

Generalversammlung 2000 CAF / SSS

Am Nachmittag des Samstag, 26. Februar 2000 hielt die CAF/SSS ihre alljährliche Generalversammlung ab, auch diesmal wieder mit einer erfreulich hohen Beteiligung von zirka 70 Teilnehmern.

Die aus allen Ecken der Schweiz ange-reisten Mitglieder versammelten sich gegen 13 Uhr vor dem Restaurant des Terminal B im Flughafen Zürich-Kloten. Hier wurden sie von Captain Hans Hinnen und seiner Crew in Empfang genommen und gleich zum interessanten «Showblock» der diesjährigen GV geführt: Col Fredi Lienhard hatte die Besichtigung einer MD-11 der Swissair in der Werft organisiert. Dass man sich dabei frei bewegen konnte und auch genügend Zeit zur Verfügung stand, wurde allseitig sehr geschätzt. Dann das Tüpfchen aufs i: Motorenlauf an

der wunderschön restaurierten Comte AC-4. Diesen Leckerbissen verdanken wir Col Henry Saladin, der im Fokker-Team der Swissair mitwirkt (siehe dazu auch den separaten Bericht von Henry Saladin in diesem «CONTACT»).

Um 15.15 Uhr waren dann alle wieder zurück im Restaurant Terminal B, wo der offizielle Teil der Generalversammlung abgehalten wurde. Vier gepflegte Herren in dunkelblauen CAF-Blazern, die zusammen an einem Tisch sassen, fielen dabei besonders auf, es waren die Ehrengäste aus den USA:

Regis Urschler, Brigadier-General (retired), der wohl kaum näher vorgestellt zu werden braucht, ist er doch stolzer Besitzer und Pilot der P-51 «Gunfighter» und hat als solcher schon so manchen von uns an der Airshow in Midland begeistert,

Dick Russell, der weltgewandte United Airlines Captain und jetzt Präsident des CAF Florida Wing,

George Lodge, auch er quasi als «Götti» der Swiss Supporter Squadron kein Unbekannter,

John Sweatt, der sympathische Public Relations Officer des Dallas/Fort Worth Wing. Unsere Ami-Gäste und die sie begleitenden Damen kamen übrigens rund



um die GV in den Genuss eines attraktiven Rahmenprogramms, welches von Col Adi Meier, wie bei ihm üblich, bestens organisiert worden war. So kamen die ganze Schar und auch einige Vorstandsmitglieder nicht nur zu einer Besichtigung des umfangreichen Aviatik-Ateliers von Max Vogelsang in Wohlen (AG) und der Morane in Buochs, die in ihrem wohlbehüteten Nest prächtig gedeiht und in Kürze flügge sein wird. Nein, auch im Verkehrshaus in Luzern wurden ihnen, wiederum mit Hilfe des Fokker-Teams, Tür und Tor, respektive Lockheed Orion, Douglas DC-3 und Convair CV-990 geöffnet. Am Tag nach der GV stand dann nach kurzer Stippvisite in dem sich im Umbau befindlichen Fliegermuseum Dübendorf noch ein Besuch auf dem Sântis auf dem Programm. Das dabei herrschende prächtige Ausflugswetter

Inhaltsverzeichnis

GV 2000	Seite 1
Jahresbericht	Seite 3
People	Seite 5
Alfre Comte	Seite 6
Morane J-143	Seite 8
Rettungsinsel Schweiz	Seite 10
Fotogalerie GV 2000	Seite 13
PR-Konzept / Sponsoren	Seite 14
Video, Airshow 99	Seite 15
News, Veranstaltungen	Seite 16

hat sicher dazu beigetragen, dass die Amerikaner einen bleibenden Eindruck von der Schweizer Bergwelt mit nach Hause nehmen konnten.

Aber nun zurück zur GV: Der Präsident, Col Hans Hinnen, führte durch die Traktanden. Als erstes wurden das Protokoll der letztjährigen GV und der Jahresbericht des Präsidenten genehmigt. Der Jahresbericht ist übrigens in diesem «CONTACT» abgedruckt. Nachher wurde eine Standortbestimmung über die verschiedenen Zusammenarbeitsprojekte mit anderen Gruppierungen vorgenommen.

Gerade bei der JU-AIR hat sich dabei in den Bereichen Check-In/Fluggästeempfang sowie Flugzeugwartung für einige unserer Colonels während des letzten Jahres ein interessantes Türchen aufgetan. Nach wie vor können sich interessierte Mitglieder melden, welche in ihrer Freizeit etwas Dübendorfer Flugbetrieb schnuppern möchten.

Die Zusammenarbeit mit der Swiss Historic Aircraft Collection in Altenrhein dagegen hat stagniert, was durch die Umstände des tragischen Flugzeugabsturzes von Christian Schweizer absolut verständlich ist. Reto Kuprecht von der SHAC liess es sich aber nicht nehmen, an der GV persönlich über die schwierige Situation des Vereins zu berichten. Auch dieser Kontakt wird im Rahmen des Möglichen sicher weiter gepflegt. Auch dass Reto Kuprecht mit der North American T-28 Trojan einen attraktiven Vogel, und dann erst noch einen Zweisitzer, am Schweizer Himmel herumkurven lässt, entging unseren versammelten Mitgliedern nicht, war er doch in Kürze mit Informationsmaterial ausgeschossen und um etliche Adressen von Enthusiasten bereichert.

Die Präsentation der Jahresrechnung 1999, der Revisorenbericht und die Entlastung des Vorstandes gingen

anschliessend reibungslos über die Bühne. Verdankt wurden die gute Kassenführung von Col Monika



Schulz sowie die Arbeit des Revisoren Urs Läderach.

Die zwei Revisoren Urs Läderach und Kurt Schär wurden dabei auf eigenen Wunsch aus ihren treuen Diensten «entlassen». Als Nachfolger einstimmig gewählt wurden Peter Winkler und Peter Jost.

A propos Wahlen, auch der Vorstand der SSS bekam Zuwachs: an der GV dazugewählt wurden die Cols Henry Saladin und Reto Wullschleger. Aus beruflichen Gründen seinen Austritt geben musste hingegen Col Ralph Mathys. Die Arbeit des überaus gefragten Bauführers aus dem Aargau wurde verdankt. Wenn Sie wissen möchten, welchem interessanten Hobby Col Mathys nun seine ganze Freizeit schenkt, können Sie die Rubrik «People» in diesem «CONTACT» konsultieren...

Nach der Genehmigung des Budgets 2000 und der (notabene: gleichbleibenden) Mitgliederbeiträge neigte sich der offizielle Teil der GV seinem Ende zu.

Unsere Gäste aus Amerika liessen es sich nicht nehmen, selber noch kurz das Wort zu ergreifen und das Engagement der SSS an den Anliegen der CAF zu verdanken.

Col Dick Russell überreichte Col Adi Meier für die geleisteten Dienste eine

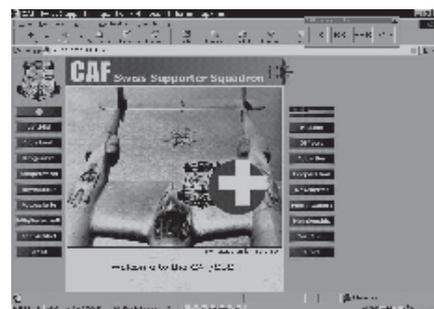


Commemoration zum Andenken an den 30. Jahrestag des Mondfluges von Apollo XI.

Schliesslich konnte zum wohlverdienten Abendessen übergegangen werden. Der von allen ersehnte gesellige Teil begann, an welchem der rege Austausch von Erinnerungen und Erlebnissen gepflegt wurde und interessante neue Beziehungen und Freundschaften geknüpft werden konnten.

Das feine Menü, die festlich gedeckten Tische und die charmante Bewirtung durch die Restorama-Hostessen steuerten das ihre dazu bei, dass der gediegene Abend leider viel zu bald ausklang und einer gelungenen Generalversammlung einen würdigen Schlusspunkt setzte.

Col Reto Wullschleger



1999 - JAHRESBERICHT DES PRÄSIDENTEN

Rückblick

Für den Vorstand der Swiss Supporter Squadron gab es 1999 zwei wesentliche Anliegen: Die Fortführung des eigentlichen Kerngeschäftes, die Aero-Revue-Leserreise nach Texas sowie ein attraktives Jahresprogramm. Die Ziele waren der Ausbau unseres Clubs und die Festigung dessen Bandes.

