, hatte gute Beziehungen zu Frankreich und auch zu Marcel Bloch. In Lizenz baute er die MB-155. Im April 1940, nur einige Wochen vor der Übernahme der SAAMB-Werke durch die deutsche Wehrmacht, erhielt er noch die Pläne für die MB-157. Die Produktion startete im Dezember 1940. Der Jäger flog die ersten Einsätze bereits im März. Er sollte einer der besten Jäger im Asian-Theater werden, analog des P-47 Thunderbolt, zusammen mit dem Huanlong Type 19, dem chinesischem Supermarine Spitfire.

Schluss im nächsten Contact.
Soviet Volunteer Group, Flying Tiger
und Frauen im Cockpit.

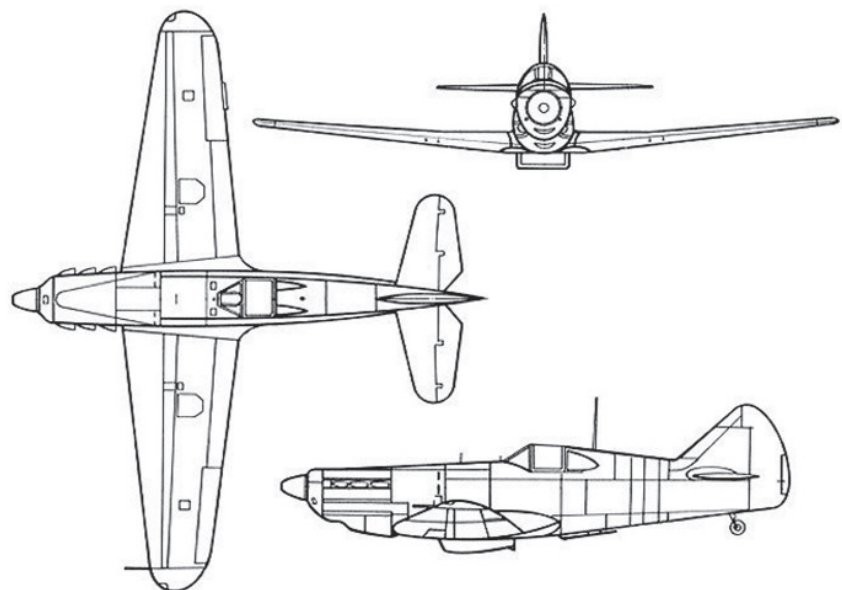
Col Werner Meier



Huanlong Typ 29, die chinesische Version vom Dewoitine D-520.



(oben) die KNAW Bake-15, Ebenbild des P-47 Thunderbolt und die chinesische Spitfire Huanlong Type 19





...berichtet

Seaplane Meeting Luzern

Es sollte ein Jubiläum gefeiert werden: 100 Jahre ist es her, dass in Luzern mit Wasserflugzeugen ein Rundflugbetrieb aufgenommen wurde.

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus organisierte die Seaplane Association vom 3.- 5. Mai ein Wasserflugzeugtreffen. Als grosse Attraktion kam eine holländische Catalina in die Innerschweiz.

Ein halbes Jahr zuvor hat man die Bewilligung bei der Stadt Luzern beantragt - dort wurde sie aber verschlafen und drei Wochen vor dem Event ein Landeverbot erlassen! Dass man in Verletzung des schweizerischen Luftfahrtgesetzes auch noch das Überfliegen der Stadt Luzern verbot, war ein weiterer Akt der Unfreundlichkeit.

Täglich wurden drei Passagierflüge mit der Catalina angeboten, die mussten aber vom Flugplatz Buochs aus erfolgen. Die Gemeinde Meggen erlaubte das Wassern, somit kamen die Passagiere zu einem «Splash and go» und erst noch zu einer Hartbelaglandung.

Im Seebecken von Luzern kamen in den drei Meetingstagen fünf Wasserflugzeuge, welche nach der Wasserung bei Meggen 25 Minuten zum Lido «tuckern» durften. Mit diesen Flug-



Die Catalina am Boden und im Wasser...



zeugen durften Passagiere ohne Voranmeldung mitfliegen - für alle ein «Erstflugerlebnis»

Das Wetter war am Freitag sehr schlecht, einige Flugzeuge mussten

auf dem Flug nach Luzern umdrehen. Am Samstag und Sonntag gab es sogar sonnige Abschnitte, man konnte sich freuen. Wir zwei Helfer aus dem Fokker Team konnten am Sonntagvormittag ab Buochs einen Ferry-Flug

miterleben, die Organisatoren wollten das grosse Flugboot im Lido doch noch zeigen.

