



BBQ Reichenbach 17. Juli 05

Franziska und Jack Schenkel mussten zuerst den Niesen besteigen, ehe sie den Flugplatz Reichenbach fanden. Ursi und Fredy Lienhard haben ihnen aber schon am Vortag Asyl in ihrer Ferienwohnung gewährt, so war das Navigationsproblem sicher gelöst und ein paar helfende Hände bei den Vorbereitungen gewonnen.

Es müssen schon einige CAF-Mitglieder unterwegs gewesen sein, als im Birrfeld Jost und Henry in die Luft gehen durften. Einige Dunstfelder über dem Napf störten den Sonntagmorgenflug in keiner Weise, und kurz vor elf Uhr schwebte Stinsy von Frutigen her zur Piste in Reichenbach.

Alles war schon da, AAA-Flugzeuge, Fallschirmer, Modellflieger, Monika mit dem Werbematerial, eine Festwirt-

Inhaltsverzeichnis

Midland 05	Seite 3
Air Show Duxford	Seite 5
Flugplatzfest Biel	Seite 6
Neutralitätsschutz	Seite 8
Airfield Show Altenrhein	Seite 10
Ein Alpenflug	Seite 12
Flugtage Raron	Seite 14
Stinsy	Seite 15
News, Veranstaltungen	Seite 16



Die Stinson vor dem neuen Hangar - man könnte neidisch werden

schaft und natürlich die Festwirte Claude und Fredy. Der Bauer hatte am Vortag gerade etwas Zeit und viel Jauche gefunden, um dem Flugplatz auch sicher eine duftende Landwirtschaftsnote zu verpassen.

Die Festfreude war trotzdem da, und man durfte feststellen, dass noch nie so viele Mitglieder den Weg ins Kandertal gefunden hatten. Zwei Mitglieder konnten am Nachmittag gar einen Rundflug geniessen.

Auf dem Platz wurde viel Fallschirm gesprungen, mit öfters spektakulären Endphasen. Die Modellflieger zeigten ihre Modelle am Boden und in der Luft, wahrlich etwas vom Feinsten! Das tolle Wetter, der rege Betrieb auf dem Platz, viele gute Gespräche mit Freunden trugen zur guten Stimmung

unter den zahlreichen Besuchern bei. Am späten Nachmittag machte sich die Festgesellschaft auf den Heimweg, die Erdgebundenen auf die langsame Autobahn oder über die rascheren Bergstrecken, die Flieger erhoben sich in ihr Element. Es galt Abschied zu nehmen vom Bucker und Stinsy und den anderen Gastflugzeugen, die Richtung Mittelland, Max mit dem Cirrus zu «UNIQUE» und Chappie Ruppener mit Frau und Stearman nach Altenrhein entschwanden.

Wir alle, die am tollen Anlass dabei waren, danken Lienis und Margot's für die Festorganisation und dem Flugplatzchef Stalder für die Gastfreundschaft. Wir freuen uns wiederzukommen.

Col Henry Saladin



Die Flugzeuge und die Vorführungen – ein Augenschmaus.

Fredi als Organisator beobachtet scharf das Geschehen.

Unser Grillmeister – ohne Claude am Grill ist ein BBQ nicht denkbar. Sein unermüdlicher Einsatz und das grosse Können am Grill werden überaus geschätzt – auch seine Frau Yvonne geniesst sein Essen ...



«Chappe» Ruppeiner mit Frau verlassen Reichenbach.

Es wird diskutiert ...



Midland, 1. – 3. Oktober 2005

Doris und ich waren auf der CAF-Airshow in Midland als «Vertreter des CAF Swiss Wing».

Die ganze Reise verlief problemlos. Die Immigration in Dallas ist mit den obligaten «Fingerprints und Fotos» mit neuem Pass und ohne Visum möglich, aber ab nächstem Jahr jedoch nur noch mit dem Pass mit den verifizierten und «elektronischen» Sicherheits-Daten möglich.

Die Airshow verlief wie immer in geordneten Bahnen, und wer diese gese-

hen hat, weiss was geboten wird. Sie unterscheidet sich nicht wesentlich von den Vorjahren. Wir konnten wiederum viele Kontakte knüpfen, welche wir dann auf der anschließenden Reise durch Texas mit dem Auto aufs Herzlichste erfahren konnten. Wir wurden von George W. Lodge und seiner Partnerin «Bobbie» wiederum sehr gut und freundschaftlich betreut.

Die Generalversammlung der CAF umfasste unter vielen anderen Traktanden auch die Geldbeschaffung für die Instandhaltung der CAF-Flugzeuge. Um



Aus dem Vorstand

Neujahrswünsche des Pfarrers Hermann von St. Lambertus zu Münster i. Westfalen im Jahr 1883

Herr, setze dem Überfluss Grenzen und lass die Grenzen überflüssig werden.

Lasse die Leute kein falsches Geld machen aber auch das Geld keine falschen Leute.

Nimm den Ehefrauen das letzte Wort und erinnere die Männer an ihr erstes.

Schenke unseren Freunden mehr Wahrheit und der Wahrheit mehr Freunde.

Bessere Beamten, Geschäfts- und Arbeitsleute, die wohl tätig aber nicht wohlätig sind.

Gib den Regierenden ein besseres Deutsch und den Deutschen eine bessere Regierung.

Herr, Sorge dafür, dass wir alle in den Himmel kommen. Aber nicht sofort.

Der Vorstand wünscht Euch eine besinnliche Weihnachtszeit und im neuen Jahr gute Gesundheit, Zufriedenheit und viele schöne Stunden mit dem CAF Swiss Wing

ein altes Flugzeug flugtüchtig zu erhalten, braucht es nicht nur guten Willen, sondern auch grössere finanzielle Mittel («Stinsy lässt grüssen»)

Im Moment ist die B-29 «FIFI» im Hangar zu einer Generalrevision: Die Flügel sind demontiert und die Motoren und Hydrauliksysteme sind in Einzelteile zerlegt und werden nun zum Teil total überholt. Eine zeitaufwändige Arbeit.

