

Traditionsanlass des CAF Swiss Wing: BBQ in Reichenbach

Flugtage überall:
Speck, St. Stephan, Birrfeld,
RIAT und Payerne



Titelfoto: Wo sie auftaucht ist die «Stinsy»
ist immer wieder ein beliebtes Fotoobjekt - so
auch beim «Tag der offenen Tür» auf dem
Flugplatz Speck-Fehraltorf.



Liebe CAF-Mitglieder

Als neuer Präsident habe ich die grosse Freude gleich das erste Mal mit zwei Neuigkeiten im CONTACT an die Leser zu gelangen.

Auf diese Ausgabe hin übergab Werner Meier sein arbeitsintensives Engagement als Editor des CONTACT an Kuno Gross.

In Zusammenarbeit mit Werner gestaltete Kuno die vorliegende Dezember-Ausgabe der Wing-Zeitschrift, frisch, mit vielen guten Berichten, schönen Fotos, interessanten Hintergrundinformationen, einem gediegenen Layout und - so hoffe ich - einem hohen Identifikationsfaktor für unseren Wing.

An dieser Stelle möchte ich mich (erstmal in dieser Form, aber nicht letztmals) namens des ganzen Wings und des Vorstands bei Werner Meier ganz herzlich bedanken für sein seit 1999 nie erlahmendes Engagement für den Swiss Wing als Editor der Zeitschrift. Viele ahnen es, dass das Erstellen des CONTACT jeweils viel Arbeit bedeutet und es war beileibe nicht immer selbstverständlich, dass Du den Newsletter viermal im Jahr frei Haus bekommen hast. Werner Meier übergab auch die Neugestaltung, und die Pflege der Website unseres Wings in die Hände von Kuno Gross. Spannend, informativ und den Wing nach aussen vertretend, so kommt die neugestaltete Website daher.

Die Festtage kommen und so wünsche ich Dir, liebe Leserin oder lieber Leser, schöne, besinnliche Tage und zum vorneherein ein gutes neues Jahr.

H. Engler

Col. Hansjörg Engler

Reichenbach im Kandertal BBQ des CAF Swiss Wing

Roger Steiner Frühzeitig lud der Vereinskassier Kurt Bolli zum traditionellen jährlichen BBQ des CAF Swiss Wing ein. Nachdem im letzten Jahr das BBQ für einmal auf dem Flugplatz Biel-Kappelen stattfand, orientierte man sich dieses Jahr wieder nach Reichenbach. In Zusammenarbeit mit dem Swiss Jet Scale Team wurde ein tolles Programm ausgearbeitet.

„Guete Morge, Henry ...“ – das war die erste Anfrage am frühen Samstag Morgen – „flüged iehr nach Reichenbach?“. Weshalb die Anfrage? In der Region Luzern war das Wetter nicht gerade vom Feinsten. Das zweite Telefon ging folglich an die auf der Einladung vermerkte Telefonnummer: „Ja, ja, das BBQ findet statt“ so Fredi Lienhard und Remy Supersaxo, Präsident der Fluggruppe Reichenbach FGR, des im Herzen des Berner Oberlandes gelegenen Flugplatzes Reichenbach.

Also nichts wie los. Fotorucksack, Jacken und Schirme gepackt und ab ins Auto. Trotz des Ferienverkehrs war das Nadelöhr Brünig gut zu befahren. Der Regen tat der guten Stimmung keinen Abbruch! Nach eineinhalb Stunden Fahrt wurden wir wohl zufälligerweise von einem landenden Modell-Jet zur Piste des ehemaligen Militärflugplatzes im Kandertal geleitet. Es war leicht, einen Parkplatz zu finden.

Trockenen Fusses, vorbei am grossen Hangar der Skydive Switzerland, gelangten wir zum gemütlichen Gartenbeizli und wurden sogleich von Werner und Lisbeth, Jost, Paul und weiteren Mitgliedern des CAF Swiss Wing herzlich begrüsst. Gespannt warteten alle auf unsere

„Stinsy“. Nach einem ersten Kaffee trafen dann auch Henry und Max ein – per Auto! „Wir sind ins Birrfeld gefahren und haben es probiert“ – so Max. Mittlerweile traf die Gewitterfront auch in Reichenbach ein. Kein Problem. Im neuen Hangar mit modernster Drehbühne besichtigten wir die Grossmodelle des Swiss Jet Scale Team. Edgar und Evi Bruhin organisierten wie die Jahre zuvor eine eindrückliche Ausstellung an einmaligen, flugtauglichen Prunkstücken. Das Swiss Jet Scale Team (www.jetscale.ch) besteht seit 1996. Heute gehören dem Verein rund 40 Mitglieder an, wovon Team-Manager Peter Rütimann, 6 Piloten und 6 Helfer/Supporter jeweils an den Schweizer- oder sogar den Weltmeisterschaften



Oben: Das Wetter hatte keinen Einfluss auf den Appetit der Teilnehmer [W.Meier]

teilnehmen, welche nur alle zwei Jahre stattfinden. Es sei erwähnt, dass an der nächsten Jet-WM vom Flugplatz Leutkirch in Deutschland aus geflogen wird. Rund 30 Nationen mit je sechs Piloten werden daran teilnehmen. Für den Bau eines „Weltmeisterschafts-Modells“ müssen gut und gerne 1'500 Stunden aufgewendet werden. Die Jet-Modelle sind mit einer Kerosen-Turbine ausgerüstet und müssen bis ins



Heinz Zumkehr und Erwin Pieren vorbereiteten Salate und das Grillgut ausgiebig schmecken. Vor allem aber lassen wir uns durch das miese Wetter unsere gute Laune und die Geselligkeit nicht verderben. Es leben die Anekdoten der vergangenen Jahre! Gegen 16:00 Uhr liess sich Petrus dann doch umstimmen und machte die Schleusen zu, so dass jeder der angereisten Piloten seine Flugzeuge noch vorführen konnte. Eine eindruckliche Demonstration!

