



## Flug im F/A-18 Simulator

Am 21. August trafen sich 18 Mitglieder auf dem Flugplatz Payerne. Nachdem noch ein bisschen auf «No-Shows» gewartet worden war, empfing uns Oberstlt Roland Henzi, Chef des F/A-18 Simulators und Fluglehrer, an der Tür des futuristisch anmutenden Trainingsgebäudes.

Im klimatisierten Vortragssaal erklärte er uns anhand von Lichtbildern Aufbau und Benützung der Simulatoranlage: Im Prinzip ist es ein sphärischer Bildschirm um ein fest stehendes Cockpit. Die rechnergenerierte Bildprojektion basiert auf einen grossen Teil der Landkarte Europas.

Dabei ist die schweizerische Geografie etwas detaillierter dargestellt.

Entsprechend der Steuerbefehle des Piloten bewegt sich das 3-D-Bild. Zur Anlage gehört ein Kontrollraum, in welchem alle denkbaren, den «Flug» beeinflussenden Ereignisse eingespeist werden können. Überdies lassen sich sämtliche «Flug»-Daten graphisch und tabellarisch aufzeichnen und zur Übungsbesprechung verwerten.

Als Zuschauer kann man, links und rechts vom Cockpit stehend, einen Flug mitverfolgen. Im realen Cockpit selbst leuchten und blinken alle Anzeigen. Warnungen wie «Altitude... Altitude...» ertönen bei zu niedrigen «Flughöhen». Im virtuellen Bild an der kugeligen Leinwand tauchen alle möglichen Flugobjekte auf, welche zu identifizieren und

allenfalls zu bekämpfen sind. Das Gelände flitzt mit Überschallgeschwindigkeit vorbei, dreht sich in Rollen und Loopings um das Cockpit. Beim Anflug auf einen Flugplatz in engem Tal türmen links und rechts hohe Berge auf. Alles wie bei einem richtigen Einsatz. Eine wirklich beeindruckende Simulation!

Jeder der über 40 F/A-18-Piloten übt im Jahr bis 12 mal an diesem Gerät. Dabei werden die Umwelt geschont und das Unfallrisiko wesentlich vermindert. Man begreift, dass sich mit dem Simulator einige Ausbildungs- und Trainingskosten einsparen lassen.

Nach dem «Flug» im Simulator blieb noch Zeit, um in einem getarnten

### Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
	Seite	3
Flüügertag Mollis	Seite	4
Luftfahrtarchäologie	Seite	6
Habsheim / F	Seite	7
Die Krux... / CAF 02	Seite	8
Hütten	Seite	9
Lt. Martin Andrews	Seite	11
Kestenholz	Seite	14
Hittnau	Seite	17
News, Veranstaltungen	Seite	20



Doppelunterstand einen Hornet, einen Tiger, ein Mirage und einen Hunter aus der Nähe, sozusagen mit den Fingern zu betrachten. Oberstlt Henzi erteilte bereitwillig Auskunft. Fotografieren, auch im Unterstand, war erlaubt: Welcher Unterschied zu früheren Jahren...

Der Abschluss der Veranstaltung fand im benachbarten, malerischen Rueyres-les-Prés, genauer in der sonnigen Gartenwirtschaft des «Lion d'Or» statt.

Col Hans Hinnen



*Ecke des  
Präsidenten*

Absichtlich leergelassen





## report

### Flügertag in Mollis

Zum 10-jährigen Jubiläum des «Patrouille Suisse Fanclub» sollte eine kleine Feier auf die Beine gestellt werden. Aber es sollte anders kommen.

Der «Huntermverein Mollis» stellte bald fest, dass das vorgeschlagene Programm eine kleine Feier übersteigt. Zusammen mit PS-Fanclub und dem Flugplatzverein organisierten sie einen «Flügertag Mollis». Am 24. August 2002 fand dann eine aussergewöhnliche Flugveranstaltung im Glanerland statt.

Obwohl die Wetter-Propheten Gewitter angesagt hatten, konnten das Programm ohne Einschränkung durchgeführt werden. Die Show startete schon um 09:30 Uhr, dies bescherte unserer Stinson und der AC-4 eine 20-minütige Wartezeit über Niederurnen.

An diesem «Flüger-Tag» sah man eine ansehnliche Palette von «Warbirds». Vertreten waren : Dewoitine D-26, Morane D-3801, C-3603, B-25 Mitchell, Mustang, Stinson L-5, Vampire Trainer, Venom, Hunter, F/A-18 und Patrouille Suisse. Die Trainer- und Akroflugzeuge: Bucker,



*Eine über zwei Kilometer lange und 30 Meter breite Zuschauerreihe... Aufnahme über den Rücken der «Stinsy».*

Stear-man, North American T-6G, PC-7, Extra 300 und SU-26.

«Modellflug Swiss» führte ihre Modelle über den Mittag vor und ein Überflug der «Embraer 145» der SWISS fehlte auch nicht.

