



Oberwalliser Flugtage in Raron, 20. / 21. Juli 2002

Die Wetterpropheten hatten für den Samstag gutes Wetter angesagt, am Sonntagnachmittag sollten vereinzelte Regenschauer aus Westen erwartet werden. Die Ground-Crew hatte sehr früh Tagwacht, musste sie doch an diesem Feriensamstag durch den Lötschberg verladen und sollte um zehn Uhr in Raron bereit stehen. Aber schon zwei Tage vorher hatte die Übung begonnen: Die ganze Standeinrichtung musste bei Walter Lack abgeholt und auf Werner Zürrers Anhänger verladen werden.

Monika Schulz, Werner Zürrer und Norbert Kessler fuhren also an diesem strahlenden Morgen Richtung Berner Oberland, kamen fast ohne anzuhalten auf den Autozug und erreichten Raron frühzeitig. Die «Flieger», Henry Saladin und Thomas

Hüsser, stiegen in direkter Linie zum Kandertal, überquerten den Gemmipass bei leichter Turbulenz auf 8500 Fuss und erreichten nach 45 Minuten den alten Militärflugplatz Raron kurz vor elf Uhr. Wir konnten unsere «Stinsy» sehr nahe beim eigenen Werbestand platzieren und erreichten so den idealsten Werbeeffekt. Ein reger Flugbetrieb mit vielen ankommenden Oldtimern und Fallschirmspringern füllte den Vormittag aus. Der Stand war mit vereinten Kräften – Anna Regula Wolff war unterdessen auch noch eingetroffen – im Nu aufgestellt, und Monika begann mit dem Aus-

legen des sehr reichhaltigen Sortiments an Verkaufsartikeln. Der Firma Urs Zürrer sei für die Nachtarbeit gedankt, die T-Shirts waren knapp trocken! Am Nachmittag wurde ein abwechslungsreiches Flugprogramm geboten, man liess sich von der Walliser Sonne bräunen, traf viele Kolleginnen und Kollegen aus allen



Monika Schulz und Werner Zürrer geniessen die Sonne...

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Luftfahrtarchäologie	Seite	3
Reichenbach	Seite	5
Eiger, Mönch & Stinsy	Seite	7
Ecuvillens	Seite	8
Lt Martin Andrews	Seite	9
News, Veranstaltungen	Seite	12

Sparten der Luftfahrt. Beim Fachsimpeln konnte man da und dort einen guten Typ erhalten, und zu unserer Freude fanden einige Clubmitglieder Zeit für einen Abstecher ins Wallis. Sie machten gar Umwege auf der Ferienreise oder hüpften von den Glarner- zu den Walliser Alpen. Nach dem offiziellen Programmschluss, als Übergang zum Raclettefest im Hangar, durfte die «Stinsy» in die Vorführena und konnte in einer kurzen Schau ihre Tauglichkeit als Warbird beweisen. Alle genossen den lauen Abend bei Musik, guter Kameradschaft und nicht zu knapper Tranksame. Unsere CAF-Gruppe wurde dann in ein Nachbardorf zum Massnlager gefahren und konnte dort eine ruhige Nacht verbringen.

Am Sonntagmorgen waren wir schon kurz nach acht Uhr auf dem Flugplatz und staunten gegen Westen, was sich da zusammenbraute. Meteorologie ist bekannterweise eine nicht sehr genaue Wissenschaft. Man beriet, was zu unternehmen sei. Sion meldete

starken Regen, also war auch hier im Oberwallis nächstens grössere Feuchtigkeit zu erwarten. Als kurz nach neun Uhr die ersten Tropfen vielen, entschieden wir uns sehr rasch, die Flucht nach Ost, Richtung Oberwallis und Grimsel zu anzutreten. Es zeigte sich, dass unser Flugzeug gar nicht wasserdicht war, Thomas auf dem hinteren Sitz musste einiges ertragen. Man konnte zwar bis 9000 Fuss steigen, aber es regnete einfach ! Im Haslital sanken wir wieder ab, am Brienersee liessen sie die Sturmwarnung laufen und im Thunersee tauchte gar ein dampfspiender Drachen auf ! Wir verzogen uns (- wie später bekannt wurde, unter kritischen Blicken von Claude und Yvonne in Aeschlen -) via Steffisburg ins Mittelland. Auch bei der Landung in Grenchen regnete es in Strömen, und so durften die



