



## Reuenthal – im Museum

Das aargauische Reuenthal ist ein kleines Dorf gerade unterhalb der Aaremündung und idyllisch auf einer Anhöhe gelegen. Von dieser Höhe überblickt man ein Stück weit den Rhein, welcher sich an Höhenzügen vorbei nach Basel hinunterwindet. Im gleichen Blickfeld liegt Leibstadt mit dem dominanten Kühlturm des KKW's. Die Hügellandschaft ennet dem Rhein mit den Orten Waldshut, Dogern und Albbruck gehört bereits zu Baden-Württemberg.

Militärisch betrachtet eignet sich dieser Geländeabschnitt für einen Einmarsch in die Schweiz: Der Rhein ist stellenweise untief und relativ einfach zu überschreiten. In nächster Nähe fließen Reuss und Limmat in die Aare. Diese Flusstäler führen als



wichtige Verkehrsachsen mitten in unser Land hinein. Schon früher sah man das genauso - zum Beispiel die Preussen im Neuenburger Handel von 1856/1857. Die Diplomatie verhinderte dannzumal den Krieg.

Später, als in den 1930er-Jahren die Nationalsozialisten in Deutschland die Macht ergriffen, drohte wieder ein Angriff auf die Schweiz. Die Nazi's träumten nämlich von einem grossen deutschen Reich - nach ihren Vorstellungen gehörte auch die Schweiz dazu. Der damalige Chef des Militärdepartementes, Bundesrat Ruedi Minger, war da selbstverständlich ganz anderer Ansicht. Er meinte «dass wir unser Haus nach Schweizerart bestellen wollen». Hiezu seien weder Extrahemden noch Extraflaggen nötig, das weisse Kreuz im roten Feld genüge! Demzufolge wurden an taktisch wichtigen Orten der Schweiz bestehende Festungen aus-

gebaut und zusätzlich neue errichtet. So auch bei Reuenthal. Diese Festung mit ihren beiden 7,5 cm Kanonen war ab April 1939 einsatzbereit. Ihr Auftrag lautete: «Im Kriegsfall einen Rheinübergang von deutscher Seite im Bereich unterhalb des Stauwehrs Albbruck-Dogern verhindern».

Die Bereitstellung der Schweizer Armee und ihrer Einrichtungen war nicht vergebens gewesen: Nach dem

### Inhaltsverzeichnis

|                       |       |    |
|-----------------------|-------|----|
| Ecke des Präsidenten  | Seite | 3  |
| Gratisflug / Gesucht  | Seite | 3  |
| Gruyair03             | Seite | 4  |
| Lt Matin Andrews      | Seite | 6  |
| Flugmotoren           | Seite | 8  |
| Ecuwillens            | Seite | 9  |
| Reichenbach           | Seite | 10 |
| Fliegerreisen         | Seite | 12 |
| Duxford               | Seite | 13 |
| Stinsy                | Seite | 15 |
| News, Veranstaltungen | Seite | 16 |





Krieg fand man in den Unterlagen der deutschen Wehrmacht auch Pläne zum Angriff über den Hochrhein in die Schweiz! Das Ziel: Inbesitznahme der Alpentransversalen und der Schweizer-Industrie. Der Angriff wurde jedoch aus militärischen Erwägungen immer wieder verschoben.

Als Deutschland schliesslich in die alliierte Zange geriet, unterblieb er ganz. 1988 wurde die Festung Reuenthal ausgemustert. Sie ging in den Besitz der Gemeinde über. Vorher entfernte die Armee allerdings die gesamte Ausrüstung bis auf den letzten Putzklappen.

Die Geschichte dieser Festung wurde 28 Mitgliedern und Begleitpersonen des CAF Swiss Wing am Samstag 24. Mai aus berufenem Munde dargelegt. Der Kommandant der Infanterieschule Zürich, Oberst Rudolf Bolliger, übernahm zusammen mit Herrn Alex Gossauer die Museumsführung.

Zu Beginn orientierten sie uns auf dem Sonnendeck der Festung über deren Entstehung, Aktivdienst und Zielgebiet. Nachher gings hinunter zum Rundgang durch feucht-kühle Gänge zu den Einrichtungen des

Artilleriewerks. Zur Besichtigung der Beobachtungs- und Geschütztürme geht's über enge und fast atemraubende Wendeltreppen steil hinauf. Noch atemraubender wären die ursprünglichen, senkrechten Eisenleitern gewesen! Ansonsten enthält die Festung heute wieder die komplette Originalausrüstung – von den Geschützen bis hin zu den Gamellen. Der Maschinenraum sorgt wie eh und je für die Belüftung und Beleuchtung. Das Ausstellungsgut wird mit dem Originalwerkzeug «in Schuss» gehalten. In verschiedenen Munitions- und Materialkammern finden sich zusätzliche Ausstellungen über die Zeit des Zweiten Weltkrieges. Zu sehen sind Bewaffnung und Ausrüstung der Schweizer Armee sowie ausländischer Streitkräfte.

Nachdenklich stimmt der Raum mit Hakenkreuzausweisen, Hakenkreuzfahnen, Fotos, Marken und Zeitungsausschnitten. Sie erinnern an die Gruppe jener Zeitgenossen, welche mit den Nazi's sympathisiert und der Einverleibung der Schweiz ins Reich entgegengefeiert hatten...