Col Werner Meier

#### Flugplatz Mollis

Bereits 1923 soll in Mollis ein erster ziviler Flugtag durchgeführt worden sein und 1935 schloss das EMD mit der Gemeinde Mollis einen Zehn-

jahresvertrag zur Benutzung des Areals ab. Nach ersten Landungen mit der C-5 auf der 850 Meter langen Graspiste, betreute durch die legendäre Fl Kp 20, folgten ab 1941 Einsätze mit der berühmten C-35. Bereits ein Jahr später wurden eine 900 Meter lange Hartbelagpiste und drei Flugzeugunterstände gebaut. Es folgten so berühmte Flugzeuge wie Morane, Mustang, Venom, Hunter und Tiger. Seit 1999 wird Mollis nicht mehr als Jet-Stützpunkt benutzt und ist nun eine Basis für Helikopter und Leichtflugzeuge.

Aus der Festschrift





I'm hungry... !

Felix Walz hat alles im Griff ...



## report

### Luftfahrtarchäologie für Anfänger / Teil 4



CAF Col  
Christian Gloor

Die vorläufigen Resultate unserer Nachforschungen über den im Tessin abgestürzten B-25 Bomber

#### Einflug in die Schweiz

Um etwa 13:30 Uhr wurde in Bellinzona Fliegeralarm gegeben. Das Flugzeug wurde erst in der Region Lugano beobachtet, wie es von Porlezza her via Monte Brè Richtung Monte Ceneri flog. Über Lugaggia, nördlich von Lugano, warf die Besatzung ein MG ab, welches in der Nähe der Kirche von Sureggio herunterkam, ohne Schaden anzurichten.

Über der Magadinoebene befahl der Kommandant seiner Mannschaft mit dem Fallschirm abzuspringen. Dies obwohl er der Meinung war, sich noch

über italienischem, also feindlichem Gebiet, zu befinden.

Offensichtlich glaubte er, die Maschine nicht mehr lange in der Luft halten zu können. Zwei Besatzungsmitglieder landeten in der Magadinoebene bei Cadenazzo. Einer verfang sich im Astwerk eines Baumes in der Nähe des Castello di Svitto in Bellinzona und verursachte sofort einen grossen Volksauflauf. Zwei landeten in Molinazzo d'Arbedo. Der Letzte kam im Valle d'Arbedo herunter, während die Maschine auf dem Landsturz Frana d'Arbino, ungefähr 5km nordöstlich von Bellinzona, zerschellte.

Petruzzi war durch den Flaktreffer am Arm verletzt worden und wurde ins Spital San Giovanni nach Bellinzona gebracht. Später fand man im Wrack seine beschädigte Fliegerjacke und Blutspuren.

Einer der Besatzung landete in der Nähe des Wracks und versteckte sich über Nacht. Als Kälteschutz diente ihm sein Fallschirm. Am Nachmittag des 8. Februar wurde er während seines Abstiegs über Fels und Schnee durch einen Bewohner der Gegend gefunden und zu Tal begleitet. Der Junge aus der Gegend hatte ihn mit Gesten und Zeichen überzeugen können, dass er sich in der neutralen



*Foto der «76» über dem Zielgebiet am 7.2.45. Beachte die beschädigte linke Tragfläche. Das Foto entstand aus Zufall. Das höher fliegende Flugzeug wollte die Resultate der Bombardierung festhalten, als die «76» aus der Formation ausscherte und so ins Bild «rutschte».*



Schweiz befinde. Er war unverletzt, zeigte aber offensichtliche Anzeichen einer sich ankündigenden Lungenentzündung. Die Übrigen wurden nach ihrer heilen Landung mit dem Fallschirm sofort interniert und zur Befragung nach Bellinzona gebracht.

Petruzzi wurde am 15. Februar nach Wengen verlegt. Nach Adelboden brachte man Reves am 15. März, die anderen schon am 9. Februar.

Ihr Aufenthalt in der Schweiz war nur sehr kurz. Sheffield, Brentar, Laskow, Petruzzi und Sanders verliessen unser Land am 17. Februar via Genf, Reves blieb bis am 17. Mai interniert. Danach verloren sich die Spuren der sechs Besatzungsmitglieder.

### Das Wrack

Schon bald nach dem Absturz begaben sich Zivilisten zum Absturzort, um nach nützlichen und wertvollen Dingen zu suchen. Aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit des Geländes, zusätzlich erschwert durch den Schnee, hielt sich die Sammelleidenschaft allerdings in Grenzen.

Die lokalen Zeitungen warnten vor dem Sammeln und Horten von militärischem Material und forderten etwaige Finder auf, solches umgehend den Behörden zu übergeben, sprich der nächstgelegenen Gendarmerie zu Händen des Territorialkommandos 9B. Bei Zuwiderhandlung wurde mit drastischen Massnahmen gedroht.

