



Spicy BBQ in Biel-Kappelen 2013

Mit EMail vom 10. Juni kündigte Kurt, unser Kassier, den Mitgliedern der CAF Swiss Wing das alljährlich stattfindende BBQ auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (LSZP) an. In der Vergangenheit musste der Anlass infolge schlechten Wetters schon mehrfach abgesagt werden. Sollte es dieses Jahr klappen?

Eines sei vorweggenommen – ja, die Zeichen am frühen Morgen standen gut. Gegen 10 Uhr trafen die ersten Mitglieder – mit Autos – auf dem Flugplatz ein. Frische Gipfeli und heisser Kaffee aus dem Flüger Beizli, das musste jetzt sein. Vom nahegelegenen Wäldchen zogen schleichend Nebelschwaden auf. Was sollte das bedeuten? Aus Sicht des Flugplatzleiters Robert nichts. «Die werden sich wieder verziehen». In der Tat, die Nebelfetzen verzogen sich und machten ein paar Regentropfen Platz! Innert weniger Minuten war der Spuk vorbei und aus den ernsten Mienen der Anwesenden wurden wieder lachende Gesichter. Die Sonnenschirme wieder aufgestellt, widmete man sich dem Flugbe-

trieb. Schon bald sollte «Avianna» – Jean's rote Antonow AN-2 – vom Flugplatz Birrfeld her kommend, eintreffen. Die Batterien des Fotoapparates geladen, das richtige Tele-Objektiv montiert – doch der weltgrösste, einmotorige Doppeldecker tauchte nicht auf.

Grund dafür war, dass sich zu wenige Interessenten für den Überflug nach Biel-Kappelen gemeldet hatten. Schade!

Von der schattigen Terrasse aus beobachteten die Clubmitglieder, Piloten und Zuschauer den regen Flugbetrieb und das muntere Treiben der Fallschirmspringer der schweizerischen Freifall- und Fallschirmspringerschule Swissboogie. Neben der vereinseigenen «Stinsy» zählten die frisch restaurierte De Havilland Chipmunk HB-TUG und Hansruedi's rare



Diese Bäume hat Fredi Lienhard vor 45 Jahren auf dem neuen Flugplatz Biel-Kappelen gepflanzt. Er hat beim Bau wacker mitgeholfen. Der Flugplatz Biel wurde Anfang 1968 in Betrieb genommen, diese Landung von Fredi war 1967 und nur zum Demonstrations-Zweck (Lärm) vor den Anwohnern und diente dem Kappeler Gemeinderat als Entscheidungshilfe für die Bewilligung. Dort wo das weisse Auto steht, ist heute der neue Hangar.



Inhaltsverzeichnis

BBQ Biel	Seite	1
Und übrigens...	Seite	3
Convoy to Remember	Seite	4
Chinesische Luftwaffe	Seite	6
Tannkosh	Seite	8
News / Veranstaltungen	Seite	12

FFA AS-202/15 Bravo, HB-HEC, zu den Augenweiden. Interessierte hatten Gelegenheit, einen Rundflug mit einer Piper PA-28 Archer der in Biel-Kappelen beheimateten Fluggruppe Seeland oder einen Akro-Flug in einer Extra 330 LC zu geniessen.

Mittlerweile Mittag geworden, wurde das Buffet eröffnet. Die von Ernst und Esther Denzler grillierten feinen Steaks und Würste sowie das erfrischende Salatbuffet mundeten uns in der Gartenwirtschaft unter den schattenspendenden Bäumen ausgesprochen. Die interessanten «Benzin-gespräche» taten ihr Übriges dazu.

Während sich am Nachmittag noch eine YAK-52 auf dem Platz einfand, wurde in der Luft heftig gearbeitet. Die Stinsy mit Pilot Max und Fotograf Roger an Bord hatten Gelegenheit, Hansruedi's «Bravo» in der Gegend Chasseral – Bielersee in der Luft zu fotografieren. An dieser Stelle bedanken sich Autor und Frau Tina nochmals ganz herzlich für diese grosse Chance!

Nachdem die Musik aus dem Flüger Beizli «Buvette Airspeed» langsam ausklang, das Buffet längst aufgeräumt, und die Maschinen getankt und ausgeflogen waren, machten sich auch die letzten illustren Gäste auf den Weg nach Hause. - wahrlich ein spicy BBQ!