Zu diesem Zweck konstituierte sich der Vorstand nach der letzten Generalversammlung und meiner Wahl zum Präsidenten wie folgt:

Adi Meier übernahm die Federführung in Sachen JU-Air und Texas-Reise. Unterstützung erhielt er dabei von *Fredi Lienhard* und *Beat Bütikofer*. *Werner Meier* übernahm die Redaktion des Club-Magazins «Contact». *Edi Steiner* befasste sich mit dem neuen Werbekonzept, *Werner Hauri* hielt den Kontakt zur SHAC. Währenddem *Monika Schulz* die Vereinskasse hütete, war *Ralph Mathys* für das Protokoll besorgt. An der Organisation und Durchführung von clubeigenen Veranstaltungen waren «last but not least» auch *Fredi Lienhard*, *Monika Schulz* und *Edi Steiner* beteiligt.

Der auf 10 Mitglieder verstärkte Vorstand ist im vergangenen Jahr 7 mal zur Sitzung in Suhr zusammengetreten. Es galt, die einzelnen Veranstaltungen gründlich vorzubereiten. Zudem wurde immer wieder die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen geprüft. Etliche Diskussionen gab es überdies betreffend eines clubeigenen Flugzeuges.

Das Jahresprogramm 1999 umfasste 4 clubeigene Veranstaltungen, über welche im «Contact» ausführlich berichtet wurde:

1. Der Vortrag von *Pio dalla Valle* Mitte April liess die guten alten Fliegerzeiten lebendig werden.
2. Die Besichtigung der Luftwaffen-Betriebe in Alpnach vermochte eine

Menge Interessantes über den Unterhalt der Helikopterflotten der Schweizer Armee aufzuzeigen.

3. Die mittlerweile professionell, mit etlichen fliegerischen Höhepunkten ausgezeichnete AeroRevue-Leserreise führte zum ersten Mal über Florida nach Midland-Texas.

4. Im Dezember schliesslich überraschte der *Samichlaus* in Suhr die anwesenden Mitglieder mit seiner Geschichte über die Not-Wasserung einer B-17 im Zugersee vor 55 Jahren!

Ausserdem haben sich etwa 20 SSS Mitglieder auf dem Flugplatz Buochs zur offiziellen Verabschiedung der *Mirage IIIS* aus dem Truppendienst getroffen. Bei wunderbarem Herbstwetter erlebten sie eine einfache, aber sehr eindrückliche Flugparade.

Die durchschnittliche Beteiligung an den Anlässen – die letzte GV eingeschlossen – lag bei rund 24 Personen. Mit etwas höherer Beteiligung wäre unsere Erwartung erfüllt worden ...

Für das Club-Organ «Contact» wurde mehr Aufwand betrieben. Es liegt dem Vorstand viel daran, in der Zeit zwischen den Veranstaltungen die Mitglieder mit Berichten und Informationen auf dem Laufenden zu halten.

Daneben wurde ein Publicrelation-Konzept entwickelt: Der Vorstand möchte ab dem Jahr 2000 bei fliegerischen Veranstaltungen mit eigenem Stand und Warensortiment vermehrt Werbung betreiben.

Neuerdings wird im Internet eine Homepage eingerichtet. Über das Konzept und die Homepage wird an dieser Generalversammlung noch im Detail informiert.

Viel Für und Wider gab es im Vorstand über ein clubeigenes Flugzeug.

Neu angefacht wurde die Diskussion an der letzten GV: Die CAF- Geschäftsleitung bot uns damals eine P-38 zu Kauf an. Allerdings wurde bald klar, dass Instandstellung und Betrieb dieses fluguntüchtigen Vehikels eine enorme und viel zu teure Aufgabe gewesen wäre. Gegenwärtig sind andere Möglichkeiten wie die Beschaffung einer *Stinson L-5A* oder einer *Beech C-18* unter der Lupe. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Erfreuliches ist von der Zusammenarbeit mit der JU-Air zu berichten. Dies war in der Dezember-Nummer des «Contact» zu lesen. Demnach sind bereits einige Mitglieder beim Check-in und Flugbetrieb aktiv geworden. Bei der SHAC blieb es nach dem tödlichen Unfall ihres damaligen *Leaders Ch. Schweizer* vorläufig bei einigen persönlichen Kontakten.

Seit der letzten Generalversammlung am 28. Februar 1999 konnte die Swiss Supporter Squadron 18 neue Mitglieder in ihre Reihen aufnehmen. Leider verlor sie in der selben Zeit 7 Mitglieder infolge Austritt und Tod. Der Mitgliederbestand beträgt heute 133. Trotz der relativ vielen Abgänge bedeutet dies einen Zuwachs von noch guten 5 Prozent. Der Club wird zudem von 5 Gönnern unterstützt.

11 Mitglieder sind im vergangenen Jahr aus der CAF ausgetreten. Erfreulicherweise sind sie Mitglieder der SSS geblieben. Diese Austritte haben mich aber trotzdem ein bisschen beschäftigt. Ein paar persönliche Gedanken dazu: Vom materiellen Nutzen her gesehen sind diese Austritte zwar verständlich. Dieser Nutzen ist wohl gering. Vielleicht sollte man aber Folgendes bedenken: Das Interesse unseres Clubs richtet sich vorwiegend auf Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges. Vordergründig fasziniert uns die damalige Technik. Es gibt aber auch

einen Hintergrund: Die CAF hält eine Reihe Warbirds aus dieser Zeit flugtüchtig. Sie tut dies mit grossem Aufwand und Einsatz und bewahrt auf diese Weise das Andenken an ihre Fliegerkameraden und -vorfahren. Viele junge Amerikaner haben damals im Einsatz für ihr Land diese Bomber und Jagdflugzeuge geflogen. Unter kaum vorstellbaren Bedingungen haben sie Gesundheit und Leben riskiert und oft verloren. Die Welt - darunter auch die neutrale Schweiz - wurde mit ihrer Hilfe von tyrannischen Mächten befreit. Wäre das eventuell ein Grund, die CAF weiterhin zu unterstützen?

Ausblick und Ziele

Bei allem, was der Vorstand tut und organisiert, die Meinung der Mitglieder ist jederzeit gefragt. Denn das Jahresprogramm soll für die Mitglieder da sein, nicht umgekehrt. Vorschläge werden dankbar angenommen! Jene Kritiken, die bisher aus den Reihen der Mitglieder vorgebracht wurden, kann der Vorstand als Zustimmung zu seiner Tätigkeit werten. Daher soll der erreichte Standard zumindest beibehalten werden. Dies gilt generell für das Jahresprogramm und für die Redaktion des «Contact»

Eine Bemerkung zu den clubeigenen Veranstaltungen: Unsere Mitglieder wohnen in der ganzen Schweiz verstreut. Darum wird es stets schwierig sein, Orte und Termine festzulegen, die allen Mitgliedern passen. Trotzdem hofft der Vorstand wie immer, dass jedes Mitglied mindestens an 2 Anlässen pro Jahr mitmachen kann. Ein Club lebt ja bekanntlich weitgehend von der Beteiligung und Mitwirkung seiner Mitglieder.

Über die Veranstaltungen gibt es in jeder Ausgabe des «Contact» Voranzeigen. Zu allen clubeigenen Veranstaltungen werden zusätzlich Einladungen verschickt.

Spezielles hat sich der Vorstand bezüglich der Zusammenarbeit mit ähnlichen Organisationen vorgenommen: Die Kontakte zur SHAC und zur JU-Air werden weiter gepflegt. Bei letzterer ist einiges schon im Aufbau - denken wir an das Check-in und an den Flugbetrieb. Mit dem JU-Air-Direktor, CAF Col Kurt Waldmeier, sind daneben weitere Projekte ausgetestet worden.

Es könnte sich beispielsweise um gemeinsame Werbung, Vorführung der JU-52 im Ausland sowie um die Einrichtung eines Flugsimulators handeln. Das sieht nach einem grossen Potential für die SSS aus! Ziel dieser Projekte ist die Schaffung weiterer Möglichkeiten zur aktiven Mitwirkung von uns allen. Betreffend SHAC soll die Lage in den kommenden Monaten eingehend überprüft werden. Der Bericht wird auf Ende Jahr erwartet.

Zur intensiveren Mitgliederwerbung: Sofern das PR-Konzept an der GV-2000 genehmigt wird, will der Vorstand sofort ans Werk gehen, es realisieren und schrittweise aufbauen. Unter Mitwirkung aller Mitglieder, aber auch durch Werbung an der Leserreise, soll der Mitgliederbestand bis zur nächsten GV wieder um ca. 5 Prozent zunehmen.

Let's keep the SSS flying!