Zu einem späteren Zeitpunkt wurden die grösseren Teile durch das Militär und eine Holzfirma aus Arbedo, die Castelli SA, geborgen. Eigends zu diesem Zweck verlängerte man eine schon bestehende Holztransportseilbahn.

Die Motoren jedoch wurden gesprengt! Sie waren wohl zu schwer, um abtransportiert und zu beschädigt, um demontiert zu werden. Was dann mit all dem restlichen Material geschehen ist, entzieht sich (noch) unserer Kenntnis.

Wir bleiben jedoch am Ball, und falls jemand weitere Informationen hat, sind wir für jeden Hinweis dankbar.

Christian und Manuela Gloor-Battagello, 6944 Cureglia

## Habsheim / Frankreich

Die Aktiven des Aéro Club de Mulhouse (Frankreich) haben die AAA zur MIFAS (Mitgliederfest) nach Habsheim eingeladen. An diesen zwei Tagen, 24.-25. August, wurden Ausflüge und Besichtigungen durchgeführt, so unter anderem die Besichtigung der grössten Flachglasfabrik Europas. Beim kulinarischen Teil (original elsässisches Sauerkraut mit allem was dazu gehört) und an der Fliegerbar tauschte man Erfahrungen und auch sonstiges aus. Warum dies bis in die frühen Morgenstunden dauerte, ist dem Schreibenden nicht bekannt.

Am Sonntag versuchte die Stinson Crew – Werner Meier und Werner Zürer - den wolkenverhangenen Jura zu überqueren. In der Gegend von Hochwald lichteteten sich die Wolken und wir konnten auf 400 m/über Grund weiter fliegen. Wir erreichten Pratteln, Basel und bei Bad-Bellingen überquerten wir den Rhein und flogen nach Habsheim. Für diese zwei Tage war Habsheim ein Zollflugplatz, jedoch ohne Formalitäten.

Unsere Stinsy stand an diesem Sonntag im Mittelpunkt. Bei einem Fotoflug mit Erich Gandet für die HB-SQR konnte ich noch die Gegend von Battenheim bewundern.



Wir genossen das schöne Wetter, aber die Wettervorhersage veranlasste uns, die Rückreise etwas früher als geplant anzutreten.



## Die Krux mit dem Kleber

Unser neues Club-Logo kommt überall sehr gut an und wird allgemein bewundert und bestaunt. Dies gilt vor allem für den Aufnäher (Patch) und die Anstecknadeln (Pins). Die erste Begeisterung verwandelt sich aber bei vielen in Nervosität und Ärger sobald sie versuchen, den neuen Kleber (Sticker) irgendwo anzubringen. Einerseits ist er schwer von Trägerblatt abzulösen und andererseits ist er schwer ohne Blasen oder Bläschen irgendwo aufzukleben.

Der Hersteller meinte, dass das Ganze in erster Linie eine Preisfrage sei. Wir werden also bei einer Nachbestellung wohl eine leicht teurere Variante wählen müssen. In der Zwischenzeit können wir aber zum Ablösen und Anbringen der bisherigen Kleber folgende Tipps geben:



- **Aufkleben:** Die Fläche wo der Kleber hinkommen soll vorher mit leicht seifigem Wasser reinigen und befeuchten. Kleber sorgfältig auf die nasse Fläche auflegen (abrollen) und in die richtige Position schieben. Allfällige Blasen mit der Fingerkuppe und einem Taschentuch (ohne grossen Druck) über den Kleberrand hinaus massieren. Trocknen lassen und später mit Taschentuch nochmals anpressen.

- **Ablösen:** Das Trägerblatt in der unteren linken oder rechten Ecke des Logos ca. 1-2 cm weit dem Logorand entlag exakt umbiegen und leicht falten. Den Kleber mit dem Spitz einer Taschenmesser Klinge vorsichtig vom Trägerblatt abheben und ablösen.

Und nun viel Glück! – Let's Keep Stinsky Flying!

Col Adi Meier

---

## CAF «Airsho 02»

Dieses Jahr war der CAF Swiss Wing an der «Airsho» immerhin durch zwei unserer Colonels vertreten. Trotz aller Erschwernisse liessen es sich Peter Winkler und Dominik Hürlimann nicht nehmen, an diesem Superanlass teilzunehmen. Sie wurden dort von unserem Ehrenmitglied Col George Lodge bestens betreut und sahen sich die «Airsho» vom besten Standort, nämlich vom «Fighter Squadron Chalet» an. Sie waren von den Vorführungen, die unter dem Motto «Barnstormers and Black Sheep» liefen, auch dieses Jahr natürlich begeistert.

Zum ersten Mal seit neun Jahren konnte ich diesen Herbst nicht teilnehmen, denn kurz zuvor musste ich in der Klinik Balgrist in Zürich mein «Fahrgestell» überholen und mir rechts ein neues hi-tech Kniegelenk montieren lassen. Dann wurde ich von den Spezialisten auch noch zu sechs Wochen totaler Schonzeit verknurrt! - Zum Glück ist's nun vorbei und mein Bewegungsapparat funktioniert wieder tadellos.