Roger Steiner



Wann geht es endlich los... aber zuerst genießt man das feine Buffet. Herbert klärt auf und Werner, Tina und Roger im lockeren Gespräch





Und übrigens...

Absichtlich leergelassen



Drei Tage am Boden erlebt...

Die Vorbereitungen für diesen Grossanlass in der Schweiz hatten schon ein Jahr vorher angefangen. Hunderte von Arbeitsstunden wurden im grossen Organisationskomitee geleistet. Der Convoy sollte nämlich nochmals grösser werden als seine Vorgänger, man hatte sich viel vorgenommen.

Die Stichworte zuerst: Grösstes internationales Militär-Oldtimer-Treffen der Schweiz, 600 Militär-Oldtimer und 300 Töffe aus 18 verschiedenen Ländern, Parade mit 400 Teilnehmern, Ausfahrt mit Gästen 30km durchs Schenkenberg- und Fricktal, sämtliche ehemaligen CH-Kampfpanzer im Einsatz, Demonstration Brückenpanzer 68 in der Kiesgrube, Patrouille Suisse, Super-Puma, Fallschirm-Aufklärer, Warbirds-Oldtimer, Sonderschau des schweizerischen Militärmuseums Full-Reuenthal, Kavallerie-Schwadron mit über 50 Pferden im Einsatz und mit Camp, Panzer-Laserschiessen ab dem Centurion, originalgetreuer Nachbau eines befestigten Grenzübergangs Zweiter Weltkrieg, kulinarische Höhepunkte vom Spatz bis zur Käseschnitte. Festansprache des Bundespräsidenten Ueli Maurer. Keinerlei Hemmnisse, sehr schönes Wetter, viele Zuschauer, grosse Medienpräsenz und im Bereich Luftfahrt: den höchsten Ansprüchen genügend.

Das Fest- und Ausstellungsgelände war in einem Top-Zustand bereit, die Teilnehmer konnten

kommen. Schon anfangs der Woche bezogen die Fahrzeuge aus vielen europäischen Ländern ihre Standplätze - am Freitagvormittag waren es dann bereits etwa 600 Fahrzeuge.

Der Freitagnachmittag ist jeweils der Trainingstag der Flieger, wobei das ganze Programm geflogen wird. Um 1800 Uhr erfolgte die offizielle Eröffnung des 6. Convoy to Remember mit Musik und Böllerschüssen, dazu eine Vorbeifahrt der der Militärmotorräder aller Zeiten und Herkunft und natürlich möglichst kurzen Ansprachen. Viel Zuschauervolk war aufmarschiert, es gab viel Arbeit an den Verpflegungsstationen in der Festwirtschaft und an den Verkaufsständen. Dann kam das Abendprogramm: Die beste Oktoberfestkapelle aus München spielte auf, sorgte in der prallvollen Festhütte für eine unglaubliche Stimmung - nach kurzer Zeit stand alles auf den Bänken und Tischen!

Der Samstag ist immer der Hauptaktionstag. Etwa 400 Militärfahrzeuge aller Art und Herkunft begaben sich auf die 35 km messende Rundfahrt auf den Bözberg und durchquerten auf dem Rückweg die Stadt Brugg. Tausende von Zuschauern säumten die Strassenränder und begrüsst die Besatzungen auf den historischen Militärfahrzeugen.

Punkt zwölf Uhr landeten die Grenadiere der Kompanie 17 mit den Fallschirmen. Punktgenau unter dem Bei-

fall der grossen Zuschauerschar. Sie führten das Falten ihrer Schirme vor und wurden danach für den zweiten Sprung am Nachmittag ins Birrfeld transportiert. Schon vor 1400 Uhr kamen die Fahrzeuge von ihrer Fahrt durch den Aargau zurück, gerade richtig, um den Zuschauern und den mitfahrenden Gästen die Vorstellungen des Brückenpanzers und die Präsentation aller schweizerischen Panzer zu zeigen. Das Angebot an Vorführungen am Boden nahm fast kein Ende, dazu kamen noch die vielen Airshow-Teile über den Köpfen. Man wusste manchmal nicht mehr wo man hinschauen sollte, Schlag auf Schlag erfolgten die Vorführungen.