In diesem Museum gibt es wahrhaftig viel Sehenswertes! Im ehema-



*Alex Gossauer beim «Richten und Laden...»*

ligen Essraum der Festung - heute ein gemütliches Beizli – konnten wir uns nach der fast zweistündigen Besichtigungstour bei Spatz und Festungskaffe darüber unterhalten. Es war richtig «höckig» ...

Col Hans Hinnen



*«Karabiner 32» in Reih und Glied...*

## Gratisflug mit Stinsy?

(Hin) Ja gern – aber wie? Nichts einfacher als das: Man schaut sich nach einem Bekannten, einem Kollogen, Kollegin oder so um und überzeugt ihn/sie vom CAF Swiss Wing.

Dann meldet man ihn/sie zum Beitritt an. Für jede Anmeldung gibt es automatisch ein Los. Der Gewinner oder die Gewinnerin des **1-stündigen Fluges mit der Stinsy** wird am Jahresend-Anlass vom 26. November 2003 per Losziehung ermittelt. Voila.

Halt, noch etwas: Die **Anmeldefrist** läuft bis **22. November**. Alle Mitglieder sind berechtigt, ein oder gar mehrere Neumitglieder anzumelden. Anmeldezettel wie auch Werbeprospekte sind bei jedem Vorstandsmitglied erhältlich. Zur Anmeldung ist die Unterschrift der beitragswilligen Person sowie der Name der werbenden Person erforderlich.

*Diese wunderschönen Alpen warten auf Dich...*



## GESUCHT – WER HAT?

Hast Du noch Fliegerei-Bücher die Du nicht mehr brauchst?

Wir verkaufen sie am Swiss Wing-Stand !  
Für einen guten Preis nehmen wir alle Bücher.

Ruf mich an oder sende ein e-mail  
Monika Schulz  
Tel: 062 721-3520  
e-mail: [monika.schulz@caf-sss.ch](mailto:monika.schulz@caf-sss.ch)

## Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Sicher habt ihr es bemerkt: Unser Vereinsmagazin «Contact» hat ein neues Kleid! Nicht dass die Gestaltung geändert hätte. Aber der bisher schwarz/weisse Druck ist farbig geworden. Und damit hat der „Contact“, welcher ohnehin schon aus anderen Vereinsschriften herausragt, noch mehr an Attraktivität gewonnen.

Die Bilder sind deutlicher geworden, die Farben steigern den «Gwunder». Gefällt euch der neue, farbige «Contact» nicht auch?

Wohl sind die Druckkosten etwas höher, sie belasten aber das Budget nicht übermässig. Andererseits legt der Vorstand viel Wert auf die Vereinsschrift als Kommunikationsmittel. Deshalb hat er beschlossen, den «Contact» inskünftig in Farbe herauszugeben.

Zu meiner Überraschung hat unsere Vereinsschrift eine weitere Abnehmerin gefunden: Die Schweizerische Landesbibliothek hat uns ersucht, ihr den «Contact» regelmässig zuzusenden und wenn möglich alle früheren «Newsletters» auch! Jetzt wird unser Club doch immer bekannter...

Übrigens: Als offizielle Sammelstelle für das gesamte schweizerische Schrifttum bewahrt die Landesbibliothek alle Publikationen geordnet auf und hält sie für jedermann zur Einsicht bereit.

Euer Präsi  
Hans Hinnen

## report

## GRUYAIR 03

Auch dieses Jahr war die Airshow Gruyères ein tolles Erlebnis. Robert Seckler und ich profitieren von einem freien Hangarplatz in Biel-Kappelen und überflogen die Stinsy einige Tage zuvor ins Seeland.

Stinsy fühlt sich wohl im Rundhangar, wo sie mühelos ein und ausgangariert werden kann. Wir zeigten das Flugzeug auf einigen Plätzen und übten unsere Landetechnik. Schon am Vorabend besuchten wir Gruyères. Robert, der in Gruyères die Heckradschulung gemacht hat, kennt dort jeden kritischen Punkt im An- und Abflug und ich profitierte von seinen Tipps. Der Anflug ist immer ein Erlebnis, der See, das Schloss oder die Kirchturmspitzen, alles in nächster Nähe, sozusagen an den Flügelspitzen.

Am Samstag machten wir uns auf den Weg und bei leichtem Morgendunst über Freiburg meldeten wir uns und erhielten einen «straight-in» Anflug. Alles schon eingerichtet, der CAF Stand schon bereit und wir erhielten einen guten Parkplatz. Kurz darauf erschien die AC-4 «Gentleman» am Himmel und das Team war komplett.

Die einzelnen Vorführungen waren Klasse, der Ablauf reibungslos und auch der Kommentator schöpfte unermüdlich aus seinem Wissen und erklärte dieses und jenes. Das zahlreiche Publikum genoss das Fest, auch der Lokalkolorit fehlte nicht mit einigen stämmigen Trachtenträgern des «Pays d'enhaut».

Und dann kam unsere «Show», die gemeinsame Flugvorführung der

Stinsy und der AC-4. Der «Gentleman» ist beim Anwerfen eher eine zickige Lady und will und will nicht anspringen. Aber zuguterletzt ist auch das gelungen (wir kriegen das noch besser in den Griff) und die beiden Piloten zeigten ihr Können.



*Im Hintergrund  
«Chateau de Gruyères»*

Leider fanden die Vorführungen fast lückenlos statt, sodass für Passagierflüge keine Zeit blieb. Dafür freute sich der CAF Stand eines regen Besuches und Monika wurde einiges los. Für alle Besucher war Gruyair 03 ein tolles Erlebnis. Der Abschluss mit der Patrouille Suisse, welche das Relief der Voralpen meisterhaft mit einbezog, war einfach gewaltig.