CAF Col Hans Hinnen

Matthias Brunnen referiert über die neue CAF/SSS Homepage ...



Unser «Controller» CAF Col Urs Läderach wird verabschiedet ...



people



CAF Col

*Ralph Mathys, 1954
Verheiratet mit Karin
Dipl. Bauführer, CAF
Col und SSS Vor-
standsmitglied 1995
– 2000
Modellflug seit 1962*

Söll emol choo !!!

...mit diesem Spruch wurde die Modellfliegerei durch den Teleboy zumindest «schweizweit» bekannt. Wenn die «grossen Buben mit ihren Fliegern aufs Feld fahren» ist dies mitnichten eine Spielerei, sondern ein ernsthaft betriebenes Hobby. Schon gestandene Flugcaptains mussten lernen, dass es ganz und gar nicht so einfach ist, wie es aussieht.

Das Bauen und Betreiben von Modellflugzeugen setzt einige Kenntnisse in der Materialverarbeitung von Holz-, Metall- und Kunststoffen voraus. Grundkenntnisse in Elektrik, zum Teil auch Elektronik, eine kleine Ahnung von Physik, Aerodynamik und Statik sowie ein bisschen Wetterkunde sollten auch vorhanden sein.

Die Industrie nimmt uns allerdings mit den Fertigprodukten sehr viel ab. Aber es ist wie beim Kochen: Aus der Büchse aufwärmen ist eine Sache, ein gutes Menü eine andere...

T-33 in den Farben der US Navy



Mit der heutigen Technologie sind wir in der Lage, Ähnliches zu tun wie die Confederate Air Force. Vor allem die Sparte «Scale» wo Flugzeuge massstabsgetreu nachgebaut werden, kommt dieser Idee sehr nahe. Sie können sich sicher noch entsinnen an die Vorführungen in Reichenbach (z.B. DC 6 von W. Schulz), an die Versammlung im Birrfeld (PT 17) oder an die letzte Generalversammlung (ME 109 G von P. Lenzin).

Das Spektrum der Modellnachbauten hat heute fast keine Grenzen mehr. Lilienthals Fluggleiter, Flugapparate der Gebrüder Wright, Helikopter aller Typen, aber auch vierstrahlige Verkehrsflugzeuge wie der Airbus A340 sind heute in der Luft zu bewundern.

Mein Hauptinteresse gilt den Jets. Nebst der T 33 „Shooting Star“, die ihren Erstflug noch immer nicht gemacht hat, aber eigentlich flugbereit wäre – mir fehlt aus verschiedenen Gründen das notwendige Flugtraining – bin ich mit einem Kollegen am Entwickeln einer F 5 E Tiger II.

Aus diesem Urmodell werden dann später die Negative abgeformt, in denen anschliessend die Kunststoffteile für Rumpf, Flügel und Leitwerke hergestellt werden. Dieses Vorgehen ist zwar sehr aufwendig, ermöglicht uns aber die Herstellung mehrerer flugfähiger Modelle, da jedes Teil für sich reproduzierbar ist.

Was hier nicht ersichtlich ist, sind die vielen Stunden am PC. Hier werden die Originalunterlagen auf die Modellgrössen abgeändert. Diese werden zum Zeichnen der gesamten Spanten, Luftkanäle, Ein- und Auslässe, Fahrwerken, Aufhängungen für Triebwerke etc. verwendet.

Nach unserem Zeitprogramm werden bis anfangs Sommer die Formen fertig erstellt sein, so dass im Frühjahr 2001 die erste Maschine



Das Urmodell

*F-5 E im Massstab 1:5, Abmessung:
Länge ca. 2,85 m, Spannweite 1,6 m,
Startgewicht 17 kg.*



fliegen sollte.

Dann wird sich wohl schon wieder die Frage nach dem nächsten Projekt stellen, so als Beispiel die N 20...

Noch ein bisschen Werbung : In Interlaken findet vom 18. bis 26. August 2000, die F4 Scale Weltmeisterschaft statt.

Hier dürften die schönsten Nachbauten von Flugzeugen aus fast allen Epochen, also auch Warbirds, zu sehen sein. Es lohnt sich sicher hinzufahren und diese Modelle am Boden und in der Luft in Aktion zu sehen, denn auch hier gilt

Keep'em flying !



www.scale.ch

report

Alfred Comte, Pionier der Schweizerischen Luftfahrt



von CAF Col
Henry Saladin
Capt. A-310 und AC-4

Geschichte von Comte und seinem Flugzeugwerk in Oberrieden ZH

Alfred Comte wurde am 4. Juni 1895 in Delémont geboren. Knapp 18jährig zog er nach Paris, um bei Maurane-Saulnier das Fliegen zu lernen. Am 4. Dezember 1913 erwarb er das Schweizerische Brevet Nr 43 in Villacoublay auf einer Morane.

Bei Kriegsausbruch wurde Comte auf Empfehlung Oskar Biders zu den eben gegründeten Fliegertruppen angeboten. Comte war der jüngste Militärpilot. Schon während des Krieges bildete er unter Cheffluglehrer Bider Militärpiloten aus, er war auch ein hervorragender Akrobatikpilot. Nach Kriegsende widmete sich Comte ganz der Zivilluftfahrt. Er gründete mit Walter Mittelholzer eine Fluggesellschaft, die hauptsächlich Rundflüge und Flugtage durchführte. 1920 wurde die Gesellschaft Ad Astra gegründet, Comte wurde Chefpilot. 1923 gründete Comte in Oberrieden am Zürichsee seine Flugzeugfabrik.



Baugeschichte des AC-4

Nach dem Bau des Jagdflugzeuges AC-1 wurde 1928 mit der Konstruktion eines dreiplätzigigen Touristikflugzeuges, dem AC-4 begonnen. Unter Ingenieur Fierz, dem nachmaligen Konstrukteur des Pilatus Porter, wurde

das erste Kabinensportflugzeug Europas gebaut. Berühmtheit und auch ein darauf folgender Verkaufserfolg wurde dem Flugzeug AC-4 zuteil, als im September 1928 die beiden Sportflieger Oskar Käser und Gottlieb Imhof mit dem Prototypen CH-225 nach Bombay (Indien) flogen. In den Jahren 1929 und 1930 wurden je fünf AC-4 «Gentleman» verkauft.



Comte - 262 in Dübendorf ca. 1931.
Motor Cirrus Hermes

AC-4 in der SWISSAIR

Am 18. September 1930 wurde die heutige HB-IKO als CH-262 an die Ad Astra Fluggesellschaft geliefert. Sie trägt die Werknummer 34.

Pilot Walter Mittelholzer setzte das Flugzeug für Foto-, Inlandlinien- und Keuchhustenflüge ein.

Bei der Gründung der SWISSAIR im Jahre 1931 brachte er «seine» AC-4 mit, die CH-262 gehörte damit zur ersten Flotte der neuen Fluggesellschaft. Anfänglich war das Flugzeug mit einem 105 PS Reihenmotor «Cirrus Hermes» ausgerüstet, erhielt aber im Winter 34/35 den heutigen Sternmotor von Armstrong Siddeley «Genet Major» mit 140 Pferdestärken.

Bei der Neubezeichnung der schweizerischen Zivilluftzeuge im Jahre 1934 erhielt

die CH-262 die Immatrikulation HB-IKO.

Bis 1948 verblieb das Flugzeug im Dienst der SWISSAIR und wurde dann vom Lausanner Alphonse Kammacher gekauft.

1955 erwarb der Fliegerclub von Bamberg die AC-4. (Die Gebrüder Messerschmitt betrieben dort übrigens ihre erste Flugzeugfabrik). In Deutschland erhielt sie die Immatrikulation D-ELIS. Später ging sie in den Privatbesitz des Clubmitgliedes Dioszeghy über und wurde liebevoll «Spirit of Bamberg» genannt.

1979 kaufte die SWISSAIR das Flugzeug zurück. Der Leader des Fokker-Teams, Capt Richi Schilliger hatte die Idee, zum 50. Jubiläum der Swissair das erste Flugzeug der Gesellschaft wieder in Zürich zu haben. Armin Baltensweiler, nachmaliger Verwaltungsratspräsident der SWISSAIR, hat das Projekt in grosser Weitsicht unterstützt.