Es war nun der Moment, den Bundespräsidenten Ueli Maurer zu empfangen. In seiner Ansprache betonte er den Wert der Armee als Garant unserer Sicherheit. Die Verankerung in der Bevölkerung ohne Verkrampfungen sei Tradition in unserem Land, betonte er. Der Bundespräsident hat während einigen Stunden die Vorführungen dieser grossen Menge von Freiwilligen und Enthusiasten verfolgt und fühlte sich dabei sichtlich wohl.

Es wurden nicht nur viele Panzer vorgeführt, nein, die Zuschauer konnten auch in der grossen Kiesgrube «Passagierfahrten» mitmachen. Für das leibliche Wohl war auf dem Festgelände gesorgt, überhaupt konnten wir feststellen, dass im Vergleich zu früheren Convoys viel mehr Verkaufsstände vorhanden waren, das hat dem Anlass noch viel mehr Farbe und Besucherfreude verliehen. Die Besichtigung und die Vorführung des Super Pumas der Luftwaffe wurden mit Begeisterung aufgenommen.

Am Abend wurde dann die Festhalle nochmals total gefüllt: Das original Glenn-Miller-Orchestra präsentierte eine zweistündige Galaschau - für Kenner war es ein grossartiger Leckerbissen.

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 / www.cosmos-tours.ch

Der Sonntag begann nach dem Army-Frühstück mit dem Feldgottesdienst. Dann wurde das Programm fast wie am Samstag wiederholt. Die Verbände der Luftwaffe fehlten allerdings, aber die Vorführungen der Flugzeuge, Fahrzeuge und der Panzer, der Vorbeimarsch der Dragoner mit 50 Pferden und die Ausstellungen haben den Besucher voll in den Bann gezogen.

Es sind mehr als 20'000 Zuschauer nach Birmenstorf gekommen, haben bei schönstem Wetter drei perfekt organisierte Tage erlebt. Der Dank gehört den Organisatoren, den Helfern und den Behörden rundherum. Der nächste Convoy to Remember kommt bestimmt!

Col Henry Saladin

Air Operation, drei Tage in der Luft

Der CAF-Swiss Wing hat wiederum die ganzen Air-Operationen geplant und durchgeführt. Was so einfach klingt, erforderte einen enormen Aufwand, aber wir wurden entschädigt, weil alles nach Plan abgewickelt wurde und die Flugzeuge am Himmel die Zuschauer erfreuten. An diesem 6th Convoy wurden die 12 Flugvorführungen auf den ganzen Tag verteilt und zeitlich mit den Bodenvorführungen abgestimmt.

Am Freitag 1000 Uhr wurde das Briefing durchgeführt. Dieses war umso wichtiger, denn die Vorführungen fanden nicht auf einem Flugplatz mit einer klar definierten Vorführachse

statt. Nein, in Birmenstorf musste im Kreis und mit genauen Abständen geflogen werden. Dies bedingte klare Vorgaben an die Piloten. Startsequenzen, Höhe, Geschwindigkeit, Funkfrequenzen und Notfallszenarien mussten genau besprochen werden - was wir auch taten.

Auf Platz war Ferdi Nietlispach als «Ramp Officer» tätig. Er war dafür verantwortlich, dass die Flugzeuge respektive die Piloten alle zur rechten Zeit am/im Flugzeug waren, zur gleichen Zeit die Motoren starteten und die Startsequenzen einhielten. Es wurde im Abstand von 9 Sekunden gestartet, damit wir schon über Birmenstorf einigermassen in der Demo-Formation flogen. Der errechnete Abstand betrug 350m, und wenn diese nicht stimmten, wurden wir von «Scout 1» Max Schönenberger freundlich darauf hingewiesen. Für die Convoy-Formation wurde im MITO (Minimum Intervall Take Off) gestartet, also in einem Abstand von 4 Sekunden. So war kurz nach dem Start die Formation zusammen und jeder Pilot hatte noch etwas Zeit, seine Position genau zu erfliegen. Wir hatten ja vorgängig der Veranstaltung kein Trainingslager durchführen können. Auch die Warbirds mussten in genauen Zeitabständen starten, sei es vom Birrfeld aus oder aus Bremgarten in Deutschland.