Trotz des misslichen Wetters wurde bis zirka 18:00h geflogen. Die «Regenpausen» haben die Scale-Piloten immer wieder genutzt um einige Flüge zu machen und wenn es wieder regnete waren sie sehr dankbar, dass sie die Modelle im schönen Hangar deponieren konnten, so konnten die plötzlichen Schauereinlagen im Trockenen überstanden werden. Die Elektronik der Flugzeuge ist sehr empfindlich auf Feuchtigkeit, darum wird nicht geflogen wenn es regnet.

Wir nehmen die Gelegenheit war und stellen ihnen die Piloten des «Swiss Jet Scale Team» vor (Red.):

Franz Walti - **Albatros L-39**, Markus Bachmann - **Flash**, Bernhard Lüscher - **Tiger F-5**, Roger Knobel - **SR 71**, Edgar Bruhin - **Hunter Mk 58 «Papyrus»**, Peter Rütimann - **Viper**, Reto Senn - **Hunter Mk 58 PS**, Adi Senn - **Sabre F-86**, Stefan Meier - **Hornet F-18**.

Detail dem Original des dargestellten Flugzeugs entsprechen, dürfen aber nicht mehr als 20 Kilogramm Nettogewicht (plus dem Treibstoff) wiegen. In der Regel sind die Modelle in einem Massstab zwischen 1:4 und 1:6 dem Original nachgebildet. Um Weltmeister zu werden, zählt einerseits die perfekte Flugvorführung und andererseits die absolute Bauengenauigkeit des Modells, die mit je 50% bewertet werden.

Stolz erzählt Reto Senn, dass er mit seinem Patrouille Suisse Hunter-Modell an der AIR14 fliegen darf. Deshalb habe er seinen Flieger bereits mit neuen Lettern geschmückt – 50 Jahre Patrouille Suisse! Im Swiss Jet Scale Team spielt die Kameradschaft,

Oben: Die Flugzeuge sind kaum von den Originalen zu unterscheiden [W. Meier]

in der auch Frauen und Kinder – der Nachwuchs des Vereins – eingebunden sind und die Geselligkeit gepflegt wird eine grosse Rolle. Mittlerweile ist es Mittag geworden und der Magen knurrt. Kein Wunder auch, wenn der Wind den Duft der saftigen, von Claude und Yvonne Margot auf dem Grill zubereiteten, Steaks und Bratwürste weiterträgt! Der Regen prasselt unaufhaltsam auf das Vordach und die zwei separat aufgestellten Zelte hernieder. An eine Modell-Flugshow ist im Moment nicht zu denken und so lassen wir uns die von unseren Gastgeber



Tag der offenen Tür: Flugplatz Speck-Fehraltorf

Kuno Gross Als mich Ruedi Lang fragte, ob ich nicht Lust hätte mit ihm nach Speck-Fehraltorf zum „Tag der offenen Tür“ mitzukommen, musste ich zuerst schauen, wo das eigentlich liegt.

Es war auch nicht so einfach, im Internet verlässliche Informationen über diesen Anlass zu finden – aber es tönnte auf jeden Fall interessant und so viel es mir natürlich nicht schwer, zuzusagen. Nach einer sorgfältigen Einweisung durch Ruedi Lang hoben wir am Sonntag, den 6. Juli um 10:00 Uhr vom Birrfeld ab und erreichten nach ungefähr 45 Minuten unser Ziel. Das Wetter hatte uns am frühen Morgen noch etwas Sorgen gemacht, denn es hatte viel Bodennebel – aber bis zum Start war dieser

Unten: Anflug mit der Stinson L-5 auf den Flugplatz Speck-Fehraltorf



verschwunden und wir hatten nur noch bestes Flugwetter. In Speck-Fehraltorf war der Vereinsstand des CAF Swiss Wing bereits aufgestellt und einsatzbereit, so dass wir die Stinson gleich daneben abstellen konnten. Kaum stand der Propeller still, musste Ruedi Lang auch schon ein Interview geben und den Zuschauern erklären, was es mit der „Stinsy“ alles so auf sich hat. Es herrschte eine wirklich angenehme Atmosphäre auf dem Platz und



die Besucher nahmen die Chance ausgiebig wahr, sich einmal den Flugplatz und seine Einrichtungen aus der Nähe zeigen zu lassen. Auch die Gelegenheit zu „Schnupperflügen“ wurde gerne genutzt, so dass an diesem Tag reger Flugbetrieb herrschte.

Richtig „USAAF Flair“ wurde durch das Camp und die Fahrzeuge des Vereins *HQ Command* gebracht. Leider konnten wir die Stinson nicht mitten im Camp abstellen aber die Leute vom *HQ Command* liessen es sich nicht nehmen, die L-5 als passenden Hin-

tergrund für einige Gruppenaufnahmen zu nutzen – wofür das Flugzeug natürlich bestens geeignet war. Etwas hat mir in Speck-Fehraltorf ganz speziell ins Auge gestochen: Es hatte da zwei Flugzeuge, welche offensichtlich Skier untergeschnallt bekommen hatten.

Oben: Ruedi Lang gibt ein Platzinterview zur Stinson L-5.