beiden Regenflieger das Flugzeug während längerer Zeit abtrocknen. Als nach zwei Stunden alle Lappen nass und die «Stinsy» trocken und zufrieden im Hangar stand, kamen unsere Kollegin und Kollegen aus dem Wallis angefahren ! Beim Abschiedskaffee liessen wir die zwei interessanten Tage nochmals Revue passieren und entschieden spontan: Danke, ihr lieben und gastfreundlichen Walliser, wir kommen wieder.

Col Henry Saladin



report

Luftfahrtarchäologie für Anfänger / Teil 3



CAF Col
Christian Gloor

Welches sind nun die vorläufigen Resultate unserer Nachforschungen über den im Tessin abgestürzten B-25 Bomber?

Das Flugzeug

Es handelt sich um eine North American B-25J-1-NC Mitchell mit der Seriennummer 43-4067, hergestellt bei North American Aviation Inc. in Kansas City, KS. Die B-25J ist ein mittelschwerer Bomber, angetrieben von zwei luftgekühlten und turbogeladenen Wright R-2600-29 Cyclone 14-Zylinder Doppelsternmotoren mit je 1700 PS, bewaffnet mit 8 Browning M2 12,7mm Maschinengewehren und einer Bombenzuladung von 4000lb. Normalerweise verfügte dieser Bombertyp über weitere 4 MG's an den Rumpfseiten. Diese waren bei der 43-4067 entfernt worden.

Die 43-4067 wurde am 6. März 1944 an die USAAF ausgeliefert. Ihr Weg führte sie über das «Martin Modification Center» in Omaha NE, Hunter AAF, GA (4. April 1944), Homestead AAF, FL (2. Mai 1944) nach Europa, wo sie der 12th USAAF in Italien zugeteilt wurde. Sie wurde Bestandteil der 448. Bomberstaffel / 321. Bombergruppe / 57. Bombengeschwader / 12. US Luftwaffe und war Ende 44/Anfang 45 in Solenzara auf Korsika stationiert.

Die Tarnbemalung bestand aus grauer Unterseite und dunkelolivener Oberseite. Die Spitzen der Seitenleitwerke waren bei der 448th BS rot bemalt, die Seriennummer der Flugzeuge gelb und die individuelle zweistellige Kennnummer weiss.

Bis Ende 1944 war bei der 448th BS die weisse Kennung auf dem Seitenleitwerk eine römische «IV». Danach erhielten die Flugzeuge



dieser Staffel eine Nummer zwischen 76 und 99.

Die 43-4067 erhielt die Nummer «76» und den Spitznamen «The Big Swing» mit der betreffenden Nose Art, einem Girl auf einer Schaukel. Für jeden erledigten Einsatz wurde ein weisser Stern auf die Rumpfnase gemalt. Neben der Nose Art findet man den Namen des «Airplane Commander»: Lt. Charles E. Howard und des «Crew Chief». Sgt. H. L. Bernstein, sowie den Namen «AGNES».

Ueber Lt. Howard und AGNES ist uns noch nichts bekannt. Sgt. Bernstein ist leider im Oktober 2001 verstorben bevor er von uns kontaktiert werden konnte.