Eine Herausforderung war die Convoy-Formation. Diese Sechser-Formation wurde über Birmenstorf punktgenau

von der Morane und der TBM-3 überflogen. Ich hatte zuerst etwas Bedenken, dass es so klappen würde, aber alle Piloten hatten Formation-Erfahrung und beherrschten ihre «Fluggeräte». Eine solche Übung kann man nur mit eiserner Flugdisziplin durchziehen, und die hatten sie alle.

In der kleinen Demo-Box konnten wir einige Kunstflugfiguren fliegen. Dave Oldani mit seiner Yak-52 flog ein perfektes Programm und fand Anklang bei den Zuschauern, dasselbe gilt für unsere Stinson, die mit Rauch und einem sonorem Ton ihre Beweglichkeit vorführte.

Mit zwölf Flugvorführungen pro Tag - inklusive Patrouille Suisse, Super Puma und Fallschirm-Aufklärern -, alle zeitlich abgestimmt auf die Bodenvorführungen, erreichten wir, dass immer etwas «los» war. Alle 30 Minuten wurden wir am Himmel aktiv, dies ist wahrscheinlich auch das Maximum für einen solchen Anlass.

Eine Airshow ohne «Speaker» gibt es bei uns nicht. Unser «lebendes» Lexikon, Henry Saladin, kommentierte alle Vorführungen souverän und mit aussergewöhnlichen Detail-Kenntnissen. Henry, ohne dich keine Show - herzlichen Dank.

Es war ein sehr gelungener Anlass für alle Teilnehmer, der unserem Metier sehr viel Goodwill gebracht hat. Ich bedanke mich bei allen Helfern und



vorne, die beiden Stinson und hinten die TBM-3 «Avanger und die Moran MS-406

Piloten. Auch dem Flugplatz Birrfeld ein herzliches «Dankeschön» für Euer Entgegenkommen und die problemlose Abwicklung des Flugbetriebs.

Col Werner Meier



oben von links:
Oberstlt Dani Hösli,
BR Ueli Maurer und
Adj Uof Adi Gerwer
und daneben unsere
«CAF Stand Crew»



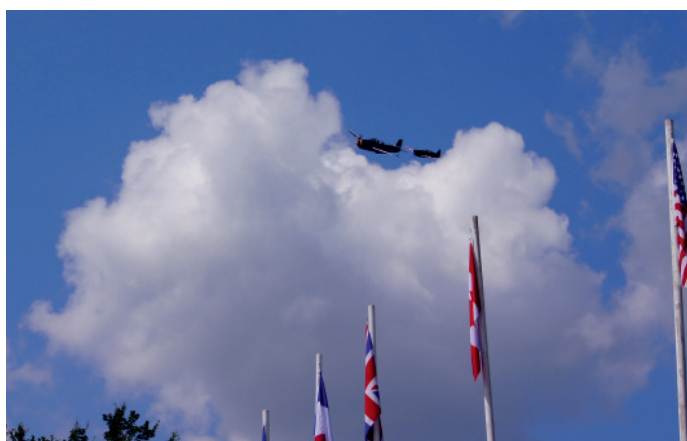
Sonne Märt Bremgarten

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



Die Convoy-Formation, überflogen von der Morane und TBM-3



report

空军

Chinesische Luftwaffe

Teil 6

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

Als Abschluss der Serie «Chinesische Luftwaffe» noch drei Kurzbeträge. Ich hoffe, dass ich Ihnen einen Einblick in die chinesische Luftfahrt geben konnte. Vielleicht verstehen wir nun ein klein wenig besser, was in der heutigen Zeit im Fernen Osten abläuft. China und Japan, dieser Konflikt war vor 80 Jahren und ist bis heute nicht vergessen.

Sovjet Volunteer Group

Im Oktober 1937 wurden 450 Piloten und Techniker, 155 Kampfflugzeuge, 62 Bomber und 8 Trainer in Alma Ata zusammen gezogen und nach China geschickt. 1941 waren 885 Flugzeuge im Einsatz (inkl. zwei- und viermotorige Bomber). Nach dem Unterzeichnen eines «Nichtangriffspakts» zwischen Japan und Russland wurden die «Volunteer Group» nach Hause geschickt. 227 Piloten verloren ihr Leben bei ihrem Kampf gegen Japan.