Die Flugshow war ohne nennenswerte Unfälle über die Bühne gegangen. Die Dakota DC-3 der Gruppe «Dallas Fort Wing» hatte ein Motorenproblem und musst die Show abbrechen. Die Inspektion zeigte, dass der Motor einen Zylinderschaden hat und dieser nun ausgebaut werden muss. In Dallas wird ein neuer Zylinder nachgebaut, und wie es scheint wird die «Dakota» bis Ende Jahr flugunfähig in Midland bleiben.

Sagenhaftes Zusammentreffen eine Woche später mit der amtierenden «Miss Texas 2005» und Jim Goad (Ehrenmitglied CAF Swiss Wing) mit seiner PT-15. Jim entführte mich mit der PT-15 und ich konnte die unglaublichen Autobahnen rund um Dalles-Fort Worth aus der Luft bestaunen.

Der Ausflug nach Midland hat sich gelohnt, und ich hoffe, dass wir nächstes Jahr doch wieder mit einer grösseren Gruppe diesen Anlass besuchen können.

Col Hugo Hostettler



Miss Texas 2005, Morgan Matlok und Col Hugo Hostettler mit drei weiteren «Texas-Misses» Mary Jane Goad (links), Bobbie und Doris Hostettler



report

FLYING LEGENDS AIR SHOW 2005 DUXFORD 9. und 10. Juli 2005

Am frühen Samstag trafen sich 23 Fliegerfans in Kloten zum Abflug mit British Airways nach London-Heathrow ein. Unser Reiseleiter CAF Col Beat Bütikofer hat trotz der vor 2 Tagen ausgeübten Bombenattentate in London keine Programm-Änderungen vorgesehen. Die Sicherheitsvorkehrungen am Airport und in Duxford waren entsprechend verschärft worden. Wir liessen uns die Show deswegen nicht verderben, sondern genossen die Vorführungen wie auch die Ausstellung bei schönstem sonnigen Wetter an beiden Tagen.

Leider war es in der Schweiz weniger schön. Daniel Koblet konnte mit der Morane D-3801 in Bex wegen tiefer Wolkenbasis nicht starten und musste den Flug nach Duxford leider annullieren. Die wunderschön restaurierte schweizer Mitchell B-25J-35 war jedoch schon einige Tage vorher in Duxford eingetroffen.



Nebst den bekannten Cat's, Mustangs, Corsairs, P-40, Kittyhawk, P-47, Spitfires, Hurrikanes, A-26, Sea Fury, Gladiators, B-17 etc. war bei der diesjährigen Show besonders die erstmalig ausserhalb Schwedens vorgeführte Saab B17A mit ihren «Knieschonern» ein fliegerischer Leckerbissen. Ebenfalls wurde in Duxford die neue französisch immatrikulierte Hawk 75A-1 im Fluge vorgestellt.

Am Samstag erfolgten die Vorführungen in gewohntem Rahmen ohne jegliche Probleme, bei verschiedenen Teilnehmern zeigten sich die ersten Anzeichen von Sonnenbrand.

Am Sonntag hingegen war Pünktlichkeit der Piloten angesagt. Zur Feier des 50-jährigen Kriegsendes waren fast alle Flugzeuge am frühen Nachmittag

in Formationen Richtung Buckingham-Palast abgeflogen. Wir hatten das Vergnügen, den Abflug der einzelnen Verbände wie auch die nachfolgenden Landungen der Formationen somit zweimal zu erleben! Der Lancaster-Bomber hatte diesmal in den Bombenschächten eine besondere Ladung. Ab Abend konnten wir im TV sehen, wie der Lancaster über der Königsfamilie, welche auf dem Balkon des Buckingham-Palastes versammelt waren, eine Million Mohnblütenblätter abwarf. Der Himmel über dem Palast war purpurrot eingefärbt, ein wirklich einmaliges Schauspiel wurde da vollbracht.

Ein weiterer Höhepunkt war am Montag der Besuch des äusserst interessanten Royal Air Force Museums in Hendon. Das modern gestaltete Museum mit der Battle of Britain Hall und der Bomber Command Hall war wirklich ein Besuch wert. Der Unterschied dieses Museums zu denjenigen von uns besuchten und etwas zusammengewürfelten Einrichtungen in Sinsheim und Speyer ist frappant.

Wir haben alle zwei wunderschöne und erlebnisreiche Tage in Duxford und Umgebung genossen und hoffen, dass wir das nächste Jahr wiederum eine tolle Show miterleben dürfen.

CAF Col Peter Winkler

report

Flugplatz-Fest Biel-Kappelen

Der zur Tradition gewordene Anlass fand am 19. und 20. August statt. Wiederum waren zwei «Bieler-Festtage» angesagt und das OK hatte keine Mühe gescheut, ein attraktives und lockeres Programm auf die Beine zu stellen. Es herrschte ein Kommen und Gehen, der Pilatus Porter brachte unermüdlich Fallschirmspringer auf luftige Höhe und nach kurzem freien Fall waren sie wieder am Boden – mit den üblichen halsbrecherischen Landeanflügen. Dazwischen Rund-, Heli- und Akrobatikflüge – mit und ohne Motor, gross und klein – das «aah» und «oooh» der Zuschauer war der Lohn für diese Vorführungen.