Revision 1979-81

Das Fokkerteam, eine Gruppe von pensionierten SWISSAIR-Angestellten machte sich sofort an die Grossrevision. In den Werkstätten in Kloten wurde die AC-4 total zerlegt. Alle Teile durchliefen eine minutiöse Kontrolle. Grossen Wert legte man auf den ursprünglichen Aufbau, aber kleinere Retouches mussten zugunsten der



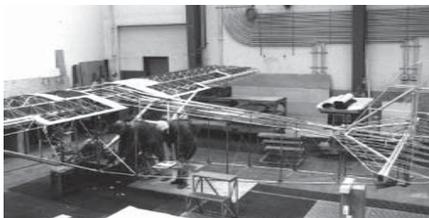
Sicherheit doch gemacht werden, so wurden zum Beispiel Scheibenbremsen eingebaut und der Hecksporn durch ein Rad ersetzt. (Man stelle sich vor, die HB-IKO hätte den zürcherischen Beton in Klotten mit seinem Sporn zerkratzt!).

Der Revisionsaufwand war gewaltig: 15'000 Stunden Arbeit steckten im hatte. Die beiden Witwen, Frau Comte und Frau Fierz erlebten diesen denkwürdigen Anlass vor der Werft in Klotten.



Frau Fierz und Frau Comte mit zwei Hostessen in den Uniformen von 1934

Viele Gäste, die Presse und natürlich das ganze Fokker-Team waren an diesem Tag dabei, als Direktionspräsident Baltensweiler die HB-IKO wieder in die Flotte der SWISSAIR - Flugzeuge aufnahm. Seither fliegt die AC-4 wieder. Die HB-IKO ist damit das älteste Flugzeug in Europa, das immer flugtüchtig war.



Kurz vor dem Eintuchen / Herbst 1980 unten: Die Comte - Eglisau Mineralwasser mit Cirrus Hermes Motor



Technische Daten der HB-IKO
 Baujahr 1930, Erstflug 18. September 1930, Werknummer 34
 Hersteller: Alfred Comte, Oberrieden
 Chefkonstrukteur: Henri Fierz
 Motor (seit 1934): Armstrong Siddeley, Genet Major, 7-Zylinder Sternmotor, 140 PS
 Leergewicht: 670 kp
 Maximale Startmasse: 900 kp
 Anzahl Plätze: 1 Pilot, 2 Passagiere
 Reisegeschwindigkeit: 120 km/h

Awards

Neben dem Anfangsspektakel des Indienfluges verzeichnete die AC-4 noch andere Auszeichnungen:
 Die D-ELIS (HB-IKO) wurde 1961 Siegerin des Deutschlandrundfluges und 1984 wurde ihr am schweizerischen Oldtimertreffen im Birrfeld die Goldlooorbeer verliehen.

Es existieren noch vier AC-4

Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ist eine AC-4 (CH-264 HB-KIL) ausgestellt, ebenso ein Exemplar im Museum der Luftwaffe in Dübendorf. Beide sind nicht mehr flugtüchtig, aber es ist zu erwähnen, dass unsere Flugwaffe von 1931 bis 1938 eine AC-4 betrieb (CH-265 später umgetauft in HB-EPE). Die CH-180, die spätere HB-ETI, machte ihren Erstflug schon im März 1929, wurde aber im März 1961 stillgelegt.

Die Oldtimerfans aus Raron, die «Chavez-Flyers», machten nach jahrelanger Arbeit das Flugzeug wieder lufttüchtig und flogen damit wieder ab Herbst 1997. Leider nahm der Oldtimer bei einem Hangarbrand grossen Schaden, aber es ist sehr zu hoffen, dass im Laufe dieses Jahres die HB-ETI wieder am Schweizer Himmel zu sehen sein wird.

So ist also die HB-IKO der SWISSAIR nicht das älteste Flugzeug der Schweiz, aber es war seit 1930 immer flugtüchtig, sicher eine seltene Leistung in ganz Europa.

Heutige Tätigkeit

Das Fokker-Team der SWISSAIR führt die Unterhalts- und Wartungsarbeiten selber durch, da immer noch einige Pensionierte die Unterhaltslizenzen besitzen - zum Beispiel CAF Colonel Werner Zürer. Das BAZL und ein privater Unterhaltsbetrieb überwachen die Arbeiten.

Das Flugzeug ist im Besitz des Konzerns SAirGroup, die Operation wird von SR-Technics durchgeführt. SR-Techniker Peter Pfister und der ehemalige A-310 Pilot CAF Colonel Henry Saladin fliegen die HB-IKO. An Flugmeetings und Oldtimertreffen in der Schweiz und im nahen Ausland kann man die Comte AC-4 «Gentleman» in ihrem leuchtend roten Kleid hoffentlich noch lange antreffen und bewundern.



Die Flottenerweiterung der Swissair: Armin Baltensweiler bei der Übernahme der HB-IKO am 5. März 1981



Quellennachweis R. Eichenberger, Die Flugzeuge von Alfred Comte, im Eigenverlag 1968 Dr. E. Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt Bd. III Aero-Verlag 1943. Der Bund, März 1968. Badener Tagblatt 18. Juni 1984. swissair NEWS März 1981. Photoarchiv CAF Colonel Richi Schilliger Capt B-747 iR. Photoarchiv Verkehrshaus Luzern, Museumskurator Luft- und Raumfahrt Henry Wydler. LOGO Fokker

report

Die Auferstehung der Morane J-143

Bis 1936 war unser Militärflugwesen eine Nachrichtengruppe geblieben. Der Einsatz der Flugzeuge beschränkte sich zur Hauptsache auf die Aufklärung. Mit der Zusammenarbeit der Luftstreitkräfte und den Erdtruppen befasste man sich nicht ernsthaft. Die Bedeutsamkeit dieser neuen Waffenart wurde zu dieser Zeit noch nicht erkannt.

Das Jahr 1936 brachte dann eine radikale Wendung. Endlich begriff man die Wichtigkeit der «Raumkriegführung» und die eidgenössischen Räte stellten für den Ausbau der Luftwaffe 55,5 Millionen Franken zur Verfügung.

In den wenigen Jahren bis zum Kriegsausbruch musste das Flugwesen und die Fliegerabwehr nach neuzeitlichen Gesichtspunkten organisiert werden.

Eine Heidenarbeit für den neuen Waffenchef Oberstdivisionär Bandi, denn innert 3 Jahren wurden die Bestände der Truppen um 90 Prozent beim Auszug und um 20 Prozent bei der Landwehr erhöht.

Die Beschaffung von zweckmässigen und modernen Flugzeugen stiess auf grösste Schwierigkeiten. Man konnte nicht einfach, wie in früheren Jahren irgendwo anklopfen und modernste Flugzeuge nach Wunsch beziehen. Sogar Baulizenzen wurden nicht mehr erteilt. Jeder Staat hütete seine Geheimnisse streng. Notgedrungen überbrückte man diese Beschaffungslücke mit dem Bau einer grösseren Serie des Mehrzweckflugzeuges C 35, die den Fokker «CV» ersetzte.

Nach langem Bemühen gelang es im Februar 1938 die Lizenz für den Nach-



Am 20. August 1936 ernannte der Bundsrat den aus der Artillerie hervorgegangenen Oberst iGst. Hans Bandi zum Waffenchef der Fliegertruppen. Er wurde auf den 31. Dez. 1936 zum Oberstdivision-

bau des französischen Jagdeinsitzer Morane 405.

Die durch die K.W. erheblich verbesserte Morane durfte noch im vierten Kriegsjahr, mit einem starken Motor versehen, als durchaus modernes Jagdflugzeug angesehen werden. So wurden aus 860 PS schlussendlich deren 1430 PS und aus 475 km/h wurden sagenhafte 664 km/h.

Chapeau.

Die MS 405 flog zum erstenmal am 8. August 1935. Ihr wurden gute Leistungen und sehr exzellente Flugeigenschaften zugestanden. Für die dazumal komplizierte Serienkonstruktion musste sie leider wieder etwas geändert werden. Es ergab sich eine Zeitverzögerung, die sich negativ auf den ganzen technischen Vorsprung auswirkte.

Von Typ MS 405 wurden 15 Stück gebaut, der grösste Teil als «design development». Vielleicht erhielt die Schweiz deshalb die Lizenz zum Nachbau !?

Sehr schnell wurde die MS 405 von den Franzosen verbessert und die erste MS 406 C1 flog am 29. Januar 1939, war aber zu diesem Zeitpunkt bereits ein alte Lady im Vergleich mit den modernsten Jagdflugzeugen aus England und Deutschland.

Trotzdem wurde sie weiter gebaut und bis Kriegsausbruch waren 572 Stück ausgeliefert. die MS 406 war der wichtigste Fighter der Franzosen und auch ein kleines Geschäft. So wurden je 30 Flugzeuge an Finnland und an die Türkei verkauft. Die Schweiz erhielt ebenfalls zwei Stück - immerhin.