Am Abend fanden beide Flugzeuge ein Plätzchen in Biel-Kappelen, geschützt vor Regen und Wind und bereit für den nächsten Tag.

Jost Schneeberger



*AC-4 und Stinsy - was für ein Anblick*



*Die Spezialitäten aus dem Freiburger-Land fanden grossen Anklang ...*



*Sie wollte und wollte nicht...  
Henry musste der Lady gut zureden,  
während Werner mit der Stinsy ungedul-  
dig wartete...*

*Die Blériot hat es geschafft...(oben links)*

*Die Heliswiss zeigte ihre ganze Flotte und  
ihre Können...*

*Auf dem Programm waren Häuser- und  
Kuhtransporte,  
Feuerlösch-Übungen und  
perfektes Fliegen mit Helikopter*



*Nostalgie pur...  
«FHD» im Einsatz  
(Frauen-Hilfsdienst)*

*Die AC-4 (hinten) startet  
zum Rückflug nach  
Zürich-Kloten*



## 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 7

#### Was bisher geschah...

*Nach dem Angriff auf Stuttgart, steuerte Lt Andrews seine beschädigte B-17 Richtung Süden. Hauptmann Gottfried von Meiss hat die B-17 über dem Tessin abgefangen und zur Landung in Locarno begleitet.*

*Lt Andrews machte Bekanntschaft mit Gottfried von Meiss und dem amerikanischen Meisterspion Allen Dulles; Dulles war der Kopf des OSS (U.S. Office of Strategic Service).*

*Lt Andrews ahnte nicht, dass er als Informationsträger ausgewählt wurde... Die Besatzung wurde in Adelboden interniert.*

#### Die Schweizer Neutralität «verbot» eine Flucht

Obwohl die Bedingungen im Hotel ziemlich gut und die Adelbodner

Bevölkerung freundlich waren, änderte das nichts an der eigentlichen Situation: Die jungen amerikanischen Flieger waren Gefangene. Obwohl es ihnen gestattet war, sich im Dorf und der unmittelbaren Umgebung aufzuhalten, wurden sie bewacht und durften das Dorf nicht ohne spezielle Genehmigung und einem unterschriebenen Papier mit dem Versprechen, nicht zu fliehen, verlassen.

Wenn sie nicht zur festgelegten Zeit am Abend wieder im Hotel waren, wurden sie mit Wachdienst oder ein paar Tagen Hausarrest bestraft. Größere Verstöße konnten zu einem Aufenthalt im nahegelegenen Gefängnis in Frutigen führen. Am Anfang war allerdings wenig Initiative vorhanden zu fliehen, da Frankreich immer noch von den Nazis besetzt war. Schlimmer noch: Diejenigen, die man bei der Flucht erwischt, wurden ins Wauwilermoos geschickt, einer Strafanstalt für nicht-kooperative und gewalttätige Gefangene. Diese Anstalt wurde von einem Sympathisanten der Achsenmächte, Hauptmann Beguin, geführt wie man später erfuhr.

Für die Zurückbleibenden war die Langeweile der grösste Feind. Sie schwächte die Moral und provozierte sinnlose Konflikte und halbherzige Fluchtversuche. Die Schweizer und amerikanischen Soldaten probierten Wege zu finden, die Langeweile zu überwinden. Die Heilsarmee und das Rote Kreuz halfen mit Essen, Büchern, Sportartikeln und Unterrichtsmaterial, wo es möglich war. Die weniger ehrgeizigen GIs lenkten sich mit Shopping ab, wobei sie Essen, Sportartikel und Handgemachtes kauften.

Lt Martin Andrews und Lt Floyd «Mac» MacSpadden arbeiteten mit den Schweizern zusammen, um eine



*Abreise der amerikanischen Flieger aus Adelboden im Frühjahr 1945. Sie wurden gegen internierte deutsche Soldaten ausgetauscht, die sich in der Schweiz befanden.*

Vielzahl von Klassen für die Soldaten zu bilden. Aber der Grossteil der Last lag immer noch auf den Männern selbst. Denjenigen, die sich an die Situation anpassen konnten, ging es gut. Diejenigen die sie nicht akzeptieren konnten, blieben oft unglücklich. Sport half vielen der jungen Männer, ihre Gesundheit und Energie zu behalten, Sportereignisse waren daher eine gern gesehene Abwechslung. Für viele war Skifahren in Kriegszeiten eher haarsträubend als ablenkend, diese Männer wurden chronisch fluchtgefährdet und bald



*Das Camp «Moloney» wurde nach dem ersten in der Schweiz gefallenen US-Soldaten. Jo Maloney genannt. Leider wurde der Name des «Ball Turret Gunners» falsch geschrieben.*

befanden sich einige hinter dem Staheldraht im Wauwilermoos wieder.

### «Camp Moloney»

Die Amerikaner entschieden sich, ihrem Internierungsort einen Namen zu geben, als wäre es ein normaler Militärstützpunkt. Sie nannten es «Camp Moloney», in Gedenken an den Bordschützen Joseph P. Maloney, dem ersten Amerikaner, der während einem Einsatz über der Schweiz starb. Sein Bomber «Raunchy», bei der Mission über Stuttgart schwer beschädigt, machte am 6. September 1943 eine Bruchlandung im Bodensee. Maloney ging mitsamt seinem Flugzeug auf den Grund des Sees. Sein Körper wurde am 5. Oktober von Schweizer geborgen und mit militärischen Ehren begraben.

