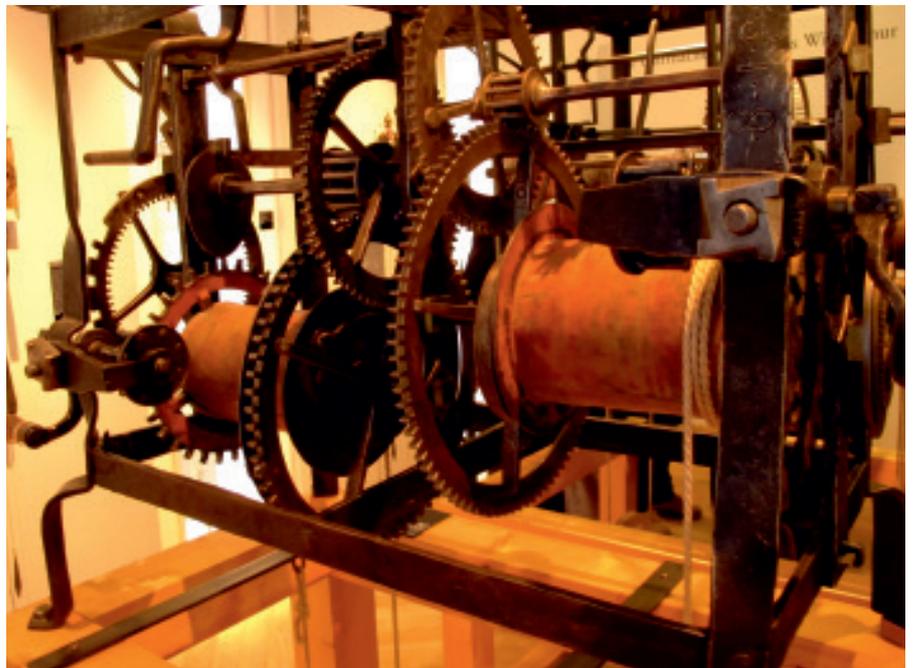




Generalversammlung CAF Swiss Wing

Die Generalversammlung des CAF Swiss Wing am 22. März 2014 im Restaurant zur Sonne in Winterthur war mit 41 Vereinsmitgliedern gut besucht und hatte zwei besonders wichtige Traktanden: Die Wahl eines neuen Präsidenten und die Wahl eines neuen Aktuars. Zuvor trafen sich die Vereinsmitglieder im Gewerbemuseum der Stadt zu einer Führung durch die Uhrensammlungen von Oscar Schwank und Conrad Kellenberger.

Die von Konrad Kellenberger in 44 Jahren zusammengetragene Sammlung von Weltrang ging 1970 in den Besitz der Stadt Winterthur über. Seit Herbst 1999 wird sie in den Räumen des Gewerbemuseums gezeigt. Schwerpunkte der Ausstellung bilden die eisernen Konsolenuhren der Winterthurer Uhrmacher Liechti aus dem 16. und 17. Jahrhundert, Prunkuhren aus der Renaissance und eine bedeutende Kollektion von Schweizer Holzräderuhren aus dem 18. Jh.



Konrad Kellenberger (1907-1976) arbeitete als Mechaniker am Technikum Winterthur. Für den Unterricht stellte er jeweils Modelle her und fand über die Technik den Zugang zum Phänomen der Zeitmessung. Seine erste, im Jahre 1925 gekaufte kleine Schwarzwälder-Uhr stammt vermutlich von Josef Sorg, einem deutschen Uhrmacher, der um 1830 eine Miniatur-Wanduhr nach Schwarzwälder Vorbild entwickelte.

Nach und nach vermehrte Kellenberger seine Sammlung um immer seltenere Uhren, zu denen sich auch Sonnen- und Sanduhren sowie alte Werkzeuge und Maschinen gesellen. 1975 kamen zur ersten Uhr der

Uhrenmacherdynastie Liechti aus Winterthur fünf weitere eiserne Konsolenuhren von Eduard hinzu. So entstand ein Sammlungsschwerpunkt, der durch Ankäufe und Schenkungen kontinuierlich erweitert wird. (Quelle: Wikipedia)

Sackuhren als besondere Preziosen

Die Uhrensammlung Kellenberger erhielt per Ende 2012 exzellenten Zuwachs: Die bedeutende Taschenuhrensammlung von Oscar Schwank - Dauerleihgabe für zehn Jahre - bereichert die bestehende Präsentation aufs Schönste, bringt sie doch ein wichtiges Gebiet ein, das vorher kaum vertreten war. Die historischen Uhren aus dem 16. bis 20. Jahrhundert wur-

Inhaltsverzeichnis

Generalversammlung	Seite	1
Der neue Vorstand	Seite	4
Korea, Jet's im Einsatz	Seite	5
Dann & Jetzt	Seite	7
Hunterverein	Seite	9
Rita Rohrer	Seite	10
Aus der Werkstatt	Seite	11
News / Veranstaltungen	Seite	12

den als konzentrierte Auswahl in einer permanenten Ausstellung inszeniert und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Oscar Schwank hat seine Sammlung mit einem sehr sorgfältigen und zielgerichteten Blick aufgebaut, dank dem es möglich wurde, die grossartige Entwicklungsgeschichte der tragbaren Uhren in technischer wie auch kunsthistorischer Hinsicht zu erzählen. Die Uhren demonstrieren sowohl technisches Können als auch künstlerische Raffinesse und sie zeugen ebenso von Reichtum und standesgemässer Repräsentation.