Die Besatzung

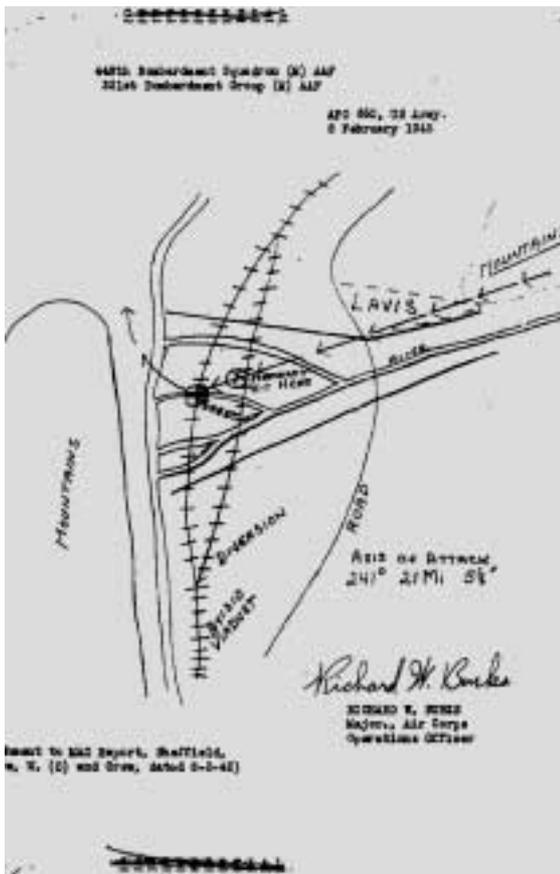
Die Besatzung bestand aus sechs Mann. Pilot, Copilot, Bordschütze,

Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Absichtlich leergelassen





Kopie eines Original-«Krokis» des Zielgebiets am 7.2.45 (Lavis Viadukt bei Trento) mit Anflug- und Abflugroute

Bombenschütze, Bordingenieur und Funker. Am Morgen des Dienstag, 7. Februar 1945 machten sich folgende Besatzungsmitglieder für den Einsatz bereit: 2nd Lt. Woodrow W. Sheffield,

Pilot, 25 Jahre, aus Houston TX, 2nd Lt. William A. Sanders, Copilot, 22 Jahre, aus Angelton TX, S/Sgt. Louis E. Reves, Bombenschütze, 35 Jahre, aus Memphis TS, Sgt. Maxwell J. Lasskow, Bordingenieur, 21 Jahre, aus New York NY, Cpl. Evo J. Petruzzi, Funker, 28 Jahre, aus Pittsburgh PA, Sgt. Joseph C. Brentar, Bordschütze, 22 Jahre, aus Cleveland OH.

Von Lasskow wissen wir, dass es seine 14. Mission war. Er und Sanders leben noch. Sheffield und Petruzzi sind verstorben. Von Reves und Brentar haben wir keine Nachrichten.

Der Einsatz

Der Einsatzplan verlangte im Rahmen der Unterbindung der feindlichen Nachschubwege am Brennerpass, die Zerstörung eines taktischen Ziels, des Viaduktes von Lavis bei Trento, nordöstlich des Gardasee, mittels eines Horizontalbombardaments. Die Angriffshöhe für solche Angriffe ist normalerweise 3000-4000 Meter. Die Flugzeit zum Ziel betrug gemäss Flugplan 1Std

41Min und die Route führte die Formation ab Solenzara im Südosten Korsikas vorbei an La Spezia, Parma, Verona und in einem Bogen von Nordosten an das Ziel.

Ueber dem Zielgebiet, um 13:15 Uhr, wurde «The Big Swing» von der Fliegerabwehr im linken Flügel getroffen. Die Gegend um den Brennerpass war stark durch Fliegerabwehr verteidigt, besonders mit den gefürchteten 8,8cm Flak.

Pilot Sheffield behielt die Kontrolle über das Flugzeug, fiel aber unter und hinter die Formation zurück. Ein Begleitjäger informierte über Funk den Flight Leader Capt. Erle G. Swanson Jr. im Führungsflugzeug, dass er eine Nachricht von «76» erhalten habe, in der Sheffield meldete, dass er in Schwierigkeiten war und darum bat, dass die Formation die Geschwindigkeit verringert, damit er bis zum Erreichen der italienischen Küste wieder aufschliessen könne.

Obwohl der Formationsführer der Bitte nachkam, fiel «The Big Swing» weiter zurück, verschwand aus dem Blickfeld und konnte nicht mehr über Funk erreicht werden.