Finale Countdown ...

Am 12. Januar 2000 besuchte ich die Morane J-143 auf der Home-Base in Buochs. An diesem nebligen Nachmittag arbeiteten die Gebrüder Vogelsang, also Max und Ruedi, zusammen mit Hansruedi Dubler an der Morane.

Sie stand da, etwas entblösst und mit Sicht auf ihr Innenleben.



Nichtsdestotrotz: schön ist sie, die ehemalige Rückenstütze unserer Flugwaffe.

In ruhiger Atmosphäre wird an ihr gearbeitet. Wasserleitungen werden angeschlossen, wieder demontiert, gerichtet, angepasst, montiert, begutachtet, «nicht zufrieden» und das selbe Prozedere nochmals von vorn. Diese knifflige Arbeit im Motorenraum fordert viel Geduld und manchmal wird auch mit kernigen Worten etwas nachgeholfen. Alltag beim Wiederaufbau eines Warbirds. Enthusiasmus und Durchhaltewille sind gefragt - diese sind auch spürbar vorhanden.



oben: Hansruedi begutachtet die Leitung

unten: Max montiert die Kühlerlei-



Wie mir Max Vogelsang erzählte, wird diese Morane in den Originalzustand aufgebaut. So ist z.B. auch die Sauerstoffanlage mit der dazugehörigen Sauerstoffmaske im Original vorhanden. Wie diese aufgetrieben wurde ist eine Geschichte für sich – aber: «Vogelsang macht's möglich». Auch das Zielgerät ist eine Rarität. Die ehemalige Bewaffnung ist fein säuberlich auf einem Estrich eingelagert und wird nur noch zu Ausstellungszwecken verwendet.

Einzig bei den Bremsen wurden Konzessionen gemacht. Diese Bremsen werden, wie heute üblich, mit den Ruderpedalen betätigt.

Es ist schon eindrücklich, wie mit viel Liebe an Details gearbeitet wird. Immerhin, diese Morane wird das einzige fliegende Exemplar auf dieser Welt sein. Ein Juwel, dessen Schönheit wir bald am Himmel bewundern können.

Col Werner Meier



Keep'em flying, Partners!

mart

Abteilung Spezialreisen
Hirschengraben 8
3001 Bern

Telefon: 031 / 390 55 55
Telefax: 031 / 390 55 50
E-mail: post@bern.marti.ch
Homepage: www.marti.ch



Hydraulikpumpe mit einer Kardanwelle als Antrieb. Zu sehen ist auch der 375 Liter grosse Benzintank.



Der 36 Liter Hispano-Suiza -51 12Y, 1000 PS, 2500 RPM



Wenn «Staub'gsuugert» wird, dann muss es wohl bald so weit sein !

... dann war es so weit

Nach 45-jährigem Dornröschenschlaf wurde am 22. März 2000, an einem wunderschönen Frühlingstag, ein Procedure durchgeführt, das in die «Warbird-Geschichte» eingehen wird:

1. Einspritzpumpe 10 Füllungen
2. Zündung auf M1 + 2
3. Druckluftventil öffnen

Nach zweimaliger Verweigerung erwachte um 14:12 Uhr der Hispano-Suiza mit einem lauten Knall und etwas Rauch, zu einem neuen Fliegerleben.



Strahlende Gesichter der Startercrew und ein übergelücklicher Max Vogelsang im Cockpit seiner Morane. Der von der JU-Air revidierte Motor lief super, meinte Max.

Die nüchternen Daten:.

Vorwärmen mit 600 U/min bis Schmierstoff mindestens 30°C aufweist. Die Zusatzschmierung ist gezogen bis zu einem minimalen Schmierstoffdruck von 6kg/cm². Dann 800U/min bis Schmierstoff 40°C aufweist.

Abbremsen: Schmierstofftemperatur mindestens 50°C, Kraftstoffdruck 175-250gr/cm², Kühlstofftemperatur höchstens 70-80°C, Standdrehzahl 2200 bis 2300U/min, bei 1800U/min Magnete prüfen, Drehzahlabfall max 50 U/min.



report



Die Schweiz als Rettungs- insel ...

Teil 1 / Prolog von
CAF Col Pio dalla Valle

... das war sie während des zweiten Weltkrieges für viele alliierte Flieger. Was im einseitigen Bergier-Bericht unter anderem verschwiegen wird, ist die Tatsache, dass nebst den 300'000 Internierten und Flüchtlingen, auch 1'740 amerikanischen Fliegern die Schweiz als Rettungsinsel respektive als Notlandeplatz zur Verfügung stand.

166 schwere US-Bomber, Flying Fortress B-17 und Liberator B-24, angeschossen und mit brennenden Motoren, landeten während des zweiten Weltkrieges in Dübendorf, Emmen, Magadino, oder ihre Besatzungen hingen an ihren Fallschirmen irgendwo über der rettenden Schweiz.

Nur so gelang es den US-Flyers, der gefürchteten Nazi-Kriegsgefangenschaft zu entfliehen. Hat man diese US-Flieger auch einmal gefragt, wie sie sich damals, als «Internierte» in den Hotels des Berner-Oberlands fühlten?

Es ist trotz allen gegenteiligen Behauptungen, der oft kritisierten Aktivdienst-Generation zu verdanken, dass über 5'000'000 Schweizer, Schweizerinnen und die in der Schweiz anwesenden Flüchtlinge und internierten Militärpersonen vor den Schrecken des Krieges und der Nazi-Besetzung, vor Hunger, Zwangsarbeit, Kriegsdienst und den teuflischen KZ's bewahrt wurden. Hätten die Nazi-Truppen die Schweiz besetzt, so wären auch unsere Industrie, unsere

Verkehrsverbindungen und unsere Städte von den Alliierten bombardiert und dem Erdboden gleich gemacht worden.

Dass in dieser Zeit von den schweizer Behörden und anderen Institutionen schwere Fehler begangen wurden, ist bedauerlich und muss wieder gut gemacht werden.

Doch bedenken wir: Von 1940 bis 1945 war die Schweiz von Deutschland und Italien völlig eingekreist. Es herrschte Krieg! Es herrschten besondere Verhältnisse! Wir wurden bedroht! Im Deutschen Radio sang man: «... und die Schweiz, das Stachelschwein, das nehmen wir auf dem Heimweg ein»

Mobilmachung, Grenzbesetzung, jahrelanger Aktivdienst von einigen 100'000 Schweizer Soldaten, tägliche Fliegeralarme, Tag und Nacht, totale Verdunkelung, Anbauschlacht, jährlich ein mehrwöchiger Landdienst für Schweizer Lehrlinge, strenge Lebensmittelrationierung, Presse- und Filmzensur, kein Benzin für zivile Fahrzeuge, keine Auslandsreisen und viel, viel Unangenehmes mehr. Besonders die Bauernfrauen wurden masslos gefordert, als ihre Männer hunderte von Diensttagen lang dem Hof fernbleiben mussten.

Der grösste Teil des Schweizervolkes war gegen Hitler. Man hasste die Deutschen. Man nannte sie bei uns «diese verdammten Sauschwaben»

Der Schreibende hat diese opfervolle Zeit als Schüler in der Stadt Zürich und als Lehrling viele Wochen lang in einem Landdienstlager in der Linthebene miterlebt. Täglich eine Stunde Anmarsch zum Einsatzort, 10 Stunden harte Feldarbeit in Gruppen zu 10 Jugendlichen unter strenger Aufsicht, 1 Stunde Mittagspause mit einer kärglichen Mahlzeit aus dem



CAF Col
Pio dalla Valle
geb. 17. Jan. 1926 in
Zürich.
Heute wohnhaft in Neu-
hausen am Rheinflall

Blechteller, eine Stunde Rückmarsch ins Lager und das wochenlang, 6 Tage in der Woche.

Geschlafen wurde in Holzbaracken auf übereinanderliegenden Bretterdielen und staubigen Strohsäcken. Toiletten gab es keine, nur ein ständig verschmutztes Brett mit drei runden Löchern, das sich in einem hölzernen Häuschen über einem Entwässerungskanal befand.

Unsere Arbeitskollegen waren internierte polnische Soldaten, denen es nicht besser erging als uns. Wir arbeiteten zusammen auf dem Feld und wurden dabei gute Freunde. Wir waren dankbar und trotz allen Entbehrungen stolz darauf, dass wir in der für die Schweiz lebensnotwendigen landwirtschaftlichen Anbauschlacht unseren Beitrag leisten konnten. Ich glaube, das darf auch einmal gesagt werden, auch wenn es gewissen Leuten, die diese entbehrungsreichen Zeiten nicht miterlebt haben, gar nicht in den Kram passt.