Die Comte AC-4 konnte endlich wieder dem Publikum vorgeführt werden. «Gentleman-Like» wurde sie von Henry Saladin und Beat Ruf präsentiert. Auch die Stinson war in Aktion. Erstmals wurde ein komplettes Programm geflogen. Meldetasche-Abwurf, auflesen mit einem Militär-Jeep, Demonstration der Wendigkeit der Stinson mit anschliessendem «Battle-Field» Anflug, Landung, Aufnahme eines Verletzten und Wegflug – und das alles mit Rauch.

Die Wetterprognose für den Sonntag war denkbar schlecht, und so entschied sich die AC-4- und Stinson-Crew wieder auf ihre Heimatplätze zurück zu fliegen. Am Sonntagmorgen war das Wetter immer noch passabel, und so beschlossen wir, unser Versprechen einzulösen: Die Stinson reiste nochmals nach Biel und flog ihr Programm – doch diesmal im Regen. Nach der Vorführung schüttete es wie aus Kübeln, aber irgendjemand hatte dann doch noch Erbarmen mit uns. Am Nachmittag konnten wir via



Grenchen und Autobahn nach Birrfeld schleichen. Die Bieler konnten die Regenpause auch noch nutzen und flogen ein reduziertes Programm, zugleich herrschte Hochbetrieb in der Festhütte.

Die AC-4 beim Start für die Vorführung und Flugplatzchef Robert Seckler hat den Betrieb unter Kontrolle ...

Col Werner Meier





Anflug in Biel - und es beginnt zu regnen.

Der «Verletzte» wird mit dem Jeep gebracht und die «Stinsy» ist bereit für den Start...

Die SU-26 im Anflug mit Akro-Pilot Dominik Andres am Steuer.





Neutralitätsschutz Politische Mittel oder mit Kanonen ?

Für die englische Royal Air Force (RAF) begann am Morgen des 10. Mai 1940 mit dem deutschen Überfall auf die Niederlande und Belgien und dem Beginn des Frankreichfeldzuges der Ernst des Krieges. Die Advanced Air Striking Force (AASF) und die zweite Bombergruppe wurden von Anfang an zu Angriffen auf Verbindungslinien, Pontonbrücken und Truppenansammlungen eingesetzt. Innerhalb von einer Woche war die mit veralteten Bombern ausgerüstete AASF vernichtet worden. Auch die zweite Bombergruppe erlitt tagsüber sehr schwere Verluste durch die 2.0 cm und 3.7 cm Flak und die ständig anwesenden Messerschmitt.

Im Mai 1940 wurde in der allgemeinen Krisenstimmung eine neue Koalitionsregierung in England gebildet, mit Winston Churchill als Premier- und Verteidigungsminister in einer Person. Eine der ersten Handlungen des neuen Kriegskabinetts war, die unbegrenzte Bombardierung östlich der Rheinlinie zu befehlen.

Die Auswirkungen dieses Befehls auf die Schweiz waren bald sichtbar und hörbar. Die Verletzungen des schweizerischen Luftraums nahmen zu. Als der Kriegseintritt von Italien absehbar war, wurde die Schweiz auf diplomatischer Ebene aktiv. Auf diesem Weg sollten die Überflüge gestoppt werden. Der schweizerische Gesandte in Lon-

don wollte vom Auswärtigen Eidgenössischen Politischen Departement über die technischen Aspekte der Überflüge informiert werden. Sie brauchten diese Informationen, um mit den Engländern auch fundiert und überzeugend diskutieren zu können. Der Kommandant Flieger & Flap-Truppen, Oberstdiv. Bandi beantwortete den Fragenkatalog wie folgt:

1. Wie gross ist der Aktionsradius der britischen Bomber?

Die Durchschnittsgeschwindigkeit der engl. Flugzeuge bei ihrem Überflug über die Schweiz betrug 285 km/h. Bei der Annahme, dass diese Geschwindigkeit als Reisegeschwindigkeit (2/3 der maximalen) zu bezeichnen ist, kann es sich um folgende englische Bomber handeln:

- a) Wellington, Reisegeschwindigkeit 284 km/h, Reichweite max. 5220 km, Flugdauer max. 16-18 h., Reichweite mit Volllast ca. 2600 km, Flugdauer Volllast 8-10 h.
- b) Hudson B-14, Reisegeschwindigkeit 280 km/h, Reichweite max. 3150 km, Flugdauer max. 10 h., Reichweite mit Volllast ca. 1600 km, Flugdauer Volllast 4-5 h.

Die Flugstrecke London – Mailand – London beträgt ca. 1900 km. Flugdauer bei 285 km/h ungefähr 7 Std. + 1 Std. Arbeits- und Kampfzeit.

2. Wie viel Gewicht an Bomben können diese voraussichtlich bei direkten Flügen von England nach Mailand mitnehmen?

Bombenlast Wellington: 2500 kg, Hudson: 800-2000 kg. Nach Oberitalien kann die Wellington mit Volllast fliegen. Die Hudson wird schätzungsweise 1500 kg Bomben mitnehmen können.

3. Wie viel Gewicht an Bomben müssten sie zurücklassen, wenn die Schweiz umflogen wird?



Die ersten 200 Lockheed Hudson Mk I waren für die englische RAF bestimmt. Zu Beginn wurden die Flugzeuge von Long Beach und New York aus mit dem Schiff nach England verschifft. Die zerlegten Flugzeuge wurden durch die Lockheed-Zweigstelle auf dem Flugplatz Speke, in der Nähe von Liverpool, wieder montiert. Im September 1939, nach dem Ausbruch des Krieges, hat der US-Kongress beschlossen, strikte neutral zu bleiben. Es war nicht mehr erlaubt, Kriegsmaterial an kriegführende Parteien zu liefern. Der eingebrochene Handel mit Europa zeigte Wirkung und so beschloss der Kongress im November 1939 den Verkauf von Waffen auf «cash-and carry-Basis» wieder zu erlauben. Da die Engländer und Franzosen die Flugzeuge mit Gold bezahlten, konnten die Lieferungen wieder aufgenommen werden.