(Bild im Contact Nr. 27 Red.)

### Kampf gegen die Vereinsamung

Martin Andrews und seine Besatzung schlossen sich am 1. November dem Rest der internierten Amerikaner auf den 50 Meilen von Macolin bis Adelboden an. In Adelboden rief der Schweizer Kommandant, Hauptmann Kramer, Andrews in sein Büro und machte ihm einen Vorschlag: «Lt Andrews, es wäre gut für die Moral und Disziplin des Camps, wenn wir für die Männer ein Bildungsprogramm organisieren könnten. Ich hoffe, sie wären gewillt, so ein Pro-



Abreise der amerikanischen Flieger aus Adelboden

jekt in die Wege zu leiten». Martin Andrews war gewillt und auch fähig, und so erhielt er vom Kommandierenden Schweizer Offizier die Namen einiger Schweizer Bürger, die sich als hilfreich erweisen könnten.

So kam es, dass Martin Andrews, den seine Offizierskollegen, Schweizer und Amerikaner, bald als «Andy» kennenlernten, sich zusammen mit «Mac» MacSpaden und anderen ans Werk machte, und den Unterricht für die Internierten vorbereitete. Seine eigenen akademischen Interessen, welche er am St. John's College in Annapolis entwickelt hatte, machten die Arbeit zum Vergnügen. Andrews unterrichtete Englische Literatur, Geschichte und Geometrie. Mit der Hilfe von Hauptmann Free von der American Legation in Bern konnte er einige Schweizer für den Sprachunterricht, Europäische Geschichte und Kultur einstellen.

Englische Texte waren Mangelware, so schrieb Andrews selbst einige Geschichten und gab sie den Kindern zum Lesen. Inspiriert von der Landschaft, die ihn umgab, und seinem Status als Internierter, erfand Andrews simple Geschichten über das Skifahren in Wäldern und dem Erkunden der Natur im Schatten der mächtigen Berge, welche die Amerikaner gefangen hielten. «Seit meinen Erlebnissen in der Schweiz habe ich, was Berge angeht, eine zweigeteilte Meinung», meinte Andrews. Später übersetzte ein Schweizer Lehrer einige von Andrews' Geschichten ins Deutsche, eine davon wurde sogar im Magazin «Sie und Er» abgedruckt. Er hielt seinen Briefwechsel mit Oberst von Meiss aufrecht, und auch mit einem jungen Schweizer Piloten namens Bruno Zaugg-Lupi.

Leider nahm diese Brieffreundschaft ein trauriges Ende, wie Andrews sich erinnert: «Monate nach dem Krieg

erhielt ich als Antwort auf einen meiner Briefe eine Notiz, dass Bruno bei einem Absturz einer Militärmaschine ums Leben gekommen sei».

Trotz der grossen Frustration, die seiner zwangsweisen Auszeit in der Mitte eines feurigen Krieges beiwohnte, empfand Andrews seine Zeit in der Schweiz nicht als verschwendet. Er hatte sogar allen Grund stolz zu sein auf die Art, in der er die Schweiz schliesslich verliess - als Geheimkurier der Alliierten überbrachte er wichtige Kriegsinformationen.



Amerikanische Flieger im Camp Wauwilermoos. Hier wurden nur straffällig gewordene Internierte eingewiesen. Es war ein hart geführtes Lager, das die Standards der deutschen Kriegsgefangenenlager erreichte.

### Andrews bereitet seinen eigenen Flucht vor

In sechs Monaten würde Lt Andrews die Möglichkeit haben, das Leben von unzähligen amerikanischen Soldaten und Fliegern zu retten, indem er essentielle Informationen über die Invasion in der Normandie durch das besetzte Frankreich ins neutrale Spanien schmuggelte. In die Wege geleitet wurde diese Flucht durch den gut angezogenen Gentleman, den er im Zug getroffen hatte: Allen Dulles.

Weiter im nächsten Contact  
Col Werner Meier  
Bildmaterial: HH. Stapfer

## report

## Flugmotoren im Zweiten Weltkrieg

Die größten Fortschritte in der Entwicklung von Hochleistungs-Flugmotoren wurden infolge der Rüstungsanstrengungen kurz vor und im Zweiten Weltkrieg hauptsächlich bei Rolls-Royce in England sowie in Deutschland bei Daimler-Benz und Junkers erzielt.

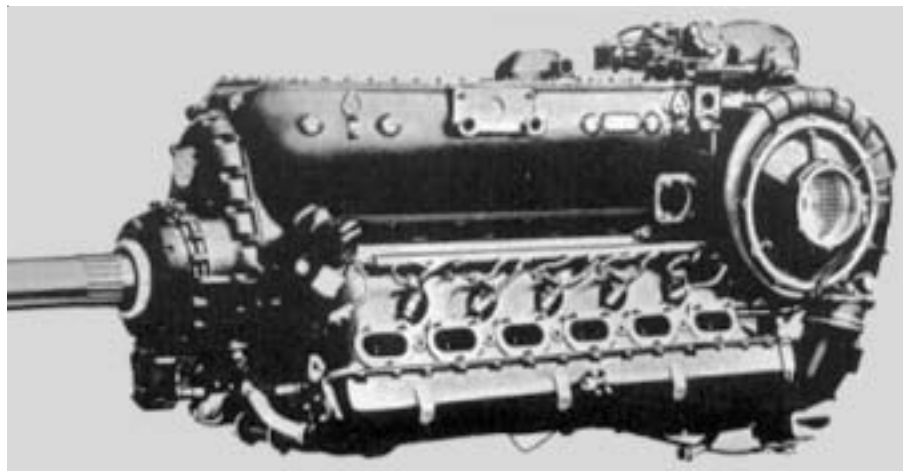
Während Rolls-Royce die stehende V-Bauart beibehielt, war die Standardbauform der deutschen Motoren die «Hängende» V-Form. Diese ergab bei Jagdflugzeugen bessere Sichtverhältnisse für den Piloten, weniger Blendung durch die tieferliegenden Auspuffstutzen, niedrigere Fahrwerke und leichtere Zugängigkeit für die Wartung.