Ich wunderte mich, und fragte einen der Piloten, ob er mit einem plötzlichen Wintereinbruch rechne... dem war aber nicht so sondern mir wurde erklärt, dass man bis in den Sommer hinein Landungen auf Gletschern machen würde. Das war für mich neu und vor allem sehr interessant – ich werde mich wohl mit diesem Thema in Zukunft noch etwas näher beschäftigen müssen... Gegen 17:00 machten wir uns wieder auf den Heimflug Richtung Birrfeld. Ich konnte vom hinteren Sitz aus die Sicht in die Landschaft geniessen - und mittlerweile kannte ich dank Ruedi Lang auch die Namen der Seen, die wir überflogen.

Unten: Selbst Flugzeuge mit Schneekufen konnte man beobachten...



Ein neuer Editor für den Newsletter des CAF

Kuno Gross Am 27. November 1995 wurde die CAF Swiss Supporter Squadron gegründet und bis 1999 publizierte man danach einen Newsletter aus zusammengehefteten Seiten im Format A4. Ab 1999 lag die Verantwortung und die Hauptarbeit für den CONTACT bei Werner Meier. Der Newsletter erschien von nun an viermal im Jahr.

Im Jahre 2003 kam es zu einer weiteren auffälligen Änderung: Der CONTACT wurde farbig.

Werner Meier hat den CONTACT in immer gleichbleibender Qualität ge-

führt und die 12 Seiten alle drei Monate mit interessanten Informationen und Berichten zu füllen gewusst. Natürlich war es nicht nur der Editor alleine, der für die Vereinszeitschrift schrieb sondern es steuerten jeweils mehrere Vereinsmitglieder abwechselnd ihren Teil dazu bei. Im Jahre 2005 wurde der CONTACT dann sogar zum besten Newsletter des CAF erkoren!

Nun ist es wieder zu einer Neuerung gekommen: Nach 16 Jahren im Amt hat Werner die Aufgabe an mich abgetreten. Ich hatte ihm schon seit einiger Zeit Artikel und Berichte geliefert, nun haben wir die Rollen getauscht. Werner wird weiterhin für den CONTACT schreiben, die

Verantwortung für den Newsletter hat er aber in meine Hände gelegt.

Die Latte ist hoch gesetzt und mir ist es klar, dass ich die Aufgabe kaum alleine bewältigen kann. Ich hoffe, dass ich bis jetzt Werner auch auf die Mitarbeit zahlreicher Vereinsmitglieder bauen kann und dass wir gemeinsam weiterhin eine interessante Vereinszeitschrift herausgeben können.



Werner Meier

Seite 12: Der CONTACT im Laufe der Zeit



Wellness für unseren «Baby-Motor»

Col Werner Meier Hoch oben auf dem Lindenberg geniesst unser neuer Motor sein schönes Zuhause. Obwohl an seinem Standort perfekte Umweltbedingungen herrschen, muss er «von Amtes wegen» periodisch überprüft werden. Damit dies geschehen kann hat Jonas Keusch eine Vorrichtung konstruiert, mit der wir ohne grösseren Aufwand – und den Rücken schonend! – die Arbeiten ausführen können.

So werden die Zündkerzen-Abdeckungen entfernt und die Zylinderwände mit einem speziellen Öl behandelt. Von Hand wird der Motor durchgedreht. Seine «Innereien» werden ebenfalls behandelt. Aufgefüllt wird der Motor mit «aeroprotective 219 oil». Dieses etwas «klebrige» Öl muss dann gleichmässig über alle Teile verteilt werden. So drehen

wir jeweils den Motor um 90° und lassen das Öl einwirken. Ein schöner Moment, denn diese Pause nutzen wir, um unsere eigenen «Bedürfnisse» zu befriedigen. Bei Bier, Wein und einem schönen «kalten Plättli» warten wir geduldig ab, bis das Öl genügend haftet. Ich muss ehrlich gestehen: Solche Wellness- oder Gesundheitsstunden geniessen wir sehr.

Dann geht es um 90° weiter und

Unten: Gastgeber Roger Burri mit seinem Sohn Tom



Oben: Jonas Keusch und Werner Meier beim Öl einfüllen

wiederum müssen wir eine Pause einlegen. Nach vier ausgedehnten Pausen, respektive vier Arbeitsgängen, wird die Halteranlage demontriert, aufgeräumt und das Datum in das spezielle «Anti-Corrosion Treatment»-Dokument eingetragen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir zu diesem Motor «Sorge tragen» werden, waren Sie doch mit ihren Spenden seine «Geburtshelfer».

Ein herzlicher Dank geht an Jeanette und Roger für die tolle Gastfreundschaft. Ich freue mich jetzt schon auf das nächste Aufgebot.



3. Teil - Koreakrieg Düsenjäger im Einsatz



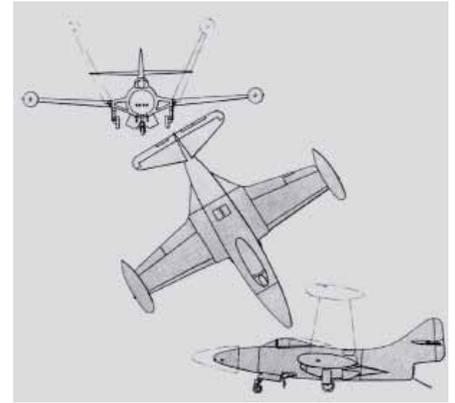
Col Werner Meier Im zweiten Teil haben wir das Starten des Allison-Triebwerks, Cockpit-Prozedere und den Start angeschaut.