Es bleibt zu hoffen, dass vom CAF Swiss Wing nächstes Jahr – wie gewohnt - wiederum eine grössere Delegation an die CAF «Airsho 03» teilnehmen wird.

Col Adi Meier



# report

## Hütten

*Irrtümer haben ihren Wert.  
Doch nur hie und da,  
denn nicht jeder, der nach Indien fährt,  
entdeckt Amerika!*



Ich war in Fahrt, d.h. im Stau, aber nicht in Indien, sondern in Rapperswil. Die Minuten verrannen – ich würde, so merkte ich, den Beginn des samstäglichen Flugprogramms in Hütten verpassen. Noch war das Nadelöhr, der Seedamm, vor mir. Später, in Schindellegi, zeigten orange Schilder den Weg zu den Flugtagen Hütten.

Super – ein durchorganisierter Anlass! Doch seltsam, es ging die Strasse nach Einsiedeln hinauf. Sollte ich umkehren? Aber da wurde ich schon in einen Parkplatz eingewiesen. Ein Feuerwehrmann meinte auf meine Frage: «Jawoll, hier geht es zur Flugschau nach Hütten. Sie können das Auto hier parkieren und dort das Billett lösen. Parkgebühr, Eintritt, Shuttle-Bus und Programm inbegriffen.» Mittlerweile dauerte es nur noch 10 Minuten bis zum Beginn des Flugprogramms.

Auf einem Plakat prangte ganz gross unsere «Stinsy», zusammen mit einem Hunter (kleiner) und der PC-7 Kunstflugstaffel (noch kleiner). Doch keiner der Umstehenden schien das zu bemerken! Trotzdem: Alles tipp-topp organisiert! Kaum hatte ich mein Billett, da kam schon der Shuttle. Unverzüglich ging's zügig ein holperiges Waldsträsschen hinauf. Oh Freude – ich würde wohl zur Zeit im Zuschauerraum eintreffen. Irrtum Nr. 1: Mitten im Wald hiess es nämlich: «Endstation – alle aussteigen.»

Zwischen den Bäumen hindurch war weit oben eine Krette mit Hütten auszumachen: Mein Ziel! (sozusagen Indien). Nach 5 Gehminuten ging's ziemlich steil hinauf. Leise begann ich zu keuchen, der Schweiss rann.

Schon weit unterhalb der Krette hörte man Lautsprecher – ein untrüglisches Zeichen, dass Indien näher kam. Anhand der Fallschirmspringer stellte ich fest, dass das Programm bereits begonnen hatte. Tempo, Kamerad.

Dann stand ich oben. Eine grandiose Aussicht! Vor mir tief unten das Hüttnerseelein, weiter hinten die Albiskette, mehr zu erahnen als zu sehen. Auf der rechten Seite der Zürichsee, auch knapp sichtbar. Der Dunst war halt suppendick. Hier oben aber deutlich zu sehen waren



*Ein Teil der «Delegation» von Hausen a/Albis*

# **marti**

Abteilung Spezialreisen  
Hirschengraben 8  
3001 Bern

Telefon: 031 / 390 55 55  
Telefax: 031 / 390 55 50  
E-mail: [gruppenzentrum@marti.ch](mailto:gruppenzentrum@marti.ch)  
Homepage: [www.marti.ch](http://www.marti.ch)



*Die Stinson während der 7-minütigen Show. Leider haben wir keine «Nahaufnahme von der Stinsky»*

eine Festbeiz und eine Menge Leute, lauter fremde Gesichter. Und die Werbestände? Diese sah ich plötzlich neben einem grossen Haus: Azimuth 44, Distanz 1250 Meter, 95 Meter tiefer unten, auf einem anderen Hügel, dazwischen ein Tobel. Der Name jenes Hügels: Mis(ch)tlibüel! Mit einem sehr ähnlichen, etwas stärkeren Ausdruck machte ich meinem Ärger Luft. Denn Irrtum Nr 2: Ich war nicht in Indien, sondern in Amerika, bzw. auf dem Rossberg angelangt ...

Das Flugprogramm war indes sehr reichhaltig und interessant. Immerhin standen rund 40 Flugzeuge, von Warbirds aller Arten über Akroflieger, Helikopter, Trainer, Transporter und Ballone im Einsatz.

Die meisten kamen, einige nicht, dafür andere. Die meisten waren, ausserhalb der Kamera-Schussweite, in den Umkehrkurven und in den Looping-Tops kaum oder gar nicht

mehr zu sehen. Zu niedrige Wolken und zuviel Dunst! Löbliche Ausnahmen waren Max Vogelsang's «Double Trouble Two» und die C-36 von Guido Pelliccioli mit ihren Megasounds. Sie kurvten halt eben um den Rossberg, sozusagen um mich herum und waren von ziemlich nah zu sehen. Man hätte sie beinahe anfassen können.