Einzelne Taschenuhren von Oscar Schwank wurden zwar bereits an namhaften Orten wie beispielsweise dem Internationalen Uhrenmuseum La-Chaux-de-Fonds oder auch dem Musée d'Horlogerie du Locle Château des Monts im Rahmen von kleineren Sonderpräsentationen gezeigt. Gleichwohl ist die umfassende Sammlung Oscar Schwank bis heute nur gerade einem kleinen Kreis von Eingeweihten bekannt. (Quelle: Theater.ch)



Vor der GV der obligate Apéro

Mittagsmahl in der Sonne

Nach dem Absolvieren des kulturellen Teils traf man sich ab 11:45 Uhr im Saal des Restaurants zur Sonne, wo der Apéro serviert wurde. Eine halbe Stunde später war der auch letzte Stuhl im Saal besetzt und das Mittagessen konnte aufgetragen werden: Zum Anfangen die Suppe, danach Rindshackbraten mit Kartoffelstock und Gemüse. Zum Dessert für alle ein Caramelchöpfli mit Rahm. Wärschaft und gut!



Eine sehr interessante Generalversammlung

Um 13:50 Uhr begann der offizielle Teil der Generalversammlung. Der scheidende Präsident, Thomas Lutz, begrüßte die Vereinsmitglieder ein letztes Mal in dieser Funktion und kam dann schnell zum Jahresbericht. Zuerst bat er die Anwesenden sich zu einer Schweigeminute für die verstorbenen Vereinsmitglieder Walter Lack und Anni Bürli zu erheben.

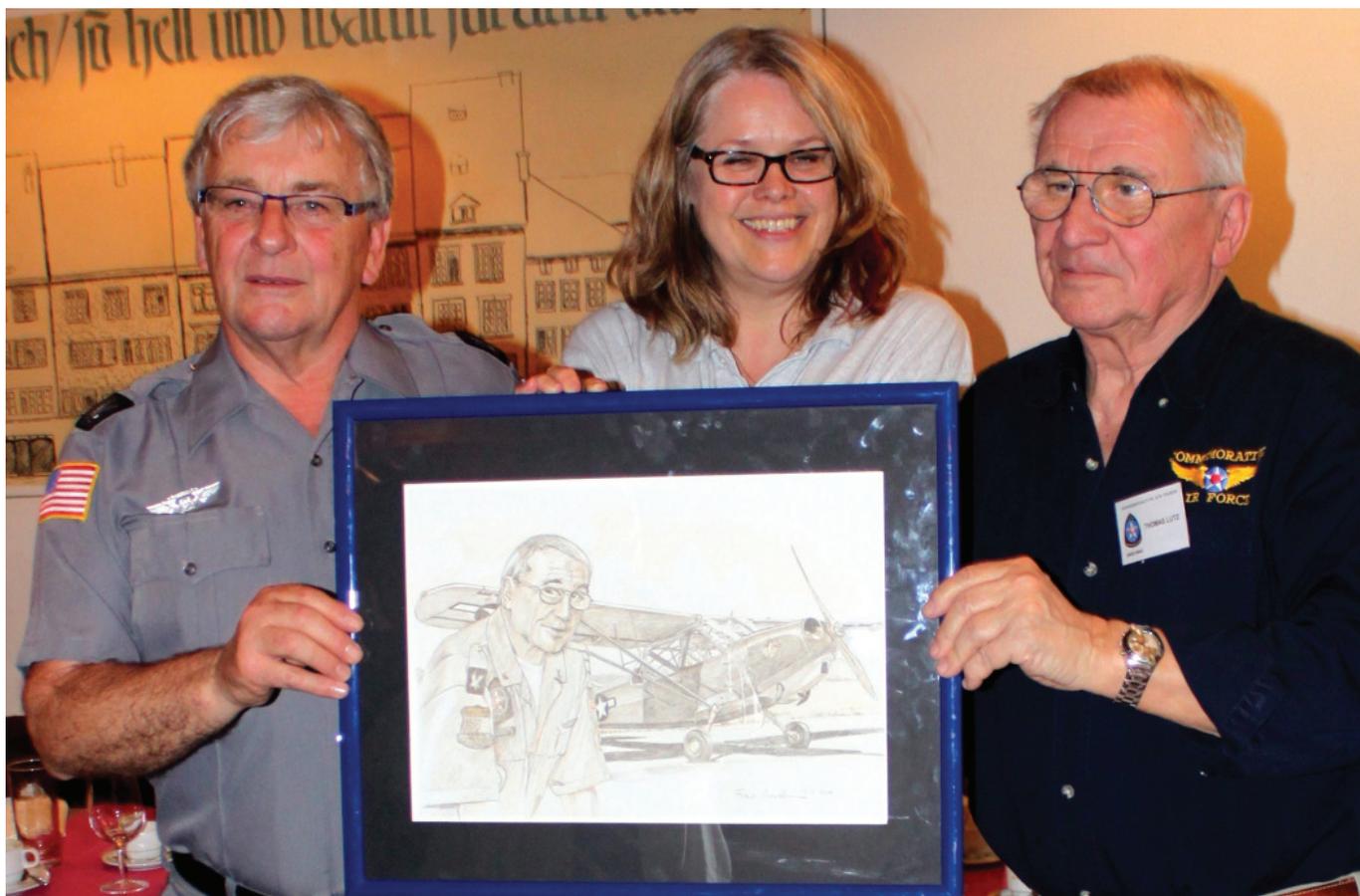
Neues von Stinsy

Absichtlich leergelassen

Neuer «Wing Leader»