Wir müssen uns immer wieder vor Augen halten – das war der Beginn der Jet-Fliegerei. Heute hat man grosse Erfahrung damit und auch die Elektronik hat Einzug genommen. Ob diese «Overkill electronics» das Gelbe vom Ei sind, wird die Zukunft zeigen. Ohne geht es nicht mehr, das ist klar, aber in einem Konflikt mit gleichwertigen Parteien werden diese «Overkill-electronics» zum ernstesten Problem, denn alle Elektronik kann und wird gestört. Mit der F9F hat man die ersten Kriegs-Erfahrungen gesammelt und diese flossen in die Weiterentwicklung ein.

Wie startet man vom Flugzeugträger?

Ein Start vom Flugzeugträger erfolgt mit einem Katapult. Das Flugzeug wird vom «Hangar Deck» mittels Lift auf das Flugdeck gebracht. Auf Signal vom «deck plane handler» werden die aufgestellten Flügel (aufgestellt zum Platzsparen) wieder in die normale Position gebracht. Dann wird die F9F ein Teil des «flight deck ballet». Männer, angezogen in verschiedenen Farben, dirigieren die Flugzeuge zum Katapult. Der «Braune» überprüft das Flugzeug von aussen, die «Gelb/Grünen» sind zuständig für das Katapult und dass alle 30 Sekunden ein Start erfolgen kann. Die «Gelben» sind die Primadonnas. Sie leiten die Abläufe beim «Aircraft handling, Catapult and Arresting Gear». Sie haben aber noch die «Roten, Blauen, Weissen und die Violetten». Zudem gibt es noch Unterschiede mit verschiedenfarbigen Helmen (siehe Bild)

Wenn der Panther-Pilot über die Katapult-Einrichtung rollt, weiss er, dass es los geht. Auf ein Zeichen vom «Launch-Officer» wird das Triebwerk auf 100% beschleunigt, die Hand bleibt am Gashebel, wobei die Finger noch eine kleine Halterung umklammern. Damit wird verhindert, dass beim Beschleunigen unabsichtlich der Gashebel zurückgenommen wird. Der Pilot gibt das «ready-to launch» mit dem Salut-Zeichen. Wenn der Kopf demonstrativ nach hinten auf die Kopfstütze gebracht wird, gibt der «Catapult officer» das Zeichen zum Abschuss. Innerhalb weniger Meter wird auf 115 Knoten beschleunigt. Nach dem Verlassen des Decks wird eine leichte Kurve eingeleitet, um für das nachfolgende Flugzeug keine Turbulenzen zu hinterlassen. Interessant ist auch zu wissen, dass 30 Knoten (kt) Gegenwind herrschen muss. Dies muss bei Windstille mit dem Träger erreicht werden oder mit Wind eine Kombination von beiden.



Nach dem Start wird schnell das Fahrwerk eingefahren, das Cockpit wird geschlossen und die Klappen eingefahren. Mit einer leichten Rechts- oder Linkskurve wird eine turbulenzfreie Zone für den nächsten Katapultstart geschaffen. Es wurde mit offenem Cockpit gestartet, denn zu dieser Zeit hatte man noch kein abtrennbares Cockpitdach. Wenn sich das Cockpitdach bei einem Unfall verklemmte, konnte wertvolle Zeit verstreichen.



Treibstoff

Der Panther hatte zwei selbstdichtende Treibstofftanks zwischen dem Cockpit und dem Triebwerk mit total 683 Gallons Kerosen und zwei «Wing-tip tanks» mit je 120 Gallonen. Diese konnten innerhalb einer Minute entleert werden, bewerkstelligt mit Staudruck. Bei einem Luftkampf mit der Mig-15 musste der Treibstoff sofort abgelassen werden. Nur so konnte die F9F ihre Überlegenheit im Kurvenkampf ausspielen. Die Mig-15 war 100 mph schneller, also musste die F9F versuchen, die Mig-15 in den Kurvenkampf zu verwickeln. So wurde auch der erste Sieg errungen. Auf manchen Fotos sieht man, wie eine Panther-Formation

majestätisch am Flugzeugträger vorbei flog, schöne Benzinfahrten hinter sich her ziehend. Das war aber nicht einfach «gewollte» Luftverschmutzung. Um den Flugzeugträger zu schützen, wurden über dem Träger «Combat air patrol» (CAP) geflogen. Weil diese mehr oder weniger lange dauerten, waren die F9F zu schwer für eine Trägerlandung. Das Gewicht musste auf 12'600 Pfund reduziert werden, dies wurde mit dem Ablassen von Treibstoff erreicht.



Die Fortsetzung im nächsten CONTACT

Die Geschichte Koreas - Teil 3

- 1988** neue Verfassung, Mehrparteien-System
 - 1990** Kontakte beider koreanischer Regierungen
 - 1991** Südkorea tritt der UNO bei
 - 1992** Wiederaufnahme diplomatischer Beziehungen zu China
 - 1992** «Vertrag über Versöhnung, Nichtangriff, Austausch und Zusammenarbeit» zwischen beiden Koreas, jedoch Zunahme der Spannungen zwischen beiden Staaten
 - 1997** Friedensverhandlungen zwischen Nord- und Südkorea unter Beteiligung der USA und Chinas
 - 2000** verschiedene humanitäre Verbesserungen der Beziehungen zwischen beiden Koreas
- Den Rest kennen Sie.....?**

Color of Jersey	Color of Helmet	Task	Photo
blue	blue	- Aircraft Handlers - Tractor Drivers	
blue	white	- Aircraft Elevator Operators - Messengers and Phone Talkers	no photo available
blue	yellow	- Aircraft Directors	no photo available
yellow	yellow	- Plane Directors - Aircraft Handling Officers (The letters "UI" on a helmet stand for "Under Instruction" and indicate that this "Yellow Shirt" is an apprentice)	
yellow	green (with three red stripes)	- Catapult and Arresting Gear Officers	

1. August bei Pilatus Rollout des neuen PC-24

Kuno Gross Im April 1960 gründete Bill Lear in Delaware die Muttergesellschaft *Swiss American Aviation Corp. (SAAC)* mit einer Tochtergesellschaft *Aviation Development Corp.* in St. Gallen mit dem Zweck einen Business Jet zu entwickeln.