Im nächsten Contact: Einflug in die Schweiz und Absturz

marti

Abteilung Spezialreisen
Hirschengraben 8
3001 Bern

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



report

Reichenbach im Kandertal

Dank der Beziehungen von CAF Col Fredy Lienhard zu Reichenbach und zur dortigen Fluggruppe, wurden auch die Mitglieder des CAF Swiss Wing zum Flugplatzfest vom Sonntag, den 28. Juli, eingeladen. Bei prächtigstem Bilderbuchwetter erschienen zahlreiche CAF Colonels zu diesem Treffen im malerischen Kandertal.

Als Hauptattraktion präsentierte sich stolz unsere neuerworbene Stinson L-5, welche ein gebührender Ehrenplatz auf frisch gemähtem Rasen direkt neben dem Flugplatzrestaurant zugewiesen wurde. «Stinsky» wurde dementsprechend würdig vom Publikum bestaunt. Chefpilot Col Henry Saladin war für Fachfragen stets zur Stelle. Zudem gaben zwei Infotafeln in Plakatgrösse reichlich Auskunft über die Geschichte, die technischen Details und die Flugleistungen dieses «Warbirds».

Im CAF Swiss Wing-Shop, von Col Werner Zürcher hertransportiert und aufgestellt, waren bei Col Monika Schulz reichlich Souvenirs erhältlich, wobei die neuen T-Shirts mit dem «Stinsky»-Signet und verschiedene Fotos der Stinson besonders Anklang fanden.

Um 1330 Uhr begrüusste der Organisator René Stalder die Besucherschar. Besonders erwähnte er die Anwesenheit vom CAF Col Jean Brunner mit Gattin Col Romy Brunner. Flieger Oberst im Generalstab Jean Brunner war in den Jahren 1978/79 Kommandant des Flieger Regiments 2 und somit Chef des Militärflugplatzes Reichenbach,

sozusagen der «Chef-Hüttenwart» des heutigen Festplatzes!

Ab 14 Uhr starteten die Modellflugzeuge mit Radiosteuerung auf dem Hartbelag. Die brillante, perfekte und atemberaubende Akrobatik, die täuschend echten Motorengeräusche und die tadellosen Landungen zollten hohe Anerkennung an die Adresse der Modellbauer und Piloten. Erfahrene Piloten bestätigten, ein Flugzeug vom Boden aus zu steuern sei einiges heikler als wenn man selber drin sitze.

Hohe Anerkennung und Bewunderung weckten folgende Modelle: Douglas DC-6B, HB-IBA mit Swissair-Bemalung mit 4 Motoren,

Junkers JU 52 HB-HOP, IWC-Bemalung mit 3 Motoren, DH 112 Venom, P 38 Lightning, Hawker Hunter, Mitsu-bishi Zero, Euro-Fighter «Typhoon» und so weiter ...

Zwischen diesen Präsentationen startete jeweils ein Pilatus Porter mit Fallschirmspringern, welche mit ihren Ziellandungen hohe Anerkennung fanden.

Die CAF-Gästeschar genoss diese lockere und interessante Veranstaltung im gemütlichen Gartenrestaurant. Vor allem wurde auch die gute Kameradschaft an diesem prächtigen Sommertag geschätzt.

Col Robert Bühler



*René Stalder informiert die Gruppe...
Robert fühlt sich wohl ...*

*... super – das muss ich sofort meinen
Freunden SMS'le...*





Euro-Fighter von Fritz Heer

Ju-52 - Tiger F-5 und eine DC-6 B

die Zero AM-6 von Beat Gohl



Col Werner Zürrer gibt das OK und die Stinson verabschiedet sich ...



Wo war unsere «Stinsy» am 14. Juni 02 ?

... natürlich auf einem Alpenflug. Leider mussten wir auf einen Halt auf dem Schilthorn verzichten ...

Möchten Sie die Schweiz auch von oben kennen lernen, dann melden sie sich bei Col Dominik Hürlimann Tel. 055 243-1475

Fotos: Daniel Bucher
Pilot: Col Werner Meier



report

Premiere in Ecuwillens

(Hin) Angesagt war am 29. und 30. Juni ein internationales Oldtimer-Treffen an der Saane zwischen Fribourg und Greyerz. Bei prächtigem Sommerwetter haben sich da eine Reihe von Privatmaschinen eingefunden, wie P-2, P-3, Stearman, Tiger Moth, Bücker, Piper L-4 sowie einige andere. Und natürlich auch unsere «Stinsy». Ausserdem war zum ersten Mal der neue Werbestand des CAF Swiss Wing im Einsatz.