Um aber dem «Neutrality Act Law» gerecht zu werden, war es verboten, vom amerikanischen Festland aus Auslieferungen vorzunehmen. So flogen sie die Hudson auf den Flugplatz Pembina an der Grenze der USA und Kanada und landeten auf der amerikanischen Seite der Piste. Nachdem die Dokumente überprüft und übergeben waren, wurden die Flugzeuge mit einem Traktor über die Grenze gezogen (auf derselben Piste) und die Ausfuhr konnte über Kanada abgewickelt werden - so konnten die Bestimmungen des Kongresses eingehalten (oder umgangen) werden.

Die Flugstrecke London-Mailand-London mit Umfliegen der Schweiz auf dem kürzesten Weg durch Frankreich (Lac de Bourget) beträgt rund 2100 km. Die Wellington könnte diese Strecke mit der vollen Bombenlast fliegen. Die Hudson müsste ihre Bombenlast verringern, könnte aber wohl noch 1200-1500 kg Bomben mitnehmen.

4. Wie viele Klein- resp. Grosskaliberbomben müssten zurück gelassen werden, um dieses Mehrgewicht an Benzin auszugleichen?

Der Mehrverbrauch an Brennstoff für die 200 km längeren Flugweg beträgt bei diesen Flugzeugen ungefähr 400 Liter = 300 kg. Normalgewichte für Bomben sind: Sprengbomben 25, 50, 100, 150, 200, 250, 500 kg und mehr, Brandbomben 1 -10 kg.

5. Wie verhält es sich mit Flügen über die Alpen im Spätherbst und Winter?

Da diese Flüge mit funknavigatorischen Hilfen durch geführt werden, ist das Überfliegen der Alpen im Spätherbst und im Winter mit keinen grösseren Schwierigkeiten als in anderen Jahreszeiten verbunden. Bei schlechter Sicht und ungünstiger Witterung sind die Flieger zur Einhaltung einer Mindesthöhe von ca. 5000 M über Meer gezwungen, um einen Zusammenstoss mit den Bergen zu vermeiden.

In den Seealpen ist die Wetterlage im allgemeinen beständiger als in den Zentralalpen.

6. Welche Vorschläge könnten wir vom technischen Standpunkt aus machen, um der Behauptung der britischen Flieger zu begegnen, dass nur die Benützung des kürzesten Weges Angriffe auf Mailand gestatten?

Leider führt sowohl der loxodromische, (Rumblin) als auch der orthodromische (Great-Circle) Flugweg von England nach Oberitalien direkt über die Schweiz. Der längere Flugweg, der sich bei Vermeidung einer Luftraumverletzung der Schweiz zwangsläufig ergeben würde, könnte bei einermassen gutem Willen ohne weiteres in Kauf genommen werden. Handelt es sich doch auf der 2100 km langen Flugstrecke um eine Wegverlänge-

rung von maximal 200 km, falls der Flugweg statt über die Schweiz über den Lac de Bourget gewählt würde. In funknavigatorischer Hinsicht bieten sich wohl gewisse Erschwerungen, indem nicht einfach eine bestimmte Standlinie eingehalten werden könnte. Immerhin sind die sich ergebenden Schwierigkeiten beim heitigen Stand der Navigation nicht unüberwindbar.

Für die Engländer ergibt sich aber bei der Umgehung der Schweiz eine viermal grössere Flugstrecke über dem feindlichen italienischen Luftraum gegenüber einem Ausflug bei Chiasso. Vom rein navigatorischen Standpunkt aus gibt es keine Vorschläge, die den englischen Fliegern eine Umgehung der Schweiz verständlich machen könnten. Hier handelt es sich lediglich um den Willen, die Neutralität des schweizerischen Luftraumes zu respektieren.

7. Wie hoch könnten unsere Abwehrgeschütze britische Flugversuche über die Alpen in die Höhe zwingen zwecks Sicherheit?

Unsere grosskalibrigen Fliegerabwehrgeschütze haben eine Wirkungshöhe von 7000 m. Dazu muss noch die Standorthöhe der Batterie hinzu gerechnet werden. Um also ein Flugzeug in eine Höhe von 9000 m zu zwingen, muss die Flab-Batterie 2000 M.ü.M. aufgestellt sein.

8. Wäre der Verlust an Benzin bei solchen Hochflügen irgendwie in Parallele zu stellen zum Verlust bei Umgehung der Schweiz?

Der Benzinverbrauch wird aus den Kartendistanzen und Geschwindigkeiten errechnet. Die Flughöhe spielt praktisch keine Rolle.

Soweit die Antwort von Oberstdiv Bandi. Es ist erstaunlich, wie gut die



Wenn Langlebigkeit ein Kriterium wäre, so würde dies für die Vickers Wellington (oder Wimpey, wie sie allgemein genannt wurde) zutreffen. Die Konstruktion des Flugzeuges bestand aus diagonalen, in Gitterform angeordneten Stäben aus Leichtmetall-Legierungen und wurde mit Stoff bespannt. Die im Krieg gewonnenen Erfahrungen bestätigten diese Konstruktion. Selbst schwer beschädigte Bomber kehrten mit nahezu intakten Zellen zurück.

Der erste Prototyp flog am 15. Juni 1936. Die Wellington Mk 1 (angetrieben von zwei Pegasus XVIII Motoren von je 1000 PS) war das Ergebnis erheblicher Konstruktionsänderungen. Die Maschine erhielt eine viel grössere Seitenflosse, Vickers MG-Kanzeln im Bug und Heck und eine «Nash and Thomson» Kanzel auf der Unterseite des Rumpfes. 14 Wellington Flugzeuge führten im Krieg den ersten Angriff der Royal Air Force auf deutsche Ziele durch, als sie die Kriegsschiffe in Brunsbüttel bombardierten.