Begonnen haben diese Entwicklungen bei Junkers mit dem Jumo 210 und bei Daimler-Benz mit dem DB600/601. Die ersten Baureihen waren noch mit Vergasern ausgerüstet; bald erfolgte die Umstellung auf Direkteinspritzung, die sich in der Leistung auswirkte. Um eine Überlastung der Motoren zu verhindern und dem Piloten die Bedienung dieser Hochleistungsmotoren zu erleichtern, wurden aufwändige Regler entwickelt, die eine Einhebelbedienung ermöglichten.

Ausgegraben von  
Col Hugo Freudiger

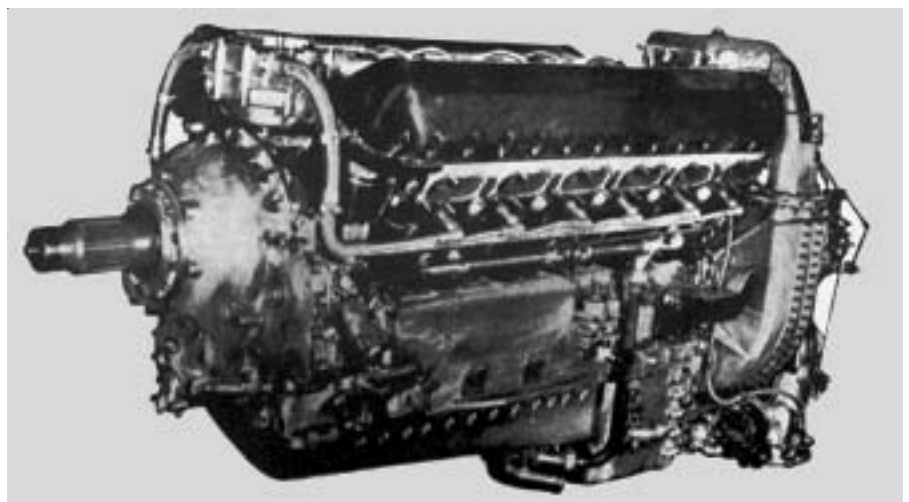
*Der 2000 PS Daimler Benz  
DB 605D Motor mit vergrößertem  
Auflader*

*Start- und Notleistung 2000 PS  
bei 2800 U/min*



*Der 2000 PS Rolls-Royce  
Griffon 65 Motor mit zweistufigem  
Auflader*

*Max. 2035 PS auf 2000m Höhe*





## report

## Red One from Green One, ready for formation flight?

Der Rote aus Zürich hatte keine Chance, der Stinsy zu folgen, seine Reisegeschwindigkeit liegt nämlich im Bereich der Güterzüge. So ist er an jenem Samstagvormittag «etwas» nach dem CAF-Flieger in Ecuwillens eingetroffen.

Dort war aber schon emsige Tätigkeit am hinteren Rumpfteile festzustellen. Nach der Landung war nämlich ein Steuerkabel des Heckrades gerissen, so konnte es nur gut sein, dass das neue Maintenance-Mitglied Marcel Weiss direkt aus Zürich eingeflogen wurde. Mit grossartiger Unterstützung der welschen Fliegerfreunde konnte die Reparatur an Ort durchgeführt werden.

Der Flugplatzchef Pierre-Alain durfte dann sogar mit Jost den Testflug machen, so war jedermann sicher,

dass es nun keine Überraschungen mehr geben würde.

Bei drei Rundflügen am Nachmittag konnten die Passagiere den herrlich warmen Sommertag geniessen. Am frühen Abend machten sich der Rote aus Zürich und die Stinsy bereit, ins Nachtlager in Grenchen überzusiedeln. Gewitter waren angesagt, da wollte man die beiden Stoffflieger doch lieber unter Dach haben.

Beim Comte aus Zürich dauert es jeweils etwas länger, bis er bereit ist; der «Anwerfer» muss hie und da wieder Luft holen! Aber nach dem Start hört man die Beiden am Funk: «Red One from Green One, Your position?» Gute Frage - ennet dem Röschtigraben, ohne weisse und grüne Eisenbahn!

Am Sonntag gab es wieder einen strahlenden Tag. Rot und Grün tuckern nebeneinander ins Fribourger Land - in lockerer Zweierformation. Da waren nicht nur alte Flugzeuge zu bewundern, nein - die Oldtimer



der ganz feinen Klasse, Autos und Motorräder gaben sich ein Stelldich ein. Sie würden einen gemeinsamen Ausflug zur Stadt Fribourg machen und erst am Nachmittag zurückkommen.