Nach dem Start ging es im Tiefflug über den See, ein Presse- und Zuschauerschiff musste begrüsst werden und dann kam die äusserst sanfte Wasserung. Von der Flughöhe 15cm über dem Seespiegel bis zum Aufsetzen verbrauchten die holländischen Piloten mehr als zwei Kilometer, die Bremsstrecke dann wenige hundert Meter. Die zwei Pratt-Motoren wurden abgestellt, damit die Catalina mit Schleppbooten 3km zum Lido gezogen werden konnte. In der Catalina PH-PBY haben 16 Personen Platz, während des Fluges darf man das Cockpit besichtigen und die Aussicht durch die zwei grossen Bullaugen (Blisters) geniessen - aber alles ging viel zu schnell, kurze Eindrücke sind aber in Erinnerung geblieben.

Interessiert stellten wir fest, dass alle Motorbedienungshebel in der Mitte über den Piloten herabhängen, der Platz zwischen den Piloten wird dadurch frei, der Floatingmaster kriecht nach der Wasserung nach vorne, öffnet eine Luke und wird damit zum «Schiffsführer». Haben wir das nicht schon in Midland bei den Bombern erlebt?

Wenn das Wetter noch etwas besser gewesen wäre, hätten noch mehr Zuschauer den Weg zum Lido gefunden, allerdings nicht am Samstagnachmittag, da war die Seebrücke und die ganze Innenstadt zugunsten einer linken Demo gesperrt!

Luzern hat sich (wieder einmal) als luftfahrtfeindliche Stadt geoutet. Aber die interessanten Eindrücke der Wasserfliegerei sind geblieben. Es gibt in diesem Jahr noch einige Seaplane Meetings - ein Besuch lohnt sich.

Col Henry Saladin





verkehrshaus.ch

Bider-Ausstellung im VHSL

Am 27. Juni lud das Verkehrshaus zur Eröffnung der Ausstellung zum 100. Jahrestag der Alpenüberquerung durch den Schweizer Piloten Oskar Bider. Der junge Langenbrucker hatte in Frankreich bei Blériot das Fliegen erlernt und als erster Pilot mit einer Blériot XI am 24. Januar 1913 die Pyrenäen überquert.

Schon nach ein paar Monaten kam er mit seinem Flugapparat in die Schweiz zurück und betrieb in Bern eine Flugschule. Er machte erste intensive Vorbereitungen für die Alpenüberquerung, er wollte von Bern nach Milano fliegen. Bider hatte Mühe, die Höhe des Jungfraujochs zu erreichen, denn mit einem 70 PS-Motor war dies nicht möglich. Das Flugzeug muss leichter sein, also plante er mit weniger Treibstoff in den Tanks und mit einer Zwischenlandung.



Im Morgengrauen des 13. Juli 1913 startete er mit diesem Flugzeug und überflog um 6 Uhr das Jungfraujoch, machte eine Zwischenlandung in Domodossola, um aufzutanken und dann sofort weiterzufliegen. Der Empfang in Mailand war grossartig, die Presse war des Lobes voll.

Mit diesen Pionierflügen schrieb Bider nicht nur Luftfahrtgeschichte, nein er löste eine grosse Welle der Flugbegeisterung in der Schweiz aus.

Bei Kriegsausbruch wurde Bider den Fliegertruppen zugeteilt. Er war als Korporal (mit eigenem Flugzeug) eingerückt, wurde Leutnant und Oberleutnant und Chefpilot der noch jungen Flugwaffe. Seine Flugschüler waren: Real, (1. Kommandant der Fliegertruppen), Audemars, Alfred Comte und andere. Oskar Bider wollte aber Zivilpilot werden und mit Walter

Mittelholzer gründete er die Fluggesellschaft Ad Astra in Zürich.

Nach seinem Abschiedsfest von der Militärfliegerie flog Bider vor seinen Kameraden eine Akrobatikvorführung - es war sein letzter Flug, am 7. Juli 1919

Im Verkehrshaus ist bis September eine Spezialausstellung über Bider, den Flieger, zu besichtigen. Fotos, Dokumente, Flugzeugteile, sein Blériot-Flugapparat Nr 2 im Original und andere Erinnerungsstücke sind zu bewundern. Damian Amstutz hat mit seinen Mitarbeitern eine tolle Ausstellung geschaffen - Geschichte zum Erleben.



Oskar Bider wurde am 12. Juli 1891 in Langenbruck (BL) geboren und besuchte auch dort die Schulen

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



Einige Information aus der Werkstatt.

Die Flügelwurzel-Abdeckbleche wurden neu angefertigt. Wie auf dem Bild ersichtlich waren die alten nicht «anliegend». So wurde das Stinsy-Cockpit immer gut durchlüftet, besonders im Winter. Mit den neuen Flügelwurzel-Abdeckblechen konnte der Durchzug gestoppt werden - für unsere Passagiere eine wesentliche «Komfortsteigerung».