Viel massgebliche Entwicklungsarbeit in der Schweiz leistete Hans-Luzius Studer, der das Kampfflugzeug FFA P-16 der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein konstruiert hatte,

von dem weitgehend der Tragflügel übernommen wurde. Das Projekt erhielt dann die Bezeichnung SAAC-23. FFA sollte zwar die Prototypen bauen, aber nicht in die Serienproduktion eingebunden werden.

1962 waren die Kosten für die Serienausführung derart gestiegen, dass Lear von dem Konzept einer internationalen Produktion wieder Abstand nahm und eine alleinige Herstellung in den USA vorsah. Er gründete dafür in Wichita die Lear Jet Corp. und begann dort die Herstellung der Prototypen mit bereits in Europa produzierten Teilen.

Der 30-minütige Erstflug des damals revolutionären Lear Jet 23 fand am 7. Oktober 1963 in Wichita statt. Der «Learjet» wurde international zu einem grossen Erfolg.

50 Jahre später sind es die Pilatus Flugzeugwerke in Stans, die es wagen, einen wiederum revolutionären Business Jet in die Luft zu bringen. Seit 50 Jahren ist der PC-24 das erste Jet-Flugzeug, welches in der Schweiz entwickelt worden ist.

Möge Pilatus damit einen ebenso grossen Erfolg haben, wie damals Bill Lear – und hoffentlich bleibt es diesmal ein „Schweizer Jet“.



Oben: Der Pilatus PC-24 wird der Öffentlichkeit präsentiert - der erste Schweizer Jet seit mehr als 50 Jahren. [Mirco Bleuer]

Unten: Der PC-24 und die von Pilatus gebotene Flugschau lockten 25'000 Personen nach Stans im Kanton Nidwalden. [Werner Meier]



AIR 14

PAYERNE SUISSE

Air 14 in Payerne 100 Jahre Luftwaffe

Kuno Gross Nebst 100 Jahren Luftwaffe wurde an den beiden Wochenenden vom 30./31. August und 6./7. September auch das 50-Jahr-Jubiläum der *Patrouille Suisse* und das 25-Jahr-Jubiläum des *PC-7-Teams* gefeiert. Die Grossveranstaltung soll ungefähr 400'000 Besucher angelockt haben, die mitfeiern wollten.

Obwohl es etwas Kritik am Verkehrskonzept und am Umstand gab, dass auf dem Festgelände keine Bratwürste verkauft wurden – die Air 14 war ein fliegerischer Anlass der Superlative!

Dass der Aufmarsch einer derart grossen Menge an flugbegeisterten Menschen zu Staus auf den – für so einen Grossanlass nicht ausgerichteten – Strassen führt, war zu erwarten. Dass sich aber so viele Leute an den beiden Wochenenden in Payerne einfanden war eine positive Überraschung, vor allem in einer Zeit, wo «man» der Fliegerei doch sehr kritisch gegenübersteht. Ich hoffe, dass auch die Organisatoren zu einem positiven Schluss gekommen sind und sich bald mit dem nächsten Anlass beschäftigen werden: Der Air 24.

Erlebnisreisen für Fliegereibegosteerte!
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 80
E-Mail: info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch



Auch die Stinson des CAF Swiss Wing hätte ursprünglich im „Static display“ an der Air 14 teilnehmen sollen; nebst der Stinson HB-TRY / A-96 des Antonov Verein Schweiz.

Mehr durch Zufall erfuhr man aber recht kurz vor dem Anlass, dass man –irrtümlich- wieder von der Teilnehmerliste gestrichen worden war. Allerdings war man beim CAF nicht wirklich traurig darüber, denn anstatt irgendwo weit hinten für zwei Wochenenden abgestellt zu werden, konnte die „Stinsy“ am 7. September an der „Flügerchilbi“ der Segelfluggruppe Oberaargau in Bleienbach zeigen, was trotz ihrer 70 Jahre noch alles in ihr steckt. Mehr darüber im nächsten CONTACT.

Ganz oben: Das wohl bekannteste englische Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs: die Supermarine Spitfire.

Oben links: Die letzte Entwicklungsstufe der C-36: Die F+W C-3605

Links: Eines der ersten Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe: Die Bleriot XI

Obwohl moderne Kampfflugzeuge die Air 14 dominierten, kamen die Freunde der alten Maschinen doch nicht zu kurz.

[Alle Fotos auf dieser Seite: Marco Schmid]

St. Stephan Hunterfest

Col Henry Saladin Der Hunterverein Obersimmental hatte zum Jubiläum geladen. Zum Zwanzigjährigen sollten die traditionellen „Hundertage“ etwas umfangreicher ausgestaltet werden. Der „Vämpitrainer“ und drei Hunter Doppelsitzer begannen schon am Donnerstag mit den Passagierflügen, welche dann am Samstag fortgesetzt wurden.