Absichtlich leergelassen





(v.l.) Der neue «Wing Leader» Hansjörg Engler, die neue Aktuarin Rita Rohrer (Porträt auf Seite 10) und der abtretende Präsident Thomas Lutz

Hansjörg Engler:

Ich stamme nicht unmittelbar aus der Fliegerszene, habe aber eine Lehre als Mechaniker auf Flugzeugbau absolviert (unter anderem am Hochleistungssegelflugzeug Diamant, Schulungs- und Reiseflugzeug AS-202 Bravo, Mirage-Teilproduktion und Venom und Hunter des Überwachungsgeschwaders.

Meine Freizeit verbrachte ich dann in der Fluggruppe Altenrhein und auch als Mitarbeiter bei der «Ostschweizer Zeitung» mit der Betreuung der Jugendseite – natürlich mit dem Schwerpunkt Fliegerei. Eine begonnene Pilotenausbildung musste ich bedingt durch einen beruflichen Wechsel in die Sozialarbeit abbrechen. Nach mehreren Praktika absolvierte ich ein Studium an der Fachhochschule im Bereich Sozialarbeit, war dann mehrere Jahre in der Jugendanwaltschaft tätig. Danach kamen über zehn Jahre in der Jugend- und Familienhilfe, bevor ich für 23 Jahre als Amtsvormund für Erwachsene tätig war.

Seit zweieinhalb Jahren bin ich pensioniert. Beim CAF Swiss Wing bin ich seit 2005 als Protokollführer und nun seit 2014 als «Wing Leader» Mitglied des «Staff».

Thomas Lutz:

Zur CAF bin ich gekommen, weil ich mir 1998 die Reise nach Midland (mit Beitritt zur CAF) auf meinen 60. Geburtstag quasi geschenkt habe.

Als Maschineningenieur haben mich Flug- und Fahrzeuge, vor allem historische, seit eh und je interessiert und einen Bezug zur Fliegerei hatte ich spätestens seit meiner RS, nachdem es mir gelungen war, mit etlichen Klimmzügen der Einteilung in den Luftschutz (wegen meiner Sehschwäche rechts) zu entkommen und bei den Fliegerbodentruppen zu landen.

Ausbildung 1957 am Vampire und 1960 in der UOS als erste Schule die Umschulung auf Hunter (eine teilweise recht chaotische Angelegenheit).

Die Fl.Kp.8, in der ich eingeteilt war (Standort Meiringen), betreute die Fl.St.8, in welcher auch ein gewisser Henry Saladin Dienst tat. Im Vorstand des CAF Swiss Wing war ich seit 2001, bis 2005 als Protokollschreiber und von 2005 bis 2014 als Präsident.

report



Korea

Die Grundfarbe weiss ist ein Symbol für Reinheit, die Koreaner tragen traditionell weisse Kleidung. Das rot-blau (Eum und Yang) Symbol steht für das Universum.

Die umgebenen Symbole, von links oben im Uhrzeigersinn bedeuten: Himmel, Wasser, Erde und Feuer.

Düsenjäger im Einsatz

Nach der Vorstellung der verschiedenen Luftwaffen und deren Einsätzen im Zweiten Weltkrieg wird die CAF Swiss Wing die ersten Einsätze von Düsenjägern beleuchten. Ich werde versuchen, Ihnen die Einsätze der Flugzeuge zu beschreiben, aber zugleich auch die Frage stellen: Warum kam es zu diesem «vergessenen Krieg?»

Schon während des Krieges wurde in verschiedenen Ländern an den Düsen-triebwerken (heute nennt man sie Jet-Triebwerke) experimentiert. Die Entwicklung der Jetflugzeuge wurde nach dem Zweiten Weltkrieg rasch vorangetrieben. Nur fünf Jahre nach dem ersten Einsatz von deutschen Düsenjägern - Me-262 - im Luftkrieg über Deutschland kam die erste Generation von Jetflugzeugen zum Grosseinsatz im Koreakrieg.

Wie in den meisten Konflikten kommt die Navy zuerst zum Einsatz. Aus diesem Grund werden wir zuerst den Einsatz der Grumman F9F anschauen, obwohl zur selben Zeit auch



die North American F-86 entwickelt wurde.

Grumman F9F «Panther»

Die US Navy entschied sich für den Grumman F9F Panther. Erstflug am 24. November 1947. Die Bewaffnung war gut, hatte doch die Navy auf 20mm-Kanonen umgestellt, während die USAAF/USAF immer noch am Kaliber 12,7mm festhielten. Der Panther hatte vier 20mm-Kanonen und konnte mit zwei 454 kg Bomben oder sechs 127mm-Raketen beladen werden.

Der Grumman «Panther» war die Hauptstütze der US Navy und des USMC (US Marine Corps) als Jäger und Erdkämpfer im Koreakrieg. Auch erzielten diese Flieger am 3. Juli 1950 den ersten Luftkampfsieg über eine Yakovlev Yak-9 (Propellerjagdflugzeug) der nordkoreanischen Luftwaffe. Der Grumman Panther hatte eine Reichweite von 2100 km, typisch für die Navy: das Meer ist gross und die Flugzeug-Träger können/sollten nicht in die Nähe von Küsten fahren müssen.