Schweiz über die Leistungen der Bomber informiert war. Scheinbar hatte der Geheimdienst gute Arbeit geleistet. Über die Verhandlungen in England konnte ich keine Informationen beschaffen. Die Überflüge der Schweiz konnten aber nicht verhindert werden.

Col Werner Meier

Im nächsten Contact: Der Einsatz der Flab und die Navigation zu Beginn des zweiten Weltkrieges.

Quelle: Bundesarchiv Bern

report

Airfield Show Altenrhein 05

Vom 26. bis 28. August 05 fand dieser Event auf dem Flugplatz Altenrhein statt. Darbietungen aus der Aviatik, Motorsport und der Musikszene wurden geboten und das Schlag auf Schlag. Auf einer Grossleinwand lief ein Videofilm mit Impressionen des Tages sowie allgemeinen Informationen. Die Veranstalter hatten es nicht versäumt, ein wirklich attraktives Programm zu bieten.

Bewundern und staunen konnte man über die erdgebundenen Vorführungen. Die Demonstration der «Motorrad Stunt-Riding Show» und die VIP-Schutz-Demonstration hinterliessen bei mir einen bleibenden Eindruck (eine verrückte Sache). Auch die vielen Oldtimer-Autos und -Motorräder waren sehenswert. Als dann noch der «Top-Fuel Dragster» mit einem ohrenbetäubenden Sound versuchte, seine über 3000 PS auf die Hinterräder zu bringen, hinterliess dies nicht nur bei mir Spuren (Mein Fotoapparat fiel auf den Boden, ich musste die Ohren zuhalten) sondern auch auf dem Rollweg. Man kann nun zwei schwarze lange Radschuren sehen, und einige Piloten werden sich wundern und

rätseln, welches Flugzeug denn hier gebremst hat - mit so breiten Pneus.

Auch das grosse Luftprogramm war sehenswert. Hängegleiter, die Fallschirmgruppe Sitterdorf, Segelflugzeug-Kunstflug, das Swiss Scale Jet Team und die Modellfluggruppe Thal waren eine Augenweide und zugleich auch Erholung für die Ohren.

Die Überflüge und Demos der Ju-52, B-25, Potenz 60, T-28, und der AC-4 Comte fanden beim Publikum grossen Anklang (leider fehlte die Stinson, Propeller defekt). Die in Altenrhein stationierten Flieger präsentierten sich - Die Hunter / Vampire Patrouille liessen alte Erinnerungen wach werden, die FMA-Propeller-Staffel zeigte Formations-Fliegen mit verschiedenen Flugzeug-Typen (Stearman, Waco, Bücker, Piaggio, Bravo, Varga) und auch eine Heli-Feuerlöschdemo, zusammen mit der Flugplatz-Feuerwehr, durfte nicht fehlen.

Der musikalische Teil am Abend konnte sich sehen lassen. Auf einer grossen Bühne spielten die Bands und konnten auf einer Grossleinwand und im Festzelt bewundert werden: Pinchitos Caliente (NL), Hank Shizoe (CH), Red Cube (CH), MerQury (D), Marco Gottardi (CH), DJ Fanco DaCapo & DJ Simon L.A. sorgten aus grossen «schwarzen Boxen» für den entsprechenden Sound. Das gutes Event-Konzept sollte eigent-



lich viele Leute ansprechen - leider war dies aber nicht so. Ich habe noch nie einen so grossen Anlass besucht mit so wenigen Zuschauern. Vielleicht lag es bei den Eintrittspreisen. So kostete der Eintritt am Freitag 65 Franken, wurde aber am Samstag auf 55 Franken reduziert, plus Parkplatz von 10 Franken. Nicht inbegriffen der Besuch des Museums und der Super Constellation. Viele Zuschauer machten an der Kasse rechts umkehrt und beobachteten die Flugvorführungen vom Strassenrand.

Am Samstagnachmittag demontierten die frustrierten Souvenir-Aussteller ihre Zelte und verliessen das Gelände. Wie uns Monika «etwas gedrückt» erklärte, bezahlte eine vier köpfige Familie 230 Franken und konnte schlicht keine Souvenirs mehr kaufen, geschweige denn etwas zum Essen. Die vielen Verpflegungsstände blieben auf ihren köstlich zubereiteten Mahlzeiten sitzen. Auch die Musik-Bands spielten vor leeren Rängen. Am Samstagabend um 20.30 Uhr zählte ich vor der Bühne 25 Personen (Kleinkinder inbegrif-

Keep'em flying, Partners

marti

Reiseveranstalter
3283 Kallnach
Tel. 032 391-0111
www.marti.ag

fen) – frustrierend für die spielende Band «Hank Shizzoe».

Ich hoffe, dass die Organisatoren dieses finanzielle Fiasko verkraften und eine Zweitaufgabe folgen lassen, halt mit etwas moderateren Eintrittspreisen. Die Airfield-Show hätte es verdient.

Col Werner Meier



Die erdgebundenen Vorführungen - eine spezielle Ambiance ...