Das fliegerische Programm war ganz einfach. In regelmässigen Abständen, etwa jede Stunde, schwangen sich zwei Turbo-Porter in die Luft, um eine Menge Fallschirmspringer abzuladen. Daneben «kam und ging man», ganz nach Lust und Laune. In der Zwischenzeit sorgte ein Bierzelt für Erholung und Erfrischung. Voila.

Schon in der Platzvolte war das leuchtend gelbe Partyzelt der CAF auszumachen. Grosse Aufschriften, welche jetzt an allen Seiten des Zeltes auf unseren Club hinweisen, führten



Die «Stinsy» präsentiert sich ...

wiederholt zur Anknüpfung eines Gesprächs mit Besuchern. Darüber hinaus konnte «Stinsy», versehen mit Informationstafeln, in unmittelbarer Nähe parkieren. Flugzeug und Stand fanden viel Aufmerksamkeit.

Mit dem CAF-Zelt verfügt unsere Standchefin **Monika Schulz** über einen attraktiven Werbestand. Assiiert wurde sie von **Anna-Regula Wolff**. Für den Auf- und Abbau, die Einrichtung und den Transport des Zeltes setzten sich zudem **Walter Lack** und **Tobias Blaser** ein.

Für einigen Flugbetrieb sorgten die beiden Piloten **Roger Burri** und **Werner Meier**. Ihre Fluggäste waren ausnahmslos hell begeistert. Der CAF

Swiss Wing hat sich an diesen Tagen wahrlich von ihrer Paradeseite präsentiert!

Schade, dass sich die Besucherzahlen in Grenzen hielten. Allerdings hatte man in Ecuwillens damit gerechnet: Dieses Wochenende stand nämlich im Schatten der «expo. 02» und des Fussball-WM-Finals. Deshalb hatte das Organisationskomitee heuer auf ein Showprogramm und auf jegliche Reklame verzichtet.



(l.) Im Schatten – da lass dich nieder – Col Werner Meier und Walter Lack im Gespräch ...

(r.) Col Monika in Aktion, der Präsident und Vizepräsident erläutern die Lage ...



report

Lt. Martin Andrews
U.S.A.A.F.



Er war B-17-Pilot und landete seinen beschädigten Bomber im September 1943 in der Schweiz. In eindrücklicher Weise schildert er, wie er als Amerikaner die Gefangenschaft in der Schweiz erlebt hat.

Diese Publikation der «American Swiss Foundation» wurde überarbeitet und erscheint in lockerer Folge im Contact.

Col Werner Meier

Folge 3

Tief im deutschen Luftraum verlor Andrews sein Triebwerk Nr. 2, eine Ölleitung war durch das Feuer der deutschen Jäger beschädigt worden. Er zog in Betracht, nach England zurückzufliegen, aber sagte sich selbst: «Es ist nicht mehr weit bis Stuttgart». Er entschied sich durchzuhalten, und wieder sagte er sich: «Ich werde meine Bomben abwerfen... dann tauche ich so schnell wie's geht nach unten, im Tiefflug auf Baumwipfelhöhe über Deutschland und Frankreich, dann noch übers Wasser und schon sind wir wieder in England».

Aber so sollte es nicht sein, wie Andrews erzählt: «Ein Brigadier General sass im Führungsflugzeug –



Nicht nur die Flak und die Jäger waren die Gegner der Bomber. Viele wurden auch durch die abgeworfenen Bomben beschädigt. Die Bomben im Vordergrund stammen von einer höher fliegenden Gruppe.

da wollte doch jeder das Beste geben». Als der General das Ziel nicht sehen konnte, es wurde von einer Wolkendecke überdeckt, entschied er, einen zweiten Anflug zu starten. Man könnte meinen, das sei eine mutige und entschiedene Tat, aber unglücklicherweise löste sie ein Desaster für die Bombergruppen hinter ihm aus. Dieses Vorhaben stand ganz im Widerspruch zu den sorgfältig in England ausgearbeiteten Flugplänen, und die Unfähigkeit der heranfliegenden Besatzungen, alternative Ziele zu erkennen, verstärkte das Chaos nur noch weiter. Grosse Bomberformationen bewegen sich äusserst träge. Sie machen relativ langsame Kurven, so dass die inneren Flugzeuge der innersten Gruppen nicht zuviel an Geschwindigkeit verlieren und die Minimalgeschwindigkeit nicht unterschreiten.