Ecuwillens ist jedes Jahr etwas Spezielles: Die Zuschauer sind ausserordentlich interessiert, dürfen auch sehr nahe zu den Flugzeugen und es gibt viele gute Gespräche. Kinder haben hier ein kleines Sonderrecht: sie werden gerne ins «Cockpit» gehoben, es gibt ein Föteli für das Familienalbum.

Wir können uns nicht verstecken, es gibt CAF-Mitglieder, die finden uns selbst dann, wenn sie auf dem Weg in die Ferien sind! Das freut uns natürlich. Die Crew vom Werbestand war zwei Tage für gute Stimmung besorgt, die Französischkenntnisse nahmen gewaltig zu. Fremdsprachenkenntnisse nützen allerdings herzlich wenig, wenn man den falschen Hausschlüssel zur Schlafstelle erwischt!

Am Sonntagnachmittag nahmen die Flieger den Heimweg unter die Flügel und bei Lyss hörte man sie zum letzten mal am Funk: «Red One from Green One, have a long flight home to Zürich Unique!»

Fribourg - wir kommen wieder.



Col Henry Saladin

## report

## CAF Barbecue in Reichenbach Fliegerei hat (auch) mit Wetter zu tun!

Dies merkten Fredi Lienhard und seine Kolleginnen und Kollegen des OK wieder einmal deutlich. Die ganze Woche war es schön und warm, aber am Sonntag, dem Tag unseres Anlasses, kam es zu einem wahren Wetter-Kaleidoskop: Während längs des Juras und im Mittelland eine Serie von Regengüssen und heftigen Gewittern die Wetterszene dominierten, war es in Reichenbach den ganzen Tag schön, leicht bewölkt und warm.

Diese Unsicherheit hielt begreiflicherweise die angekündigten zirka dreissig (!) AAA-Flieger von Oldtimer Maschinen davon ab, ihre Bijous nach Reichenbach zu fliegen. Auch Henry Saladin wollte mit der «Stinsy» und der Comte AC-4 kein Risiko ein-

gehen. Nachdem er am Vormittag auf dem Flugplatz Grenchen die Wetterlage nochmals eingeschätzt hatte, entschied er sich schweren Herzens, nicht zu fliegen, sondern mit dem Auto nach Reichenbach zu fahren.

Allen Prognosen zum Trotz stellten Monika Schulz und Walter Lack unser leuchtend gelbes Werbezelt schon am frühen Vormittag auf und schon die ersten Besucher konnten von Monikas reichhaltigem Angebot frühzeitig profitieren.

Das Barbecue fand dann wie geplant bei schönem und warmem Wetter in der lauschigen Gartenwirtschaft des Flugplatzes Reichenbach statt und die über fünfzig Anwesenden (!) wurden von der Gartenwirtschafts-Crew bestens bedient.

Claude Margot und seine Frau Yvonne zauberten als Grillmeister ausgezeichnete Steaks und Bratwürste hervor, garniert mit knackigen Salaten und ergänzt mit feinstem Bauernzopf. Die Gaumen der Anwesenden wurden nach Strich und Faden verwöhnt.

Auch das kühle Bier oder die erlesenen Weine rundeten das Angebot an



*Dieser Wind war auch für die Modellflieger zuviel ...*

kulinarischen Barbecue-Genüssen perfekt ab. Es mangelte wirklich an gar nichts, ausser an Flugzeugen! – Dafür wurden aber alle Anwesenden mit dem gemütliche Beisammensein entschädigt, das sichtlich genossen wurde.

Endlich hatte man wieder einmal Zeit, mit den Kolleginnen und Kollegen bei einem guten Glas Wein oder einem kühlen Bier so richtig zu fachsimpeln und viele schöne Erinnerungen an vergangene Reisen und Airshows aufzufrischen. Es herrschte eine tolle Atmosphäre, wie beim Nachessen an einer GV.

Herzlichen Dank an Fredi Lienhard und das OK – Ihr habt perfekte Arbeit geleistet. Herzlichen Dank aber auch an alle andern Mitglieder des CAF Swiss Wings, die sich in irgendeiner Form an der Vorbereitung und der Durchführung am «Barbecue Reichenbach 2003» beteiligt haben. Ihr habt allen Anwesenden einen herrlichen Tag geboten, ganz im Sinn und Geist der Commemorative Air Force.

Ich freue mich schon auf das Reichenbach-Barbecue 2004!

Col Adi Meier



*11.00 Uhr Swiss Lokal Time - Ernst und Thomas räumen zusammen ...*



*Gemeinderat Christian Bhend stellt seine Gemeinde und den Flugplatz vor.*



*Fredi Lienhard begrüsst die Anwesenden.*



*Scherben bringen Glück...  
Eine aufgestellte und freundliche Bedienung - herzlichen Dank.*



*Yvonne und Claude in Aktion...*



*Flughafen LSGR (Reichenbach), ELEV 2362 ft (720m) mit Airport Terminal und Flughafen-Restaurant.*



*Der einzige Motoren-Sound...*



*...und die einzigen Flugbewegungen .*



*Sogar der «Porter» zog sich zurück.*

## CAF Swiss Wing Fliegerreisen 2003 / 2004

Es war vorauszusehen, dass die Stimmung für die Teilnahme an Fliegerreisen in diesem Jahr nicht gerade euphorisch sein würde. Die Folgen des 11. September und der scheinbar unvermeidbare Irakkrieg verdarben Vielen die Lust am Reisen, insbesondere in die USA, und dort ganz speziell an militärisch gefärbte Anlässe. Das bekamen auch wir zu spüren. Während sich für die «Flying Legends» Airshow in Duxford, England, immerhin zwölf Teilnehmer/-innen anmeldeten, konnten nur gerade zwei unserer Mitglieder für die Reise nach Midland, Texas, an die CAF «Airsho 03» begeistert werden.