Dann kam sie – unsere Stinsky! Der Speaker lebte in diesem Moment richtiggehend auf. Mit enthusiastischer Stimme erzählte er die Geschichte dieses Warbirds, vom Krieg in Hawaii über den transpazifischen Flug (!) bis hin zum Abschuss im Jura (!) und der Weiterverwendung durch unsere Fliegertruppe (!) .

Dazu erwähnte er die ganze fliegerische Laufbahn des Piloten Werner Meier. - Meine Schilderung mag zwar ein bisschen salopp sein. Bemerkenswert ist aber, dass das

Publikum bei keiner der anderen Vorführungen eine derartige Fülle an Informationen erhalten hat.

Der Speaker sprach pausenlos während der ganzen Stinson-Demonstration. Werni fräste derweil vorbei, stieg und sank steil, kurvte eng, zeigte ein Corkscrew Take-off und präsentierte «Stinsky» im abschliessenden Fotopass in perfekter Weise. Eine absolut tolle Schau!

Weitere Höhepunkte mit einem ganz anderen Sound waren natürlich die Vorführungen der PC-7-Kunstflugstaffel und die Jet-Staffel des Fliegenden Museums Altenrhein mit Huntern, Vampi und Venom.

Übrigens: Am Sonntag schaute ich mir die Sache nochmals an - diesmal bei einer Superfernseht. Vom Mistlibüel aus - und pünktlich.

Col Hans Hinnen

## 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 4

*Die Bilder wurden uns freundlicherweise von Hans-Heiri Stapfer zu Verfügung gestellt.*

### Der Schweizer...

Gottfried von Meiss lernte das Fliegen auf der Pilotenschule der Schweizer Luftwaffe im Jahre 1931. Im Jahr 1936, im Alter von 27 Jahren, schloss er sein Doktorat der Wirtschaft an der Universität in Zürich ab. Nach seinem Abschluss trat er in die Schweizer Luftwaffe ein. Als einer der wenigen Karriereoffiziere war er bereits 1938 Kommandant einer eigenen Fliegerstaffel. 1941 trat er dem Generalstab der Schweizer Luftwaffe bei, später befasste er sich mit dem «Normal Aviation Intelligence Service». Mit seiner grossen, aufrechten Haltung und einem fabelhaften Gedächtnis war «von



*Die in Lugano gelandete B-17F der 306th BG wird von einem Schweizer Soldaten bewacht. Die gleiche B-17F wurde im Sommer 1945 in Emmen wieder flugklar gemacht und später nach Dübendorf überführt.*



Meiss» die geborene Führungspersönlichkeit. Am 6. September 1943 kommandierte er eine Staffel von Morane-Jagdflugzeugen, die in Magadino, im Süden der Schweiz, stationiert war. Die Aufgabe bestand darin, das häufige Eindringen von Flugzeugen der Achsenmächte und der Alliierten in den Luftraum der Schweiz zu verhindern oder sie zur Landung zu zwingen.

Um 11.30 hatte Hauptmann (später Oberst) von Meiss gerade einen Übungsflug beendet. Als er seine Morane ab der feinen Graslandepiste rollte, sprang ein Offizier von der Bodenmannschaft auf seinen Flügel und schrie neben dem Gerassel des Triebwerks: «Hauptmann, ein amerikanischer Bomber kam hier vor zehn Minuten vorbei und er schien nicht zu wissen, wo die Schweiz liegt». Von Meiss überprüfte den

Treibstoff und die Waffen und rollte in Richtung Startpiste, um den verlorenen amerikanischen Bomber zu finden.

### Wo sind wir...?

In der Zwischenzeit, die Alpen waren überquert, bemerkte Andrews jede Menge Flugfelder mit unzähligen parkierten Flugzeugen. Lt. Andrews fand eine flache Stelle zum Landen, alles klar – «aber da waren überall Hakenkreuze auf den Flugzeugen!» erinnert sich Andrews. Er realisierte, dass sie bereits die Schweiz überflogen hatten und auf dem Weg nach Italien waren.

Bowers, der Navigator, zeigte Andrews seine Taschentuchkarte, der dann darauf einen See zwischen Italien und der Schweiz ausmachte. Es war der Lago Maggiore. Rasch





*Die «Madame Betterfly» landete ebenfalls am 6. September 1943, nach dem Angriff auf Stuttgart, in Dübendorf.*

überblickte er die Gegend durch das Plexiglas. Ein See zur Rechten war ähnlich angelegt wie der auf der Karte. Das war einen Versuch wert! Sie drehten nach rechts und flogen zum nördlichen Ende des Sees.