«Wir kamen uns als einsamer Teil einer grossen Masse kreisender Flugzeuge so vor, als ob wir alle ziellos in einer Art gigantischem Wirbelsturm über Süd-Deutschland herumfliegen würden». All das verschwendete bloss Zeit und Treibstoff. Die 8th Air Force würde

an diesem Tag 45 Bomber verlieren, mehr als die Hälfte davon wegen Treibstoffmangel.

Der Entscheid ...

Andrews, mit seinen drei verbleibenden Triebwerken, hatte Mühe, mit den anderen Flugzeugen Schritt zu halten, sah sich bald mit diesem Treibstoffproblem konfrontiert. Kopilot Lt. Keith Rich, der die Treibstoffanzeigen überwachte, verzog sein Gesicht und verkündete, dass nicht mehr genug Treibstoff an Bord sei, um zur Küste Frankreichs zurückzufliegen, schon gar nicht bis nach England. Lt. Andrews konnte entweder solange fliegen, bis er keinen Treibstoff mehr hatte, und hoffen, dass seine Besatzung über Frankreich abspringen könne (und so möglicherweise der Gefangenschaft entkommen) oder er konnte versuchen, ein neutrales Land zu erreichen, wo sein Flugzeug in Sicherheit landen könnte.

Wohin ... ?

Für einen amerikanischen Piloten, dessen Flugzeug von einem Bomber-

einsatz über dem Territorium der Achsenmächte schwer beschädigt war, war häufig die Flucht in ein neutrales Land die einzige Möglichkeit, der Kriegsgefangenschaft zu entkommen.

Schweden, ein sicherer Zufluchtsort, lag weit im Norden. So blieb nur noch Spanien, weit im Südwesten, und die neutrale Schweiz - eine multikulturelle Demokratie direkt zwischen Deutschland und Frankreich, mit bekannten Sympathien für die Alliierten, aber umzingelt von den Achsenmächten.

Andrews entschied sich gegen die Schweiz, «weil es so ausgesehen hätte,

Kühlerklappen. Es gab keine andere Möglichkeit, als das Triebwerk zu drosseln. Dies bedeutete eine schlagartige Änderung der Pläne, war doch ihr Flugzeug jetzt ein «2-motoriger Krüppel, alleine über Deutschland fliegend». Die anderen amerikanischen Bomber waren bereits weit weg, auf dem Weg nach Hause. Andrews und seine Besatzung waren allein in der Luft - bis die deutschen Jäger sie aufgeholt hatten. Das hat Andrews zum Um-denken bewegt.



für die restlichen amerikanischen Bomber hinter uns, wo sie mehr Schaden anrichten konnten».

Wo sind wir ...?

Die Offiziere der angeschossenen B-17 standen vor einem neuen Problem: Sie wussten nur wenig über Schweizer Geographie. Wir hatten keine Karten der Schweiz dabei, aber Lt. Gordon Bowers (der Navigator) hatte einen Ersatz gefunden. Jedes Besatzungsmitglied hatte ein kleines Rettungskit in der Knietasche seines Fluganzugs. Es enthielt neben nützlichen Dingen wie einem Messer, einem kleinen Kompass, etwas konzentrierte Schokolade, Fremdwährung und ein Taschentuch. Auf diesem Taschentuch war eine



Eine JU 88 im Angriff..

als hätten wir aufgegeben. Rich und ich kamen überein, dass wir so weit es geht nach Frankreich hinein-fliegen, bevor wir gezwungen würden, das Flugzeug zu verlassen».

Nachdem Andrews seine Bomben abgeworfen hatte, manövrierte er die Spitze seiner B-17 in Richtung Frankreich. Als er die Kurve Richtung Westen machte, meldete Sgt. Henry Hucker über Intercom von seinem Heckschützensitz aus ein Triebwerksproblem. Andrews drehte sich um, um zu sehen, was passiert war. Triebwerk Nr. 4 war überhitzt und schwarzer Rauch strömte aus seinen

Flucht nach Süden...

Er drehte seine B-17 nach Süden, in Richtung Schweizer Grenze. Da sah Andrews vier Focke-Wulf 190 Jäger direkt auf sich zufliegen. Zusammen hatten die Jäger 16 20 mm-Frontkano-

nen und acht 7.92mm-Front-MGs gegen die vier Front-Maschinengewehre, Kaliber .50 der B-17. Andrews war massiv unterlegen. Wenn es zu einem Kampf gekommen wäre, wäre es das sichere Ende seiner Besatzung gewesen.

Die feindlichen Piloten feuerten auf die B-17, aber ohne grossen Schaden anzurichten. Glücklicherweise unternahmen sie nur einen Versuch. «Ich wunderte mich später oft über die Piloten dieser vier Flugzeuge», erinnert sich Andrews. Vielleicht realisierten sie nicht, dass wir eine leichte Beute für sie waren. Vielleicht waren es auch Anfänger, oder vielleicht sparten sie ihre Munition



Solche Karten hatten sie nicht an Bord ...

Europakarte abgedruckt. Da es ganz Europa zeigte, war die Schweiz nur winziger Teil davon. Immerhin war es etwas, und es war alles, was Bowers zu bieten hatte.

Das Flugzeug passierte gerade die Umgebung von Friedrichshafen, nördlich der Schweizer Grenze in etwa 10'000 Fuss Höhe. «Wir verlor rapide an Höhe». Andrews erinnerte sich schnell an seinen Geographieunterricht in der Schule und identifizierte den Bodensee an der nördlichen Grenze der Schweiz. Er rief Bowers über Intercom: «Lass uns südlich des Sees eine Kurve nach rechts fliegen. Ich glaube der flachste Teil der Schweiz liegt rechts von uns».

Bowers antwortete: «Wenn wir jetzt nach rechts drehen, sind wir möglicherweise immer noch über Deutschland oder landen schlussendlich in Frankreich».

Frankreich war natürlich immer noch unter Kontrolle der Achsenmächte. Beide Wege führten in ein Gefangenlager für den Rest des

Krieges – falls sie die Landung in feindlichem Territorium, umzingelt von deutschen Jägern und eingedeckt mit Flugabwehrfeuer, überhaupt überleben würden.

Also behielten sie ihren Kurs Richtung Süden bei, das Alpenmassiv vor sich thronend. Die Berge schienen drohend in die Lüfte zu ragen, als das Flugzeug weiter an Höhe verlor. Die Nerven der Besatzung lagen blank.

An Bord des Flugzeugs war eines der wertvollsten Geheimnisse der alliierten Luftstreitkräfte, die «Norden Bombenzielvorrichtung», welche, so prahlten die Alliierten, «eine Bombe in ein Gurkenglas aus 7,5 Kilometer Höhe versenken könne». Es war absolut notwendig, dass diese Technologie auf keinen Fall in deutsche Hände geriet.

Lt. Robert Huisinga, der Bombenschütze, tat seinen Job und zerstörte das Zielgerät. Das war etwa dasselbe wie das Lichterlösch im Flugzeug, bevor man es verlässt. Jemand fragte



*Flugplatz Altenrhein
Aufnahme ca. 1942*

über Intercom, ob die Männer sich für einen Absprung bereit machen sollten.

«Auf gar keinen Fall! teilte Andrews der Besatzung mit. Es gibt keinen Grund zu springen. Ihr könntet beim Versuch, über den Bergen abzuspringen, sterben. Wir haben immer noch zwei funktionierende Triebwerke - Ich werde dieses Flugzeug irgendwo landen, schon bald!»