Aufsatz-Titelbild, 2. Sekundarschule
in Zürich, 1940

Die Schweiz als Rettungsinsel für die US Air Force in Europa

- In drei Folgen berichte ich als Zeitgenosse und Augenzeuge über die amerikanischen Bomberlandungen in der Schweiz.
- Der brennende Bomberhimmel über Zürich und die Notlandungen der schweren Bomber in der Schweiz von 1943-45
- Der Luftkrieg über Süddeutschland und der Schweiz

In Zürich gab es zu jener Zeit (1943 /45) fast keinen Tag ohne Fliegeralarm. Tag und Nacht überflogen immer wieder alliierte Fliegerverbände die neutrale Schweiz. Es verging kaum eine Woche, ohne dass angeschossene und rauchende US-Bomber die Stadt überquerten, um dann im nahegelegenen Dübendorf zu landen.

Als 18-jähriger Zürcher konnte ich als Augenzeuge dieses dramatische Geschehen fast täglich mitverfolgen. In den folgenden Abschnitten versuche ich, meine persönlichen Eindrücke, die Erlebnisse der am Geschehen über Zürich beteiligten US-Besatzungen sowie die entsprechenden Berichte des US Air Command Europe wiederzugeben.

Zwischen 1943 und 1945 landeten 166 amerikanische Bomber in der Schweiz. Über 1740 amerikanische Flieger wurden bei uns interniert. Davon versuchten 947 zu entkommen, um von England aus wieder an Luftangriffen auf Deutschland teilnehmen zu können. Ihr Weg führte über Italien oder durch das von den Deutschen besetzte Frankreich nach Spanien und Portugal. Nicht allen gelang die abenteuerliche Flucht. 184

wurden bei uns wieder erwischt und im Wauwilermoos in ein Internierungslager mit verstärkter Bewachung gesteckt.

Die vorliegenden nackten Zahlen, innerhalb dieses Zeitraums, widerspiegeln den gnadenlosen Bomberkrieg der US Air Force über Süddeutschland. Sie zeigen nur die wichtigsten Tageseinsätze. Die zahlreichen Angriffe mit weniger als 500 Bombern sind hier nicht enthalten. Die täglichen Luftangriffe auf Mittel-, Ost- und Norddeutschland sowie das übrige Europa sind hier ebenfalls nicht dargestellt, wurden aber mit dem gleichen materiellen Aufwand bestritten.

Die fast jeden Tag durchgeführten US-Bombereinsätze und Verluste über Süddeutschland und der daraus erfolgten US-Bomberlandungen in der Schweiz ersehen Sie aus der Tabelle.

Der Auftakt am 1. August 1943

Das von der deutschen Wehrmacht besetzte Europa stand im harten vierten Kriegsjahr, als am 1. August 1943, erstmals bei Tag, schwere amerikanische Bomber den alten Kontinent angriffen und die rumänischen Ölfelder von Ploesti bombardierten.

Der 13. August 1943

Zwei Wochen später, am 13. August 1943, erfolgte der erste Angriff bei Tag auf die grossdeutschen Städte Regensburg und Wiener Neustadt, wo sich ein Teil der Messerschmitt-Flugzeugwerke befanden (Me-109, Me-110, Me-262).



Messerschmitt-Halle, ein rauchender Trümmerhaufen. Links in der Ecke die bruchgelandete Me-262 VI

An diesem Tag starteten in Bengasi, Libyen, 114 schwere US-Bomber vom Typ B-24 Liberator in Richtung Europa und bombardierten unerwartet das Herz der deutschen Jagdflugzeug-Produktion. Dieser Tagesangriff kam für die Deutschen völlig überraschend.

Die Jagdabwehr über Bayern und Österreich war schwach dotiert. Nur zwei B-24-Bomber gingen bei diesem Angriff verloren. Einer der beiden schwer beschädigten B-24 konnte sich in die neutrale Schweiz absetzen und führte bei Thurau/Wil SG mit ein-

US Bombereinsätze und Verluste über Süddeutschland Zeitraum März bis September 1944

	In England gestartet		total Verluste	davon Landungen in der Schweiz
18. März	738	B-24	43	16
13. April	662	B-17	38	13
24. April	754	B-24	40	14
11. Juli	176	B-17/B-24	20	8
12. Juli	1402	B-17/B-24	24	10
13. Juli	1043	B-17	10	5
16. Juli	1087	B-17	11	1
21. Juli	1110	B-24	31	8
31. Juli	705	B-17	10	2
usw.				

*B-24 nach geglückter Notlandung*

gezogenem Fahrwerk eine geglückte Notlandung durch. Anschliessend steckte die Besatzung das Flugzeug in Brand.

Diese Liberator B-24 D-75-CO von der 93th-Bomb-Group mit dem Beinamen «Death Dealer» war der erste von 166 schweren US Air Force Bombern, die in den Jahren 1943-45 in der Schweiz Zuflucht fanden.

Ab August 1943: Verschärfung des US-Bomberkrieges über Europa

Mit dem massiven Eingreifen der US-Luftwaffe ins Kriegsgeschehen änderte sich im August 1943 auf einen Schlag die Luftlage über Europa. Immer mehr US-Bomber der Typen B-17 und B-24 erschienen in riesigen Bomberpulks über Deutschland und begannen mit der systematischen Zerstörung deutscher Städte und Industrieanlagen. Während die Amerikaner ihre Angriffe bei Tag durchführten, bombardierten die Briten bei Nacht, wobei sie ihre schweren Lancaster- und Halifax-Bomber einsetzten.

Ende August 1943 war die deutsche Luftabwehr noch ziemlich intakt. Deshalb erlitten die amerikanischen Bomber bei ihren Tagesangriffen schwere Verluste. Täglich gingen zwischen 40 und 60 Bomber verloren. Über Schweinfurt, der Kugellagerstadt, sollen an einem Tag über 200 Bomber abgeschossen worden sein.

Um diese auf die Dauer nicht tragbaren Verluste zu verkleinern, planten die Amerikaner verschiedene Massnahmen, so unter anderem mit massiven täglichen Einsätze von 1000 und mehr Bombern (max. 1402 am 12.

Juli 1944). Damit sollte die rasche Zerstörung der deutschen Jäger-Produktionseinheiten eingeleitet werden. Hauptziele waren vor allem die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Regensburg und Wiener Neustadt, die Focke-Wulf-Flugzeugwerke in Bremen, die für die deutsche Rüstungsproduktion wichtige Kugellagerfabrikation «Kugel-Fischer» in Schweinfurt und die deutschen und rumänischen Erdölraffinerien usw.

Durch den massiven Einsatz von US-Begleitjägern vom Typ Mustang P-51 gelang es der US-Air-Force immer mehr, die Bomberverbände vor den deutschen Jägern zu schützen.



*Fließbandmontage in der USA (oben)
- parkiert in Dübendorf (unten)*



Die kleine Schweiz - Notlandeplatz für US-Piloten

Die Schweiz, als kleine Insel inmitten dieses infernaln Geschehens, war für viele US-Flugzeugbesatzungen (10 Mann pro Bomber) die letzte Chance, der harten deutschen Kriegsgefangenschaft zu entgehen.

*B-24J-150-CO (44-40168)*

So z.B. am 18. März 1944, als von England aus 738 B-24 Liberator zum Angriff auf Süddeutschland starteten. Während für die 2th-Air-Division Friedrichshafen als Bombardierungsziel vorgesehen war, griff die 3th-Air Division Ziele in München, Oberpfaffenhofen, Lechfeld, Landsfeld und Memmingen an. 43 Bomber kehrten von ihrem Einsatz nicht mehr zurück. 16 davon landeten unter dramatischen Umständen in der Schweiz, viele davon auf dem Militärflugplatz Dübendorf, wo ich an diesem Tag als Augenzeuge dabei war.

Teil 2 im nächsten «Contact»

Quellen:

«Kleine Fliegereien»
von CAF Col. Pio dalla Valle
«Stranger in a Strange Land»
by Stapfer and Gino Künzli



Fotogalerie GV 2000



Das SSS-PR-Konzept: Wir wollen bekannter werden ...