In der Hoffnung, dass sich diese ungünstige Stimmung ja auch wieder

einmal bessern muss, ist für das kommende Jahr trotz allem eine Fortsetzung unserer erfolgreichen Fliegerreisen, (in Zusammenarbeit mit unserem Partner Arcatour SA Zug) vorgesehen. Die «Flying Legends» Airshow anfangs Juli in Duxford, England, wird ganz bestimmt wieder angeboten. Ferner wird auch das bewährte fünftägige Kurzprogramm an die CAF «Airsho» wieder zur Verfügung stehen. Denkbar ist auch eine mehrtägige Reise an die Feierlichkeiten zum 60. Jahrestag der Invasion in der Normandie im Juni 04.

Höhepunkt des Reiseangebots 2004 soll aber wieder eine mehrtägige Reise in die USA Ende September/Anfang Oktober werden. Während

dabei der Besuch der CAF «Airsho» selbstverständlich ist, werden die südwestlichen Bundesstaaten New Mexiko, Arizona und Kalifornien den zweiten Schwer- und Schlusspunkt dieser 10 bis 12-tägigen Reise werden. Die zahllosen Möglichkeiten zum Besuch von Museen, Flugzeugwerken, militärischen Einrichtungen und anderen Preziosen der Fliegerei werden wiederum ein absolut einmaliges Programm erlauben. Wenn eine diesbezügliche, im November dieses Jahres geplante Umfrage auf genügend grosses Interesse stösst, wird das definitive Programm bis im Februar 04 zur Anmeldung aufliegen. Es lohnt sich also schon jetzt, die Zeit von Ende September bis Mitte Oktober 2004 zu reservieren und ein neues «Sparsäuli» aufzustellen.

Col Adi Meier



*«CAF-Airsho», fliegen in einer B-17,  
Geselligkeit und vieles mehr ...*

*in Midland können Sie ihren Traum  
verwirklichen.*

## report

## Brilliant «Flying Legends» Airshow in Duxford überschattet durch tödlichen Unfall

Für Warbird-Kenner ist die jährlich stattfindende «Flying Legends» Airshow in Duxford, England, das Grösste, was es in Europa in dieser Hinsicht zu sehen gibt.

Die von der Fighter Collection gemeinsam mit dem Imperial War Museum organisierte Veranstaltung lockt Jahr für Jahr tausende von Flugbegeisterten aus ganz Europa auf den ehemaligen Kriegsflugplatz in der Nähe von Cambridge.

Die Reisegruppe des CAF Swiss Wings bestand aus zwölf Teilnehmern. Alle waren mit dem «Gold

Pass» ausgerüstet, der in Duxford nicht nur freien Zutritt zu allen Museen, Hangars, Werkstätten und der Flight Line erlaubt, sondern für die Airshow jederzeit einen gesicherten Platz in einer reservierten Zone garantiert.

Das Programm enthielt atemberaubende, über drei Stunden dauernde Vorführungen von über fünfzig Flugzeugen, darunter sechs Mustangs P-51, zwölf Spitfires, drei Hurricanes, drei Corsairs F4-U, alle Grumman Cats, zwei P-40 Curtiss Kittyhawks und viele andere. Die Airshow wird jeweils mit einem fantastischen, Gänsehaut verursachenden Crescendo abgeschlossen: dem Vorbeiflug von über 26 Kampfflugzeugen und Bombern in Formation auf zirka 50m Höhe! - Absolut sensationell!

Leider wurde der diesjährige Anlass, der bei allerbesten Wetterverhältnissen stattfand, am Samstagnachmittag von einem Unfall mit tödlichen Folgen überschattet. Im Anschluss an einen (sehr) tief angesetzten Looping



konnte der Pilot einer prächtigen restaurierten «Firefly» der Royal Navy das Flugzeug nicht mehr rechtzeitig hochziehen und stürzte ungebremst in ein Kornfeld auf der gegenüberliegenden freien Seite der Pistenachse. Pilot und Beobachter konnten leider nur noch tot geborgen werden.

Dieser Unfall liess die tolle Stimmung natürlich sofort einfrieren. Obwohl die Airshow nach zirka ¾-Stunden fortgesetzt wurde, kam keine richtige Airshow-Atmosphäre mehr auf. Schade, schade ...! Viele anwesende Fachleute meinten einmal mehr, dass die Airshow-Programme in England einfach unnötig tief geflogen würden.

Nach zwei intensiven Airshow-Tagen freuten sich alle auf den ruhigeren Montag. Am Vormittag wurden auf einer Sightseeing-Tour die Altstadt von Cambridge, die legendären Colleges und der amerikanische Soldatenfriedhof besucht. Anschliessend fuhren wir über Land nach Old Warden bei Biggleswade, wo wir die weltberühmte Shuttleworth Collection mit über 40 flugtüchtigen (!) Flugzeugen aus dem ersten und zweiten



Weltkrieg besichtigten. Unbedingt sehenswert!

Zweifelloos wird die Reise an die «Flying Legends» Airshow 2003 in Duxford allen in Erinnerung bleiben.