Folge 4 im nächsten Contact

Fun Stuff

Zu Beginn dieses Jahres wurde eine erschöpfte Mannschaft eines Fischertrawlers aus dem japanischen Meer gerettet. Die Männer klammerten sich an den Überresten ihres gesunkenen Schiffes fest. Als die Behörden sie nach den Gründen des Schiffsverlustes befragten, wanderten sie umgehend ins Gefängnis. Sie behaupteten nämlich allesamt, eine Kuh sei vom Himmel gefallen und habe das Schiff «midships» getroffen. Das Schiff brach auseinander und ist gesunken.

Sie blieben für einige Wochen im Gefängnis, bis die russische Luftwaffe die japanischen Behörden informierte. Widerstrebend gaben die Russen zur Kenntnis, dass die Besatzung eines Frachtflugzeuges eine Kuh gestohlen hatte. Diese war einsam am Rande eines sibirischen Flugplatzes umhergewandert. Die Besatzung hatte die Kuh eingefangen und unter Zwang im Frachtraum verstaut. Weder Besatzung noch Frachtflugzeug waren aber für Tiertransporte ausgerüstet, und die Kuh begann zu randalieren. Die Besatzung konnte das Tier nicht beruhigen, um sich und das Flugzeug zu retten, öffneten sie die Frachtraumtüre und stiessen die Kuh aus dem Flugzeug, als sie das japanische Meer auf 30'000 Fuss überflogen. Was mit der Crew passierte, wurde nicht gemeldet.

news

Absichtlich leergelassen

Stinsy-Mitgliederflüge:

Das Flugprogramm ist im nebenstehenden Kalender enthalten. Weitere Informationen sind in der Homepage unter:

www.caf-sss.ch / Programm

erhältlich.

Auskünfte erteilen und Anmeldungen nehmen entgegen:

Dominik & Gaby Hürlimann,
Tel 055 253-2630,
Fax 055 253-2631
oder
stinson@hlks.ch

CAF / Swiss Supporter Squadron www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
8542 Wiesendangen
Vizepräsident: CAF Col Adi Meier,
Friedhofweg 28, 4600 Olten
Sekretariat: CAF Col Monika Schulz,
Juraweg 481, 4813 Uerkheim

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

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

Druck: Abo Druck, 5620 Bremgarten

CAF Swiss Wing Flight Operations

Mitgliederflüge sind vorgesehen am:

- 1. Juni Speck-Fehralt Dorf
- 15. Juni Grenchen
- 13. Juli Olten
- 3. August Birrfeld
- 14. Sept. Grenchen
- 5. Oktober Birrfeld

und an allen Airshows, sofern unsere Stinson teilnimmt.

Sie können aber auch jederzeit einen Flug wünschen. Ganz einfach – rufen Sie Dominik an, er organisiert und hilft Ihnen.

Benützen Sie diese Gelegenheiten und geniessen diese «Warbird-Flüge»

Anmeldung für Stinsy-Flüge: Col Dominik Hürlimann 055 253-2630
stinson@hlks.ch

Anmeldung für C-36- Flüge: Guido Pellicoli 079 636-5346

Veranstaltungen

20. -21. Juli 2002

Raron /Oberwallisser Flugtage

16.-18. August

Kestenholz und Biel-Kappelen

24. August 2002

Mollis / Flugschau

25. August 2002

Habsheim (F) MIFAS

7.-8. September

Schweizer-Memorial in Hütten

7. Dezember 2002

Chlausabend

Reisen

4. - 6. Oktober 2002

CAF-Airsho 02, Midland TX

CAF / Swiss Wing - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.
------	-------------	----------

.....	CAF Swiss Wing Pin (silber)	6.00
-------	-----------------------------	------

.....	*CAF Swiss Wing Pin (gold)	6.00
-------	----------------------------	------

**(nur für Mitglieder)*

.....	CAF Swiss Wing Sticker	4.00
-------	------------------------	------

.....	CAF/Swiss Wing Patch	15.00
-------	----------------------	-------

.....	Postkarten / Stinson	2.00
-------	----------------------	------

exkl. Porto

Name Vorname

Strasse Ort

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

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