An der Generalversammlung vom 26. Februar 2000 wurden das präsentierte PR-Konzept und die damit verbundenen Kosten einstimmig genehmigt. Es umschreibt, wie wir den Bekanntheitsgrad unseres Clubs erhöhen und festigen wollen. Vier Massnahmen werden umgesetzt:

An wichtigen fliegerischen Anlässen in der Schweiz werden wir zukünftig mit einem **Verkaufsstand** auf uns aufmerksam machen, indem wir einerseits eigene Fan-Artikel zum Verkauf, andererseits Informationen über die CAF und die SSS anbieten.

Bis wir einen eigenen Verkaufsstand finanziell verkraften können, wird uns die JU-AIR liebenswürdigerweise einen Platz auf ihrem Stand zur Verfügung stellen - Dankeschön, JU-AIR!

Durch den **Verkauf eigener Fan-Artikel** sollen die Namen CAF und SSS noch besser in die Öffentlichkeit getragen werden. Der Verkauf kann über den oben erwähnten Verkaufsstand oder über andere Kanäle (z.B. Internet) getätigt werden. Mit einem (vorerst) bescheidenen aber attraktiven Sortiment werden wir dieses Jahr unter der Regie von Col Reto Wullschleger erste «Gehversuche» mit dem Handel von Fan-Artikeln machen.

Durch den Betrieb einer eigenen **Homepage im Internet** wird das SSS sowohl in der Schweiz als auch in der ganzen Welt besser bekannt werden. Die von **Matthias Brunner** (Sohn der Cols Jean und Rosmarie Brunner) entwickelte und der Generalversammlung vorgestellte Homepage wird per

Ende März unter der Bezeichnung **www.caf-sss.ch** im Internet zugänglich sein. Als «Webmaster» wird Col Werner Meier dafür sorgen, dass diese Homepage mindestens vier Mal pro Jahr auf den neusten Stand gebracht wird.

Schlussendlich soll eine **Präsentation zur Vorstellung der CAF und des SSS** entwickelt werden, die allen Mitgliedern unseres Clubs zur Vorführung an interessierte Gruppen auf Abruf zugänglich gemacht wird.

Mit diesen Massnahmen wollen wir erreichen, dass die CAF und die Swiss Supporter Squadron in der schweizerischen Fliegerei-Gemeinde bekannter werden und man mehr von uns redet!

... und suchen Sponsoren !

Airshows - Meetings: Highlights des Sommers, Sternstunden für Fliegerfans. Wenn Warbirds am Himmel kreisen und Kolben donnern, fehlt eigentlich nur noch etwas, um das SSS-Herz höher schlagen zu lassen:

Ein MEETING POINT, ein Club Zelt, ein Treffpunkt für die Vereinsmitglieder

Ein Dach über dem Kopf bei Regenguss oder Sonnenhitze, frohe Wiedersehen, interessantes Fachsimpeln mit einem «Kistchen Bier in Griffnähe»... das alles soll unser Clubzelt bieten. Und mehr: sichtbares Zeichen unseres Vereins in der bunten Fliegerwelt, Verkaufsposten von CAF-Artikeln, Infostelle für Flugzeugenthusiasten soll es sein. Aber - ein Clubzelt kostet Geld.



Wir suchen deshalb Sponsoren und Gönner, die uns unterstützen und helfen, unser Ziel möglichst bald zu verwirklichen.

Machen Sie mit - damit wir uns einen Treffpunkt an Flugtagen schaffen können - und damit die CAF-Swiss Supporter Squadron in Fliegerkreisen von sich reden macht. Interessenten melden sich bitte bei:

CAF Col Adi Meier, Friedhofweg 28, 4600 Olten, 062 / 212-7744, adrianmeier@csi.com

Endlich ist es da - das offizielle CAF Video

«Airsho 99» – A Salute to the Bombers

Bei einer Spieldauer von ca. 55 Minuten enthält dieses hervorragende, in **europäischer PAL-VHS Norm** erhältliche Video sämtliche wichtigen Phasen der "Airsho 99", vom "Tora, Tora, Tora-Act" über das schnelle hawaiianische Feuerwehrauto bis zum "Heritage Flight" mit "Col" Reg Urschler in der P-51 Mustang, eskortiert von einer F-16 Fighting Falcon und einer F-15 Eagle. Ein wahrer Leckerbissen und

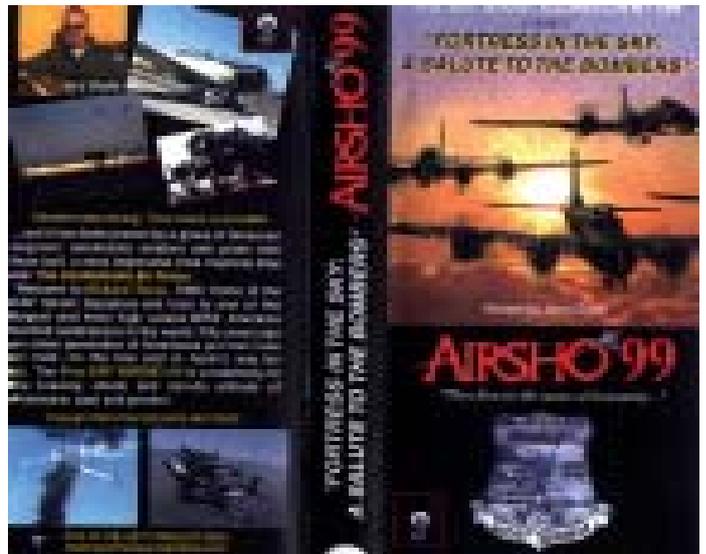
ein tolles Souvenir für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 99er Reise!

CHF 30.00

plus CHF 5.00 Porto/Handling

Zu beziehen bei:

Col Adrian P. Meier
Friedhofweg 28,
4600 Olten
Tel: 062 / 212-7744



Lokales.

Bremgarten. Ein Fliegergeschwader, wie man es noch nie beobachtete, überquerte Donnerstag morgens 8 Uhr, von Dübendorf kommend, bei Bremgarten das Reufthal. In Keilformation schnurrten 6 Staffeln zu je 5 Flugzeugen daher, voran ihr Führer und am Schluß eine Kolonnenwache, im ganzen 32 Flugzeuge. Der Lärm der Motoren und Propeller gleich einem tosenden Wasserfall. Sie waren zum Besuche der 2. Division bei Schüpfen im Kt. Bern abkommandiert, wo sie prompt eintrafen und vor Truppen und versammelten Bevölkerung eine eindrucksvolle Demonstration für unser Fliegerkorps erzielten.

Bremgarter Volksfreund, 27. September 1924

Ein neues Buch zum Thema «Luftkrieg über der Schweiz»

Die Me-109 der Schweizer Flugwaffe

von Georg Hoch

Ein Buch, das die Fachwelt fesselt. Mit kaum bekannten technischen Einzelheiten, detailgenau recherchiert und lückenlosen Berichten über die Einsätze im Schweizer Luftraum, reich bebildert, teilweise farbig.

Eine limitierte Anzahl Bücher ist für SSS-Mitglieder zum Subskriptionspreis von CHF 55.00 (im Handel CHF 75.00) erhältlich bei:

Reto Wullschleger
Kdo LW Uh D 35 Militärflugplatz
8600 Dübendorf

reto.wullschleger@lw.admin.ch

Tel: 01 / 823-2178

Fax: 01 / 823-2015



news

Absichtlich leergelassen

Veranstaltungen 16.-18. Juni 2000

Flugfestival in Dübendorf

15. Juli 2000

Airshow Raron

22. Juli 2000

Airshow Flughafen Lugano

27. Juli.-1. August 2000

EAA, Oshkosh

18.-26. August 2000

WM der F4 Scale Flugzeuge, Militärflugplatz Interlaken

19.-20. August 2000

Flugplatzfest Kägiswil

26. August 2000

AVIA Meisterschaft, Emmen

22. September 2000

Tag der offenen Tür, Payerne

7.-8. Oktober 2000

Midland, Texas

Leserreisen der Aero-Revue

10.-12. Juni 2000

ILA 2000, Luft- und Raumfahrt-
ausstellung Berlin

08.-10. Juli 2000

FLYING LEGENDS, Duxford

22.-30. Juli 2000

Royal Air Tattoo und die Airshow
in Farnborough

30. Sept.-10. Okt. 2000

Florida, Texas - CAF Airshow

1.-3. Dezember 2000

Fliegermuseum München

CAF / Swiss Supporter Squadron

Präsident: CAF Col Hans Hin-
nen,
Spycherweg 12,

8542 Wiesendangen

Vizepräsident: CAF Col Adi Meier,
Friedhofweg

28, 4600 Olten

Sekretariat: CAF Col Monika Schulz,
Tramstrasse 31, 5034

Suhr

Impressum «CONTACT» ist das Pu-
blikationsorgan der Swiss
Supporter Squadron der CAF
in Midland TX, USA

Editor: CAF Col Werner Meier,

CAF / SSS - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.
.....	CAF/SSS-Sticker	2.50
.....	CAF/SSS-Pin	5.00
.....	CAF/SSS-Patch	15.00
		exkl. Porto

Name

Vorname

Strasse

Ort

Bestellungen an:

CAF Col Reto Wullschleger, Arkadenweg 6, 8600 Dübendorf
FAX 01 / 823-2178

report



Die Schweiz als Rettungs- insel



*Pio dalla Valle
geb. 17. Jan. 1926 in
Zürich.
Heute wohnhaft in
Neuhausen am Rhein-
fall*

Folge 2

1944: Meine persön- lichen Erinnerungen an die Bomberlandungen

Es muss an einem Samstagnachmittag im März 1944 gewesen sein, als die ersten B-24 Liberator über Zürich erschienen und mit brennenden Motoren und schwarzen Rauchfahnen hinter dem Milchbuck oder dem Zürichberg in Richtung Dübendorf verschwanden.

