



MIDLAND, Texas CAF AIRSHO 2004

Colonels Adi Meier und Fredi Lienhard begrüßten die 19 erwartungsfrohen Teilnehmer im Terminal 1. Bei der Zwischenlandung in Dallas Fort Worth erlebten wir ein Novum, exakt ab diesem Datum erfuhren wir die fotometrische Verewigung unserer Fingerabdrücke und der Augenprofile.

Midland

In Midland stieß auch Col George Lodge zu unserer Gruppe. Im CAF Headquarters wurden wir persönlich vom CEO des CAF, Bob Rice, und dem Stabschef Col Bob Thompson begrüßt und willkommen geheissen. Unvergesslich bleibt uns der Rundflug mit dem B-24 Liberator resp. B-25 Mitchell über den riesigen Ölfeldern von Texas. Adi Meier überflog die Steppen von Texas am Doppelseiter des Mustangs P-51 D «Red Nose».



AIRSHO 2004

Bei der Aufnahmefeier der neuen CAF Colonels durch Col Paul Tibbet erfuhren unsere zwei Neumitglieder Jost Schneeberger und Lorenz Insermini «die niederen Weihen». Die traditionelle grossartige Airsho vom Samstag erlebten wir im gemütlichen Chalet bei milder und sonniger Witterung. Col Anna-Regula Wolff vom Feuerwerker-Team «The Blastards» besuchte uns im Anschluss an das pyrotechnische Schlussbudget zur «D-Day-Air Invasion».

Am Sonntag hingegen war infolge der tief liegenden Wolken und der Gewitterstimmung nur eine reduzierte Flugshow möglich.

Am Montag mussten wir uns von jenen 8 Reiseteilnehmern verabschieden,

die den Heimflug oder ein individuelles Anschlussprogramm antraten.

Tucson

Die verbleibenden Colonels verbrachten in Tucson unvergessliche und hochinteressante Tage bei hochsommerlichem Bilderbuchwetter. Hier folgten sich wiederum Höhepunkte auf High Lights:

Titan Missile Museum aus der Zeit des kalten Krieges. Eine Abschießeinheit besteht aus dem Raketensilo, der Kommandozentrale und Logistikeinheit welche bis zu 30 Meter unter der Erde liegen. Im Gebiet von Tucson gab es vor der Ausmusterung 18 dieser mit atomaren Sprengkörpern versehenen Titan-Raketen Komplexen.

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
CAF-Barbecue	Seite	5
YAK-9	Seite	7
Porträt YAK-9	Seite	8
Hoi metenand	Seite	10
Birrfeld	Seite	11
AT-16	Seite	13
Stinsy	Seite	15
News, Veranstaltungen	Seite	16



Pima Air & Space Museum: (Zweitgrösstes Flugzeugmuseum der Welt) Hier ist aus der USA Militäraviatik alles zu sehen, ausgenommen ein B-36 Bomber.

Tombstone heisst das historische Museumsstädtchen, welches mehr oder weniger im originalen Wild West Stil erhalten ist. Auf dem alten Friedhof erzählen die Grabinschriften von dubiosen Pistolenhelden aus der Pionierzeit und deren Opfern, im Sinne von gezielter Jenseitsbeförderung. Als Exklusivität gilt ein Grab mit der Inschrift: «Natürlicher Todesfall».

Ranch mit Ausritt und Barbecue-Party: Ein grossartiger Höhepunkt bildete der Besuch einer echten Wild West Ranch nahe der Grenze zu Mexiko. Bereits die abenteuerliche 40 minütige Hinfahrt mit den Geländewagen der Cowboys Kirby und Bunky zu ihrer einfachen Ranch, wo die Füchse und Hasen einander «gute Nacht sagen», war ein besonderes Erlebnis. Unvergesslich bleibt der anderthalbstündige Ausritt durch die Savanne und Steppenlandschaft. Die exotische Prärie bot mit der niedergehenden Sonne ein grossartiges Stimmungsbild.



Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC) auf der Davis Monthan Air Force Base: Hier sind zurzeit ca. 4400 teilweise voll einsatzfähige Flugzeuge eingemottet und harren einer allfälligen Weiterverwendung resp. auf den Abbruch. Auf den riesigen Feldern stehen exakt geordnet unzählige FA-18, C-5 «Galaxie», C-17 Globemaster III, B-52 und, kaum zu glauben, auch einige B1-B Bomber. Die gewaltigen Abstellfelder mit den F-4 «Phantom» und F-104 «Starfighter» bedecken allein eine Fläche einer kleinen Stadt.

Die Avra Valley Air Base ist ein weiterer schmerzlicher Ort, wo wiederum ganze Serien diverser kommerzieller Flugzeuge einer Weiterverwendung harren. Mit einem Anflug von Wehmut erkannten wir aus der Ferne einen Teil der MD-11 Flotte der Swissair (sie ruhe im Frieden!). Danach war die interessante Busfahrt an die Pazifikküste ein richtiger Aufsteller.



Hotel Bay Club & Marina auf Shelter Island San Diego

Schon bei der Anfahrt zu diesem Paradies waren wir uns alle einig: «Hier lässt sich gut sein!» Das Bilderbuchwetter, der malerische Jachthafen, die wunderbare Meeresbucht, die noblen und gepflegten Häuser - hier stimmt einfach alles!

Flugzeugträger MIDWAY: Seine riesigen Ausmasse sind beeindruckend. Hochinteressant waren die Besichtigung der Kommandobrücke (Admiralität), die Fliegerleitstelle und Einsatzzentrale, sowie die Unterkunfts-räume und Verpflegungseinrichtungen, für eine Besatzung von total 4500 Mann. Beim Anblick des gigantischen Haupthangars im Unterdeck wurde einem bewusst: Hier übertraf der Bestand an Flugzeugen



Ecke des Präsidenten

Absichtlich leergelassen

denjenigen der gesamten Schweizer Luftwaffe! – Am Pier vis-à-vis erkannten wir den neusten Flugzeugträger der US Navy, die «Ronald Reagan».

San Diego Aerospace Museum. Hier wird die Geschichte der amerikanischen Luftfahrt bis in die heutige Zeit sehr anschaulich und ansprechend präsentiert.

Royal Mail Ship «Queen Mary» In Long Beach (Los Angeles): Auf diesem geschichtsträchtigen Ozeandampfer logierten wir genüsslich in den behaglichen Luxuskabinen. Ein ausführlicher, geführter Rundgang



durch die Salons und Spezialräume der 1. bis 3. Klasse versetzte einem in die 30er und 40er Jahre des letzten Jahrhunderts.

PIMA: «Yanks» und «Planes of Fame» Air Museum: Wiederum warteten zahlreiche Leckerbissen aus der Aviatik auf uns.

CAF Southern California Wing: Eine stattliche Delegation dieses CAF Wings hiess uns in ihrem eigenen Hangar willkommen. Mit Stolz zeigten sie uns ihre meist flugtauglichen Warbirds. Als Prunkstück präsentieren sie uns ihre Curtiss C-46 «China Doll». Der von ihnen offerierte einstündige Rundflug über die Coastal Mountains und die Pazifikküste von Santa Barbara war ein tolles Erlebnis. Die gemeinsame Barbecue-Party im CAF Hangar und im Kreise einiger Warbirds bot einen würdigen und stimmungsvollen Abschluss dieser Super-Reise.

Unser Dank gilt dem Reiseleiterteam Col Adi Meier und Col Fredi Lienhard, sowie dem Reisebüro ARCA Tour in Zug.

Col Robert Bühler



Midland 2004

Bilder:

Martin Eberhard und Henry Saladin



Multimediale Präsentation P-16

Im nächsten April sind es 50 Jahre her, seitdem der Erstflug des legendären schweizerischen Kampfflugzeuges P-16 stattfand. Zu diesem Jubiläum hat unser Mitglied Herby Wiehl (von ihm stammt die CD-Präsentation über den N-20 Aiguillon) eine multimediale Präsentation auf Daten-DVD über den P-16 herausgegeben.

In dieser Darstellung sind seltene Originalbilder und Videos über die Entwicklung des P-16 enthalten. Daneben blicken die ehemaligen Testpiloten Hans Häfliger, unser Mitglied Jean Brunner und Hans Ueli Weber auf die ereignisvollen Flüge mit dem P-16 zurück.

Die P-16 DVD läuft unter WINDOWS und kann für sfr 35.- bei www.physikcd.ch bestellt werden.

report

CAF-Barbecue Reichenbach 25. Juli 2004

Petrus muss ein Fliegerfan gewesen sein. Strömender Regen noch am Vortag beim Einrichten, blauer Himmel und angenehme Temperaturen während der Vorführungen am vierten CAF-Barbecue in Reichenbach. Petrus war bestimmt ein Pilot!

Schon früh am Morgen war Monika mit dem Verkaufs-Stand beschäftigt. Auch Ivonne und Claude Margot haben dem Barbecue-Grill tüchtig eingeheizt, mit beachtlichem Erfolg: Alle Steaks und Bratwürste wurden verkauft!

Als erster Luft-Besucher meldete sich «November one two one mike charly» im Anflug. Jost Schneeberger hat unsere Stinsy sauber auf die Piste 04 gesetzt. Weitere 12 Oldtimer-Flugzeuge der AAA sind unserer Einladung gefolgt und haben auf dem Flugplatz Reichenbach für viel Aufsehen gesorgt.

Genial wie immer waren die zahlreichen Modellflugzeuge. Das JET SCALE TEAM mit ihren wunderschönen, nicht nur in der Form sondern auch im Sound originalgetreuen Fighters. Die Modellflieger aus Willisau wussten mit ihren zum Teil sehr originellen Modellen oder gar mit einem Segelflugschlepp das Publikum zu begeistern. Sehr eindrucksvoll der Auftritt des Nachwuchses, musste doch mit allerlei Tücken gekämpft werden.

Nicht gerade der übliche Weg, an die Fliegerchilbi zu kommen, aber ein



sehr schöner: Dem Applaus des zahlreichen Publikums gewiss, haben sich die Fallschirmspringer zu manch akrobatischer Landung hinreissen lassen.

So kam nie Langeweile auf, überall sah man fröhliche und zufriedene Gesichter. Einen ganz herzlichen Dank an alle, die zum guten Gelingen des Flugplatzfestes beigetragen haben.

Auch den Platzherren – allen voran dem Flugplatzchef (und CAF-Swiss Wing Mitglied) René Stalder, der Motorfluggruppe Reichenbach sowie der Flugplatzgenossenschaft Reichenbach – sei hiermit für die grosszügige Aufnahme herzlich gedankt.

Col Fredi Lienhard

*Der neue Hangar (oben)
Kurz vor der Landung (mitte)
Fredi beim «Briefing» (unten)*





Die F-16 kurz vor dem Seitensteuer-Problem ...



... und konnte leider nicht mehr gerettet werden.



«Claudesche» Steaks und Würste ... fein fein, aber auch die Zuckerwatte ist immer noch gefragt.



report

Yakovlev YAK-9

Im August 1945 landete dieses russische Jagdflugzeug in Dübendorf. Das Flugzeug wurde wie folgt beschrieben; Einsitziger Tiefdecker, hinter dem Pilotensitz ist jedoch ein zweiter Raum mit eingebautem Fussboden vorhanden. Möglicherweise wird dieser Flugzeugtyp für den Schulbetrieb zweisitzig gebaut oder aber, der Raum dient als Notsitz und Effektenraum! Die Flugleistungen konnten nicht beurteilt werden. Aerodynamisch machte das Flugzeug jedoch einen guten Eindruck. Maximale Geschwindigkeit nach Literatur-Angaben 530 km/h (Morane 535 km/h).

Motor: Typ M-105, ähnlich wie der Hispano-Suiza HS 51 auf der D-3801, 12 Zylinder, Leistung 1180 PS, Tourenzahl 2700 U/min, 3-flügliger Propeller mit einem Durchmesser von 3 Meter (die dazugehörige «Melodie» lässt grüssen!)

Rumpf: Stahlrohr-Fachwerk, drahtverspannt, Tragflächen aus Holz und Leichtmetall (übliche Bauweise). Das Fahrwerk war ähnlich wie das auf der D-3801 Morane.

Die Bewaffnung bestand aus einer 20mm Motorkanone und einem synchron gesteuerten 12.7 mm Maschinengewehr. Die Instrumentierung zeigte keine nennenswerten Besonderheiten – ausser vielleicht - dass die Borduhr elektrisch geheizt war. Das Flugzeug machte den Eindruck, dass es während 2 bis 3 Jahren im Einsatz stand. Sämtliche Installationen waren mangelhaft (mit Draht und Isolierband befestigt). Die Anordnung der Instrumente und Bedienungsschalter war unübersichtlich.

Auf Wunsch des Piloten einer russischen C-47, die zwecks Rücktransports von 15 russischen Internierten in Dübendorf gelandet war, wurde der Motor des YAK-9 zur Verhütung von Korrosionsschäden alle zwei Tage von Hand durchgedreht.

Im Dezember traf ein Bereitstellungs-Detachement, bestehend aus 7 Of. und 2 Uof ein. Die Retablierungsarbeiten erstreckten sich auf: Kontrolllauf des Motors, Kontrolle und Überholung der Bremsanlage, des Fahrwerks, der elektrischen Anlage und der Funkanlage.

Nach diesen Arbeiten, die relativ viel Zeit in Anspruch nahmen, wurde ein Kontrollflug mit Capt. Kaschnikow durchgeführt. Flugzeug und Motor waren in Ordnung und der Überflug nach Wien fand am 29. Dezember 1945 statt.

Die Unterkunft des Detachements erfolgte im Hotel Stadthof in Zürich. Die Verpflegung wurde teilweise, besonders mittags, im Flugplatz-Restaurant eingenommen und im Allgemeinen als gut befunden.

Die Schweizer haben natürlich die russische Arbeitsweise mit «Argusaugen» beobachtet. Die Arbeiten wurden von drei Mechanikern auf Befehl des Piloten ausgeführt. Man hatte den Eindruck, dass diese Leute ihre zugewiesenen Arbeiten am Flugzeug und Motor genau kannten, diese jedoch nicht immer gut und zuverlässig ausführten. Obwohl jederzeit



das notwendige Werkzeug und Vorrichtungen zur Verfügung standen, kam es öfters vor, dass Schrauben und Muttern mit Meissel und Hammer angezogen oder gelöst wurden. Beim Abbremsen des Motors musste immer ein Mann zur Belastung auf den Stabli sitzen. Die Mechaniker von Dübendorf wollten das Flugzeug verankern, der Pilot Capt Kaschnikow trat jedoch auf diesen Vorschlag nicht ein.

Dieses Flugzeug war wahrscheinlich eine YAK-9D (D stand für Dalnaya oder Reichweite). Bei diesem Flugzeug wurde die Bewaffnung reduziert und der Benzinvorrat auf 132 Imp. Gal (600 Liter) erhöht. Die maximale Flugdauer betrug rund vier Stunden (Morane 1 Std 35 Min.). Die YAK-9D sollten die U.S.A.A.F Bomber auf den Flügen zwischen Italien-Rumänien-Russland begleiten.

Col Werner Meier



Porträt von Yakovlev YAK-9

Von den Yakovlev-Jägern der Baureihen Yak-1 bis Yak-9 wurden während und noch bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg insgesamt 36'737 Maschinen gebaut, nicht mitgerechnet die vielen Testmaschinen. Kein anderer Jäger brachte es auf so hohe Produktionszahlen. Die Yakovlev-Entwürfe zeichneten sich durch Robustheit und einfache Bauweise aus und waren gut für den Einsatz an der Ostfront geeignet. Quelle: Aero

Hitler griff die Sowjetunion am 22. Juni 1941 an, zu einem Zeitpunkt, als die sowjetischen Luftstreitkräfte (VVS) sehr schlecht auf eine bewaffnete Auseinandersetzung vorbereitet waren. Fast alle wichtigen Frontmaschinen waren damals veraltet. Der beste der neuen Jägerprototypen war wahrscheinlich die Yak, aber auch diese Maschine hatte die gleichen Fehler wie alle anderen sowjetischen Jäger: Sie besass im Verhältnis zu ihrem kleinen Ausmass einen zu grossen Motor und war darüber hinaus nur unzureichend bewaffnet. Für die schlecht ausgebildeten Piloten, die mit diesen «heissen» Maschinen von unbefestigten Pisten aus starten mussten, war dieses Flugzeug ausgesprochen schwer zu fliegen.

Alexander S. Yakovlev hatte schon immer einen Jäger konstruieren wollen. Da die Entwicklungsarbeiten an dem zweimotorigen Bomber Ja-22 ihn allmählich weniger beanspruchten, bot sich ihm im November 1938 endlich eine Chance dazu, als nämlich sein Büro die Genehmigung zur Arbeit an einem «Frontjäger» erhielt. Zuerst war diese Maschine als Ja-26 bekannt, während die offizielle Bezeichnung I-26 lautete. Yakovlev hat-



Yak-9 über der Halbinsel Krim im Jahr 1944

te bereits mit Messerschmitt Bf 109 und Supermarine Spitfire Erfahrungen sammeln können, aber selbst noch nie ein Ganzmetallflugzeug in Schalenbauweise entwickelt.

Er beschloss deshalb, sich an die traditionelle Bauweise zu halten, die aus Holzflügeln, einem Rumpf aus geschweisstem Stahlrohr mit Aluminiumbeplankung und Stoffbespannung und Duralmin-Steuerflächen, ebenfalls mit Stoffbespannung, bestand. Er war bereits mit Wladimir J. Klimow befreundet und erklärte sich bereit, dessen M-106-I Motor (ursprünglich abgeleitet von einem Hispano-Suiza 12Y) von 850 PS zu verwenden. Inzwischen standen auch einziehbare Fahrwerke, die nicht mehr so platzaufwendig waren, zur Verfügung. Für den Entwurf wählte man ein Fahrwerk mit breiter Spurweite, das sich vor dem vorderen Holm gerade in den Flügel einfahren ließ. Der Antrieb erfolgte, wie bei den Duralmin-Spaltklappen, mit Hilfe von Druckluft.

Um den Widerstand soweit wie möglich zu verringern, wurde der kombinierte Glykol/Ölkühler in einem Kanal unterhalb der Flügelhinterkante untergebracht, während sich die Vergaser-Lufteinläufe an den Flügel-

wurzeln befanden. Die Bewaffnung bestand aus einer 20-mm ShVAK Kanone, die durch die Nabe des VISH-61 Propellers mit Verstellhydraulik abgefeuert wurde, und zwei schnellfeuernden ShKAS 7,62 mm Maschinengewehren über dem Motor. Als Triebwerk wurde der M-105 mit einer Leistung von 1050 PS gewählt.

Als die erste Ja-26 fast fertig war, gaben ihr die Montagearbeiter den Namen «Krasawits» (Schönheit). Die Maschine wurde, wie alle damaligen Jak des Planung- und Entwicklungsbüro (OKB), knallrot gestrichen. Das Seitenruder erhielt rotweisse Streifen.

Der Chefpilot J. I. Pjontkowski startete am 13. Januar 1940 zum erfolgreichen Erstflug, wobei die Maschine noch nicht über Bewaffnung oder Funkausrüstung verfügte. Das Fahrwerk funktionierte auch beim Einsatz von Eis und Schnee perfekt. Der Unterhalt konnte mit einfachsten Mitteln ausgeführt werden. Das war sehr wichtig, denn bei den extremen klimatischen Bedingungen in Russland (speziell im Winter) war es eine Voraussetzung. Man konnte nicht schnell auf einen grösseren Flugplatz ausweichen um Reparaturen durchzuführen.

Am 27. April stürzte das Flugzeug jedoch ab und der Pilot wurde getötet. Als Ursache für das Unglück wurde ein Herstellungsfehler festgestellt. Die Zukunft des Flugzeugs war aber bereits gesichert, und mit der VVS Bezeichnung Yak-1 ging der neue Jäger in zwei Werken in Produktion.

Eines davon war GAZ-115, gleich neben dem OKB in Moskau. Ungefähr um die Zeit des Absturzes des ersten Prototyps stand der zweite kurz vor seinem Erstflug. Diese Maschine enthielt die vielen Änderungen, die für die Yak-1 verlangt worden waren: Verlegung des Ölkühlers unter den Bug, Verbreiterung des Rumpfes hinter der Cockpithaube, Verlängerung der Seitenflossen und Einbau eines nicht einziehbaren Heckrads.

Anfängliche Probleme

Der zweite Prototyp flog zum ersten Mal am «Tag der Arbeit» und wurde ab dem 10. Juni 1940 der offiziellen Erprobung unterzogen. Eine Ablehnung der Maschine kam jetzt nicht mehr infrage, aber die Yak-1 war noch keine ausgereifte Konstruktion. Am schwerwiegendsten waren Probleme mit den aus Aluminium bestehenden Treibstoffleitungen, die aufgrund von Materialermüdung brachen, was zu Bränden während des Flugs führen konnte. Das Druckluftsystem war unzuverlässig, die Bewaffnung versagte oft, und die Haube klemmte häufig. Der Kreml bestand auch auf höherer Flugleistung, aber wichtiger als alles andere war eine möglichst hohe Produktionszahl. In den letzten Wochen des Jahres 1940 wurden 64 Maschinen ausgeliefert. Inzwischen war das erheblich vergrösserte OKB von Yakovlev mit Verbesserungen und neuen Varianten voll beschäftigt und im Herbst 1941 musste die Produktion ins Werk GAZ-286 in Kamensk-Uralsk und Ende 1942 ins GAZ-153

(wo bisher LaGG-3 produziert worden waren) nach Nowosibirsk ausgelagert werden. Jedes Werk führte seine eigenen Änderungen ein. Ein damaliger Beobachter glaubte, dass es kaum zwei Flugzeuge gebe, die sich genau glichen, obwohl Standardisierung bei den hohen Produktionszahlen überaus wichtig war.

Entwicklungsgeschichte

Die ursprüngliche Yakovlev Yak-9 war eine Weiterentwicklung des Experimental-Jagdflugzeugs Yak-7DI und unterschied sich von diesem Typ durch ein geändertes Seitenruder sowie durch hölzerne Flügel mit Metallholmen. Die Serienversion, die ab dem Sommer 1942 produziert wurde, erhielt ausserdem noch ein einziehbares Heckrad. Die Auslieferung an die IAP (Jägerregimenter) der VVS begann im Oktober 1942, und der Typ wurde bald darauf bei Stalingrad eingesetzt. Ab Februar 1943 wurden die Serienmaschinen mit Flügeln gebaut, die eine geringere Spannweite und Duraluminium-Rippen hatten. Gleichzeitig wurde das ursprüngliche Triebwerk (ein M-105PF oder M-105PF-1) durch den 1240 PS M-105PF-3 Motor ersetzt. Die Yak-9 wurde mit vielen verschiedenen Kombinationen von Waffen



Yak-9DD hatte eine aussergewöhnlich Reichweite. Im Hintergrund sind einige B-17 zu erkennen, für die die Yak-9DD von Italien aus Begleitschutz flogen.

geflogen, darunter auch alle Arten von Flugzeugkanonen, die zu dieser Zeit in der Sowjetunion gebaut wurden, und 1943 kamen Varianten heraus, bei denen das Potential der Yak-9 als Panzerjäger, leichter Bomber und Langstrecken-Begleitschutz voll entfaltet wurde.