Col Adi Meier





### Hello Cols and Friends

Eure umschwärmte, heissgeliebte, mit viel Herzblut und anderweitig monetär Flüssigem erstandene Stinsy hat's geschafft: Here I am - im CONTACT mit eigener Rubrik. Wow! Wer es soweit bringt, sich Gehör im elitärsten aller elitären Newsletter der CAF zu verschaffen, darf sich - Medien bezogen - getrost zurücklehnen. Top level established.

Ich, Lady Stinson, - meine unzählbaren Fans nennen mich Stinsy - werde mich fortan an dieser Stelle outen, frisch von der Leber weg und ohne Rücksichtnahme auf Verluste, ganz wie es meiner amerikanischen Herkunft gebührt. Zeit sei es mich vorzustellen, meint mein Freund, Mäzen und Gönner Col Werner Meier von und zu Bremgarten.

Well, ich bin Amerikanerin, was so ziemlich alles umschreibt bezüglich meiner unübertroffenen inneren und äusseren Qualitäten. In diesem Jahr darf ich einen runden Geburtstag feiern. Er beginnt erstmals mit einer 6 - mehr verrate ich nicht. Die meisten Jahre meines Lebens verbrachte ich in Kalifornien, abgesehen von meinem Einsatz in Pearl Harbor, damals als wir Amis einmal mehr daran waren, eine Achse des Bösen zu brechen.

Ich fegte fast pausenlos diesen fiesen schlitzäugigen Giftzwerge von ennet dem Pazifik um die Ohren und brachte unsere verletzten Boys aus der Schusslinie in Sicherheit. Wieder zuhause lebte ich, wie bei uns drüben so üblich, in stets wechselnden Verbindungen. Mit zunehmenden Jahresringen und Kratzern am Lack ereilte mich das Elderly-Woman-Syndrom: Ich wurde mehr und mehr in die hinteren, düsteren Hangarwinkel verbannt, meistens übersehen wie übergangen und zählte täglich die neuen Spinnweben an meinen Flügeln.

Mit 54 Jahren kam dann die Wende: Robert NIGHTINGALE - nomen est omen - entschloss sich, meine inneren wie äusseren Werte neu zur Geltung zu bringen. Derart gestylt, geliftet und aufgemotzt fand ich gar Zugang zu begeisterungsfähigen Männerherzen der obersten Manager-Etage des CAF in Little Switzerland. Meine Freunde Col Werni und Col Henry konnten sich und andere CAF-Fans überzeugen, mal ein tüchtiges «Clean up» in ihren Geldbeuteln durchzuführen. Angesichts der stolzen Transfersumme nahm ich die lange und mühselige Reise in einer dunklen Kiste auf mich, verliess meine sonnige Heimat und sah mich am 30. November 2001 in Eis und Schnee wieder.

Kurz vor Weihnachten durfte ich mit meinen beiden engsten Freunden Werni und Henry zum ersten Mal in den Ausgang. Wow! Ein seltsames Erlebnis hatte ich auf diesem ersten Flug: Mir war, als sähe ich neben mir den Schatten einer meiner Schwestern. Es soll ja zur Zeit meines Einsatzes auf Hawaii eine Dame aus dem Hause Stinson bereits helvetischen Boden unter die Räder erhalten haben. Offenbar hat diese Dame einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Dank ihr war und ist mein Typ heute so gefragt. Thanks, sister A-96!



Ich wohne recht gepflegt mit diversen Damen jüngeren Kalibers in einem Fliegerfreuden-Wohnheim in Grenchen-les-bains. Mein Hobby ist Sehen und Gesehen werden. Dass Mann mit mir Staat machen kann, beweisen meine zahlreichen Teilnahmen an allerlei Miss-Wahlen. Am liebsten jedoch sehe ich mir meine neue Heimat von oben an. Je öfter desto besser.

Ein Wunsch für die Zukunft ? Euch alle endlich kennen zu lernen und zwar in action! Dass Geschenkgutscheine für ein intimes Treffen mit mir Freuden ungeahnten Masses bereiten, sei angesichts der nahenden Weihnacht verraten.

ÜBER DEN WOLKEN MUSS ES MIT STINSY WOHL WUNDERSCHÖN SEIN - Let's try !!

Bis bald und bye bye  
Eure Stinsy

## news

### Absichtlich leergelassen



Schon die «Kleinsten» lesen den Contact

### Mitflug-Gelegenheiten mit

#### Stinsy:

Henry Saladin 01 853-0533

#### C-36:

Guido Pellicoli 079 636-5346

#### PC-7:

Peter Bosshard 01 822-0404

### CAF / Swiss 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:** Knapp AG. 8048 Zürich

### CAF Swiss Wing

#### Flight Operation

9. August 03  
Sommernachtsfest Birrfeld

17. August 03  
60-Jahre Bomberlandung  
Utzenstorf

23.-24. August 03  
Flugtage Willisau

23.-24. August 03  
St. Stefan (AAA)

29.-31. August 03  
Fête de l'Air / La Côte

30. August 03  
SFA Competition / Emmen

20. September 03  
Swiss Tank Challenge / Thun  
(prov)

#### Veranstaltungen

27. Juli 03  
BBQ Reichenbach

7. Oktober 03  
Fliegerdemo Axalp

29. November 03  
Jahresabschluss

#### Reisen

12.-14. Juli 03  
Flying Legends, Duxford  
mit Adi Meier

25. - 30. September 03  
CAF-Airsho 03, Midland TX

Col Adi Meier wird Sie laufend über die Reisen informieren.

## 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))<br><i>(nur für Mitglieder)</i> | 5.00     |
| ..... | 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