*Die Möwen erlitten sicher einen kleinen Schock ...
(rechts im Bild).*

Die Super Constellation startet Motor Nr. 4



report

Ein Bündner Alpenflug 24. Juni 2005

Heute – ja heute werde ich übers Bündnerland fliegen. Und dies mit einer alten amerikanischen Militärmaschine aus dem Jahr 1944. Das Wetter scheint es gut zu meinen und um 07.00 Uhr wird der Pilot, Werner Meier mich abholen. Natürlich stehen auch meine zwei Mitschwester bereit. Sie möchten den Flugplatz, das Abheben und Landen mitverfolgen. Wie es dazu kam? Ja, dies ist und war ein unerwartetes Geschenk. Wie immer am Christchindlimärt von Bremgarten erstand ich einige Lose der Bezirksschule. Gehorsam füllte ich zum Schluss noch ein Formular aus - und vergass es wieder. Lösli sind nicht meine Glücksache. Nach etwa 10 Tagen erhielt ich ein Riesencouvert: «Sie haben einen Hauptpreis gewonnen» stand unter dem verheissungsvollen Bild des Flugzeuges. Das war ja kaum zu fassen! Natürlich setzte ich mich mit Herrn Meier in Verbindung und es wurde abgemacht: im Juni fliegen wir. Als dieser dann noch nach meiner Wunschroute fragte, war ich zuerst erstaunt und dann erfreut. Was gibt es schöneres als ein Stück Welt überfliegen, das man wie seine Hosentasche kennt! Allerdings als Fussgänger und Wanderer. So durfte ich meinen Flug zusammenstellen, was keine 3 Minuten zum überlegen brauchte.

Herr Meier kam pünktlich in der St Josef-Stiftung an. Das Abenteuer konnte beginnen. Zuerst konnten wir drei Schwestern das Flugzeug gründlich anschauen - natürlich auch mit den Händen. Sehr grossen Eindruck hat mir der hölzerne Propeller gemacht. Eine wunderschöne Holzarbeit, mit

Metall verstärkt. Auch beeindruckte mich die Sorgfalt mit der das Flugzeug zurechtgemacht und kontrolliert wurde. Da kann ja nichts schief gehen. Pünktlich um 08.00 Uhr waren wir startklar. Ich wusste wie man sich anschnallen musste, wohin die Füße gehörten, wofür der Steuerknüppel war, wie ich herausfinden konnte wie hoch wir fliegen, die Benutzung von Kopfhörer und Mikrofon. Aber das Wichtigste war für mich – wie kann man links und rechts die Fenster öffnen, denn heraussehen ohne Glas und auch den Wind, die Luft spüren, auf das freute ich mich doch ganz besonders.

Wir hoben ab. Meine Mitschwester, die winkend dastanden wurden immer kleiner und rasch gab es für mich nur noch schauen und staunen. Das Mittelland als wunderschöne Flickendecke lag unter uns. Ich brauchte ein wenig Zeit um mich orientieren zu können. Doch schon bald war klar da unten liegt das Reusstal, dort der Uetliberg! Und schon ist der Zürichsee, der Zugersee, die Hüttenseen, der Sihlsee in Sicht. Einsiedeln mit dem Kloster, Menzingen ebenfalls ein Kloster, dann die Ufenau, Rapperswil, der Obersee. Nun den Blick ins Glarnerland, der Kerenzerberg. Wie oft bin ich ihn als Kind mitgefahren auf der Strecke Chur - Zürich. Damals gab es noch keine Walensestrasse. Und schön war Walenstadt in Sicht.

Ich schaute mich nach einem meiner Lieblingsberge um: der Spitzmeilen. Mei war der klein und unscheinbar. Dabei kommt man schon recht ins Schwitzen wenn er bestiegen wer-



den will. Ich werde immer kribbliger, denn nun sind wir bereits in den Gebieten, die mir sehr bekannt sind. Viele Wege entdecke ich, die ich gelaufen bin. Orte, Alpen, Firne, Seen. Ich wusste fast nicht mehr ob links oder rechts nun wichtiger war. Die Bündner Herrschaft lag unter uns. Mir ist in den Sinn gekommen, wie wir in meiner Jugend mit Ross und Wagen durch die Weinberge gefahren sind um den ersten Sauser zu kosten. Ein Privileg der Jugend! Nicht lange und wir überflogen den Schyn und waren im Prättigau. Ja, dort ist der Hochwang, dahinter mein allerliebster Ferienort. Nein, die Ziegen sind noch nicht oben, wenigstens habe ich sie nicht gesehen. Den ganzen Grat entlang bis ins Fondai konnte ich von oben bestaunen. Unten dann Klosters und Davos.

Die Pässe, die alle ins Engadin führen und der Eingang in den Fereinatunnel. Doch was ist das für eine grosse Baustelle bei Klosters – noch habe ich es nicht herausgefunden. Und dort ist ja das Mattishorn. Dort oben steckt doch noch ein Taschenmesser wie auf vielen anderen Bergspritzen auch. Na, so nahe heran können wir nicht fliegen. Und schon entdecke ich den Grünsee, das Weissfluhjoch, die weite Ebene der Casanna. Tiefenkastr ist in Sicht, damit auch die Lenzerheide

und unten Mistail. Diese alte Kirche, die mich immer wieder von neuem begeistert. Über den Albula flogen wir in Richtung Via Mala. Diese Schlucht, die mit so vielen Geschichten verbunden ist. Garschenna mit den Stein- und Felszeichnungen und dann den Blick ins Domleschg. Es ist fast nicht zu glauben, dass ein so liebliches Tal da liegt. Grün bis zu den Bergspitzen, voller Burgen und Schlösser. Doch bevor ich alles richtig orten konnte, musste ich den Hausberg begrüßen, den Beverin. Ja, wirklich, es ist ein riesiger Steinhaufler – doch die Aussicht dort oben ist halt wunderschön. So ohne grosse Anstrengung bin ich noch nie über den Glaspas gekommen. Das ist ein wunderbares Gefühl. Dann die Seitentäler des Oberlandes Valsertal mit dem Thermalbad, Lugnez, Somvixertal und wie sie alle heissen. Dort liegt Disentis; wiederum ein Kloster. Die Brücke von Sontg Benedetg. Erinnerungen tauchen auf. Wie oft musste ich als Kind diese Strecke marschieren – einfach weil das Pferd gefunden hat, es laufe allein, ohne mich!

Oha, Herr Meier findet, ich sollte nun über den Oberalp das Steuer übernehmen. Vor lauter aufpassen komme ich kaum zum Schauen was da alles unter mir liegt. Den Thomasee habe ich klar verpasst, die Maighelshütte auch, und selbst der Oberalpsee hat sich versteckt. Plötzlich wusste ich nicht mehr was links und rechts war und flog ein wenig im Zick-Zack herum. Ich weiss nicht, es war gut, dass ich das Steuer wieder übergeben konnte, es könnte mir sonst noch zu gut gefallen in den Höhen herumzugeistern. Ein Blick auf den Gotthard und die Furka und schon liegt die Schöllenen unter uns. Von oben sieht die Strasse wie eine Schlange aus, die sich den Berg hinauf windet. Ich muss an die vielen Urner denken, die diesen Übergang möglich machten. Wenn man mit dem Auto fährt, merkt man heute ja kaum noch wie viel Steigung da drin liegt. Das

Urnerland in all seiner Wildheit ist nun unten. Markant die Autobahn. Und nun Wassen mit den Kehrtunnels. Man sieht tatsächlich, wie die Bahn sich hochschraubt. Tunnel über Tunnel, dazwischen Schienen. Und schon ist der Urnersee in Sicht. Ein Blick zum Klausen, die Eggberge, das Schächental. Auch hier suche ich nach den bekannten Wegen. Finde sie auch und vor lauter Eifer gehen beide Fenster auf und zu, soll ich nun links oder rechts – oder doch lieber links, dort geht es ja nach Engelberg – nein lieber den Weg der Schweiz. Oder ... zum Glück meldet Herr Meier, dass nun die rechte Seite wichtig ist, denn wir nähern uns Brunnen.

Dort ob dem Ingenbohrer Hügel liegt das Mutterhaus von uns Kreuzschwestern. Ein wenig tiefer fliegen, den ganzen Gebäudekomplex ins Visier nehmen und ein paar Fotos schiessen für mich und die Mitschwestern. Dann grüssen Fronalp und die Mythen, der Rossberg mit der gewaltigen Absturzstelle vom Gnipen nach Goldau. Unten der Lauerzersee und der Schutt mit dem Goldseeli, ein geheimnisvolles Gebiet, voller Wasser, Steinbrocken und seltenen Pflanzen. Der Zugersee liegt vor uns und bald schon sehen wir wie nahe der Vierwaldstättersee mit dem Küsnachterarm beim Zugersee ist. Sogar der Höhenunterschied der beiden Seen ist festzustellen. Jetzt aber Blick frei für das Flachland. Die Rigi weicht auf die Seite und Felder, Wälder, Seen und Hügel breiten sich aus. Die Reuss schlängelt sich durchs Tal, Bremgarten entgegen.

In Gedanken winke ich meiner neuen Heimat zu und denke, dass ich Bremgarten ja auch sehr liebe - fast so sehr wie die Berge

die ich nun von oben bestaunt hatte. Nach einer Umrundung von Lenzburg setzten wir auf dem Rasen vom Birrfeld auf. Ein paar Hopper und die Erde hat uns wieder.

Wie lange waren wir unterwegs? Ich hatte den Zeitbegriff total verloren. Keine Ahnung, wie lange wir oben waren. Ich war so beschäftigt, mit schauen und staunen, dass ich alles rings um mich herum vergass. Aha, mehr als 2 Stunden waren es – sagte man mir. Dem Gefühl nach war ich mindestens einen Tag weg und ich werde noch lange brauchen um all die Eindrücke zu verarbeiten, langsam, Stück für Stück und besonders in den Sommerlehen, wenn ich im Hochwangegebiet bin und in der Hängematte liegend den Himmel betrachte und dann rückblickend den wunderschönen Flug nochmals fliege.

So möchte ich danken für dieses wunderschöne Erlebnis. Ich bin mir bewusst, so ein tolles Geschenk ist einmalig. Und weil es so einmalig ist, werde ich es ganz bestimmt in Erinnerung behalten. Herrn Meier danke ich besonders für die Art, wie er durch die Lüfte flog. Ihn konnte nichts aus der Ruhe bringen. Weder mein Umherhopsen von rechts nach links und links nach rechts, noch den Zick-Zack Kurs über den Oberalp. Nochmals allen HERZLICHEN Dank.

Schwester Reto



report

Flugtage Raron 23. – 24. Juli 05

Wir waren mit unserem Verkaufsstand zum zweiten Male in Raron. Diesmal mit einem vollen Erfolg. Durch unser 11-jähriges und jüngstes Swiss Wing-Mitglied, Rahel Frauchiger (Umsatz Fr. 584.-) und unseren «Standvater» Walter Lack konnten wir viele Artikel im Wallis wieder an den Mann respektive die Frau bringen.

Das Flugprogramm war einmalig. Den grössten Eindruck hinterliess, nicht nur bei Rahel, sondern bei jedem Besucher, die North American B-25J Mitchel HB-RDE aus Sion. Aber auch die Yak-52, die Morane D-3801 HB-RCF aus Bex, die Ryan P-22A HB-RDD aus Langenthal, die Antonov2 HA-ABA, die Comte AC-4 HB-ETI, die P-3 Flyers aus dem Tessin, die verschiedenen Modellflugzeuge, die Fallschirmspringer und vor allem die Supershow von Bernd van Doornick mit der Lama der Air Glaciers.

Rahel gefielen vor allem der Stearman und der Bücker Jungmann. Walti erklärte ihr alles über Flugzeuge (Beim nach Hause fahren wusste sie dann viel zu erzählen...).

Leider konnte unsere Stinsy nicht kommen, da die Piloten krank waren. Stinsy wurde aber von vielen sehr vermisst (nicht nur von mir!).

Fazit vom Wallis: Wir werden auch nächstes Jahr wieder in Raron dabei sein.

Monika Eschmann



Rahel Frauchiger als Verkäuferin und als Fan des Mitchel ...



Verkaufsstand Saison 2005

Leider ist die Saison 2005 zu Ende. Trotz meistens sehr schlechten Wetters und kleinen Einnahmen kamen alle Standhelfer und -helferinnen immer pünktlich zu ihrem Einsatz. Dafür sage ich meinem Team Max Eschmann, Rahel Frauchiger, Ernst Girsberger, Thomas Hüusser, Walter Lack, Carol Pauli und Daniel Stadelmann: **Dankeschön für euren Einsatz!**



Hello Cols and Friends

Als grillierte unser BBQ-Claude seine Würstchen in der verpissenen Latrine einer abgefackelten Hafenspelunke, so bleibt mir die geruchliche Erinnerung an den 17. Juli erhalten. Aber schön und so gemütlich war's gleichwohl, trotz Bauer Reichenbächler's Güllenattacke. Ganz nach dem Oberländer Motto: «was ihr chogen Unterländer a Zyt chööt verflüügen, chan ich wäger bschütten».

Etwas mehr als einen Monat später brillierte ich über dem Biel-Kappelen Flugplatz und bewies einmal mehr, dass ich eine echte Allwetter-Dame bin. Kür und Pflicht. Ein volles Battle-Field Programm und wiederum blieb – im wahrsten Sinn des Wortes – kein Auge trocken, des strömenden Regens wegen. Col Werner Meier, ein bestandener Himmelstürmer und altbewährter Langstrecken-Fuchs meinte bloss trocken, dass Krieg eben Krieg sei, trotz den vom flüssigen Sonnenschein überperlten Fensterscheiben und flog dem jauchzenden und ebenso triefenden Volk um die Ohren, als ob das Kappelen Feld zum Bieler Pearl Harbour geworden wäre. Danach gings durch graue Schwaden schleichend heimwärts, ganz analog der Virginia State-Hymne: «Take me home, country road to the place I belong». Wie gut, dass es neben GPS auch noch eine Autobahn gibt. Wohl vermerkt: Col Saladin flog immer und ausschliesslich ÜBER den Brücken durch!

Danach hätte ich den Sommer beinahe als «Dead Trouser-Summer» abgehakt – Event mässig, meine ich – wäre da nicht dieser seltsame und unvergessliche Traum von satten Maisfeldern, Schokolade und einer diabolisch trotzigen Freude gewesen, einmal und nur einmal nicht die Wünsche meiner Escort-Darlings erfüllt zu haben.

What a feeling, mit Vollschub Kopf voran hinein in ein wogendes Meer von Grün sich einfach gehen zu lassen, unendlich viele straffe Maiskölbchen auf den Körper trommeln hören und die langen, schmalen Maisblätter zu fühlen, die so neckisch kitzeln! Lady Stinson auf Abwegen in Willis Auen, saftig und grün, verhüllt in von Regen schwerem Grau eines heurigen durchschnittlichen Sommertages. Die Füsse sind knöcheltief in Mutter Erde versunken, die für einmal so herrlich flutscht und wie Schokolade Pudding wabbelt und gluckst. Warum mich da so ein paar Dutzend durchnässter Typen mit ihren selbst gezimmerten Baby-Fliegerchen rund um sich, mit Augen wie durchgeknallte Sicherungen anstarren, wie auch das laut geseufzte «Seich» und «muess das sy ?» meiner beiden Amigos, bleibt mir schleierhaft. Aber eben, so sind Träume: Bar jeder Logik und total skurril.

Ich erwachte irgend mal in meinen vier Wänden und wundere mich noch heute, warum auf meinem Näschen ein riesiges Pflaster klebte. Well, vielleicht wandle ich auch hie und da durch die Nacht, ganz nach dem Fahnenpruch der Nachtwandler: «Herr, vergib uns, denn wir wissen nicht was wir tun!» Ob wohl mein väterlicher und allseits geschätzter Freund und Kernstück des CAF Col Adi Meier auch nachtwandelt?

Er soll mich (schluchz, plärr und heul) verlassen haben. Buchstäblich sitzen gelassen! Euch übrigens alle auch und erst noch den harten Kern meines Support-Teams. Einfach so. Fast ohne Worte. Auf jeden Fall nicht mit solchen, die ich verstanden hätte. Aber vielleicht habe ich dieses mentale Erdbeben im Vorstand des CAF auch wieder nur algeträumt. Das wollen wir doch hoffen! Und, dass Ihr die schönsten aller je erlebten Festtage geniessen dürft, ohne Tsunamis, Erdbeben, Hurrikanes und Vulkanausbrüche – innerhalb wie ausserhalb des CAF. In diesen Wunsch schliesse ich auch das nächste Jahr mit ein. Auf dass wir noch manch glückliche Stunde zusammen erleben dürfen, ganz ohne jegliche Alpträume.

Happy Holidays
Herzlichst Eure

Stinsy



news

Veranstaltungen / Reisen

WS - Werbestand

11. März 06	Generalversammlung CAF /SW	CAF SW
8.-9. Juli 06	Flying Legends Air Show / Duxford	CAF SW
23. Juli 06	BBQ Reichenbach	CAF SW / WS
22.-23. Juli 06	Oberwalliser Flugtage	Flight OPS / WS
26.-27. August 06	Oldtimertreffen Mollis	Flight OPS / WS
7.-8. Oktober 06	Fina Air Show / Midland	CAF SW

Absichtlich leergelassen

Absichtlich leergelassen



Hunter und JU-52 an der Airfield Show in Altenrhein

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-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

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

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

CAF Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit SW-Patch



Pin, Patch und Mütze



Hemd, grau mit Brusttasche



Sweat-Shirt, schwarz mit SW-Patch

Neu: SW Uniform Hemden mit Krawatte

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

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