Die zweite Generation der Yak-9 begann mit dem Yak-9U Prototypen von Ende 1943, bei dem ein umkonstruierter und aerodynamisch günstigerer Rumpf, neue Flügel mit größerer Spannweite und Fläche sowie der stärkere VK-107 Motor eingeführt wurden. Zur Beseitigung der dadurch entstandenen Schwerpunktprobleme wurden die Flügel geringfügig nach vorn verlegt. Die Produktion der Yak-9 wurde 1946 eingestellt, nachdem eine Rekordzahl von 16'769 Maschinen ausgeliefert worden war. Nach dem Krieg wurde die Yak-9 ausser in der Sowjetunion hauptsächlich noch in Bulgarien, Polen und Jugoslawien geflogen.



Varianten

Yak-9: Aus der Yak-7DI entwickelter Prototyp und erste Serienversion ab Mitte 1942. Die Bewaffnung bestand aus einer 20-mm ShVAK Kanone und einem 12,7 mm UBS Maschinengewehr sowie aus sechs RS-82 Raketen oder zwei 100 kg FAB-100 Bomben.

Yak-9M: Standardversion mit Kanone und zwei 12,7 mm UBS Maschinengewehren.

Yak-9D: Eine Langstrecken-Begleitschutzversion mit größeren Tanks, einer auf 1330 km vergrösserten Reichweite und einem M-105PF-3 Motor; Ab Sommer 1943 im Einsatz.

Yak-9T: Im Dezember 1942 erprobte Version mit panzerbrechender 11P-37 Kanone und Flügelhalterungen für 2,5 kg PTAB Hohlladungsbomben in speziellen Behältern. Weitere Yak-9T hatten eine MP-20, VYa-23 oder MP-23VV Kanone; Indienststellung Anfang 1943.

Yak-9K: ab 1943 in begrenztem Umfang eingesetzt; mit schwerer 43 mm OKB-16-45 Kanone bewaffnet.

Yak-9B: Bomber-Spezialversion; in begrenzter Stückzahl gebaut; der Bombenschacht hinter dem Cockpit enthielt vier 100 kg FAB-100 Bomben oder Behälter mit 128 PTAB Leichtbomben.

Yak-9MPV0: Begrenzte Stückzahl zur Verwendung als Nachtjäger; mit Suchscheinwerfer und RPK-10 Funkkompass ausgerüstet.

Yak-9DD: Ultra-Langstrecken-Begleitschutzversion; glich der Yak-9D, jedoch mit zusätzlichen Treibstofftanks, die die maximale Reichweite auf 2200 km ausdehnten. Sie wurde als Begleitschutz für schwere US-

Bomber eingesetzt, die regelmäßig Angriffe auf rumänische Ölquellen flogen. Gehörte ausserdem auch zur Ausrüstung der 236. IAD (Jägerdivision), die in Bari in Süditalien stationiert war und zeitweilig zur Unterstützung der Partisanen über Jugoslawien operierte. *Die Langstreckenversionen der P-51 Mustang hatten Reichweiten zwischen 2000 und 3500 km, je nach Version.*

Yak-9U: Dieser Prototyp flog im Dezember 1943 mit einer Ganzmetall-Flügelstruktur. Er hatte zunächst den M-105PF-2 Motor; ab 1944 wurde auf der Fertigungsstrasse jedoch nach und nach der stärkere VK-107A eingeführt.

Yak-9UT: Version der Yak-9U mit selbsttragender Haut aus Leichtmetall auf dem gesamten Flugwerk. Indienststellung ab Anfang 1945. Yak-9UV: Umschulflugzeug mit zwei Tandemsitzen.

Yak-9P: Hatte neben der im Motor montierten Kanone eine oder zwei im Rumpf montierte, synchronisierten 20-mm Kanonen.

Technische Daten:

(in Klammer die Daten der Morane 3801)

Yakovlev Yak-9U

Typ: Einsitziger Abfangjäger

Triebwerk: Klimow VK-107A V-Motor, 1650 PS (860, später 1000 PS)
Geschwindigkeit: Max. 698 km/h (535) in 5000 m Höhe, Dienstgipfelhöhe 11'900 m, (10'800) maximale Reichweite 870 km (600).

Gewicht: Rüstgewicht 2716 kg (2125), max. Startgewicht 3098 kg (2725)

Abmessungen: Spannweite 9.77 m (10.62); Länge 8.55 m (8.27); Höhe 2.96 m (3.4); Tragfläche 17.25 m² (18.0)

Bewaffnung: Eine 20-mm Kanone und zwei 12,7-mm MG's und Vorrichtungen für Bomben.

Hoi metenand,

Ech bes, d Selina! Vor nün Mönnet beni uf emene färne Stärn gstartet, met em Ziil Ärde. Chorzh nochdem ech id Ärdatmosphäre iiträtte be, hed mech e sone vorwetzige Storch packt.

Das esch gsii am 11. September am Morge am drüü. Gäge Obig semmer de Rechtig Schwiiz vorgstosse; Destination ergendwo om Zöri. Auso semmer vo Süde her öber de Pfannestehl Rechtig Zöri-Chlote; Pischte 34 zuegfloge. Doch de Tower vo Zöri hed im Storch ufegfonkt, är müesi sech gfelligscht de Reihe no hender die andere Flüüger iirdne!

Do hämmer üs haut in Warteruum begää. Noch de fünfte Rondi eschs im Storch plötzlech z blöd worde, denn sini Energii esch langsam z Änd gange. Er hed Uusschau ghaute noch ergend eme ideale Notlandeplatz. Rechtig Gossau, det hed er e ideale Landeplatz gfonde. De Ort heisst Weiherstross.

Chum glandet hed er mech a de Weiherstross 5 bim Marcel ond de Gabriela ines ide als Wiegeli gleid. So hed er chönne in Rue im Weiher go Energii tanke. Aber det esch er ned elei gsii, es hed sech no e Storchedame det iigloo. Ond er hed plözlech aues om sech ome vergässe! Sogar mech hed er vergässe metznää.

Wo mech de Marcel ond d Gabriela i dem Wiegeli lege gsee händ, händs gseid, die wämmer bhaute! Die scheckt üs de Hemu!

Inzwösche hani mi scho guet bi ene iigläbt ond be richtig glöcklech. De Tower hed vergäbe uf e Storch gwartet, wo hät söue am 22.44 z'Zöri lande. Macht au nüd, ech cha jo mou met em Papi uf Zöri a Floghafe go luege, woni hät söue he.

De Papi ond s Mami händ gseid, es gäbi do en Flüügerclub wo en Stinsy däg betriibe. Das hed mech sofort neugiirig gmacht. Ond ech möchte i nöchschter Ziit emou de Flüüger met sine Pilote ond Mechaniker könnelere. Auso bis baud!

Selina Weiss vo de Weiherstross z'Gossau

Herzliche Gratulation zur Tochter
CAF Swiss Wing

report

Bravo-Bravo-Bravo,
Sommernachtsfest,
Convoy to Remember

Birrfeld, 7. August 2004. Ein wunderschönes Wochenende hat diesen Anlass begleitet.

Unter der Federführung von Gerda Pellicoli trafen sich Gross und Klein im Birrfeld. Hauptdarstellerinnen waren die Bravo's die aus der ganzen Schweiz eintrafen. Die Stinsky war auch mit von der Partie und war den ganzen Tag im Einsatz. Ein Höhepunkt ihres Einsatzes war sicherlich der rauchige Überflug des «Convoy to Remember», der über dieses Wochenende in Birmensdorf stattfand. Am Steuer war «Air Patroller Henry and his Backseat-Hawkeye Roger». Dass einige Lärmgegner den Überflug mit «Nichteinhalten der Birrfelder-Flugvolte» verwechselten, sei am Rande vermerkt.

Auch die Modellflieger vom Birrfeld standen den Grossen nicht nach. Die Piloten der Modelle flogen ihr Programm auf sehr hohem Niveau und begeisterten die Zuschauer. Mit beleuchteten Flugzeugen wurde dann noch ein Nachtprogramm geflogen.

Auch Christoph Richener, Wirt des Flugplatz-Restaurants, sorgte mit der subtilen Steuerführung, respektive dem Suppenlöffel, einen kulinarischen Höhenflug. Umrahmt von Motorensound konnten Paella, Steaks und die obligaten Bratwürste unter freiem Himmel genossen werden. Wer nicht dabei war, der hat einiges verpasst.

Um 22.30 Uhr beendete ein Feuerwerk diesen gelungenen Tag, wobei



Die C-3605 beim Start



Ein wunderschönes «Spitfire-Modell» wartet auf den Einsatz ...



die Birrfelder dickes Sitzleder hatten und den Abend/Morgen weiter genossen.

Einen herzlichen Dank an die Organisatoren Gerda und Christoph für den unermüdlichen Einsatz.

Col Werner Meier



Der hohe Benzinpreis macht sich auch bei uns bemerkbar - unsere Maintenance-Crew hat sich ein echtes texanisches Transportmittel beschafft! Ob Werner die 1 PS zügeln kann?



Die FFA (Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein) unterzeichnete 1967 ein Abkommen mit der italienischen SIAT-Marchetti zur gemeinsamen Entwicklung und Herstellung der in Italien entworfenen SA 202. Die FFA wurde zunächst mit den Windkanalversuchen und den statischen Test betraut, während später auch die Fertigung von Rumpf- und Leitwerkteilen hinzukam.

Im Rahmen eines neuen Vertrages übergaben die Italiener die gesamte Montage an die FFA. Die Schweizer taufen das Flugzeug daraufhin in «FFA AS. 202 Bravo» und am 7. März 1969 fand der Erstflug statt. Insgesamt wurden 160 Exemplare gebaut, von denen die meisten für den Export bestimmt waren.



Zum drittel Mal trafen sich gegen 450 historische Armeefahrzeuge in Birnenstorf AG. Zu sehen waren Motorräder, Jeeps jeglicher Bauart, Pinzgauer, Haflinger, Langholz-Transporter, US Amphibientrucks, Panzer, alle Arten von Uniformen usw., usw. In der aufgeschütteten Kiesgrube war von Freitag bis Sonntag eine Art nostalgisches Militärlager aufgebaut. Ein «Eldorado» für die Besucher, Marktstände mit Militärartikeln, Laserschüssen mit dem Panzer Centurion, Demonstration der Panzer, Geländeparcours und sogar die Dragonerschwadron mit ihren schönen «Rössern» konnte man bewundern. Ich kann Euch versichern: dies war eine Show!

«Der Urgedanke hinter dem Ganzen ist das Gedenken an die alliierte Landung in der Normandie 1944» erklärte OK-Präsident Adrian Gerwer, Instruktor der Genietruppen.



report

Die North American
AT-16 entsteht neu

Die bekannte Warbird-Restaurationsfirma «Skyparts» in Hausen am/Albis wird die AT-16 – mit schweizerischen Kennzeichen U-232 – wieder aufbauen. Die Geschichte des vielleicht bekanntesten Trainer wird in der Schweiz weiterleben und sicher viele Flugzeugfans an vielen Flugveranstaltungen erfreuen. Der CAF Swiss Wing wird den Aufbau verfolgen und über die Fortschritte berichten.

Die U-323

Das Flugzeug wurde durch die kanadische Firma «Noorduyn Aviation, Montreal, Canada» hergestellt. Die AT-16ND Harvard IIB, Nummer c/n 14-201 wurde unter der USAAF Serie Nr. 42-664 gebaut und direkt an die Royal Canadian Air Force geliefert. Vom 17. September 1942 bis 23. Dezember 1946 flog sie unter dem Kennzeichen FE467 satte 2462 Stunden.

Die holländische Fokker-Aviolanda kaufte seinerzeit 105 Harvard IIB, die für Holland, die Schweiz und Israel bestimmt waren. Dort wurden sie komplett überholt und am 3. Sep-

tember 1949 wurde die U-323 durch den Übernahmeflieger Hptm Scheitlin von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Am 16. September 1969 (20 Jahre im Dienste der Fliegertruppen) wurde sie ausgemustert.

Diese U-323 war für das Fliegermuseum Dübendorf vorgesehen, wurde aber aus Platzmangel nicht ausgestellt. Das «verstosene Mauerblümchen» landete schliesslich in einem Betonunterstand auf dem Flugplatz Buochs.

Im Jahr 2001 aber fand sie die ihr gebührende Anerkennung: Sie kam nun in die Hände von Peter Zweifel und bezog ihr neues Quartier in Hausen am Albis. Unter den scharfen Augen von Peter wird sie nun bis aufs Skelett enthüllt und begutachtet.

Der Motor wurde demontiert, kontrolliert, die nötigen Teile ersetzt und wieder montiert. Heute ist der Motor betriebsbereit, es konnte aber noch kein Standlauf durchgeführt werden. Flügel und Rumpf wurden überprüft und verschiedene Korrosionen behoben. Im Rumpf mussten einige Rippen ersetzt werden.

Die zeitaufwendige Kleinarbeit ist in vollem Gang. Sämtliche beweglichen Teile werden auseinander genommen. Bolzen, Schrauben, Lager, Kabel werden überprüft, revidiert, wenn nötig ersetzt und wieder eingebaut. Die ganze elektrische Anlage wird mit neuen Kabeln versehen und auf den technisch neuesten Stand gebracht.

Die Arbeiten kommen gut voran, obwohl die normalen Kundenarbeiten in Hausen am/Albis natürlich Vorrang haben. Der Zeitpunkt des



Blick in das Innere der AT-16 ...

Erstfluges ist noch völlig offen, meint Peter Zweifel. Er ist aber zuversichtlich, dass wir die U-323 in originaler Militärbemalung in ein oder zwei Jahren am Schweizer Himmel bewundern und auch hören können.

Col Werner Meier

Die Geschichte des AT-16 im nächsten Contact.



Im Hintergrund die fertigen Flügel.



Wann wird der Schalter auf «Both» umgelegt?

Wir freuen uns, exklusive
Fliegerreisen für den
CAF Swiss Wing zu organisieren!

ARCATOUR

Bahnstrasse 28, 6301 Zug
Tel. 041 729 14 20
www.arcatour.ch

report

AIR04
Payerne

Am 4. bis 5. September wurde in Payerne Geburtstag gefeiert. Nicht einer – sondern drei waren angesagt: 70 Jahre Schweizer Luftwaffe, 40 Jahre Patrouille Suisse und 15 Jahre PC-7 Team.

In Solovorführungen wurden fast alle bedeutenden Fighter gezeigt wie die F/A-18, F-15, F-16, Mirage 2000, Rafale, Gripen, Eurofighter sowie der Harrier. Unsere Vampir und Hunter fehlten natürlich nicht. Als Vertreter der 40-er-Jahre präsentierten sich die Stinsy, die Dewoitin und die Bücker. Leider glänzten Mustang, Morane und C-36 durch Abwesenheit.

Einer der Höhenpunkte war die Präsentation der fünf Kunstflugteams. Ich glaube nicht, dass in nächster Zukunft eine Airshow das Kunststück fertig bringt, mit fünf Teams einen gemeinsamen Überflug zu machen.

Die Frece Tricolori aus Italien, Schwedens Team 60, die Patrouille Suisse, die Patrulla aus Spanien und die Red Arrows aus England präsentierten ihre Solo-Vorführungen auf höchstem Niveau.

Eine Veranstaltung die noch lange in Erinnerung bleibt, sei es mit den Vorführungen in der Luft oder dem Verkehrs-(Miss) Management am Boden.

In der Februar Ausgabe erscheint ein Artikel von Col Rolf Schwank «AIR 04, AM RANDE NOTIERT», über die «Freuden und Leiden» eines dienstwilligen Helfers.

Col Werner Meier



Mit sovielen Zuschauern muss auch der Harrier warten ...



Der Vorstand wünscht Euch für die Festtage viele Sternstunden, Zeit für Gefühle, Kraft jede Hürde zu meistern und Optimismus um nach vorne zu schauen. Und für das Jahr 2005 besonders gute Gesundheit und sonnige Stunden.



Hello Cols and Friends

ER hat ihn überlebt, ihm (nicht dem Gaul auf Seite 10 !) mutig die Stirn geboten, wenn auch hinter einer immerhin selbstgebastelten Bretterwand. Ausgestanden hat ER ihn, sich stundenlang die Ohren zugehalten, ergeben der Dinge harrend, die da geflogen kamen. - Nein, mein lieber Freund Werni wurde nicht vom Winde verweht. IVAN THE HORRIBLE ist ohne unser geschätztes Vorstandsmitglied aus dem florida'schen Daytona Beach von dannen gebraust und hat uns Col Meier um die Kunst des perfekten Dachdeckens weiser - wenn auch etwas zerzaust - jedoch heil und ganz gelassen.