Natürlich gab es Weiterentwicklungen wie die F9F-2, 3 und 5. Die F9F war ein robustes Flugzeug und konnte auch mit Beschädigungen durch Fliegerabwehr weiter fliegen. Trotz der relative langsamen Geschwindigkeit (maximal 925 km/h) war sie im Luftkampf erfolgreich.

(Anm. Red.: Grumman baute immer robuste Flugzeuge und wenn man die Landungen auf einem Träger anschaut – dann weiss man auch warum!)

Die Ersten auf Flugzeugträgern

Am 27. Juni 1950 kam der einzige US-Träger in den Gewässern - die USS Valley Forge - zum Einsatz. An Bord waren über 80 Flugzeuge. 40 Corsair und Skyraider, 30 neu eingeführte Grumman F9F Panther (die ersten Düsenjäger an Bord von Flugzeugträgern). Auf dem leichten britischen Flottenträger HMS Triumph waren 24 Flugzeuge Seafire Mk 47 und Firefly MK 1. Er kam gleichzeitig mit dem US-Träger vor Korea an.

Das sollte die Wende bringen. Die beiden Flugzeugträger führten am 3. Juli ihren ersten Einsatz. Die Briten verursachten bei Luftangriffen auf ein Flugfeld und Brücken bei Haeju schwerste Schäden. Die Amerikaner starteten mit 16 Corsair, 12 Skyraider und 8 Panther einen schweren Schlag gegen Pyongyang. Die zuletzt gestarteten Panther, die dank ihrer überlegeneren Geschwindigkeit zuerst am Ziel waren, bombardierten das Flugfeld und schossen zwei nordkoreanische Yak-9 Jäger ab. In das so verbreitete Chaos stürzten sich dann die Corsair und Skyraider des Trägers. Der erste Einsatz war erfolgreich, ohne eigene Verluste kehrten alle britischen und amerikanischen Flieger zu ihrem Träger zurück.

Wie ist der Grumman F9F «Panther» zu fliegen?

Die technischen Details sind allgemein bekannt, aber ich möchte ihnen doch schildern: Wie fliegt man denn einen solchen Warbird und wie war die Ausbildung? Diese «Insider-Informationen» sind für die meisten von uns interessant. Ich habe sie aus dem Buch «Flying Combat Aircraft» und versuche, die umfangreichen Aussagen von Piloten zu bündeln und eine Kurzfassung zu schreiben.

Cdr. Scott Jones berichtet:

Scott kam zur Navy 1946 und hat den Wing zum «Naval Aviator» 1950 erhalten. In der Navy legt man grossen Wert auf diesen Rang, man ist kein Pilot, sondern ein «Naval Aviator». Dies wird auch heute noch sehr betont. Man ist sehr stolz auf diesen Titel.

Scott Jones Karriere als Panther Pilot begann mit einer Einführung in die Jet-Technik. Dies war eine komplett neue Materie und auch das Grundwissen war zu dieser Zeit noch sehr rudimentär.

Nach einem speziell ausgedehnten Flugtraining machte Scott sieben «Carrier landings» mit einem F6F Hellcat auf dem Träger USS Saipan. Er beendete dieses Training mit Bestnote und wurde in die erste offizielle «Navy jet trainig class» eingeteilt. Auf dem «NAS Whiting Field, Florida» besuchten die Piloten für 10 Tage die Schule. Zugleich flogen sie mit der Lockheed TO-1 Shooting Star (F-80). 16 Tage und 24 Flüge mit total 28 Flugstunden später wurden sie als Jet-



Qualifizierte zu ihren Einheiten eingeteilt. Scott Jones erste Einheit flog immer noch die F8F Bearcat und bekam nun die F9F.

Der Panther war ein solides Biest. Typisch für Grumman, gebaut für die Navy, mussten sie Trägerlandungen und auch das Meerwasser überstehen. Der F9F-Pilot sass auf dem Fallschirm, der immer im Cockpit blieb. Zwischen dem Sitzkissen und Fallschirm befand sich ein Einmann-Rettungsboot, ausgerüstet mit Entsalzungs-Tabletten, Reflektor und Regenjacke. Diese aus dem Zweiten Weltkrieg stammende Vorschrift war nutzlos, wenn jemand über Korea aussteigen musste. Die Entsalzungs-Tabletten wurden durch «high-energy food» ersetzt, wie Sardinen. Der Kampfpilot konnte nur das mitnehmen, was in seinen Taschen Platz hatte.

Das grosse Cockpit war ein frühes und erfolgreiches Beispiel, wie man dem physikalischen und psychologischen Bedürfnisse der Piloten gerecht wurde. Bei den ersten Serien war das Cockpit strikt für Tagflug konzipiert und die Instrumente für Nacht- und Instrumentenflug fehlten.

