



Vor 60 Jahren ...

Letztmals so direkten Kontakt mit der alliierten Kriegsmaschinerie hatte das beschauliche Utzenstorf am 17. August 1943. Damals landete nach dem Mittag aus heiter-hellem Himmel eine US-amerikanische B-17 – aufgrund ihrer Grösse «Fliegende Festung» genannt – im Kartoffelacker von Bauer Reist, unmittelbar neben dem Schützenhaus.

Die Maschine mit dem Namen «Battle Queen-Peg of my heart» war bei Luftkämpfen über Deutschland stark beschädigt worden; verzweifelt musste sich die zehn Personen umfassende Mannschaft nach den ausgeführten Angriffen auf Schweinfurt und Regensburg einen Ort für eine Notlandung suchen.



«BATTLE QUEEN-Peg of My Heart» war eine brandneue B-17F-95-BO (Serie 42-30315) und der 390th Bomber-Gruppe zugeteilt.

Die Ebene bei Utzenstorf – lange Zeit auch als Militärflugplatz genutzt und als einer der Standorte für den geplanten Schweizer Grossflughafen im Gespräch – bot sich schliesslich an.

Allein einem «Pflanzblätz» mit Stangenbohnen und grossem Glück ist es wohl zu verdanken, dass die Maschine nicht in den nahe gelegenen Wald raste und dass niemand verletzt wurde. Erst die Menschenmenge, die sich alsbald um den Bomber versammelte – einer der ersten, die in der Schweiz notlanden mussten - machte den Amerikanern klar, dass sie sich in der Schweiz und damit in Sicherheit befanden.

Der Bomber blieb einige Zeit auf dem Felde liegen, bewacht von der Ortswehr, bevor er mühselig abtransportiert wurde. Zu diesem Zeitpunkt allerdings hatten sich einige Utzenstorfer bereits mit Originalbestandteilen der B-17 eingedeckt.

(Aus dem «Der Bund», 18. August 03)

Vom 15. bis 17. August 2003 fand eine Erinnerungsfeier zu diesem Ereignis statt. Der Organisator Rolf Zaugg mit seiner Crew war für diesen aussergewöhnlichen Anlass verantwortlich. Im «B-17 Museum Utzenstorf» konnte man die ganze Geschichte nachvollziehen. Die Ausstellung präsentierte sich hervorragend. Zu sehen bekam man unter anderem Motoren, Geschütztürme, Funkanlagen (die repariert und funktionstüchtig waren), Zielgeräte, Uniformen, Cockpit-Instrumente, Bilder, Dokumente und vieles mehr ...



Col Richard A. Magnam mit seiner Frau Peggy bedankt sich bei Barbara Kummer, Lokalhistorikerin

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Birrfeld	Seite	4
Flugtage Willisau	Seite	5
Steel Parade Thun	Seite	6
Lugano 03	Seite	7
Raron 03	Seite	8
Lt Martin Andrews	Seite	9
Mustag aus dem Osten	Seite	11
Gesucht / Auto	Seite	12
Oshkosch	Seite	13
Impressionen	Seite	16
N-20 Aiguillon	Seite	18
Stinsy	Seite	19
News, Veranstaltungen	Seite	20



Col Richard Magnam im Gespräch mit Mitgliedern des CAF Swiss Wing und der «Baracuda» Gruppe



The communication equipment - ein super Ding - und es läuft ...

Zur Eröffnung am Freitag kam der «US-Air-Attaché», Col Richard A. Magnam und wurde durch die Behörde von Utzenstorf begrüsst. Er benutzte die Gelegenheit und begrüsst auch die Mitglieder der Gruppe «Baracuda», die ein Camp der US-Army mit originalen Zelten, Fahrzeugen, Uniformen etc. aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges aufgebaut hatten sowie Mitglieder des CAF Swiss Wings.

Am Sonntag flogen vier Flugzeuge in der «Missing Man» Formation vorbei, ein Ehrensalue für die gefallenen Soldaten, die nie mehr nach Hause zurückkehrten.

Auch der CAF Swiss Wing war mit einer Delegation vertreten, als unter der Leitung von Col Werner Meier die Formation (Stinsy war Nummer 3 in der Formation) die Ehre hatte, als «Missing Man Aircraft» die Gedenkstätte punkt 13.45 Uhr zu überfliegen (Bilder auf Seite 3).

Das Ziel des Wochenendes: an alte Zeiten erinnern, denn die schrecklichen Seiten des Krieges können weder verstanden noch gezeigt werden – Vergessen darf man sie aber auch nicht.

Col Werner Meier



Bombenschütze (oben) und ein Gunner.





Die CAF Swiss Wing Delegation wartet gespannt auf die Formation.

*Die Piper (red 4) schliesst zur Stinsy (red 3) auf...
die Stinsy nähert sich Red 1 und Red 2.
Bild drei: Perfekte «Parade Formation»*



Ecke des Präsidenten

Absichtlich leergelassen

report

Am 9. August 2003 fand das 6. Sommernachtsfest im Birrfeld statt. Gastgeber waren das Flugplatz-Restaurant, der Aero Club Aargau und die Fliegerschule Birrfeld.

Der Tagesbefehl lautete: Im Laufe des Morgens Eintreffen der Oldtimer-Flugzeuge. Ab 15 Uhr Oldtimer-Flugbetrieb. Im Hangar und Festzelt Unterhaltung mit Musik, von 19 bis 20 Uhr Flugvorführungen mit C-36, P-2, AC-4, Stinson, Bücker und modernsten Akrobatikflugzeugen. Ab 22 Uhr grosses Feuerwerk, Ausklang, Open End.

Im Laufe des Tages versammelte sich eine stattliche Anzahl von Oldtimer-Flugzeugen. So waren unter anderem zu sehen: C-3603, C-3605, Stinson, AC-4, Stearman, Votec, One Design, Speed Canard, Cessna 195, Bücker 131, und auch eine Roesgen.

Über die Presse war die Bevölkerung aufgerufen worden, die Gelegenheit zum Mitfliegen zu nutzen. Den ganzen Tag herrschte ein Kommen und Gehen, die Stinson selber absolvierte fünf Rundflüge und konnte auch an der kleinen «Airshow» mitmachen. Selbst der Hunter und die Ju-52 machten noch einen kleinen Besuch im Birrfeld.



Während das «Duo Granadas» aufspielte, erfreute sich die Festwirtschaft und die HB-BAR eines regen Zuspruchs.

Das abschliessende Feuerwerk (das keinen Vergleich zu scheuen braucht) beendigte einen gelungenen Anlass.

Herzlichen Dank an Guido Pellicoli, der als Organisator und Flugleiter hervorragende Arbeit leistete. Dem Flugplatz-Wirt Christoph Richner einen herzlichen Dank für die Bewirtung und tatkräftige Mithilfe beim Fest.

Col Werner Meier



report

Wilde Hornisse im Sturzflug über Willisau

Aus dem «Willisauer Bote, 26. August 2003» von Michael Widmer
(leicht gekürzt durch die Redaktion)

Dröhnende Motoren, spektakuläre Manöver, begeisterte Zuschauer. Das sind die Flying Days in Willisau. Weit mehr Besucher als erwartet, über 6000, bestaunten am Wochenende die Modellpiloten und ihre Flugzeuge. Eine Momentaufnahme.

Motorenlärm und Flugzeugabstürze. Die Strasse zwischen Willisau und Gettnau ist beinahe unpassierbar. Auto reihte sich an Auto. Kaum ausgestiegen, empfängt den Besucher Motorenlärm. «Rrrrrr-roooooom!» Schon braust ein Modellflugzeug mit 200 Sachen über deinen Kopf hinweg. Aber keine Angst: Die Piloten haben ihre Maschinen im Griff. Meistens jedenfalls. Am Samstagabend – während dem Nachtflugprogramm mit Feuerreifen und Feuerwerk – gehen vier Modelle zu Bruch. «Abstürze gehören zu einem Modellflugtag. Wichtig ist, dass die Sicherheit der Zuschauer gewährleistet ist», sagte OK-Präsident Reto Marbach von der Modellfluggruppe Willisau. Sie war es jederzeit.

Hornissen und Russen. Flugzeugbastler aus der ganzen Schweiz reisen mit ihren Flugzeugmodellen nach Willisau. Über dem Feld gegenüber der Firma Makies kreisen Helikopter, Segelflieger, Sportmaschinen und sogar Militärjets.

Segelflieger macht «s Mändli»
Am Sonntag überfliegen nicht nur Modelle den Provisorischen Flug-

platz. Die Zuschauer bekommen atemberaubende Manöver mit Originalflugzeugen zusehen. So auch die Show von Philipp Kuchler, der mit seinem Segelflugzeug «MDMI-Fox» am wolkenlosen Himmel tanzt. Loopings oder «Mändli» sorgen bei den Besucher für «Aahs» und «Oohs». Auch der Helikopterpilot der Heli-basis Pfaffnau zeigte eine perfekte Vorführung. Weiter Piloten zeigen in Willisau ihr Können und ihre schönen Maschinen.

Laien im Stau. Hunderte Zuschauer applaudierten bei jeder geglückten Landung. Obwohl sich die Mehrheit in der Aviatik, bei den Fliegern und Manöver nicht auskennt. «80 Prozent der Besucherinnen und Besucher haben mit der Fliegerei nicht zu tun», schätzt Reto Marbach und freut sich darüber. «Wir können einer breiten Öffentlichkeit unseren Modellflugverein und unser Hobby vorstellen». Das Interesse ist an beiden Flugtagen gross. Am Samstag bringt der Zuschaueraufmarsch gar den Verkehr zum Erliegen.



Der CAF Swiss Wing war mit dem Werbestand und der Stinsy vertreten. Alles in Ordnung - Col Thomas Hüser gibt das OK und die Stinsy macht sich auf für eine weitere Vorführung - die von Col Henry Saladin am Mikrophon kommentiert wird.

report

Steel Parade

Die Steelparade auf dem Waffenplatz Thun ist für die Panzertruppen inzwischen so etwas wie der Jahreshöhepunkt. Zum Abschluss der unter allen Leopard-Ländern international ausgeschriebenen Swiss Tank Challenge - die übrigens erstmals die Schweizer gegen Berufssoldaten (!) aus acht europäischen Ländern gewannen - lädt Brigadier Fred Heer, der Ausbildungschef der Mechanisierten und Leichten Truppen, jeweils zur Parade. Diesmal, am 20. September, war es die letzte grosse Parade vor dem Übergang der «alten» Armee ins Konzept Armee XXI.

Also paradierten auf der Panzerpiste die Maritz-Batterie der Berner Artillerie 1840, die Schweizer Kavallerie Schwadron 1972 hoch zu Pferd, dem folgte eine Parade aller Schweizer Kampf- und Schützenpanzer. Und es präsentierte sich das Gastland Schweden mit der Cavalry-Parade der historischen Schwedischen Schwadron 1927 und den Königlichen Smalands Husaren, dem Regiment Num-

mer 4, das 384 Jahre im aktiven Dienst war - von 1543 bis 1927.

Zum Jubiläum «100 Jahre Saurer» wurden historische Schweizer Militärlastwagen dieser Marke und Fahrzeuge aus ehemaligen Schweizer Armeebeständen vorbei gefahren, dahinter in der Jeep-Parade Armee-Jeeps aus dem In- und Ausland, da-runter zwei Exemplare, die am D-Day über den Kanal gekommen waren. Jetzt folgten die Zweiräder: die Condor Freaks Schweiz zeigten ihre alten Motorräder, ihnen folgten die «Stahlrösler» der Schweizer Armee.

Aber dann - genau zum Ende der Landeshymne - fand der grosse Auftritt der Commemorative Air Force Swiss Wing statt (dem war ein längeres Briefing im Tower des Rasenflugplatzes Thun vorausgegangen und ein Besammeln über dem Raum Belp). Ruppert Baumberger und Michel Scyboz flogen in zwei wunderschön restaurierten blaugelben Stearman (Trainingsflugzeuge der US Air Force) voraus, in der Mitte als Star die Stinsy (geflogen von Col Werner Meier), rechts dahinter versetzt Walter Martin mit seiner Piper.



Vorbereitungen für den Abflug...

Über der Steelparade wurde aus enger Formation heraus der «Missing Man» geflogen - die neue Rauchanlage hat sich dabei bestens bewährt. Selbstverständlich waren Henry Saladin als Speaker und Werner Zürcher als Mechaniker auch am Ort.

Anschliessend beobachteten wir die eindrückliche Rangverkündigung und Abschiedsfeier, nahmen am Mittagessen viele Komplimente entgegen und besuchten noch das «Swiss Cavalry Camp», wo grade die Musikformation der russischen Militärakademie Moskau ein Konzert gab. Wer hätte vor Jahren gedacht, dass uns in Thun die Russen einmal den Marsch blasen würden?

Hptm Hans Rechsteiner



Die Stinsy hat sich aus der Formation gelöst und fliegt nun «einsam» weiter ...



Col Werner Meier beim «Briefing»

report

«Lugano con il naso all'insù» und Tag der offenen Tür 2003

Das letzte Juliwochenende versprach auch dieses Jahr ein wenig Abwechslung vom alltäglichen Flugbetrieb. Die internationale Airshow über dem Luganersee und ein Tag der offenen Tür der tessiner AeCS Sektion waren angesagt.

Die Organisatoren setzten für den Samstag vorwiegend auf Jet-Power, am Sonntag eher auf für fluglärmempfindliche Gemüter besser verträgliche aeronautische Darbietungen.

Der Tower Lugano-Agno und ein betriebsinterner Aussenposten am Seeufer in Lugano (letzterer ausgerüstet mit Sonnenbrille, Handfunkgerät und einer den Temperaturen angepassten Beleidung) sollten dafür sorgen, dass der Event sicher und reibungslos abläuft.

Während die aufgestockte Tower-Crew die Starts und Landungen, die Ueberflüge in Agno und die Wartebereiche südlich von Melide und über dem Monte Lema kontrollierte, sowie die Koordination mit dem italienischen Militärflugplatz in Cameri übernahm (dort waren die ausländischen Jet-Solisten und -Staffeln stationiert), war unser freiwilliger Vertreter zusammen mit dem «Air Boss» für die «Display Area» über dem See verantwortlich.

Um die Protagonisten in der Luft sicher walten zu lassen, heisst, sie vor ungebetenen «Gästen» zu schützen, wurde unsere CTR (Kontrollzone) gegen Osten etwas ausgebeult und

die Obergrenze auf 12'000 Fuss (normalerweise 6500ft) gesetzt. Nachdem wir am Mittwoch endlich das endgültige Programm und die Verfahren erhalten hatten (zwei Tage vorher – wahrer Luxus!) und das Training vom Freitag, inklusive einem Gruss auf Augenhöhe des Towers seitens des Oesterreichischen Drakens und der Mirage 2000C reibungslos über die Bühne gegangen war, konnte es also am Samstag losgehen. Die Wetterbedingungen sprachen für ein reges Zuschauerinteresse. Sonnig, warm und nur ein leichter Dunst.

Von Agno aus starteten am Morgen vorerst in 10-Minutenabständen SuperPuma, PC-12, Transall, Fiat G-46, Grumman Widgeon und B-25, um ihr Programm vom Sonntag über dem Flugplatz zu üben. Nach einer längeren Mittagspause donnerte dann pünktlich um 1400 unsere F-18 über den Monte Brè um das Nachmittagsprogramm zu eröffnen. Und spätestens zu diesem Zeitpunkt waren wohl alle wach! Es folgten die Darbietungen des PC-7 Teams, der Transall, des Grumman Amphibiums und als erster Höhepunkt die Patrouille de France.

Viele freuten sich wohl auf das 25-minütige Programm der Franzosen. Auch wir im Tower, denn endlich bekämen wir hinter der Collina di Breganzona auch etwas zu sehen... dachten wir. Denn nach nicht einmal der Hälfte des Programms erklärte uns der Leader ohne irgendwelche Vorwarnung – sinngemäss – «Ich habe fertig!» Das war eher suboptimal für unser Timing (oder eher: «schlecht, wie Flasche leer...», denn die deutschen Marine-Tornados waren erst in 8 Minuten bereit und die Patrouille Jaguar war noch in Cameri am Boden.

Jetzt liefen die Telefondrähte heiss, um die Jaguar sobald wie möglich in

die Luft zu bringen, denn für die Zuschauer sind 8 Minuten ohne Flugzeuge an einer Airshow eine Ewigkeit. Nun legten uns die Franzosen noch ein weiteres Kuckucksei ins Nest – oder eher den Horst. In Cameri verlangten sie Priorität bei der Landung und blockierten somit die Jaguar noch länger am Boden!

Nun wäre für uns genug Zeit gewesen, um unseren Frust drei Stockwerke tiefer mit einem BigMac und «Freedom Fries» runterzuschlucken, aber da meldeten sich schon unsere deutschen Freunde, dass sie etwas früher bereit seien. So kamen wir dem Zeitplan wieder etwas entgegen, und bis Jaguar, B-25, Frece Tricolori, Draken, Mirage 2000C und zum krönenden Abschluss die Patrouille Suisse ihre Darbietungen beendet hatten, war die ganze Sache wieder im Lot.

Am Sonntag fand dann die Airshow im kleineren Rahmen auf dem Flughafen Agno statt. Unsere gepropellerten Freunde, zu denen noch eine An-2 stiess, durften am Nachmittag nochmals ran. Eine statische Ausstellung, Rundflüge mit Helikoptern und Piper 28, Verkaufsstände aller Art und perfektes Sommerwetter sorgten dafür, dass alle auf ihre Kosten kamen.

Auch wir im Tower hatten am Montag noch ein verspätetes Zückerchen. Die Jaguar und die Tornados beglückten uns auf ihrer Heimreise noch mit einem standesgemässen (bewilligten) «Low Pass» über dem Flugplatz.

Aber das Allerwichtigste: der ganze Anlass lief ohne Unfälle oder gefährliche Situationen ab. So konnte man sich das kühle Bierchen nach Arbeitsende umso mehr schmecken lassen. Cheers!

Col Christian Gloor
Flugverkehrsleiter, Skyguide

report

Raron 2003

Jedes Jahr im Juli finden in Raron diese Flugtage statt. Schon als kleiner Bub besuchte ich mit meinen Eltern und meinem Bruder diese gemütliche Airshow im Oberwallis, wenn wir gerade in der Nähe Ferien machten. Seitdem ist dieser Anlass bei mir zur fast alljährlichen Besuchspflicht geworden. Meistens verbunden mit einer zweitägigen Töfftour. Auch in diesem Jahr haben meine Frau Gabriela und ich dieses Wochenende reserviert dafür.

Als wir am Samstagmorgen mit unserer Honda «Africa Twin» auf dem Flugplatz ankamen, landete gleichzeitig die Comte AC-4 vom Swissair Fokker-Team. Pilotiert von Henry Saladin, und als «Bord und Groundmechaniker» begleitete ihn Werner Zürrer. Als weiterer Helfer kam noch Mechaniker Norbert Kessler hinzu, der mit dem Auto angereist kam.

Wie Henry uns mitteilte, sollte die «Stinsy» eigentlich auch nach Raron kommen. Doch leider musste Werner Meier im letzten Moment wegen technischer Probleme den Flug abblasen. Die Radbremsen wiesen sehr schlechte Verzögerungswerte auf, was bei einer starken Bremsung nach der Landung gefährlich hätte werden können. Also wird sich die «Stinsy» einer Reparatur unterziehen müssen, die nicht sofort ausgeführt werden könne. Die Mechanikercrew wird sich diesem Problem natürlich so schnell wie möglich annehmen, damit die «Old Lady» wieder sicher in ihr liebstes Element, den Luftraum abheben kann.

Nun zurück zur Airshow; Wer schon mal in Raron war, weiss, dass das Flugprogramm nicht sehr üppig be-

laden ist. Es ist mehr geprägt von ankommenden Kleinflugzeugen und vor allem Oldtimern, die mehrheitlich statisch bestaunt werden können. Es seien bis am Samstagabend ca. 160 Flieger zu verzeichnen gewesen, wie der Platzspeaker zu verkünden gab. Um einige aufzuzählen; das Bild auf der Wiese hinter dem Zuschauerraum war vor allem von Piper J-3, L-4 Super Cup und Bucker Jungmeister bzw. Jungmann geprägt. Der wohl imposanteste «Brocken» war der mit Schwimmern ausgerüstete De Havilland DHC 2 Beaver, der alle andern Hochdecker wie ein König überragte. In der abgesperrten Zone vor den Zuschauern befanden sich die eigentlichen Showflugzeuge. Darunter z.B. die von der Sonne gebleichte C-3605, die mit ihrer auffällig langen Turbopropnase immer wieder für Bewunderung sorgt. Weiter fanden sich die Antonov An-2, ein Pilatus P2, einige auf hochglanz polierte Pilatus P3, Doppeldecker vom Typ Stampe und Tiger Moth ein. Aber auch moderne Flieger säumten die Flightline, wie die Akromaschine Sukhoi 31-M, Pilatus PC-7, eine Pitts Spezial und die wunderschönen Christen Eagle Akrodoppeldecker.

Der Höhepunkt des Tages war die geniale Vorführung des PC-7 Teams unserer Luftwaffe. Ihre präzisen und schwierigen Formationen lösen immer wieder viel Bewunderung beim Publikum aus. Ein Aufleben von alten Erinnerungen an die gute alte Swissairzeit kamen bei der gemeinsamen Vorführung der beiden Comte AC-4 auf. Schmunzeln musste ich über die AC-4 «HB-ETI», die mit ihren «Kinderwagenrädli» ohne Bremsen ausgerüstet ist und beim «herumtäxelen» auf dem Rollweg mit Mannschaft gebremst werden muss.

Damit auch mal die Ohren so richtig zum Zug kamen, gab Daniel Kob-

let auf seiner North American T-6 Texan eine eindruckliche Soundeinlage aus der Luft.

Immer wieder speziell in Raron ist, dass man sich für ein 15 minütiges Bucker-Akroprogramm melden kann, um den Flugplatz in jeder Lage aus der Luft bewundern zu können. Übrigens, man sitzt an der frischen Luft, was vielleicht bei gewissen noch nicht gewohnten Mägen von Vorteil ist. Wem der Bucker noch zu wenig schnell war, der konnte sich das Gefühl «von nicht mehr wissen, wo oben und unten ist», in einer Pilatus PC-7 holen.

Aber auch dem Publikum am Boden wurde der Atem ins Stocken gebracht. Mit einer spektakulären Helikoptershow vom bekannten Buschpiloten Bernd van Doornick. Der benutzt doch wirklich Bäume als Slalomstangen. Mit vollem Speed im Tiefstflug manövrierte er sein «Lama» zwischen den Baumreihen hindurch. Der muss diese Gegend wohl so gut kennen, wie die eigene Hosentasche. Sogar das Hangargiebeldach musste für seine Flugkünste herhalten. Dabei mussten die Ziegel nicht mal angeklammert werden, wie das um den Flughafen Zürich nötig ist!?!

Zum Abschluss der Vorführungen wurde noch faszinierender Modellflugsport gezeigt. Ein über 200 km/h schnelles Jetmodell und einen Helikopter mit Turbinenantrieb.

Anschliessend war noch gemütliches Beisammensein angesagt. Gabriela und ich waren uns einig, wir werden, wenn auch immer möglich im nächsten Jahr wieder nach Raron fahren. Das Wallis hat auf uns einfach eine spezielle Anziehungskraft! Wir können es euch allen nur empfehlen.

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

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 Informationen

Der amerikanische Top-Spion Allen Dulles, der oberste OSS-Funktionär in Europa, erinnerte sich an den diskreten und gebildeten jungen Leut-

nant, mit dem er sich vor vielen Monaten zufällig auf einer Zugfahrt unterhalten hatte. Im Februar 1944 rief Dulles Andrews zu sich nach Bern in seine Parterre-Wohnung in der Altstadt an der Herrengasse 23 mit Blick auf die Aare.

Es war dieses unscheinbare Gebäude, aus dem Dulles tausende streng vertraulicher Nachrichten aussandte, die sich für die Alliierten im Krieg als unschätzbar erweisen würden. Er wies die Alliierten zum Beispiel im voraus auf den geplanten Mordanschlag auf Hitler und den versuchten Staatsstreich von Stauffenberg's und anderen deutschen Nazi-Gegnern hin - in der Hoffnung, Unterstützung für die Verschwörer durch die USA erwirken zu können. Die Alliierten nahmen es nicht ernst.

Als Andrews zu Besuch war, begleitete Dulles ihn durch eine Allée mit hohen Linden, wo sie teilweise vor den Blicken anderer geschützt waren. «Ich werde ständig überwacht», vertraute ihm Dulles an. Die Deutschen wussten sehr wohl, dass Dulles mehr war als nur ein «diplomatischer Beobachter».

Sobald sie im geräumigen Büro waren, bat Dulles Lt Andrews an einer wichtigen Operation teilzunehmen. Dulles hatte einen Austausch von sieben deutschen Offizieren, die in der Schweiz gefangen gehalten wurden, und sieben amerikanischen Angehörigen der Luftwaffe organisiert. Falls er zusagen würde, wäre Martin Andrews einer von ihnen.

Dulles hatte jedenfalls grössere Pläne, als nur ein paar Amerikaner zu befreien. Seit Monaten hatte er geduldig militärische Informationen für Washington gesammelt, als Hilfe für die bevorstehende Invasion in der Normandie. Sein Plan war es, diese Informationen mit Hilfe der gefan-

genen Soldaten aus der Schweiz hinaus zu schmuggeln.

Andrews war überwältigt von dem, was Dulles alles herausgefunden hatte: Die exakten Standorte aller deutschen Divisionen in Frankreich, Details über die Befestigungen an der französischen Küste, Zahlen aus der deutschen Rüstungsindustrie und vieles mehr. «Codennamen von Deutschen, die für die Alliierten spionierten, Berichte über britische Diplomaten, denen Dulles nicht vertraute, und jede Menge anderer Sachen, die ich einfach nicht verstand», erinnert sich Andrews.

Die nächste Woche verbrachten Andrews und Lt Robert Titus, der ebenfalls für den Austausch vorgesehen war, damit, sich in Dulles' Büro Geheimdienst Informationen einzuprägen. Andrews und Titus memorierten die Fakten unabhängig voneinander, keiner der beiden wusste, was der andere vorhatte. Nach Dulles' Plänen sollte jeder von ihnen denken, er wäre der einzige Kurier. Bald trafen sie auch die anderen Gefangenen, die für den Austausch vorgesehen waren: Cantwell, Oakes, Geron, Turner und Rapport.

Der Weg

Die Deutschen würden die Gefangenen durch Deutschland und Frankreich, welches vollständig besetzt war, nach Spanien bringen, einem weiteren neutralen Land. Von dort aus könnten sie direkt repatriiert werden. Die Gefangenen hatten Anweisungen erhalten, zivile Kleidung zu tragen, um Auseinandersetzungen mit dem französischen Widerstand aus dem Weg zu gehen.

Dies bedeutete aber auch, da sie ja Soldaten ohne Uniform waren, dass jeder deutsche Offizier Grund zur Annahme hatte, sie wären Spione.

(Spione wurden routinemässig erschossen). Für die sieben Männer - und für Tausende amerikanischer Truppen, die bald in der Normandie landen würden - war es absolut essentiell, das nichts schief ging.

Die Übergabe

Die amerikanischen Offiziere wurden am 3. März 1944 zum Basler Bahnhof gebracht, den die Schweizer Behörden, welche den Austausch überwachten, vorsorglich evakuiert hatten. Die Männer wurden zur ausgedehnten Wartehalle geführt. Der deutsche Teil des Bahnhofs war furchteinflössend ausgestattet. Die Deutschen hatten die Wände auf ihrer Seite der gigantischen Halle mit riesigen Bannern und Hakenkreuzen dekoriert.

Andrews hielt den Atem an. Plötzlich erinnerte er sich an Dulles Worte: «Sie überwachen mich ständig. Was, wenn einer dieser SS-Offiziere mich gesehen hat?» Sicherlich hatten sie Photos von Dulles und seinen Besuchern geschossen. Würde einer der Offiziere eines dieser Photos aus der Tasche ziehen, ihn darauf erkennen und der Spionage bezichtigen? Dieser Gedanke blieb für den Rest der Reise.

Nach aussen blieben Andrews und die anderen ruhig, verhüllten ihre Angst hinter einer Maske der Zuversichtlichkeit. Der Major der SS warf ihm einen finsternen Blick zu. Plötzlich brach er die Stille und salutierte laut «Heil Hitler!». Der Effekt war wahrlich furchteinflössend in der Leere und Stille des Bahnhofs. Die Amerikaner, wie auch die Schweizer Diplomaten, welche sie begleiteten, nickten bloss und würdigten den Salut nicht weiter.

Die Würfel waren gefallen. Sieben Amerikaner würden mit einer deutschen Eskorte feindliches Gebiet

durchqueren, mitten im Krieg. Die Schweizer hatten arrangiert, dass sie die deutschen Gefangenen erst dann frei lassen würden, wenn sie von offizieller Seite der Amerikaner erfuhren, dass die Amerikaner sicher in Madrid angekommen seien - die einzige Versicherung welche die jungen Offiziere hatten.

Drei weitere SS-Leute traten hervor und halfen die amerikanischen Offiziere zu einem wartenden deutschen Zug zu eskortieren. Dort übergaben sie die Gefangenen einer drei Mann zählenden Wache aus gewöhnlichen Soldaten der Wehrmacht, einem Hauptmann, einem Feldweibel und einem Korporal. Als Letztere die Leiter des Waggons bestiegen, hallten ihre lauten Schritte auf den stählerne Stufen quer durch den Bahnhof.

Gegen Ende des Austauschs fiel die Spannung wieder auf ein erträgliches Niveau, da die regulären Wehrmachtssoldaten (im Gegensatz zur fanatischen SS) der Nazi-Ideologie weniger enthusiastisch nacheiferten und so weit weniger gefährlich wirkten.

Die Zugfahrt

Jetzt kam Andy sein sprachliches Können zu Gute. Der deutsche Hauptmann redete ein klein wenig Französisch und teilte ihm mit, dass Lt Andrews und die anderen Offiziere sich auf zwei Abteile aufteilen würden. Sie bewegten sich den schmalen Korridor entlang und eine der Wachen öffnete die Tür des ersten Abteils. Die Amerikaner hatten ein flaes Gefühl im Magen, als sie sich setzten. Sie hatten den ersten Teil einer der «seltsamsten Zugreisen», die sie je unternahmen würden, hinter sich gebracht. Die Amerikaner merkten bald, dass es sich nicht um einen Schnellzug handelte. Er schien «an jeder Station entlang des Rheintals



Allen W. Dulles

7. April 1893 - 29. Januar 1969

anzuhalten». In den langen Kurven konnten sie den Anfang und das Ende des Zuges erblicken; Flugabwehrgeschütze waren vorne und hinten montiert. Sie beteten dafür, dass kein amerikanischer Kampfpilot just an diesem Tag Glück hätte und den Zug angreifen würde (etwas, worin die Alliierten immer häufiger erfolgreich waren).

Sie konnten den Zug nicht verlassen, aber es war ihnen gestattet, aus dem Fenster zu lehnen und die frische Luft und die Landschaft zu geniessen. An den Bahnhöfen betrachteten sie die deutschen Leute, die ihren täglichen Ritualen nachgingen. In einer Kleinstadt lief eine junge Frau entlang dem Perron neben dem Zug und bat um «Spenden für das Deutsche Rote Kreuz».

Für Lt Andrews war Menschlichkeit einfach Menschlichkeit, egal von wem. Er suchte in seinen Taschen nach Geld und deponierte seine letzte Zehnernote im Korb, den die junge Frau hinhielt. Manchmal überquert Nächstenliebe sogar die Frontlinien.

Schluss im nächsten Contact

report

Die Mustang aus dem Osten ...

Anfangs des Jahres 1944 machten die Piloten der Army Air Force über dem Südpazifik Bekanntschaft mit einem neuen unbekanntem japanischen Jäger. Das «Allied Technical Air Intelligence Unit» (ATAIU), kommandiert durch Col Frank McCoy, gab dem neuen Jäger den Namen «Frank». Diese Codenamen wurden gebraucht, um die japanischen Flugzeuge zu identifizieren. Für Jäger wurden männliche und für die Bomber weibliche Namen gewählt.

Der erste «Frank» wurde in der Nähe von Manila erbeutet, und das «ATAIU» hat herausgefunden, dass dieses Flugzeug durch den bekannten Flugzeughersteller «Nakajima Aircraft Co.» hergestellt worden war. Der erste Prototyp flog im März 1943. Nach den Testflügen wurde die KI-84 im April 1944 an die Army

ausgeliefert und sofort an der Front eingesetzt.

Die leichten Beschädigungen des erbeuteten Flugzeuges wurden behoben und sie erhielt die Nummer S-17. Im Sommer 1945 fanden Testflüge gegen die besten US-Jäger statt. Während diesen Tests stellte sich heraus, dass die «Frank» mit ihrer Steigleistung alle US-Flugzeuge übertraf, inklusive den P-51D-Mustang. Auch war sie besser manövrierbar und im Kurvenflug hatte sie einen engeren Kurvenradius als die P-51H und die P-47. Die «Frank» übertraf sogar die Spitfire, die in dieser Disziplin einen wahrlich guten Ruf hatte.

Diese Erkenntnisse führten dazu, dass dieses Flugzeug in die USA transportiert wurde und gegen die letzten Flugzeugmodelle der USA testgeflogen wurde.

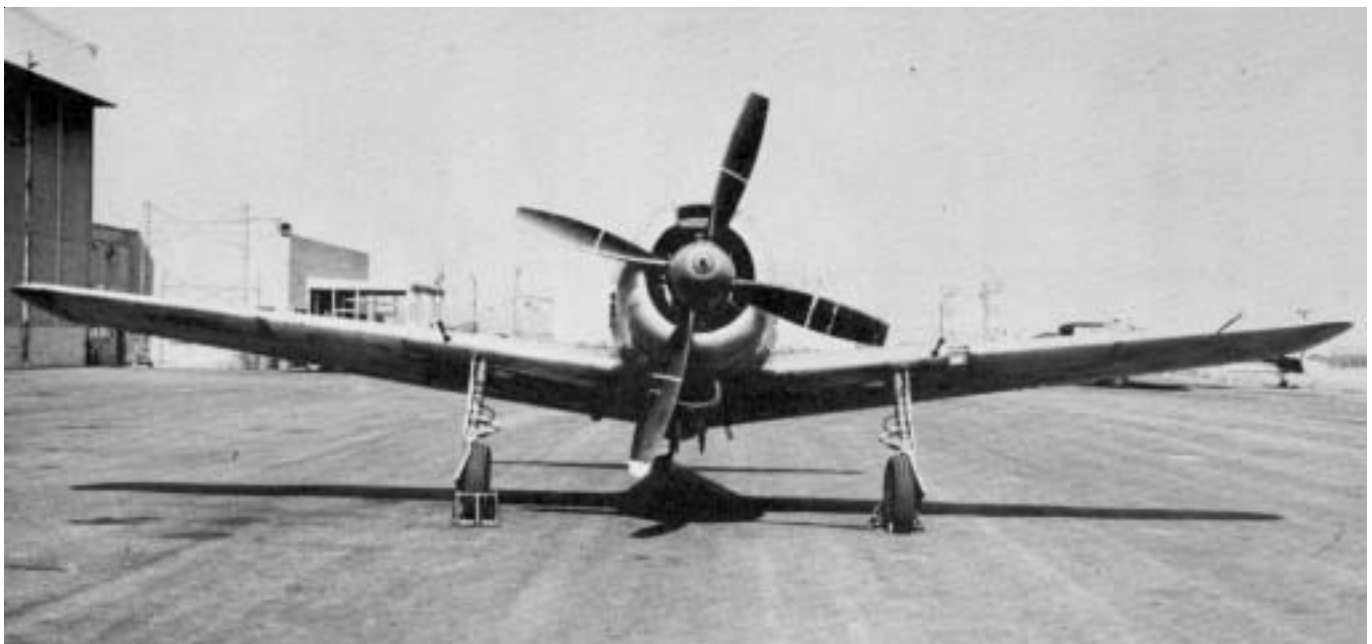
Die Ergebnisse wurden bestätigt. Die «Frank» war etwa gleich gut wie die Mustang und P47 Thunderbolt. Die- sie hatten eine etwas grössere Spitzen-



geschwindigkeit, aber die «Frank» war besser im Steigflug, besser im Kurvenflug und konnte auch enger drehen. Die Steuerdrücke waren ausgeglichener und leichter als bei den meisten amerikanischen Flugzeugen. Auch die Reichweite war gleich wie bei der Mustang. Das war bemerkenswert, war doch die Mustang der «Jäger mit der grössten Reichweite».

Eine interessante Feststellung war auch die Zuverlässigkeit. Während all diesen Testflügen (die wirklich an die Leistungsgrenzen gingen) traten keine nennenswerten technischen Probleme auf. Von den amerikanischen Testpiloten wurde die «Frank» als bestes japanisches Flugzeug bewertet.

Nach Abschluss der Testflüge im Juni 1946 wurde das Flugzeug nach Park Ridge, Illinois, überflogen und konserviert. Etwas später übernahm das National-Air-Museum dieses Flugzeug. Als 1952 Budget-Kürzungen



vorgenommen werden mussten, hatte man das Flugzeug als überzählig eingestuft und das «Ontario-Air-Museum» in Ontario übernahm die «Frank».

Im Juli 1954 drehte das MGM-Filmstudio einen Film «Never So Few». Sie brauchten einige originale japanische Flugzeuge, und die «Frank» wurde mit den «52th Fighter Sentai»-Bemalung im Film eingesetzt. Das Flugzeug wurde aber nur zum Rollen gebraucht.

1963 brauchte ein TV-Studio wieder japanische und Navy-Flugzeuge für eine «Aviation picture in Florida». Die AiResearch Aircraft Co. in Los Angeles überholte das Flugzeug und machte es wieder flugtüchtig. Im Juni fanden die Testflüge statt, die ohne Probleme verliefen.

Im Juli 1963 sah man dieses Flugzeug erstmals an einer Vorführung. An der Show der «Air Force Reserve Air Fair» in Santa Monika war sie die Sensation. Etwas später wurde die KI-84 ins Air-Museum überflogen und ist nun dort zu bewundern.

Col Werner Meier
Qellen: Aero Publishers Inc.
und W. Green

Gesucht

ein Transportfahrzeug für den
CAF/SW Werbeposten

Unser Werbeposten war 2003 an sieben Wochenenden und an verschiedenen Flugschauen in der Schweiz im Einsatz. Dadurch und zusammen mit unserer «Stinsy» ist unser Club einer weiteren Öffentlichkeit bestens präsentiert worden.

Der Werbeposten wurde jeweils von unserem Mitglied Walter Lack transportiert. Dafür sind wir ihm sehr dankbar. Die Rechnung ist durchaus positiv ausgefallen!

Nun kann Walter Lack dieses Fahrzeug leider nicht mehr zur Verfügung stellen.

Wir suchen deshalb einen Ersatz, zum Beispiel einen VW Transporter oder ähnlich.

Einsatz selbstverständlich gegen Entschädigung. Wer kann uns helfen?

Angebote nehmen gerne entgegen:
Monika Schulz, 062 721 35 20
Hans Hinnen, 052 337 23 10

Ecke des Präsidenten

Absichtlich leergelassen

JUST MARRIED

Wir wünschen Marcel und Gabriela Weiss alles Gute auf ihrem gemeinsamen Lebensweg



Die Stinsy betrachtet das Geschehen von oben ...



Die CAF Swiss Wing-Delegation gratuliert dem frischgebackenen Ehepaar.

report

OSHKOSCH
«einmotorig»

Hans Georg Schmid ist immer wieder für eine Überraschung gut – Am 17. Juli 03 flog er mit der Long-Ez an die grösste Airshow in Oshkosch, Wisconsin, USA. Wer eine 17'673

km lange Reise tut, kann einiges erzählen. Herzlichen Dank für diesen interessanten Reisebericht

Col Werner Meier

Anfang Juli kontaktierte mich der Besitzer meiner ehemaligen Long-Ez und bat mich um eine Auskunft. Mit dem Hinweis, er werde im Juli geschäftlich in den USA sein, bot er mir das Flugzeug zum Chartern an. Kurz entschlossen sagte ich ja, in der Hoffnung, Italien oder Spanien zu besuchen.

Im Hinterkopf geisterte immer noch der alte Traum herum, mit dem eigenen Flugzeug nach Oshkosh zu fliegen. Als wir am Mittagstisch darauf zu sprechen kamen, verwarf ich den Gedanken schnell wieder, da die Wartefrist für ein US-Visum bis zu acht Wochen betrug. Trotzdem kontaktierte ich zwei, drei alte Bekannte, die mir vielleicht weiterhelfen konnten. Am folgenden Montag erreichte mich dann ein Anruf aus Toronto: Das Schweizer Konsulat konnte mir in zehn Tagen einen Termin für ein Interview im amerikanischen Konsulat organisieren.

Der Entschluss, die Reiseroute von Südeuropa nach Oshkosh zu ändern, war in 30 Sekunden gefasst. Zur Vorbereitung blieb eine knappe Woche. Hätte ich nicht drei Wochen zuvor

für einen Kunden die gleiche Reise detailliert vorbereitet, wäre dies in der kurzen zur Verfügung stehender Zeit unmöglich gewesen. Zu Hause hatte ich praktisch alles Notmaterial und die weltweiten Unterlagen von Jeppesen griffbereit. Und trotzdem wurde es sehr hektisch. Fehlende Karten und aktuelle GPS-Datenbanken mussten bestellt, das Flugzeug einer genauen Kontrolle unterzogen und Überlebensanzug und Schlauchboot organisiert werden. Dazu kam ein halber Tag Training, um das Material auch korrekt anwenden zu können.

Trotz der kurzen zur Verfügung stehender Zeit hatte ich ein gutes Gefühl, da ich mich ja beruflich laufend intensiv mit solchen Flügen auseinanderzusetzen habe. Um den Flug seriös anzugehen hätte die Vorbereitungszeit ohne die entsprechenden Grundlagen bestimmt mindestens drei Monate betragen.

Schlechtes Omen?

Meine Frau meinte nein, denn Scherben brächten Glück. Was war geschehen? Nach dem Tanken in Altenrhein bat mich ein Angestellter, das Flugzeug während der Flugvorbereitung auf dem Gras zu parken. Beim Wegrollen überrollte ich mit dem kleinen Bugrad im Gras einen spitzen Gegenstand – der Reifen war platt. Glücklicherweise hatte ich Ersatzmaterial dabei. Innerhalb einer halben Stunde war der Schaden behoben und ich konnte abfliegen. Trotzdem war es ein ekelhaftes Gefühl, bereits vor dem Abflug eine Panne zu haben.

Der Start mit vollen Tanks Richtung Nordsee verlief problemlos. Auf FL 085 flog ich auf direktem Kurs Richtung Wick, einem kleinen Flugplatz im Norden von Schottland und wich nur Zonen aus, für welche ich keine Durchfluggenehmigung erhielt. Dies funktionierte bis Holland gut, wo ich

Rotterdam westlich ausweichen und im Dunst auf 1500 ft absinken musste. Über der Nordsee stieg ich sofort wieder auf meine Ausgangshöhe, um von den Engländern wegen starker Militäraktivität kurz darauf wieder auf 4000 ft geschickt zu werden. Mit reduzierter Geschwindigkeit sparte ich Treibstoff, da ich bis kurz vor Wick nicht mehr steigen konnte und mit mindestens einer Stunde Reserve ankommen wollte.

In Wick war der Service effizient und freundlich und am nächsten Morgen ging es über den Nordatlantik nach Reykjavik.

Eine Stunde vor dem Ziel verlangte ich die Freigabe, direkt zur isländischen Küste zu fliegen. Die Landschaft, welche sich mir im gleissenden Sonnenlicht darbot, war fantastisch. Im Hintergrund gewaltige Gletscher, unter mir jede Menge Schmelzwasser, das sich in unzähligen Bächen und Flüssen dem Meer entgegengewälzte.

Die Einreise in Reykjavik war schnell erledigt und ein Zimmer im nahen Hotel Loftleidir bezogen. Den Nachmittag verbrachte ich bei prächtigstem Wetter mit einer Stadtbesichtigung.

VFR möglich

Am nächsten Morgen hiess es erneut, den Überlebensanzug anzuziehen. Im engen Cockpit schien ich darin noch mehr zu schwitzen und nach Minuten war ich nass. Auch das nächste Leg zur Südspitze Grönlands liess sich ohne HF (Kurzwellenfunk) bewältigen. Hochfliegende Airliner halfen bereitwillig und gaben die stündlichen Positionsmeldungen weiter.

Kurz vor der Ostküste Grönlands erhielt ich die Freigabe auf FL 120, die Minimalhöhe, um das Ice Cap zu überfliegen. Obwohl ich noch eine

halbe Stunde hätte warten können, stieg ich sofort. Ich musste über dem offenen Meer herausfinden, ob ich Vereisung haben würde und wollte keinesfalls erst über den bis auf 3000m hinaufreichenden Gletschern davon überrascht werden.

Prompt setzte sich Eis an und bereits nach ein paar Minuten war die Höhe nicht mehr zu halten. Dies war kein Problem, da ich unter mir ja offenes Meer hatte und wusste, dass die Wolkenuntergrenze recht hoch war. Damit schien ein Umfliegen der Südspitze Grönlands notwendig, was meine nicht all zu üppigen Treibstoffreserven aber immer noch zulies.

Kurz vor der Küste lockerte sich die Wolkendecke auf und nur Minuten später flog ich unter einem klaren Himmel und konnte nun problemlos auf FL 120 steigen. Mein Entscheidungspunkt lag 50 NM vor Narsarsuaq. Dort musste klar sein, ob ich zur Destination weiterfliegen oder mit 45 Minuten Reserve auf den Alternativen Nuuk (Gothab) ausweichen würde. Narsarsuaq blieb bei seiner Vorhersage und auch aktuell war es nur leicht bewölkt. Es folgte ein Anflug über einen ausgedehnten Gletscher hinunter zum Fjord und zur Piste, welche wegen natürlicher Hindernisse erst relativ spät in Sicht kam. Am folgenden Tag startete ich 45 Minuten nach einer Catalina, welche nach Virginia überflogen wurde. Das historische Amphibium war rein VFR ausgerüstet, weshalb es vier Tage warten musste, bevor das Wetter für den Abflug nach Sicht tauglich schien.

Im Gegensatz zu einem Kleinflugzeug wäre ein umkehren im engen Fjord unmöglich gewesen, wenn plötzlicher Nebel den Weiterflug verunmöglicht hätte. Während ich auf FL 085 mit Gegenwind kämpfte, suchte sich die Catalina ihren Weg über den Nordatlantik zwischen

1000 und 4000 ft und trotz meiner um mindestens dreissig Knoten höheren Geschwindigkeit holte ich das Flugboot erst auf dem Downwind von Goose Bay ein. Damit ist bewiesen, dass eine Nordatlantiküberquerung im reinen Sichtflug möglich ist.

Voraussetzung ist, dass man etwas Zeit investiert, nur in den Sommermonaten fliegt, das Wetter sehr kritisch hinterfragt und entsprechend vorsichtig agiert.

Halifax und das amerikanische Visum – welche Gegensätze!

Via Sept-Iles flog ich am nächsten Tag nach Halifax und zurück nach Bathurst. Es war mir persönlich wichtig, meinen ehemaligen Swisairkollegen, welche ich beim MD-11 Absturz verloren hatte, den Respekt zu zollen. Peggys Cove lag unter einer dichten Seenebeldecke, doch Halifax Approach brachte mich ausserordentlich freundlich exakt über die Absturzstelle, wo ich im Gedenken an die toten Kollegen kreisen durfte. Ein für mich bewegender und eindrucksvoller Moment.

Via Bathurst und Quebec ging es dann entlang dem St. Lorenzstrom und dem Lake Ontario nach Toronto, wo ich am Dienstag, den 22. Juli auf dem ideal gelegenen City Airport ankam.

Mit allen Vorschriften und Hindernissen, die mir (und allen anderen Visa-Anwärtern) von den US-Behörden in den Weg gelegt wurden, brauchte ich drei volle Tage, bis ich meinen Pass schliesslich wieder in Händen hielt. Die Behandlung durch



die amerikanischen Beamten und die bürokratischen Hürden sind leider wenig geeignet, neue Sympathien für das Land der unbegrenzten Möglichkeiten zu gewinnen. Bedauerlich.

Der positive Aspekt: Ich genoss bei schönstem Wetter drei Tage, um Toronto, welches ich von früher gut kannte, wieder neu zu entdecken. Eine in vieler Beziehung äusserst attraktive und sympathische Stadt.

Die Einreise in die USA in Detroit dauerte dann 45 Minuten. Der mürrische Grenzbeamte wollte weder mein Visum noch den speziell notwendigen Waiver für das Flugzeug sehen, fand dafür aber die korrekten Formulare und den notwendigen Stempel nicht, worauf er plötzlich auftaute und freundlich wurde...

Oshkosh

Von Detroit ging die Reise zum nahen Flint, wo ich bei Bekannten eingeladen worden war. Der Einflug in Oshkosh verlief dank guter Vorbereitung und leicht verständlichem NOTAM problemlos. Ich überflog den Kontrollpunkt RIPON gestaffelt nach Geschwindigkeit auf einer bestimmten Höhe und flog dann hinter den vor mir fliegenden Flugzeugen nach FISK. Dort wurde ich mit Flugzeugtyp und Farbe am Funk be-

begrüssst und die Landepiste zugeteilt. Quittiert wird mit Flügelwackeln. Für die Abstände ist man selbst besorgt und nach der Landung zeigt man den Einweisern mit einem A4-Kleinplakat, auf welchen der vielen Abstellplätze man will.

Eines der Ziele meines Fluges war eigentlich, in Oshkosh gleichzeitig westwärts mit dem Duo Danielle Rentsch und Philipp Sturm einzutreffen, die mit ihrer Super Dimona via Japan und Sibirien in einer eindrucklichen Leistung ostwärts um die Welt geflogen waren. Wir wollten auf diese (schweizerische) Art 100 Jahre Motorflug feiern und freuten uns, in Oshkosh Flagge zu zeigen. Es gelang uns, innerhalb von etwa fünf Minuten anzukommen, doch die Amerikaner hatten kein Musikgehör.

Unsere gemeinsame Ankunft war in zwei Pressemitteilungen und Informationen an EAA und AirVenture rechtzeitig angekündigt worden, doch die Verantwortlichen ignorierten das Ereignis vollständig. Während ich noch einen akzeptablen Standplatz erhielt, wurde der Motorsegler in die hinterste Ecke des Campingplatzes verwiesen, was einen gemeinsamen Auftritt verunmöglichte. Wahrscheinlich hatte dies mit der aktuellen politischen Situation zu tun, denn in verschiedenen Diskussionen kam der Unwille der Amerikaner gegenüber Europa mehr als deutlich zum Vorschein. Dabei wurde zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz kein Unterschied gemacht und nach dem Motto «wer nicht für uns ist, ist gegen uns», war keinerlei Unterstützung zu erwarten. Schade.

In der Folge hatte ich genug Zeit, das Flugzeug zu einer kleinen Werbeplattform für Aero Explorer International umzuwandeln. Während der ganzen Airshow stand ich täglich zu



bestimmten Zeiten für Fragen zur Verfügung. Das Interesse an Langstreckenflügen und deren Vorbereitung war wesentlich grösser als erwartet.

Ich hatte kaum je fünf Minuten, ohne dass Piloten vorbeikamen, die sich überlegten, ob ein Flug nach Europa, Südamerika oder gar um die Welt nicht auch etwas für sie sein könnte. Das Resultat wird sich in zwei, drei Jahren zeigen.

Und sonst?

Oshkosh wird immer grösser, umfangreicher, aber auch kommerzieller. Neuerdings werden auch Autos und Traktoren angeboten und die grössten Stände sind nun von Cessna, Piper und Pilatus besetzt. Dank solch potenten Anbietern (neben sehr vielen anderen) ist vielleicht vieles möglich geworden, das sonst nicht zu verwirklichen gewesen wäre, wenn die EAA beim reinen Amateurgedanken geblieben wäre. In vielen Gesprächen gingen die Meinungen auseinander, wie sich Oshkosh weiterentwickeln wird.

Trotzdem ist und bleibt Oshkosh eine Reise wert. Ob es nur darum geht, die spezielle Atmosphäre unter Tausenden von Aviatikern und Flugzeugen aller Art zu geniessen oder ob man gezielt auf Einkaufstour geht.

Oshkosh bietet ausserordentlich viel. Dazu kommt das ganz spezielle Erlebnis, die Reise mit dem eigenen Flugzeug unternommen zu haben – ein unvergessliches Erlebnis.

In der nächsten Ausgabe: Maintenance und Rückflug nach Birrfeld.



SAR Helikopter in Narsarsuaq

Impressionen aus: Raron und Lugano

Bilder von Raron: Marcel Weiss

Bilder von Lugano: Christian Gloor





50 Jahre Projekt N-20 Aiguillon

Vor 50 Jahren, im November 1953 wurde das zukunftsweisende Düsenflugzeugprojekt N-20 des Flugzeugwerkes (F + W) Emmen vom damaligen Vorsteher des EMD, Bundesrat Karl Kobelt aus St. Gallen, abgebrochen und zugunsten des Projektes P-16 der FFA aus Altenrhein (SG) aufgegeben. Der Chef EMD verbot sogar den Erstflug des fertigen und startbereiten vierstrahligen N-20.10 Aiguillon. Der Flug des Aiguillon wäre die Krönung für die jahrelange Entwicklungsarbeit der Ingenieure und Mitarbeiter von F+W gewesen.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges errechnete der Kommandant der Fliegertruppe, Friedrich Rihner, einen Bestand von 500 modernen Kriegsflugzeugen für die Schweizer Luftwaffe und forderte den «Bestand einer leistungsfähigen Flugzeugindustrie» in der Schweiz.

Das Projekt N-20 begann im Jahre 1945 mit dem ersten Entwurf des Ingenieurs Jürg Branger für einen Düsenjäger. Bereits am 17. April 1948 führte der aus Holz gebaute antriebslose Gleiter im Schlepp einer C-3604 unter der Führung von Walter Läderach den Erstflug aus. Der Gleiter bewies die Flugfähigkeit

des kühnen Entwurfes eines schwanzlosen Flugzeuges. Die Antriebslosigkeit des Gleiters war jedoch ein grosser Nachteil.

F+W baute darauf die mit 4 kleinen Düsentriebwerken ausgestattete, ebenfalls aus Holz gebaute N-20.2 Arbalète, welche am 16. November 1951 mit Max Mathez als Pilot zum Erstflug startete. Die Flugerprobung des ersten schweizerischen Düsenflugzeuges schritt schnell voran, die Piloten waren von den guten Flugeigenschaften der N-20.2 Arbalète begeistert.

Die Entwicklung der Turbofantriebwerke durch Sulzer, Escher-Wyss und BBC war 1953 soweit fortgeschritten, dass der Einbau der 4 Düsentriebwerke in den aus Metall hergestellten N-20.10 Aiguillon vorgenommen werden konnte. Der grosse Flügel des bahnbrechenden N-20.10 Aiguillon enthielt in jedem Flügel zwei Turbofans Swiss Mamba SM-01 von je 6 kN Schub. Diese Triebwerke hätten für die Flugerprobung gereicht, wären aber für den Truppeneinsatz zu schwach gewesen.

Im Jahre 1953 verweigerte das Parlament einen Ergänzungskredit für die Weiterentwicklung der Turbofantriebwerke Swiss Mamba, obwohl die Rollversuche mit dem N-20 Aiguillon erfolgreich verliefen. Der Bundes-



rat beschloss den Abbruch des Projektes N-20 und verbot den Start des bereitstehenden N-20.10 Aiguillon! Die Entwicklungskosten der 3 Flugzeuge und der Turbofantriebwerke betragen nur knapp 15 Mio sfr.

Gerade rechtzeitig zum 50 Jahr-Jubiläum erschien von Wizard Education Systems (www.physikcd.ch) eine CD, welche eine multimediale Präsentation enthält. In dieser Präsentation, welche unter WINDOWS läuft, wird die Entstehungsgeschichte des Projektes mit den 3 Flugzeugen Gleiter, Arbalète und Aiguillon mit einer Fülle von seltenen Fotos und Ausschnitten aus kaum gesehenen Werkfilmen von F+W nachgezeichnet. Die Präsentation enthält ebenfalls eine Biographie der Testpiloten des Projektes N-20.

Die CD kann für 22.50 sfr (inkl. Porto und Versand) bestellt werden bei:

Monika Schulz, Tel: 062 721 35 20
oder: monika.schulz@caf-sss.ch

Herby J. Wiehl



Wenn die Sparwut beim Militär so weitergeht, müssen auch wir unsere F/A 18 mit dem 5,56 mm SIG Sturmgewehr ausrüsten.

wm

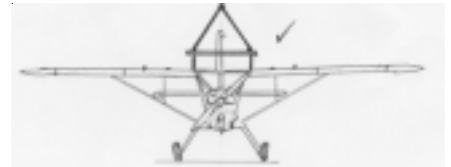
Hello Cols and Friends



I tell you, wäre mein Freund Col Henry nicht ein so aufgeweckter und heller Typ, ich wäre glatt ausgelaufen, langsam aber stetig. Dies so kurz vor meinem mega Auftritt an der «Steel Parade» der Pänzerler. Nicht auszudenken !

Believe it or not – kein Auge blieb trocken ! Gar die höchste Eminenz der Swiss Army griff verstohlen zur Kleenexschachtel, als ich rauchbeschweift zu den Klängen von Morgenrot, Gletscherfirnen und Strahlenmeer über den Waffenplatz Thun donnerte und dem werten General Keck(eis) und eiskalt beinahe den mehr goldenen als grünen Hut vom Kopf fegte. War das eine Show ! Gee, I'm still so excited. Was habe ich doch alles erlebt in den vergangenen vier Monaten.

Aber nun alles der Reihe nach. Fangen wir mit einem Aufsteller an: Die Zahlungsmoral meiner Verehrer soll sich bedeutend verbessert haben. Thanks Friends ! Eine Dame meines Formats zu unterhalten, hat nun mal seinen Preis und das wusstet Ihr von Anfang an. Punkt. Freude herrsche fortan für all diejenigen fliegenden Machos, welche sich längst mit mir in eine saftige Blümchenwiese setzen wollten. You may ! Dank meinen genialen Internisten Kessler und Zürrer und ihrer lebensrettenden «Gstältlikonstruktion» komme ich auch aus der tautriefendsten Schafweide wieder raus.



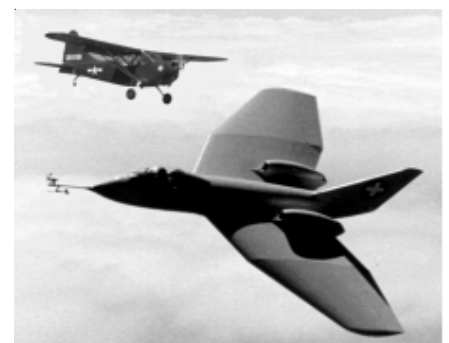
Im heissen Juli wurde ich dann von einem typischen Inkontinenz-Bräschтели heimgesucht. Ich konnte eine meiner Körperflüssigkeiten nicht mehr halten. Hydraulisch-ölig tropfte es aus meinen Eingeweiden, weil meine Dichtungsmuskeln nicht nur brüchig sondern gar zerfressen waren. Meine Internisten suchten fieberhaft nach passenden Implants um mich vor der – im wahrsten Sinn des Wortes – tödlichen Unhaltbarkeit zu bewahren. Col Werner «the Wizard-Meier» wurde nach gründlichem Durchkämmen ganzer Staaten wie Florida, Texas und Kalifornien in Illinois fündig. Das Dream-Mix von Köpfchen, mega Vitamin B-Pille und FEDEX verhalfen mir wieder zu sicherem Halt(en). Den Gentlemen Zürrer und Kessler sei Dank ! Auch dafür, dass sie die Nerven nicht ganz verloren. Angeblich seien meine beiden Vormunde Cols Henry und Werny – beide glücklich seit Jahren dem Stress des täglichen Broterwerbs enthoben – weder während der Zeit, wo Normalsterbliche in diversen Stollen schufteten, noch an Wochenenden erreichbar gewesen, mit der Ausnahme der Stunden vor der Morgendämmerung .

Last but not least das Happening von Utzenstorf: Ich, Lady Stinson, war die Nummer 3 in der «Missing Man Formation» und wurde von Col. Werner Meier zu den Klängen des Swiss Natonal Songs genau über Bauer Reist's Kartoffelacker neben dem Schützenhaus geführt. Wie gesagt, kein Auge blieb trocken. Zugegeben, ein Wermutstropfen bleibt für mich die Tatsache, dass die CD mit den mindestens so heiligen nationalen Klängen aus meiner alten und «bebushten» Heimat bei unserem 2. Überflug nur ein undefinierbares Röcheln von sich gab. Ehrlich, Mister President «Tschortsch Dabelju», sie war nicht etwa den binladischen Schergen zum Opfer gefallen, jedoch aber der gleissenden Sonne Utzenstorfs.

Ach a propos CD, dass ich es nicht vergesse: Mit einem Anflug von Neid musste ich vernehmen, dass von zwei meiner guten alten Swiss Friends, Sir Aguillon und Lady Arbalète - langjährige Pensionäre in den Flug-Seniorenheimen zu Dübendorf und Luzern - anlässlich ihres 50. Geburtstags eine terrific CD mit neu entdeckten Bildern und Videos aus ihrer Jugendzeit hergestellt wurde. Blättert nur weiter und Ihr werdet diesbezügliche Hinweise finden.

Tröstlich allein der Gedanke, dass ich – obwohl 10 Jahre älter, noch voll da bin, rüstig und wieder dichter denn je, voller Vorfreude auf die Blümchenwiese und meine fliegenden Machos! Der nächste Frühling kommt bestimmt. Then we will meet again.

Bis bald und bye bye
Eure Stinsy



news

Absichtlich leergelassen

CAF Swiss Wing

<p style="text-align: center;"><i>Flight Operation</i></p> <p style="text-align: center;">4. Juni 04 60-Jahre Normandie (D-Day)</p> <p style="text-align: center;">17.-18. Juli 04 Airshow in Raron</p> <p style="text-align: center;">25. Juli 04 BBQ in Reichenbach</p> <p style="text-align: center;">4. - 5. September 04 Air04 / Payerne</p> <p style="text-align: center;">18. September 04 Swiss Tank Challenge / Thun</p>	<p style="text-align: center;"><i>Veranstaltungen</i></p> <p style="text-align: center;">13. März 04 Generalversammlung / Swiss Wing</p> <p style="text-align: center;">Mai 04 Bloodhound Flab Anlage</p> <p style="text-align: center;">25. Juli 04 BBQ Reichenbach</p> <p style="text-align: center;">4.-5. September 04 Air04 / Payerne</p> <p style="text-align: center;">4. Dezember 04 Chlausabend</p> <p style="text-align: center;">Reisen</p> <p style="text-align: center;">10.-11. Juli 04 Flying Legends, Duxford mit Adi Meier</p> <p style="text-align: center;">2. - 3. Oktober 04 CAF-Airsho 04, Midland TX</p>
---	--



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, 8918 Unterlunkhofen

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	
	<i>(nur für Mitglieder)</i>		
.....	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