Ein Beispiel: Der Angriff auf Formosa war sehr riskant und wurde erfolgreich durchgeführt. Unter dem Kommando von Cpt. Fyodor Polynin flogen 28 SB-2 Bomber über 1000 km um einen Flugplatz zu zerstören. Dieser



war geschützt durch Berge, Kampf-flieger und Flak. Die Bomber flogen zwischen 4000m-5000m und die Besatzungen litten unter Sauerstoffmangel. Sie hatten keine Sauerstoffmasken. Als sie die Küste erreichten, flogen sie etwas tiefer und auf 3000 m konnten sie sich etwas erholen. Die SB-2 war ein schneller Flugzeug und die Japaner waren nicht in der Lage diese Bomber zu Kampfflugzeugen zu bekämpfen. Auch die Fliegerabwehr kam zu spät und feuerte erst nach dem Angriff. Die Russen warfen 2080 Bomben ab und zerstörten 40 Flugzeuge, Schiffscontainer in denen sich Flugzeugteile befanden. Auch Hangars und ein Benzindepot (Reserve für drei Jahre) wurden zerstört. Die Japaner haben dann die Verantwortlichen abgesetzt und der Kommandant des Platzes beging Selbstmord.

Flying Tigers

Als General Yang realisierte, dass die chinesische Luftwaffen-Doktrin ineffizient war, verpflichtete er ausländische Berater und reorganisierte die Luftwaffe in den Jahren 1936-37. Yang, geboren und aufgewachsen in den USA, hatte gute Beziehungen zu ehemaligen USAAF-Offizieren, die ins zivile Leben zurück kehrten. Unter diesen war auch der etwas eigenwillige General Claire Chennault, der offiziell aus gesundheitlichen Gründen ausschied. Aber es war ein offenes Geheimnis, dass er immer wieder mit seinen Vorgesetzten Schwierigkeiten hatte.

Nach einem Jahr wurde Chennault Chef-Ausbilder an der Air-Force Academy in Chongqing. 1940 wollte er von der US-Regierung die Genehmigung, um eine offizielle «Söldner-Truppe» zu bilden. Das wurde abgelehnt. Die US-



General Claire Chennault

Piloten, die offiziell keine Verbindung zum US-Gouvernement hatten und auch auf der Gehalts-Liste der Chinesen waren, wurden «American Volunteer Group» (AVG) genannt und gingen dann unter dem Namen «Flying Tigers» in die Geschichte ein. Die AVG war ein wichtiger Bestandteil in der Verteidigung des Luftraumes gegen die Japaner.

Nach «Pearl Harbor» wurden die «Flying Tigers» offiziell wieder in die USAAF integriert und erhielten nun auch Unterstützung. Die erworbenen Erfahrungen im Luftkrieg gegen Japan waren für die USA ein unschätzbare Wert auf dem pazifischen Kriegsschauplatz.

Die AVG-Piloten erreichten China via Australien und Burma, andere über die arktische Yakutia-Strasse und viele von ihnen erlebten bei ihrer Ankunft einige Überraschungen. Eine davon: Weibliche Pilotinnen flogen zusammen mit männlichen Piloten Kampfeinsätze. Die meisten von den US-Boys hatten chinesische Frauen nur als Servierpersonal, Verkäuferinnen und Prostituierte kennen gelernt – nicht aber im Flieger-Kombi und als Kommandantin eines Kampfflugzeuges.



Li Xiaqing mit der «Tiger Moth»

Eine davon war **Li Xiaqing** (**Yaching Lee**)

Im Alter von 17 Jahren wurde sie verheiratet mit dem jungen Diplomaten Cheng Paifeng und kam nach Genf. Wie viele Andere wurde auch sie an einer Airshow in Paris vom Virus Fliegen angesteckt.

Beim «Cointrain Aero-Club» in Genf lernte sie fliegen. In einer Tiger Moth (siehe Bild) nahm sie Flugstunden. Weil sie so klein war, brauchte sie zwei Sitzfallschirme, um aus dem Cockpit hinaus sehen zu können. Sie war die erste Chinesin, die die schweizerische Piloten-Lizenz erhielt.

1937 hat sie sich scheiden lassen, flog von Stadt zu Stadt als «Fundraising Pilot» und unterstützte so China mit dem Geld, das sie mit den Flugschauen verdiente. Sie spielte auch in einem Hollywood-Film mit. 1940 kehrte Li nach China zurück und flog in der «Zhang Ruifen's-Squadron» mit. 1943 wurde sie abgeschossen, konnte sich aber mit dem Fallschirm retten. Sie erlitt schwere Verbrennungen. Li verliess das Militär und wurde technische Beraterin bei der CAF. Und 1945 erhielt sie die «National Liberation Medal».

Li Yueying

Aufgewachsen in Portland Oregon 1912. Sie arbeitet als Lift-Boy, in einem der wenigen Jobs, die für Chinesen offen waren. 1932 lernte sie fliegen. 1933 trat sie der CAF (China Air Force) bei. Sie war frustriert, denn zu dieser Zeit wurden keine weiblichen Kampfpiloten angenommen, und so flog sie als Testpilot für Luoyun. 1938 trat sie wieder in die CAF ein und flog zuerst Transportflugzeuge. Erst 1940 erfüllte sich ihr Wunsch - sie flog nun «Fighter-Airplane». Nach 1945 blieb



Zhang Ruifen



Li Yueying

sie weiter in der Luftwaffe und war als Instruktorin tätig. Sie flog bis ins hohe Alter.

Zhang Ruifen (Katherine Sui Fun Cheu), geboren 1904 in Kanton. Mit 17 Jahren studierte sie am «Konservatorium in Kalifornien» Musik. Polytechnic an der University of Southern California folgte, und später heiratete sie.

Ihr Vater gab ihr Autofahrstunden, sie fuhren zum Flugplatz «Dycer Airfield». Sie gab die Musik auf und lernte fliegen. Nach 12 Stunden machte sie ihren ersten Soloflug. Sie spezialisierte sich auf Kunstflug und in den nächsten zwei Jahren flog sie überall in den USA ihre Vorführungen. 1937 ging sie zurück nach China. In der CAF flog sie die Fouke 40 und später die Dewoitine 20. 1940 wurde sie zum Captain befördert, aber 1942 wurde sie in einem Luftkampf abgeschossen. Ihr Leichnam wurde von einem Farmer gefunden und wurde nach Chongqing gebracht. Auf diesem Militärfriedhof wurde sie beigesetzt.

Col Werner Meier



Gegründet und aufgebaut wurde der Flugplatz Tannheim von Max und Helga Dolderer. Max hat Mitte der 60er-Jahre seine Pilotenlizenz erworben. Er verlegte seinen Lebensmittelpunkt von der Landwirtschaft auf den Traum «Fliegen». Unermüdlich baute dieses Ehepaar an seinem gemeinsamen Traum. Das «Bauen» ist durchaus wörtlich zu verstehen, denn Tower, Gaststätte und Wohnräume sind in Eigenleistungen entstanden. Die Betriebsbewilligung erhielten sie 1976. 1982 öffnete sich Tannheim für junge UL-Flugzeuge (Ultraleicht) und es entstand die erste Flugschule für ULs.

Beim ersten Fly-in im Sommer 1993 kamen etwa 30 UL-Piloten und veranstalteten eine kleine «Grillparty». Ein Abend am Lagerfeuer, etwas Musik, ein Akro-Pilot, der zum Spass einige Figuren flog - dies war der Startschuss zu einer Erfolgsgeschichte.

1983 zum ersten Mal über 500 Flugzeuge, 2006 zählte man schon über 1000. 2007 besuchten die Koryphäen aus Oshkosh, dem grössten Fly-in der Welt, den Flugplatz Tannheim. Sie waren sehr beeindruckt vom Ausmass der Veranstaltung und wie souverän der Flugbetrieb abgewickelt wurde. So quasi als «Ritterschlag» gaben sie die Zustimmung für die Bezeichnung «Tannkosh».



Am 23. August 2013 flogen meine Frau und ich nach Tannkosh. Zollformular und Flugplan war Routine, wir freuten uns auf einen schönen Flug. Start war um 0830 Uhr, die erste halbe Stunde verlief ruhig. Aber dann ging's los auf der Zürich-Info. «Open Flightplan, Destination Tannheim, ist Dübendorf aktiv usw». hörte man fast im Minutentakt. Etwas mühsam waren die Aufforderungen – «avoid TMA ZRH 4, TMA 11/13, Kontakt Dübendorf Tower, Report when leaving CTR» - aber wo ist diese in diesem ostschweizerischen «Luftraum-Chrüsümüsi»?