Mehr im nächsten Contact
Col Werner Meier

Die Geschichte Korea

- **ca. 1100 v.Chr.** Gründung des koreanischen Staates Choson durch Kitscha, dem ersten König des Landes und Begründer der Kitscha-Dynastie.
- **208 v.Chr.** Unterwerfung von Choson durch China.
- **194 v.Chr.** Herausbildung von drei koreanischen Staaten im Süden unter der Herrschaft der chinesischen Han, im Norden entsteht ein chinesischer Vasallenstaat.
- **1. Jhd. v.Chr.** Herausbildung von drei koreanischen unabhängigen Königreichen (Silla, Päktsche und Koguryo).
- **668 n.Chr.** das Königreich Silla vereinigt alle drei Königreiche, Silla zerfällt jedoch nach 250 Jahren wieder in die Reiche Silla, Päktsche und Madschin, Kriege zwischen den Reichen, Madschin setzt sich durch, Eignung der Reiche unter Madschin, Japan besetzt jedoch vorübergehend einen Küstenstreifen im Süden (Land Karak)
- **935** General Wang Gon (Wang Kon) begründet in Madschin die Koryo-Dynastie, das vereinigte Reich wird Koryo genannt
- **1229** Mongoleninvasion, Herrschaft der Mongolen bis 1280
- **1392** Inthronisation der Yi-Dynastie, die von General Yi Sungye (T'aejo) begründet worden war, Umbenennung des Landes in Choson
- **1592–1598** Japan versucht Choson (Korea) zu erobern
- **1637** Choson (Korea) muss die Oberhoheit der chinesischen Mandschu-Kaiser anerkennen, das Land beginnt sich zu isolieren.

Die Europäer kommen...

- **1866** französischer Versuch der Eroberung des Landes
- **1871** US-amerikanischer Versuch der Eroberung des Landes.

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

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



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



Mitglieder berichten...

von Kuno Gross

Die Cani Inseln «Dann & jetzt»

«Dann & Jetzt» Fotos sind ein Hobby von mir, seit ich Ende der 1990er Jahre in Libyen angekommen bin. Dabei ist mein Teil natürlich jeweils das «Jetzt». Ich nehme mir jeweils das «Dann»-Foto, suche mir die Lokalität und versuche dann das «Jetzt»-Foto aus dem exakt gleichen Winkel aufzunehmen so dass man die beiden einander nachher gegenüberstellen kann. In der Wüste Libyens war das mangels eindeutiger Geländemarken oft schwierig genug, dass man so etwas aus der Luft ebenfalls machen könnte habe ich mir nie überlegt.

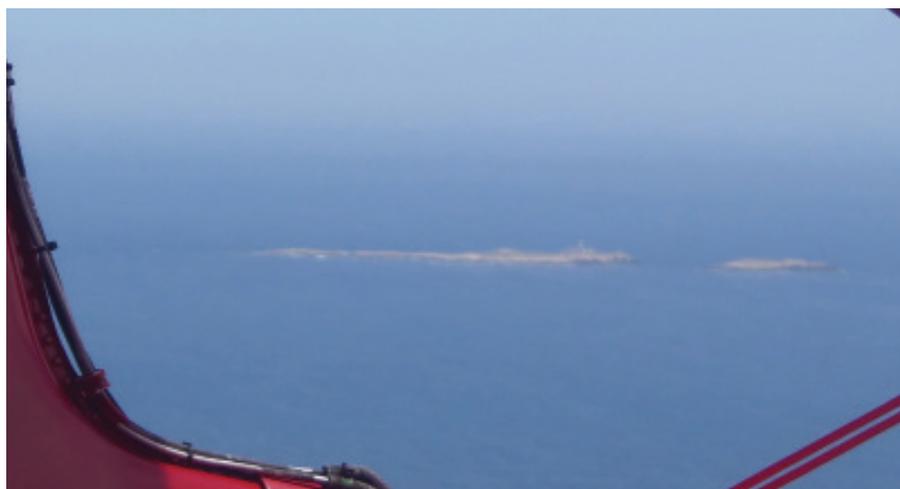
Am 14. Mai 2013 sass ich in einer Antonov An-2 von Korsika kommend auf dem Weg nach Tunesien. Das tiefe, sonore Brummen des grossen Sternmotors hatte die Mitreisenden schon lange eingelullt und einige brachten es sogar fertig zu schlafen. Kein Wunder, das Wetter war nicht schön und zu sehen gab es seitdem wir den Öltanker vor etwa einer Stunde überflogen hatten auch nichts mehr ausser das graue Meer, welches praktisch nahtlos in den grauen Himmel überging.

Dann, endlich. Um 14:00 Uhr kamen ein paar kleine Inseln in Sicht welche die nahe Küste Tunesiens ankündeten. Die Piloten wurden wieder etwas gesprächiger, denn der Flug über das offene Meer lag nun bald hinter uns. Es waren die Cani Inseln.

«Cani» bezeichnet eine vor der tunesischen Nordostküste im Mittelmeer

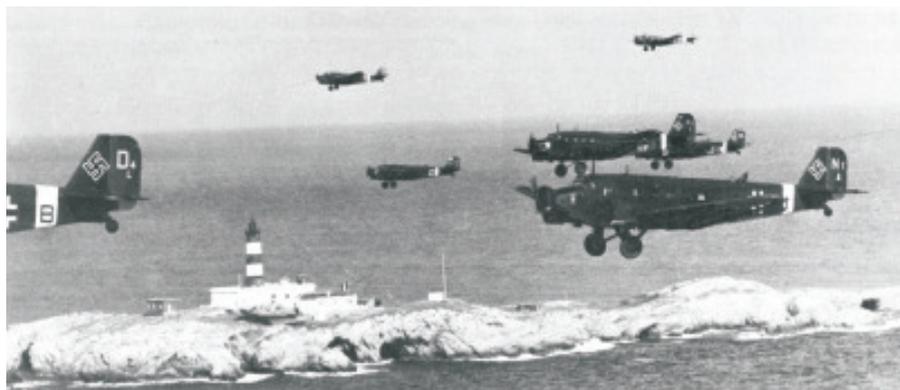


Blick durch die Cockpitscheibe - von italienischen- und «Mittelmeer-Mücken» gezeichnet, taucht die Insel auf...