Zur Flugzeugausstellung waren mehrere Dutzend Kleinflugzeuge eingetroffen und etwa 3'000 Besucher belohnten die Organisatoren am 13. September trotz kühler Temperatur und bewölktem Himmel mit ihrem Erscheinen in St. Stephan. Am Vor- und Nachmittag durften die Jets je eine Stunde ihre Vorführungen fliegen. Für diese Zeit war die sonst übliche Geschwindigkeitsobergrenze von 250 kts offiziell aufgehoben worden. Unter dem Motto „Speed and sound“ wurden bei den Zuschauern und den Teilnehmern viele Erinnerungen an frühere (heile) Luftwaffen-Zeiten geweckt.

Als grosse Überraschung zeigten die Simmentaler Flieger eine Sechserformation, angeführt von einem De Havilland D.H. 115 Vampire-Trainer, gefolgt von einer französischen Fouga CM.170 Magister mit dem charakteristischen „V“-Leitwerk und als *Wingmen* vier Hawker Hunter



T Mk 68 – eine für die heutige Zeit wohl einmalige Formation. Interessant war auch die Ausstellung eines Flab-Vereins mit Fliegerabwehrmitteln aus alter und neuerer Zeit.

Leider musste die angekündigte Lockheed Super Constellation einmal mehr kurzfristig die angekündigten Überflüge absagen, da die Wetterverhältnisse im Raum Lenk aus Sicherheitsgründen den Einflug ins Obersimmental nicht erlaubten. Obwohl diese Absage für viele der Besucher natürlich eine grosse Enttäuschung war, konnten doch

Oben: Heutzutage eine wohl einmalige formation - vier «Hunter» am Himmel [Henry Saladin]

alle gut verstehen, dass auch hier die Sicherheit vorgehen musste. Die „Stinsy“ des CAF Swiss Wing passte natürlich sehr gut in diese Oldtimerszene und fand auch viel Beachtung seitens der Zuschauer. Nicht zu vergessen ist der mehrfache Überflug der DC-3 (ehemals HB-ISC) mit einer ebenfalls hochglänzenden Beech 18 der „Classic Formation“.

Unten: Drei der vier teilnehmenden «Hunter» vor der Kulisse von St. Stephan [Werner Meier]





Werner Meier, der Pilot der Stinson und Heryn Saladin mussten den Anlass allerdings bereits um 14:45 Uhr vorzeitig verlassen, denn im Birrfeld sollte noch das „Sommermarnachtsfest“ besucht werden.

Für die Teilnehmer des CAF Swiss Wing war es eine Reise zu Freunden und der Besuch auf jeden Fall mehr als lohnenswert!

Links: Vier Hunter, eine Vampire und eine Fouga Magister - und im Vordergrund die Stinson des CAF Swiss Wing [Werner Meier]

Unten: Der bekannte «Papyrus Hunter» der ehemaligen Fl St 15 hebt ab [Henry Saladin]

Ganz unten: Zwei Vampire-Trainer repräsentierten die erste Jet-Generation [W. Meier]



Birrfeld Sommernachtsfest

Daniel Rohrer «Wir freuen uns riesig das diesjährige MIFAS (Mitgliederfest der Antique Aircraft Association), zusammen mit dem legendären Sommernachtsfest auf dem Flugplatz Birrfeld feiern zu dürfen. Wir möchten zu einem Oldtimer Fly-In einladen, voraussichtlich werden bei schönem Wetter 50 bis 100 Flugzeuge teilnehmen.»

Und da die Stinsy einer der 100 Flieger sein sollte, standen Thomas Lutz, Dani und Rita Rohrer pünktlich um 11:00 Uhr am 23. August auf dem Segelfluggrasstreifen des Flugplatzes Birrfeld, um den Werbeposten des CAF Swiss Wing aufzubauen. Das mit dem schönen Wetter war so eine Sache – es wollte sich einfach nicht so recht einstellen. Doch frohen Mutes lud die CAF-Mannschaft

Rechts: Direkt aus St. Stephan vom Hunderfest: Werner Meier mit der Stinson L-5 des CAF Swiss Wing. Werner Meier liess es sich nicht nehmen, die Stinson vorzuführen. [Rita Rohrer]

den Bus aus und stellte das Zelt gleich am Anfang der *Flightline* für die erwarteten 100 Flugzeuge auf.

Um zwölf ging es dann zur Stärkung ins Flugplatzrestaurant, wo die doch teilweise bereits sehr schwarzen Wolken diskutiert wurden. Mit vollem Magen sieht ja alles besser aus, schon drückte die Sonne durch und der CAF-Stand war rechtzeitig um 14:00 Uhr für die ersten Besucher bereit. Andi Degasper, der auch zu uns gestossen war, hatte u.a. neue wunderbare Modellflieger im Massstab 1:18 dabei und Dani musste sich zurücknehmen, um nicht gleich der beste Kunde zu werden. So langsam trudelten auch die Flieger ein und die Besucherzahl nahm zu.



Ein zusätzlicher Magnet beim CAF-Stand war der sehr aufwändig restaurierte 1944 Willys Jeep von Marcel Meier vom *HQ Command* und als dann so um halb vier die „Stinsy“ des CAF direkt neben dem Vereinsstand in die *Flightline* eingewiesen wurde, war das kleine Display komplett. Trotz der wetterbedingt nicht gerade vielen Besucher, war der CAF-Stand gut besucht und nicht Wenige gingen mit einem Modellflugzeug oder einem Buch unter dem Arm nach Hause. So um vier waren dann doch 15 Oldtimer in der *Flightline* aufgereiht, die bestaunt werden konnten.

Links: Die Flightline wurde von Flugzeugen der Firma Piper dominiert.

Links unten: Die Stinson des CAF Swiss Wing nach der Landung [Kuno Gross]



Autoren gesucht!

Für den CONTACT und die Website des CAF Swiss Wing werden Autoren gesucht.

Bitte beim Editor oder bei einem Vorstandsmitglied melden!