In Tannheim konnten wir mitten über den Platz fliegen und ohne Warteschleife direkt landen. Wir wurden in den «Hot-Spot» eingewiesen, den Platz für besondere Flugzeuge – ja, unsere Stinsy gehört sicher in diese Klasse.

Wir genossen das Ambiente auf diesem Platz. Während 20 Minuten wurde gelandet, die 20min gestartet, die nächsten 20min Vorführungen, und das den ganzen Tag hindurch. Um 1800 Uhr hat sich der 1000ste Pilot eingeschrieben. Nach einem wunderschönen Tag und genügend Bier startete das Abendprogramm. Wer schon an einem Oktoberfest war, kennt die Stimmung in einem Festzelt – dazu also hier kein Kommentar. Als dann noch ein Modellflugzeug (Shock Flyer) im Zelt gestartet wurde und im Takt der Musik sein

Akro-Programm flog, war die Stimmung, wie wenn es einem DampfkesSEL den Deckel lüpfte - absolut einmalig.

Am Samstag wurde in der Schweiz eine Kaltfront erwartet. Da wir noch einen Besuch auf dem Tagesflugplatz Hagenbuch, zum AAA-Fly-in vorgesehen hatten, mussten wir den Rückflug neu planen. Vorgesehen war eine Landung um 1400 Uhr und dann der Rückflug ins Birrfeld, sofern die Wetterverhältnisse dies zuließen.

Den Schweizer-Zoll zu begrüßen war das eine, aber dass in der Ostschweiz fast französische Zustände herrschten, hatte ich nicht realisiert. Altenrhein, Lommis und Speck waren von 1200 –1330 Uhr für auswärtige Flugzeuge geschlossen. So starteten wir halt früher und begrüßten den Zoll in Altenrhein – glaubten wir – es kam aber keiner. Schnell auftanken und ab nach Hagenbuch. Zwei Überflüge und dann ab nach Birrfeld. Die Sicht wurde immer schlechter und über Bremgarten nieselte es schon leicht. Kein Segelflugbetrieb, also Einflug über Sektor «Süd». Die Wolken sanken immer tiefer, kein Flugbetrieb mehr im Birrfeld, also ein kurzer Anflug. Nach der Landung ging es unverzüglich in den Hangar, leichter Regen kam auf, aber die Stinsy war nun unter Dach, und dann kam der grosse Regen.

Zwei ereignisreiche Tage gingen so zu Ende. Tannkosh ist immer eine Reise wert, ich jedenfalls werde das nächste Mal wieder dabei sein.

Col Werner Meier



Die polnische PZL-106 Kruk (deutsch Rabe) versprüht gutes deutsches Wasser, vermischt mit «Hopfen und Malz» landet es in einem «Mass».



Nach dem Sonnenuntergang startete das «Mini-Oktoberfest». Ein Modell-Flugzeug – im Takt mit der Musik. (unten) Zwei bekannte CAF-Presseleute (Tina und Roger), der provisorische Flugplatz von Hagenbuch und ein Jak-Nest in Tannkosh



news

Absichtlich leergelassen

2014

Veranstaltungen / Reisen

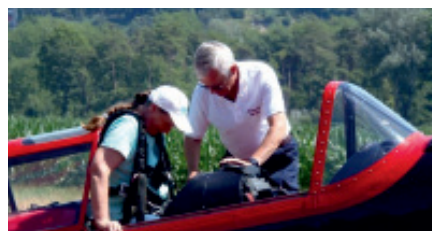
22. März	Generalversammlung	CAF SW
06. Juni	D-Day Normandie	CAF SW
12.-13. Juli	Fairford, Royal International Air Tattoo	
12.-13. Juli	Duxford, Fighter Collection	
26. Juli	BBQ CAF Swiss Wing	CAF SW
30.-31. August	Air 14, Payerne	
06.-07. September	Air 14, Payerne	
22. November	Jahresendanlass	CAF SW

GESUCHT

Flieger- und andere Bücher mit
militärischem Inhalt.
Werden abgeholt

Kontakte

Theo Arter: 079 356 70 24
Peter Winkler: 079 416 69 69



*Esther steigt ins Cockpit der «Chipmunk»,
Ernst bereitet das Buffet vor und unser
Robert Seckler (Flugplatzchef)
beobachtet das Geschehen...*



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 Publikations-
organ 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 fin-
den 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