(oben) Die Inselgruppe fotografiert aus der Antonov am 14. Mai 2013

(unten) Auf dem alten Foto links ist ein Flugzeug der IV./KG. Z.b.V. 1, rechts zwei Maschinen der I./KG. Z.b.V. 172. Das hintere Flugzeug, das durch sein Wappen als von der KGr. Z.b.V. 105 stammend ausgewiesen ist, verdeckt zum Teil ein Flugzeug der KGr. Z.b.V. Wittstock.



gelegene Inselgruppe. Administrativ gehört sie zum tunesischen Gouvernement Bizerta. Die Inselgruppe liegt etwa 25 km nordöstlich der Hafenstadt Bizerta sowie 10 km nordnordöstlich von Cap Zebib, unweit der Stadt Metline auf den Koordinaten 37° 21' Nord / 10° 7' Ost. Sie besteht aus dem grösseren, 400 m langen und bis zu 20 m hohen Grande Cani sowie dem kleineren, rund 100 m langen und bis zu 18 m hohen Petite Cani. Auf Grande Cani befindet sich seit 1894 ein 21 m hoher Leuchtturm.

Ohne weiter nachzudenken, wohl einfach, weil es nach vielen Kilometern Flug das erste Stück Land war, schoss ich ein Foto aus dem Fenster auf dem die Inseln zwischen den Flügelstreben des grossen Doppeldeckers zu sehen waren. Auf der grösseren der Inseln konnte man den markanten Leuchtturm knapp im Dunst erkennen.

Die Flugreise nach Nordafrika war schon lange vorbei, als mir ein kleines, altes Büchlein in die Hände fiel. Der Titel hiess «Transporter – wer kennt



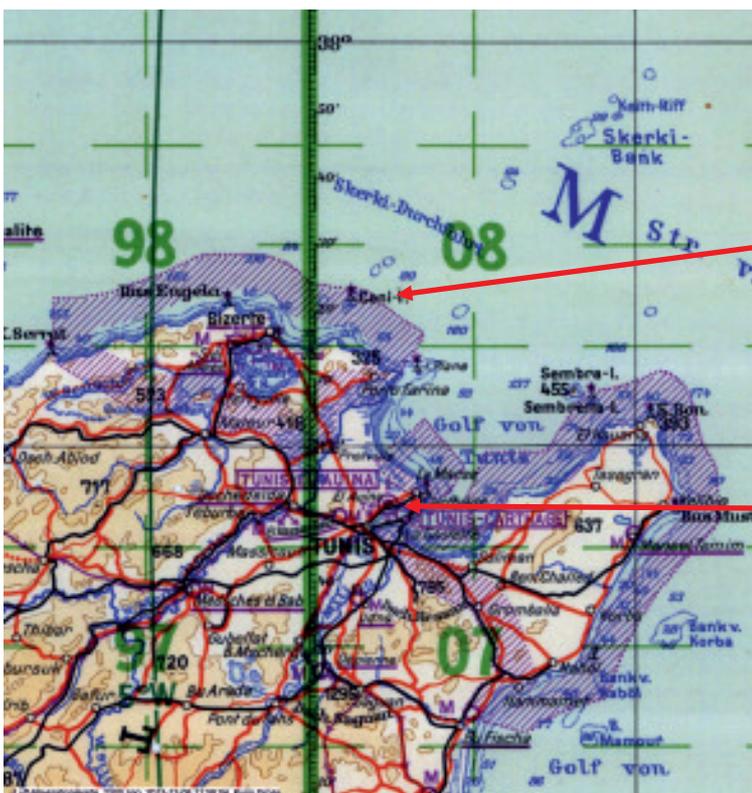
Die Inselgruppe «Cani» im Google

sie schon!» und es ging um die Kennzeichen der Transport-Fliegerverbände der ehemaligen Deutschen Luftwaffe während des zweiten Weltkrieges. Beim Durchblättern fiel mir sofort das Foto eines Pulks von Junkers Ju 52 auf, welche über eine kleine Felseninsel mit einem markanten Leuchtturm darauf flogen. Tatsächlich, es war die grosse Cani-Insel.

Die Flugrichtung war dieselbe, die wir auch hatten. Der einzige Unterschied war, dass wir westlich an den Inseln vorbeiflogen, die Junkers jedoch östlich davon.

Die Junkers hatten nur ein einziges Abwehr-MG auf dem Rumpfrücken, welches kaum Schutz gegen die Angreifer bieten konnte. Um die Situation etwas zu verbessern flog man im Pulk und sehr tief, damit man nicht von unten angegriffen werden konnte. Zu tief durften sie aber auch nicht fliegen, denn die Flugzeuge verursachten offensichtlich sichtbare Verwirbelungen auf der Wasseroberfläche, die von den lauenden Jägern schon von weitem erkannt werden konnte...