Der Bericht zum Jubiläumsanlass der Stinson L-5 Sentinel folgt im nächsten CONTACT (Feb. 2015)



L-Birds über der Schweiz

Sprache: Deutsch
 Bindung: Softcover
 Format: 17 × 22 cm, 104 Seiten
 Illustration: 1Karte, 92 Fotos und Illustrationen (inkl. Farbprofile)
 Verlag: Books on Demand 2014
 ISBN: 9783735721624
 Preis: CHF 18.- (+PP)

Die wechselhaften Wetterbedingungen waren wohl Schuld, dass ein grosser Teil der erwarteten Flugzeuge in ihren Heimathangars stehen blieb.

Das unangekündete Highlight donierte dann aber um 16:10 Uhr über den Flugplatz: Mit gleich zwei Tiefstüberflügen stellte sich der „getigerte“ Hunter der von St. Stephan nach Hause flog den Besuchern im Birrfeld vor. Ein absoluter Augen- und Ohrenschaus. Danach verschlechterte sich das Wetter mehr und mehr und die Oltimer verzogen sich einer nach dem anderen. Auch die „Stinsy“ wurde mit Raucheinlage in den Hangar gefahren. Der Entschluss den Stand

abzuräumen wurde allerdings etwa 20 Minuten zu spät gefällt. Eine riesige schwarze Wolke hatte sich herangeschlichen und duschte vor allem das Standpersonal ausgiebig ab. Mit vollem Einsatz konnten die Bücher und die Modellflieger noch trocken in den Bus geladen werden. Alles andere wurde tropfnass und

Theo hatte danach das zweifelhafte Vergnügen im Lager das Zelt und die Bänke erstmal wieder trocken zu kriegen. Fazit: Trotz des schlechten Wetters war es ein gelungener Anlass, das Standpersonal war top motiviert und der Hunter-Überflug ein sehr würdiges Highlight.



Oben: Eine knallgelbe Boeing Stearman. [Beide Fotos: Rita Rohrer]
 Unten: der getigerte Hunter T.MK.68 der Hunter Flying Group aus Altenrhein



Sunne 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

THE ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO

Col Peter Winkler Dieses Jahr wurden die beiden grossen Airshows in England, das RIAT (Royal International Air Tattoo) in Fairford und die Flying Legends Airshow in Duxford, am selben Wochenende vom 11.-13.Juli durchgeführt. Da sich der langjährige COSMOS-Reiseleiter Walter Fürst für Duxford entschieden hat, durfte ich als COSMOS Reiseleiter mit 20 Teilnehmern nach Fairford fahren.

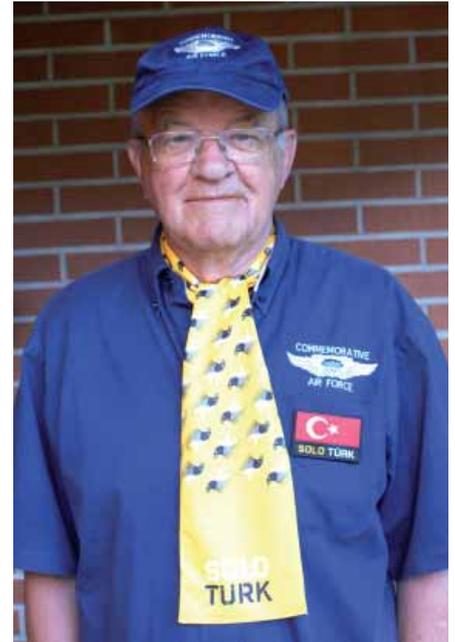
Nach einer problemlosen Anreise mit der British Airways und der Busfahrt von Heathrow nach Fairford, wurden wir noch im Bus spektakulär von den beiden Sukhoi Su-22 M4 der Polish Air Force willkommen geheissen. Das diesjährige RIAT war ganz im Zeichen der Feierlichkeiten zum 50. Geburtstag der Royal Air Force Red Arrows gestaltet worden. Die BAe Hawk T1/T1As waren zu diesem Anlass mit einer Sonderbemalung versehen worden. Zu diesem Geburtstagsanlass wurden noch sieben weitere Akrobatik Teams, u.a. *Patrouille de France*, *Patrouille Suisse*

Unten: Die Red Arrows in der Sonderlackierung zum 50. Geburtstag der Kunstflugstaffel der RAF.

(ebenfalls mit dem 50 Jahre Logo), *Frecce Tricolori*, *Breitling Jet Team*, *Polish Air Force Team* eingeladen.

An beiden Tagen begannen die Vorführungen schon um 09:45 Uhr und dauerten nonstop bis um 17:00 Uhr. Bei bestem Flugwetter zeigten die vielen beteiligten Flugzeuge und Helikopter ihr Können. Die statische Ausstellung war ebenfalls hervorragend bestückt mit vielen z.T. sehr alten Flugzeugen. Die Schweizer Luftwaffe war nebst den F-5E *Tiger* der *Patrouille Suisse* noch mit dem F/A-18c *Hornet*, mit den Solodisplay-Piloten Julien „Teddy“ Meister, sowie mit dem Display des *Super Puma* der Lufttransportstaffel 6 aus Alpnach, sehr gut vertreten.