Obwohl ich meinem Vater bei den Gartenarbeiten helfen sollte, nahm ich kurz entschlossen mein Velo und fuhr über den Milchbuck nach Dübendorf. Während meiner ganzen Velofahrt konnte ich das dramatische Schauspiel der notlandenden Bomber verfolgen.

Als ich etwas später auf dem Flugplatz Dübendorf ankam, ging das atemberaubende Geschehen unvermindert weiter. Am nördlichen Ende konnte ich einige B-17 und B-24 erkennen, die in den letzten Wochen und Tagen hier gelandet waren. Am südwestlichen Teil des Flugplatzes, an der Bahnlinie Dübendorf-Uster, verfolgte ich vom Maschendrahtzaun aus den Ablauf der

gefährvollen Landungen.

Auf dem ganzen Landefeld zerstreut standen oder lagen viele viermotorige Bomber mit eingezogenen Fahrwerken und verbogenen Propellern. Einige standen auf der Nase, andere brannte. Immer wieder kamen neue dazu. Hin und wieder erfolgten Explosionen. Nicht weit von mir flog ein B-24 Bomber so tief über das Bahntrasse, dass er die Fahrleitung der SBB herunterriss, wobei die schleudernden Drähte zwei 12-jährige Knaben töteten.

Erst jetzt erkannte ich, wie gefährlich mein Standort war, doch die Neugier war grösser als die Angst, ich blieb.

Als ich abends nach Hause kam, erteilte mir mein Vater einen Ruffel, weil ich statt der längst fälligen Gartenarbeiten



den konfusen Bomberlandungen nachgelaufen sei.

Der 1. April 1944. Die Bombardierung von Schaffhausen

Dass die Schweiz versehentlich auch angegriffen wurde, zeigte die irrtümliche Bombardierung von Schaffhausen, an der etwa 30th B-24 der 392th und 44th US-Bombergruppe beteiligt waren.

Bei diesem schwersten Bombenangriff auf Schweizer Gebiet starben 40 Menschen. Der Sachschaden betrug 35 Mio. Franken. Viel unersetzliches Kulturgut ging verloren.

Der 13. April 1944

An diesem Tag belegte die 8th Air Force mit 626 Bombern die Kugellagerwerke in Schweinfurt, die

Dornier-Flugzeugwerke in Oberpfaffenhofen, Lechfeld und die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Augsburg mit Bomben. 38 viermotorige B-17 gingen verloren. 13 davon erreichten schwer beschädigt die Schweiz.

Der 24. April 1944

Ein weiterer Höhepunkt von Bomberlandungen in der Schweiz war der 24. April 1944, als 754 Bomber der 8th US Air Force Ziele in Süddeutschland und Bayern angriffen. Die Amerikaner verloren dabei 40 Flugzeuge. 14 schwer beschädigten Bombern gelang es, in Dübendorf und anderen Orten der Schweiz zu landen.

Laut einem Bericht der US Air Command Europe ereignete sich an diesem Tag folgendes:

754 Bomber der 8th Air Force, aufgeteilt in drei Divisionen, hatten den Auftrag, Ziele im Süden Deutschland



Me 109E, Doppelpatrouille über den Alpen

anzugreifen.

Viele dieser Bomber wurden schon beim Anflug auf ihre Ziele von den deutschen Jägern abgeschossen oder schwer beschädigt, so dass eine Rückkehr nach England nicht mehr möglich war.

Für die angeschossenen Bomber gab es nur zwei Alternativen, entweder in Deutschland zu landen oder die Flucht in die neutrale Schweiz zu versuchen, d.h. mit anderen Worten, eine harte Kriegsgefangenschaft in Nazideutschland oder eine mildere Internierung in der friedlichen Schweiz.



Der 5. September 1944.

Der Abschuss von Oblt Paul Treu

Einen schweren Zwischenfall ereignete sich am 5. September 1944, als zwei Schweizer Jagdflugzeuge (Me-109) von US-P-51 Jägern abgeschossen wurden.

An diesem folgenschweren Tag war ich wiederum Zeuge des Luftkrieges über dem Himmel von Zürich.

Ich war damals Werkzeugmacherlehrling im 3. Lehrjahr, 18 Jahre alt und frischgebackener C-Segelflieger, als ich das tragische Geschehen mitverfolgen konnte.

In der Stadt Zürich ertönte am späten Vormittag die Luftschutzsirenen. Vorschriftsmässig hätte man sich in den Luftschutzkeller begeben müssen. Als Flugzeugnarr lies ich meine Oerlikon-Schnelldrehbank stehen und eilte auf das Dach meiner Lehrfirma, der Reishauer-Werkzeuge AG an der Limmatstrasse, Zürich 5, wo ich mit schwarzen Rauchfahnen einfliegende B-17 Bomber mit meinen eigenen Augen verfolgen konnte.

Eine der beschädigten B-17 wurde von zwei Schweizer Me-109 Jagdflugzeugen eskortiert. Seite an Seite flogen sie neben dem rauchenden, viermotorigen Bomber daher, um ihn nach dem nahen Flugplatz Dübendorf zu lotsen, als plötzlich zwei silberglänzende US-Jagdflugzeuge vom Typ P-51 Mustang aus dem hellblauen Himmel herunterstiegen und den ersten Schweizer Jäger (Me-109E) mit Leuchtspurmunition unter Beschuss nahmen. Sofort begann das Flugzeug zu brennen und stürzte trudelnd der Erde zu, wo es, eine schwarze Rauchfahne hinter sich herziehend, hinter dem Waidberg verschwand.

Im gleichen Schwung kurvten die US-Jäger unter dem Bomber hin-



Die Me-109E von Oblt. R.Heiniger nach glücklicher Notlandung

durch, stiegen senkrecht wieder nach oben, wobei sie der zweiten Schweizer Me-109E von unten in den Bauch schossen. Auch diese kippte sofort nach unten und verschwand nach anfänglichem Sturzflug in Richtung Dübendorf. Während die erste Me-109E (J-378) mit Oblt Paul Treu am Steuer bei Neuaffoltern am Boden zerschellte und der Pilot dabei getötet wurde, gelang es Oblt Robert Heiniger, seine schwerbeschädigte Me-109E (J-324) mit eingezogenem Fahrwerk in Dübendorf zu landen.

Am Abend erzählten wir uns, mein jüngerer Bruder Werni und ich, das Geschehen am Kriegshimmel der Stadt Zürich.

Werni war am gleichen Tag im Schulgarten des Bühl Schulhauses in Zürich-Wiedikon mit dem Ernten seines Schüler-Gemüsebeets beschäftigt, als auch er den ungleichen Luftkampf über dem Waidberg mitverfolgen konnte. Plötzlich ertönten in seinen Nähe die harten Einschläge einer Geschossgarbe, die von einem der P-51 abgeschossen wurde. Verletzt wurde niemand. Spätere Untersuchungen der Polizei führten zur Auffindung der Einschüsse beim nahen Schulhaus. Einige der 12,7-mm Projektile konnten sichergestellt werden. Bekanntlich bestand die Bewaffnung des P-51 aus 6 schweren Flügelmaschinengewehren des Kalibers 12,7 mm (½ Zoll).

Im nächsten Contact:
Genauere Fakten zum Abschuss der Me-109

Quellen:
«Kleine Fliegerien»
von CAF Col. Pio dalla Valle
«Stranger in a Strange Land»
by Stapfer and Gino Künzli