Wen wundert's da noch, dass meine interne Energiezentrale mitunter nur mittels Schrittmacher-Boosterli auf Touren kommt ? Well, ansonsten darf ich nicht klagen. Mein persönliches Aerzte-Team ist pausenlos darum bemüht, mich noch attraktiver und fitter zu trimmen. Auch die leiseste Vermutung eines Anflugs von Alzheimer mir gegenüber darf anhand meiner neuesten Gedächtnismodifikation (Insidern als «GPS Trimble IFR» bekannt) als pure Verleumdung bezeichnet werden. Nun führe ICH meine Begleiter durch die himmlischen Gefilde und nicht mehr umgekehrt. Schliesslich werden meine Lieben ja auch nicht jünger.... Gerade darum habe ich mir meine Stimme verbessern lassen, um mir auch im C-Airspace Gehör zu verschaffen.

«Schau-Geier- Stinsy» nennen mich die anderen beflügelten Seniorinnen landesweit. Zugegeben: ob ich will oder nicht - ich stehle einer jeden jegliche Show ! In Reichenbach war ich natürlich wieder die erste, welche ins atemberaubend enge Kandertal einschwebte. Mit Jost Schneeberger zwischen den Schneebergen ! That's the way I like it: die Escorts der Umgebung gepflegt angepasst. Dass ich eines der Highlights an der «Payerne 04», der Mutter aller Airshows war, versteht sich von selbst. Ganze zwei Tage lang stand ich in einer Reihe mit mehr oder minder unscheinbaren Mauerblümchen der geflügelten Art. Selbstredend, wer die meisten offenen Münder, die meisten Glotzaugenpaare zählen durfte. Mein Fitnesstrainer Zürrer war unermüdlich und pausenlos bemüht, mir jedes Stäubchen sofort von meinem auf die totale Blende polierten Äusseren zu wischen. Weder fehlte ich am unvergesslichen Sommernachtsfest auf dem Birrfeld, noch im «Convoy to remember». Kein Auge blieb trocken, als ich mit rauchgeschwängertem Schweif meine Runden über den vor Begeisterung schäumenden Fans zog. Last but not least, donnerte ich im vergangenen Juli auf der berühmt-berüchtigten »Golden Coast Route« (auch als Südanflug bekannt) gegen Little Big City LSZH mit dem verwegenen schmunzelnden Swissair Commander a.D. Werner Meier und dem vor Aufregung hechelnden First Officer Herby Wiehl als meine Begleiter. Die Zürcher Tower-Heinis trauten ihren Augen kaum, als sie zwischen lauter «Luft-Bussen und Jumbos» endlich the REAL THING - mich - sahen.

Kurz, ich genoss einen guten Sommer. Obwohl mir der Herbst mit seinen zum Gähnen langweiligen, nebeltriefenden Tagen ansonsten aufs Gemüt schlägt, bin ich immer noch in Hochform. Im vergangenen Oktober durfte ich endlich mein neues Condo auf dem Birrfeld beziehen. Das besawatchte Jurasüdfuss-Kaff, auch unter Grenchen bekannt, bekam mir einfach nicht. Zu weit weg war ich von euch, meinen lieben Freunden. Nun braucht ihr nicht mehr in die Ferne schweifen, eure Stinsy ist so nah !

See you soon, and happy Holidays !

Mit lieben Grüssen

Eure Stinsy

P.S. Einen moralischen Tiefschlag, schwarz auf weiss und auf Seite 4: Herby Wiehl hat einmal mehr einem verstaubten Knacker ein multimedial'sches Denkmal gesetzt. Als ob es mit dem Lorbeerkranz für die alten Nebelkrähen Arbalète und Aguillon nicht gereicht hätte !



news

Absichtlich leergelassen

CAF Swiss Wing

Flight Operation

30. April -1. Mai 05
Speckrun / Flugplatz Speck
2.-3. Juli 05
70 Jahre Yverdon
17. Juli 05
BBQ Reichenbach
23.-24. Juli 05
Oberwalliser Flugtag / Raron
6. August 05
Flugplatzfest Birrfeld
19.-21. August 05
Modellflugtage Willisau

Veranstaltungen

12. März 05
Generalversammlung / Swiss Wing
Mai 2005
München Museum Schleissheim
17. Juli 05
BBQ Reichenbach
26. November 05
10-Jahre Swiss Wing

Reisen

12.-14. Juli 05
Flying Legends, Duxford
mit Peter Wnkler

1. - 2. Oktober 05
CAF-Airsho 03, Midland TX
mit Peter Winkler

Col Peter Winkler wird Sie über
die Reisen informieren.



Mitflug-Gelegenheiten mit
Stinsy:

Henry Saladin 01 853-0533

C-36:

Guido Pellicoli 079 636-5346

PC-7:

Peter Bosshard 01 822-0404

CAF / Swiss Wing

www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
8542 Wiesendangen

Vizepräsident:

Sekretariat: CAF Col Monika Eschmann
Juraweg 481, 4813 Uerkheim

Impressum «CONTACT» ist das Publi-
kationsorgan des Swiss Wing
der CAF in Midland TX, USA

Editor: CAF Col Werner Meier,
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

Druck: Knapp AG. 8918 Unterlunkhofen

CAF / Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche,
Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit SW-
Patch



Hemd, grau mit Brusttasche

Sweatshirt, schwarz mit
SW-Patch

Bestellungen an: Monika Eschmann, Juraweg 481, 4813 Uerkheim
monika.eschmann@caf-sss.ch

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