Als sie das taten, tauchte plötzlich Hauptmann von Meiss in seiner Morane neben ihnen auf. Die Besatzung machte das weisse Kreuz auf rotem Grund aus, und atmete beruhigt auf!

Von Meiss zeigte nach unten, auf eine Graspiste direkt unter ihnen am Ende des Sees. Sie machten sich bereit zur Landung. Doch sie hatten Befehle, falls sie jemals in einem feindlichen oder neutralen Land landen müssten, ihr Flugzeug umgehend zu zerstören, damit die geheimen Technologien dem Feind nicht in die Hände fielen.

Andrews plante die Landung seiner überdimensionierten, 23 Meter langen, fliegenden Festung. Er würde den Lago Maggiore tief überfliegen und direkt auf der Graspiste runtergehen. Über das Intercom instruierte er die Besatzung, die vier R.A.F.-Brandbomben direkt nach der Landung zu zünden. Die Bomben war wie grosse Coladosen. Sie waren

mit einem Verzögerungszünder versehen, um der Besatzung Zeit zum verlassen des Flugzeuges zu geben. Der Bombardier sollte eine in der Bugspitze des Flugzeuges zünden, der Funker eine direkt hinter dem Bombenschacht und der Kopilot würde

das Cockpit übernehmen. Andrews sollte die vierte Bombe übernehmen. Er musste nach der Landung auf den Flügel hin rausklettern und sie hinter dem Triebwerk Nr. 2 über einem leeren Benzintank zünden.

Im letzten Teil seines Anfluges bemerkte er bewaffnete Männer rund ums Flugfeld. Über das Intercom meldete er der Besatzung: «Wir landen zwar in der Schweiz, aber geht trotzdem mit erhobenen Händen aus dem Flugzeug. Ich sehe überall Soldaten und sie tragen alle Gewehre. Ich will nicht, dass jemand verletzt wird, geht mit erhobenen Händen raus!»

Die B-17 landete sanft und rollte bis zum Ende des Feldes, wo bereits mehrere Schweizer Soldaten bereit standen, um sie zu treffen.

### Die Begrüssung...

Bevor sie zum Stillstand kamen, fuhren zwei Lastwagen voll mit Soldaten dem Flugzeug nach. Die Besatzung folgte ihren Anweisungen und bereitete die Brandbomben vor. Aber als Andrews aus seinem Seitenfenster kroch, brüllte ihn ein Schweizer Soldat an.

Andrews verstand kein Schweizerdeutsch, einen Dialekt den sogar die Deutschen für beinahe unverständlich halten aber er dachte sich:

«Ich sehe sicher lächerlich aus wenn ich versuche eine Bombe auf dem Flügel zu zünden, während der Soldat mit dem Gewehr aus nächster Nähe auf mich zielt». So platzierte er seine Bombe halt auch im Cockpit und verliess das Flugzeug durch die untere Rettungsluke. Keine der britischen Brandbomben detonierte jedoch und die B-17 stand unbeschadet dort, völlig sicher, den Schweizern zur Inspektion überlassen.

Der gut gelaunte von Meiss traf sich mit Andrews und seiner Besatzung auf dem Feld und führte sie zum Offiziersklub. Dort wurde die ausgelaugte Mannschaft mit Kaffee und Kuchen versorgt. Die von «von Meiss» und seinen Offizieren erzeugte Stimmung war freundlich und ruhig. Alle Offiziere waren freundlich zu den Amerikanern.

Trotzdem hielt sich Lt. Andrews streng an die Vorschriften, obwohl es gegen seinen eigentlichen Willen war. Auf die Fragen der Schweizer antwortete er stur: «Ich kann ihnen nichts über unser Flugzeug oder unsere Mission erzählen, bevor ich mit einem US- Militärattaché geredet habe».

Ein Teil der anfänglichen Befragung



*Diese B-17 F musste schwer beschädigt eine Landung auf dem Bodensee ausführen. Dabei kam der amerikanische Flieger, Joseph Maloney ums Leben. Die Armee hat den Bomber kurze Zeit später aus dem Bodensee gehoben.*

führte ein «Schweizer Territorialoffizier» aus dem Tessin durch, der im Dialekt sprach. Trotz dem Ernst der Lage konnte es sich Lt. Bowers nicht verkneifen, ein bisschen über seinen Akzent und seine Art zu lachen. Die Schweizer Offiziere waren ähnlich belustigt, da die Besatzung des Bombers mit einem Lächeln darauf beharrte, sie wären bloss «Touristen».

Nach den anfänglichen Gesprächen wurde die Besatzung unter Aufsicht der Schweizer in die kleine Stadt Bellinzona verlegt. Dort verbrachten diese Männer die Nacht im dritten Stockwerk einer verlassenen Schule.

Am nächsten Morgen wurde sie in einem Zug nach Dübendorf gebracht, ein kleiner Militärflugplatz ausserhalb Zürichs.«(Aussage eines US-Piloten, Red.)»