Motor-Revision

In Europa war es nicht möglich, die Ersatz-Ventilsitze aufzutreiben. Wochenlang wurde gesucht, leider ohne Erfolg. In den USA startete ich eine Suchaktion. Teilweise war ich mit über zehn Firmen in Kontakt, und dann hat es eingeschlagen. «Natürlich haben wir solche irgendwo im Lager» war die Antwort. Mit klopfenden Herzen fragte ich, ob denn der Durchmesser auch wirklich 53.5 und 51.5mm sei, und ob diese auch «steel made, not Allison Typ» seien und einen «straight-seat» hätten - sie hatten das.

Ich schickte diese nach Italien und deklarierte sie als «Teile eines alten Motors» und schrieb den Wert auf den Zollzettel. Ich habe die Rechnung aber ohne den italienischen Zoll gemacht. «Wir brauchen eine Rechnung», meinten sie und ich habe sie dann per FAX geliefert. Wie das so bei solchen Kostenvoranschlägen ist: es wird kostspielig!



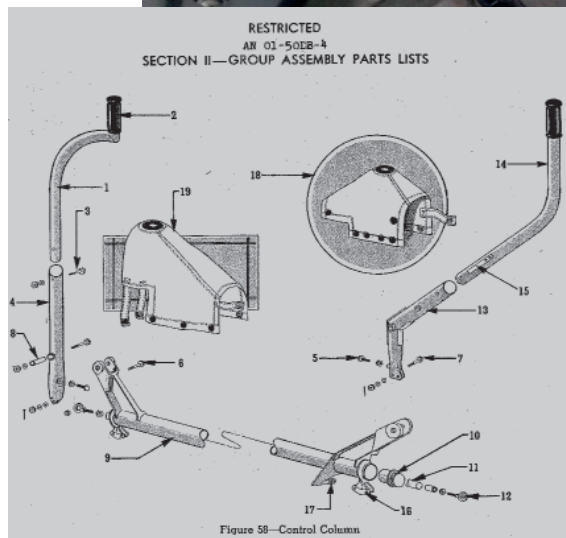
ger! Materialbeschaffung und Arbeit werden teuer und leider müssen wir diese Kröte schlucken. Sobald wir die Abrechnung haben, werden wir euch informieren und hoffen, dass Ihr uns wieder unterstützen werdet.

Wir sind sehr froh, dass wir einen Ersatzmotor haben, denn wie das Beispiel zeigt, braucht es unheimlich viel Zeit einen alten Motor zu «flicken».

Abdeckung

1944 waren diese Abdeckungen montiert worden, damit keine herunterfallenden Teile die Steuerung blockieren könnten. Irgendwann sind diese verschwunden, wir haben das Flugzeug so übernommen. Zufällig habe ich das realisiert. Lukas Stadelmann (SR-Technics) hat neue Teile angefertigt. Herzlichen Dank.

Col Werner Meier



news

In der zweiten Julihälfte hat uns die traurige Nachricht erreicht, dass unser Ehrenmitglied **Walter Lack** am 14. Juli in seinem 81. Lebensjahr verstorben ist.

Wer konnte anlässlich der Verabschiedung nach der diesjährigen GV schon ahnen, dass es ein Abschied für immer gewesen war. Mit Walter Lack verlierten wir einen aktiven, liebenswürdigen, im Auftritt bescheidenen, aber stets hilfsbereiten, geschätzten Clubkameraden und begnadeten Modellbauer, der in den ersten Glanzzeiten des Standeinsatzes nicht nur eine perfekte Inneneinrichtung für den VW-Bus des Wings hinzubauerte, sondern dem Club auch ein einmalig schönes Modell der Stinsy zum Geschenk machte. Es wird bei allen, die Dich, Walter, kannten, die Erinnerung an Dich wachhalten. Walter, wir trauern um Dich.

Der Vorstand

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

2013

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

28. September

9. Oktober

12.-13. Oktober

23. November

Veranstaltungen / Reisen

6th Convoy to Remember

MAKS Moskau

Tannkosh / DE

Huntertag St. Stephan

Airshow Dittingen

Fliegerchilbi Langenthal

Oldtimer Hahnweid / DE

Ziegermeet in Mollis (grösste Flugshow der Schweiz)

Clubreise nach Hermeskeil (Flugausstellung) und

Besichtigung des «Schiffshebewerk» Arzwiller

Nostalgieflytag Haslital

Axalp

Air Show / Midland Texas

Jahresendanlass

CAF SW

Flight OPS

Flight OPS

CAF SW

CAF SW

CAF SW



Walter Lack war seit 1998 Mitglied des Swiss Wing und hat das «Stinsy-Team in vielfältiger Weise unterstützt. Dadurch ist er so etwas wie der Vater des Teams geworden. (Auszug aus dem Contact Mai 2006)

GESUCHT
 Flieger- und andere Bücher mit
 militärischem Inhalt.
 Werden abgeholt
Kontakte
 Theo Arter: 079 356 70 24
 Peter Winkler: 079 416 69 69



Flug mit der Antonov über die Wüste - aber immerhin zwei Lastwagen wurden gesichtet (links unten)

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

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