Wenn man sich vorstellt, dass die Transportflieger in ihren langsamen Ju 52 im Herbst 1942 und Frühjahr 1943 zum Teil bis zu vier Mal im Tag das Mittelmeer zwischen Süditalien und Tunesien überqueren mussten und dabei praktisch schutzlos den Jagdflugzeugen der Engländer und der Amerikaner ausgeliefert waren, so läuft einem ein kalter Schauer über den Rücken.



Flugkarte von 1942

Cani Insel

Tunis Flugplatz



Gastseite

20 Jahre Hunterverein

Der Hunterverein Obersimmental feiert sein 20-jähriges Bestehen – in «kleinem» Rahmen, aber doch ziemlich lautstark: Am 23. August 2014 findet das traditionelle Flugplatzfest statt. Natürlich mit dem eigenen Papyrus-Hunter!

Die Fliegerstaffel 15 und die Flugplatz-Abteilung 7 haben im November 1993 ihren letzten Wiederholungskurs auf dem Flugplatz St. Stephan absolviert. Der Hunterverein Obersimmental ist eigentlich deren ziviler Nachfolger. Seine Mitglieder sorgen dafür, dass wie früher der Flugplatz bei Anlässen bereit ist und der eigene Hunter gewartet wird

Der Verein

Gegründet wurde der Verein am 26. Oktober 1994. Der Vorstand besteht jeweils aus Gemeindevertretern von Lenk, St. Stephan, Zweisimmen und Boltigen (denen der Hunter gehört),



Der Papyrus-Hunter beim Start in St. Stephan

aus Piloten, Mechanikern und lokalen Vertretern. Der Verein hat die Aufgabe übernommen, in Zusammenarbeit mit weiteren Schweizer Hunter-Vereinen, den «Papyrus-Hunter» in flugfähigem Zustand zu erhalten. Seit dem Jahr 2000 fliegt der Hunter mit ziviler Immatrikulation! Aus der Idee ist heute ein grosser Verein mit weit über 1000 Mitgliedern entstanden



*Beat Radelfinger,
aktueller Präsident
Hunterverein
Obersimmental*

Aktivitäten

Einmal jährlich wird auf der Homebase das Flugplatzfest – mit Gratis-Eintritt – gefeiert. Wenn der «Papyrus» nicht grad in Revision ist, steigt er in die Luft und bringt zusammen mit weiteren Oldtimer-Flugzeugen ein Stück Luftfahrtgeschichte zurück ins Obersimmental. Die Maschine ist zudem gern gesehener Gast an europäischen Flugshows. Sogar internationale Preise für die Flugvorführungen haben der Jet respektive die Piloten erhalten!

Dass die früheren Hunter-Piloten die Maschine in ihrem Element vorführen können, bedarf aber einer professionellen Unterhaltsorganisation. Meh-

rere Vereinsmitglieder haben sich zu Hunter-Mechanikern schulen lassen und betreuen unter Chefmechaniker Andreas Willener unermüdlich ihren mittlerweile 60-jährigen Liebling.

Die Probleme gerade im Ersatzteilbereich werden mit der Zeit für den Hunterverein immer grösser, sind bisher aber noch trag- und finanzierbar. Eine Schleudersitz-Revision kostet durchaus schnell mal 50'000 Franken und die Zulassung als Oldtimer-Jet ist auch nicht mehr unumstritten. Aktuell sind Bemühungen im Gang, die Basis und den bisher genutzten Hangar im Rahmen der Raumplanung teilweise als Museum zu zertifizieren. Auch weiterhin ist also am Boden und in der Luft voller Einsatz gefragt! der Luft voller Einsatz gefragt!

Der Papyrus-Hunter J-4015

Die Hunter-Maschinen waren ab 1958 bis 1994 bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz. Gekauft wurden 160 Exemplare (Ein- und Doppelsitzer). Ursprünglich als Jäger eingesetzt, übernahmen sie zunehmend die Aufgabe als Erdkampfflugzeuge - unter anderem von der ausgebauten Kriegsbasis St. Stephan aus. Eine der form-schönen Maschinen aus englischer Fabrikation wurde den vier Obersimmentaler Gemeinden als Geschenk übergeben. Es handelt sich dabei um die frühere J-4040 (die Immatrikulation lautet heute HB-RVS/J-4015).

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

Dieser Hunter wurde anlässlich des letzten Doppel-Training-Kurses (DTK) im November 1993 der Fliegerstaffel 15 in St. Stephan mit einer Sonderbemalung versehen. In Anlehnung an das Staffellogo – einem Papierflieger – erhielt dieser Hunter einen weissen Anstrich und wurde wie eine Zeitung beschriftet mit den Namen der Staffelmmitglieder, Helfer und Sponsoren. Diese Aktion erforderte rund 900 Arbeitsstunden. Der «zweite Erstflug» erfolgte am 18. August 2000.



Der Papyrus-Hunter wird aus seinem Unterstand in St. Stephan gezogen.

Aktuelle Infos zum Verein/Programm 2014: www.hunterverein.ch

Rita Rohrer, neues Vorstandsmitglied



Vor einigen Jahren besuchten Dani (mein Mann) und ich den «Convoy to remember» in Birmenstorf.

Wie viele andere fühlen auch wir uns von einem Stand besonders angezogen – er war «CAF» angeschrieben. Bereits nach kurzer Zeit war Dani und ein Mitglied Namens Theo tief ins Gespräch vertieft und begannen zu fachsimpeln was das Zeug hielt. Resultat war, dass der Verein zwei neue, begeisterte Mitglieder bekam.

Bei der ersten GV wurde mir bewusst, mit wie viel Herzblut die Personen die hinter dem Wort «CAF» stehen, die Interessen des Vereins wahrnehmen. Wie viel Zeit sie investierten, wie fesselnd sie erzählen konnten und wie viel Erfahrung sie alle mitbrachten, konnte ich selber an einigen Standeinsätzen erleben.

Als ich angefragt wurde ob ich das Amt als Protokollführerin übernehmen möchte, war dies eine Selbstverständlichkeit und eine Ehre. Allerdings machte ich meine zukünftigen Kollegen darauf aufmerksam, dass ich mit der Fliegerei nichts am Hut hätte, ausser dass ich es einfach nur geniesse in der Luft zu sein und ich die Stinsy einfach nur super toll fände. Sie wollten mich trotzdem - vielen Dank.

*...gern geschehen und herzlich
Willkommen im Vorstand
Werner*

*(links) Rita am Jahresanlass in
Wildeg*



Aus der Werkstatt



Endlich ist er da - mein neuer Motor
dank Deiner Hilfe



«Danke – Ich bin stolz auf Euch»

Genau am «Samichlaustag 2013» erhielten wir die Meldung aus Italien: - «Testlauf ausgeführt und bestanden». Im Januar waren alle Prüfungs- und Zollpapiere ausgestellt und abgestempelt. Der EASA und FAA zertifizierte Motor steht nun in einem schmecken kleinen Museum in Bettwil bei Roger Burri. Nach einem genauen Zeitplan wird dieser Motor gehegt und gepflegt, damit er seine Ruhezeit unbeschadet übersteht. Vollständig überrascht war ich über das Echo des Spendenaufrufes. Sozusagen im Stundentakt wurde gespendet. Es macht mich glücklich, eine solche «Stinsy Fangemeinde» zu haben - herzlichen Dank.

Im März mussten wir die alten Gumpipuffer am Motorträger wechseln. Dies war eine Auflage vom FAA-Inspektor. Diese Puffer reduzieren die Übertragung der Motorvibrationen auf die Flugzeugzelle. Das Auswechseln war eine Uhrenmacher-Arbeit. Geduld und präzise Arbeit waren ein «Muss». Mit einem leichten Anheben des Motors konnte ein zeitaufwändiger Ausbau umgangen werden.

Col Werner Meier



news

...eigentlich nicht, aber unser CAF-Wein sucht Abnehmer (siehe unten rechts)

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

2014

06. Juni

14. Juni

21. Juni

05. Juli

12.-13. Juli

12.-13. Juli

26. Juli

23. August

30.-31. August

30.-31. August

06.-07. September

11.-12. Oktober

22. November

Veranstaltungen / Reisen

D-Day Normandie

Airfestival 14, Biel

Zufikerfäscht mit Airshow

Fliegerchilbi Beromünster

Fairford, Royal International Air Tattoo

Duxford, Fighter Collection

BBQ CAF Swiss Wing

Simmenshake, St. Stephan

Air 14, Payerne

Oldtimerclassics Hittnau

Air 14, Payerne

Midland, Texas

Jahresendanlass

CAF SW

CAF SW

Flight OPS

Flight OPS

CAF SW

Flight OPS

Flight OPS

CAF SW



Neu am CAF Verkaufsstand:
Nachdrucke der "Flight Operating Instructions P-51D" und des "Pilot Training Manual for the L-5" aus den 1940er Jahren mit 66 bzw. 78 Seiten im Format 17 x 22 cm (durchillustriert) sind ab sofort zum Preis von je Sfr. 15.- erhältlich.

GESUCHT: Für unseren CAF Verkaufsstand suchen wir immer Fliegerbücher oder auch Bücher mit militärischem Inhalt. Wer etwas abzugeben hat, soll sich bitte melden bei **Theo Arter (079-356 70 24)** oder **Peter Winkler (079 416 69 69)**. Die Bücher werden abgeholt!

L-Birds über der Schweiz
Sprache: Deutsch
Bindung: Softcover
Format: 17 x 22 cm
Seiten: 104
Illustration: 1 Karte, 92 Fotos und Illustrationen (inkl. Farbprofilen)
ISBN: 9783735721624
Preis: Sfr. 18.- (Am CAF Verkaufsstand)



Das Buch erzählt nicht nur die ganze Geschichte der **Stinson L-5 42-99186** sondern erklärt auch viele Details zur Entwicklung und zum Einsatzzweck dieses Flugzeugtyps im Zweiten Weltkrieg. Details zum Inhalt des reich illustrierten Buches können auf der Webseite www.desertstories.org eingesehen werden. Die Vereinsmitglieder des CAF Swiss Wing und des Antonov Verein Schweiz können das neue Buch bei Theo Arter vorbestellen (E-Mail: theo.arter@caf-swisswing.ch). Alle bis zum **15. Mai 2014** vorbestellten Bücher werden in der Schweiz **versandkostenfrei** zugestellt. Danach ist das Buch natürlich am Verkaufsstand erhältlich.

CAF Swiss Wing
www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Hansjörg Engler
Dorfstr. 26, 8165 Oberweningen

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp DMP, 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