Der Flugplatz diente als Hauptquartier der Schweizer Luftwaffe. Dort wurde die Befragung von Schweizer Offizieren in der selben freundlichen Weise fortgesetzt, trotz der Weigerung der Amerikaner, über ihre Erfahrungen zu sprechen.

### Der Kontakt...

Lt. Andrews lange Reise von Bellinzona nach Zürich sollte eigentlich ereignislos bleiben, also eine Art von sinnlos anmutendem Ortswechsel, an welchen sich Soldaten schnell gewöhnen. Es kam aber ganz anders...

Kurz nachdem sie den Bahnhof verlassen hatten, kam ein elegant gekleideter Zivilist mittleren Alters in das Abteil der Amerikaner. «Darf ich mit dem Piloten des amerikanischen Flugzeuges sprechen, das gestern in Magadino gelandet ist?», fragte er. Lt. Andrews stellte sich vorsichtig dem Mann vor, den er aus irgendeinem obskuren Grund für einen Spion hielt.

Der Mann war, wie Andrews schnell herausfand, sogar ein Meisterspion. Allen Dulles streckte ihm freundlich die Hand entgegen und grüsste den Piloten, sich mit Namen und Beruf identifizierend. Er war der Kopf des «OSS (U.S. Office of Strategic Services) Intelligence Network» in Europa. Er benutzte die neutrale Schweiz als Operationsbasis, um deutsche Truppenbewegungen und diplomatische Initiativen auf dem Kontinent zu verfolgen. Fasziniert,

aber immer noch neugierig, folgte Andrews Dulles in dessen Abteil, wo sie unter vier Augen sprechen konnten.

Auf dem Weg sagte Andrews: «Es ist so, Mr. Dulles, ich bin sicher, dass sie es wirklich sind und dass ich schon von ihrem Bruder (John Foster Dulles) gehört habe. Aber bis ich den Militärattaché hier in der Schweiz getroffen habe, kann ich Ihnen nichts darüber erzählen, was gestern vorgefallen ist. Ich bin gerne bereit Ihnen alles über meine Kindheit in Wisconsin oder über meine Tage am College zu erzählen, aber über das was ich gestern getan habe, kann ich Ihnen nichts erzählen».

Dulles schien von Andrews Vorsicht beeindruckt zu sein. Dieser junge Offizier war offenbar diskret und vertrauenswürdig und daher für einen geheimen Auftrag geeignet, den Dulles ihm irgendwann einmal erteilen würde.

Aber für den Moment belies er es bei simplem Geschwätz über sichere Themen. Die beiden Männer sprachen lange, Dulles erzählte Geschichten über seine Kindheit in Auburn, New York und seine Zeit als Student an der Princeton. Er erzählte dem Piloten auch, dass er von einem geheimen Treffen in Locarno nach Bern zurückkehre. Die beiden verabschiedeten sich mit einem kräftigen Handschlag voneinander. Das war, so schien es Andrews zumindest, alles. Er ahnte nicht im Geringsten dass Dulles ihn noch im selben Jahr für einen Auftrag brauchen würde, der gefährlicher als jeder seiner Einsätze über Deutschland war.



Diese B-17 F der 305th BG landete mit leeren Tanks in Dübendorf und zwar ebenfalls am 6. September 1943. An diesem Tage landete die erste komplett intakte «Flying Fortress» in der Schweiz.

**Im nächsten Contact: Wer war Dr. Gottfried von Meiss? – der leider im Dezember 2000 verstarb.**

## report

### FLUGTAGE KESTENHOLZ 17. und 18. August 02

Den couragierten und tüchtigen «Fun Flyers Gäu» ist mit diesem einmaligen Oldtimer-Flugwochenende ein äusserst lobenswertes Kunststück gelungen. Auf einem gar nicht vorhandenen Flugfeld organisierten sie sehr attraktive Flugtage, die das Herz der tausenden von anwesenden Oldtimer-Flugenthusiasten höher schlagen liessen.

Der ehemalige Militärflugplatz Kestenholz im solothurnischen Gäu (bei Oensingen) ist seit Jahrzehnten stillgelegt. Den Gäuern ist es trotzdem gelungen, alle administrativen Hindernisse zu überwinden und dort Flugtage vom feinsten durchzuführen. - Chapeau! -

Bei ausgezeichnetem Flugwetter konnten gegen hundert echte Oldtimer-Bijous natürlich in bestem Zustand bewundert werden. Alles was in der schweizerischen Oldtimer-Fliegerei Rang und Namen hat war anwesend, so zum Beispiel Max Vogelsang, Beni Bühler, Peter Zweifel um stellvertretend nur einige zu nennen.



Im militärischen Bereich waren natürlich auch Vertreter aus beiden Weltkriegen und der Zeit dazwischen anwesend. Als eindeutige Stars glänzten die Morane D-3801 sowie die beiden C-3603 und -05. Unsere L-5 «Stinsy» gehörte zu den geladenen ausländischen Gästen. Sie war natürlich von unserem «Stinsy»-Team bestens herausgeputzt und gepflegt worden und machte sich prima neben den anderen «grünen» wie die Morane und die C-36. Unsere beiden Chief Pilots, Colonels Werner Meier und Henry Saladin waren anwesend wie natürlich auch die beiden Chief Mechanics Colonels Werner Zürrer und Norbert Kessler. Aber auch unsere Colonels Monika Schulz und Walter Lack hatten unser knallgelbes CAF Public-Relations und Verkaufs-

zelt aufgestellt. Die beiden machten einerseits gute Geschäfte mit dem Verkauf von Fliegerei-Artikeln und sie alle halfen andererseits kräftig mit, den Bekanntheitsgrad unseres Clubs zu steigern.

«Stinsy» und das CAF-Zelt erhielten von dem zu tausenden anwesenden, fachmännischen Publikum grosse Beachtung und Bewunderung. Es hätte unseren beiden Club-Teams Freude gemacht, wenn noch mehr Mitglieder unseres Clubs mal kurz vorbeigeschaut hätten.

Hoffentlich lässt die Zweitaufgabe der von den «Fun Flyers Gäu» organisierten Flugtage nicht allzu lange auf sich warten.

Col Adi Meier







*Stimmungsbilder aus Kestenholz...*





*vlnr. Max Vogelsang, Guido Pelliciole und Jean Brunner*



*Die Akteuren stossen ...,*



*... starten ...*



*... steigen ein ...*



*... schmieren und salben*



*Am Sonntag fand ein Gottesdienst statt mit anschliessender Flugzeug-Segnung*



## Oldtimer Classic Hittnau oder, «der Tag als der Regen kam...»

### Autos, Motorräder und Flugzeuge

Vom 31. August bis 1. September fand dieses Treffen statt. Am Samstag war der Himmel wolkenverhangen und es regnete in Strömen. Gegen Mittag hatte «Petrus» Erbarmen mit den Organisatoren und schickte einige Sonnenstrahlen. Flugs wurde die Gelegenheit benutzt und die Flugzeuge landeten in Hittnau auf der provisorischen Graspiste. Während des Nachmittags fuhren dann die Autos und Motorräder auf einem Rundkurs und präsentierten sich. Fahren ist etwas untertrieben – es war mehr ein Formel 1 Rennen mit dem entsprechenden Sound. Die Flugzeuge überflogen Hittnau in einem wilden Haufen (eine lockere V-Formation) . Dann hatte Petrus genug und schickte wieder die Entsprechend Wolken vorbei. Fluchtartig verliessen uns die Flugzeuge, und Hittnau versank im Regen. Es ist zu Hoffen, dass die Organisatoren das nächstmal mehr Wetterglück haben.

Col Werner Meier



*Col Max Schönenberger im Anflug...*



*Die Stinsy und die AC-4 hatten einen speziellen Parkplatz ...*



*Blick auf den Rundkurs für die Autos und Motorräder...*





*Hittnau ohne Regen...*



*...einige Stunden später*





Wir wünschen Ihnen ein glückliches  
neues Jahr, gute Gesundheit und viele  
schöne Erlebnisse

Der Vorstand

### news

**Absichtlich leergelassen**

### CAF Swiss Wing Flight Operations

Mitgliederflüge sind jederzeit  
vorgesehen!

...und an allen Airshows, sofern es  
der Veranstalter erlaubt.

Sie können aber auch jederzeit  
einen Flug wünschen. Ganz ein-  
fach – rufen Sie Henry an, er  
organisiert und hilft Ihnen.

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

### Veranstaltungen

15. März 2003

Generalversammlung / Swiss Wing

28. - 29. Juni 2003

Oldtimertreffen / Ecuwillens

14. Juni 03

40 Jahre Flugplatz Gruyère

19. Juli 03

Oldtimer Flugtage in Raron

26. Juli 03

Air Show Lugano

23. - 24. August 03

Jubiläums-Flugtage in Dittingen

29. - 30. August 03

Swiss Air Force Competition

6. Dezember 03

Chlausabend

#### Reisen

3. - 5. Oktober 03

CAF-Airsho 03, Midland TX  
mit Adi Meier

Anmeldung für Stinsy-Flüge: Col Henry Saladin 01 853-0533  
henry.saladin@caf-sss.ch

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

#### CAF / Swiss Supporter Squadron

[www.caf-sss.ch](http://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 Publi-  
kationsorgan 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 - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

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

.....	CAF Swiss Wing Pin (silber)	5.00
-------	-----------------------------	------

.....	*CAF Swiss Wing Pin (gold)	5.00
-------	----------------------------	------

*(\*nur für Mitglieder)*

.....	CAF Swiss Wing Sticker	2.50
-------	------------------------	------

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

.....	Stinsy 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](http://www.caf-sss.ch)