Die vorgeführten Transportmaschinen, Airbus A400M und Alenia C-27J *Spartan*, zeigten ihre Fähigkeiten mit den kurzen Start- und Landestrecken. Besonders die Alenia mit ihren Loopings und Rollen etc. reihte sich sehr gut in die vorgeführten Akrobatikteams ein! Leider konnten wegen des schlechten Wetters in der Schweiz, der *Hunter* F58 aus Altenrhein, wie auch die *Morane MS 406* aus Bex nicht nach England fliegen. Mit dem *Hunter* war ein Vorbeiflug



Oben: Der Autor des Berichts mit seinen Airshow-Trophäen: Shirt und Schal des Solo Display Piloten „Solo Turk“

mit der *Patrouille Suisse* vorgesehen- schade, dass er nicht stattfinden konnte! Der angekündigte neue Kampffjet Lockheed-Martin F-35 B war weder in der Luft noch auf dem Tarmac zu sehen. Anscheinend sind alle Flugzeuge wegen Problemen mit den Triebwerken gegroundet. Nebst den Oldtimern Avro *Lancaster* mit der Hawker *Hurricane IIc* und der Supermarine *Spitfire* des „Battle of Britain Memorial Flight“, wurden auch noch einige Jet- Veteranen vorgeführt. Aus unserem östlichen Nachbarland Österreich kam eine



Saab J 105OE der Düsentrainerstaffel Linz-Hörsching sowie zwei ebenfalls recht betagte Jagdbomber A-7 Corsair II der 336. Staffel aus Araxos (Griechenland), die als weltweit letzte Flugzeuge dieses Typs, Ende Oktober 2014 ausgemustert werden. Zum Abschluss der diesjährigen ausgezeichneten und bestens organisierten Airshow, besuchten wir am Montag vor der Rückreise noch das sehr bekannte RAF Museum in Hendon, wo wir wieder die grössere COSMOS- Reisegruppe aus Duxford trafen.

Freuen wir uns jetzt schon auf das nächste Royal International Air Tattoo vom 17.-19. Juli 2015 in Fairford!



Links: Und immer wieder eine eindruckliche Vorführung: Patrouille de France Dassault/Dornier Alpha Jet

Unten: «Solo Turk» im Einzeldisplay mit seiner General Dynamics F-16

Ganz unten: Die Red Arrows auf Hawk T1/T1As in Sonderbemalung zum 50 Jahre Jubiläum vor einer roten Rauchwand

Oben: Eine der beiden für Hochgeschwindigkeitstiefflug konzipierte Sukhoi Su- 22M4 «Fitter» der 40.ELT, Polish Air Force welche am RIAT 2014 teilnahmen

Ein ganz herzlicher Dank geht an Fredi und Milana Schalcher, welche die tollen Fotos für diesen Beitrag zur Verfügung gestellt haben.



Verschiedenes

Website des CAF Swiss Wing

Die Website des CAF Swiss Wing wurde in den letzten Wochen und Monaten überarbeitet.

Am Layout und am Inhalt der Website hat sich in letzter Zeit einiges getan und wir hoffen, dass der neue Internetauftritt den Vereinsmitgliedern und auch anderen Besuchern gefällt und sie darauf viele interessante Informationen finden.

Die neue Website findet sich immer noch unter dem bekannten www.caf-swisswing.ch und auch der bisherige Inhalt ist unter der Rubrik «Archiv» nach wie vor und jederzeit zugänglich.

Wer etwas zur Website beitragen möchte, soll sich bitte melden – wir haben eine Rubrik «Reports» in der Bild- und Textbeiträge publiziert werden können.

Fliegen mit unserem Warbird „Stinsy“

Koordinator:

Henry Saladin - Telefon 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri - Telefon 056 667 3843

Ruedi Lang - Telefon 052 343 8153

Werner Meier - Telefon 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach - Telefon 079 200 7260

Jost Schneeberger - Telefon 031 911 8177

Max Schönenberger - Telefon 044 858 2051

Marc Siegenthaler - Telefon 079 628 9122

Impressum:

Herausgeber CAF Swiss Wing

Adresse: CAF Col Hansjörg Engler
Dorfstr. 26
CH-8165 Oberweningen

Website: www.caf-swisswing.ch

Redaktion & Layout: Kuno Gross

Lektorat CAF Col Hansjörg Engler

Druck: Knapp DMP
8918 Unterlunkhofen

Konto (IBAN): CH07 0900 0000 5000 8429 6

Der CONTACT erscheint vierteljährlich und ist das offizielle Publikationsorgan des Swiss Wing der Commemorative Air Force in Midland Texas, USA.

© Alle Textbeiträge und Fotos im CONTACT sind urheberrechtlich geschützt. Nicht anders bezeichnete Textbeiträge und Fotos stammen von der Redaktion. Fotos bei denen der Urheberrechtsinhaber nicht ermittelt werden konnte sind entsprechend bezeichnet. Bitte melden sie sich, falls sie glauben, Urheberrechte an Fotos oder Grafiken zu besitzen.



Der CAF Swiss Wing wünscht seinen Mitgliedern, ihren Familien und Freunden eine frohe Weihnacht und ein glückliches neues Jahr

Der CONTACT Im Laufe der Zeit

1997 erschien der Newsletter noch auf zusammengehefteten A4-Blättern. Dann bekam er ein neues „Gesicht“ mit dem fordernden „ACT“ und im Februar 2002 erschien er zum letzten mal für die Supporter Squadron. Im Mai 2002 kamen ein neues Logo und das stolze „Swiss Wing“ dazu. Und ab dem Mai 2003 wurde auch die Welt des CONTACT farbig. Und jetzt war es wieder einmal an der Zeit, das Erscheinungsbild etwas weiterzuentwickeln. Neu haben wir alle vier Flugzeugkategorien der USAAF im Titel - auch die Silhouette unserer „Stinsy“ fehlt nicht.



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, Ithenhard 47, 5620 Bremgarten
werner.meier@caf-swisswing.ch

Weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch

