



## Im Fluge

Am Samstag, 27. November 2004, trafen wir uns wie letztes Jahr im Aero-Clubraum auf dem Flugplatz Birrfeld. Es sollte ein gemütlicher, unterhaltsamer und kulinarisch feiner Abend werden. Aber alles der Reihe nach.

Vor dem eigentlichem «Festakt» begrüsst unser Präsident Hans Hinnen die Neumitglieder. Beim gemeinsamen Willkommens-Trunk wurden die anwesenden Vorstandsmitglieder vorgestellt. Bald aber hiess es «Abmarsch» und die Gruppe verschob sich zum neuen Hangar und konnte dann unser Flugzeug bewundern. Henry Saladin erklärte mit viel Herzblut die Geschichte unserer «Stinsy» und beantwortete auch die vielen Fragen.

Beim anschliessenden Apéro vermischten sich die Neumitglieder mit den alten CAF'ern und bald wurde



*Hans Hinnen begrüsst die Neumitglieder ...*

gefachsimpelt: «Weisch no?» und «das isch dr Plausch gsi ...».

Nach dem Apéro verteilten wir uns im Clubraum an die Esstische. Hans Hinnen begrüsst zum Jahresendhock und machte uns mit dem Ablauf des Abends bekannt. Er kündigte verschiedene Höhenpunkte an: das Essen, eine Verlosung, einen Vortrag, usw. Bis zur bevorstehenden Verpflegung wurden weiter Erinnerungen ausgetauscht und gefachsimpelt, was das Zeug hielt.

Während des ganzen Abends lief mittels eines Beamers eine Dia-Show über den diesjährigen CAF-Ausflug nach Midland und Kalifornien. Auf einem Tisch beim Eingang stand die ganze Zeit ein Flugzeug-Modell. Nur die Insider wussten, dass das Modell

noch eine Hauptrolle spielen würde. Doch endlich bestand die Aussicht, dass unsere knurrenden Mägen gestillt werden könnten. Das Essen wurde an einer Fassstrasse vorbereitet. Aber vor dem «Angriff» ermahnte uns der Präsident, dass alles geordnet zugehen sollte: zuerst der Tisch an der Türe, und dann der nächste, usw. Man musste sich wirklich keine Sorgen machen, Küchen-Chef Christoph Richener hatte genug gekocht. Das Essen war wie letztes Jahr hervorragend. Und wie immer, wenn gegessen wird, war es muckmäuschenstille!

Nach dem Essen verlost Hans Hinnen den Flug mit der Stinsy. Wie schon das ganze Jahr publiziert, wurde ein Flugschein unter den Neumitglieder-Werbern verlost. Der glückliche Gewinner, der von Nico

### Inhaltsverzeichnis

Im Fluge	Seite	1
Ecke des Präsidenten	Seite	3
Vor 60 Jahren	Seite	4
Am Rander der AIR04	Seite	6
Memorial Flight	Seite	7
North American T-6	Seite	9
Stinsy	Seite	11
News, Veranstaltungen	Seite	12

ausgelost wurde, war Fredi Lienhard. Das nächste Geschenk, das der Präsi verteilte, ging an Kurt Bolli, den schnellsten «Anmelder» zum Jahresend-Hock.

Endlich wurde auch den Outsidern klar, was es mit diesem schönen, natürlich flugfähigen Flugzeug-Modell auf sich hatte. Herbert Wiehl schickte sich an, einen Vortrag über die schweizerische Flugzeugentwicklung namens P-16 zu halten. Der ganze Vortrag bekam noch eine besondere Note, weil CAF Col Jean Brunner anwesend war. Bekanntlich war Jean Brunner einer der Testpiloten und mit dem P-16 geflogen.

Nach diesem interessanten Vortrag war das Dessert angesagt. Auch hier wurde die Geduld auf eine harte Probe gestellt, weil auch für dieses Ma(h)l eine gewisse Marschordnung an der Fassstrasse empfohlen wurde.

Es war wirklich ein gelungener Abend. Man sah alte und neue Gesichter, hatte interessante Gespräche



*Zuschauen, Zuhören und zwei Höhepunkte - Herby's Vortrag und Christoph's kulinarischen Höhenflug ...*

und die Zeit verging, passend zum Verein, wie im Fluge!

Daniel Bucher





- CAF Col Jean Brunner mit seinem P-16 (das flugfähige Modell wurde von Peter Kohler gebaut).

- Jean Brunner, Benedikt von Arx und Herby Wiehl diskutieren über die Entwicklung und «Abschuss» des P-16

- Die Neumitglieder begutachten die «Stinsy»



## Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Es war im Oktober 1994. Damals reiste ein Gruppe von Aviatikbegeisterten in die USA, nach Texas. Dort besuchten sie unter der Leitung von *Adi Meier*, assistiert von *Fredi Lienhard*, verschiedene Einrichtungen der Luft- und Raumfahrt. Das Schlussbukett bildete dann die grossartige, alljährlich stattfindende Airshow der damaligen Confederate Air Force in Midland, wo die Reisetilnehmer zu CAF Colonels befördert wurden.

Von dieser Reise und der Idee zur weiteren Unterstützung der CAF waren die Teilnehmer so begeistert, dass sie sich zur Bildung eines CAF-Ablegers entschlossen. Am 26. November 1995 fand im Fliegermuseum Dübendorf, in Anwesenheit von 41 schweizerischen CAF Colonels, die Gründung der CAF Swiss Supporter Squadron statt. Fortan gab es regelmässig Veranstaltungen rund ums Thema «Aviatik». Vor allem wurde jedes Jahr, mit 2 Ausnahmen, die Airsho-Reise nach Midland wiederholt.

2001 wurde die «Confederate Air Force» in «Commemorative Air Force» umgetauft. Zur gleichen Zeit beschaffte sich die Swiss Supporter Squadron ganz im Sinne der CAF ein geschichtsträchtiges Clubflugzeug – die Stinson L-5. Im Sog dieser Ereignisse änderte unser Clubname neu auf «Commemorative Air Force – Swiss Wing».

Dieses Jahr wird unser Club also 10-jährig. Am Samstag, den 26. November findet darum eine Jubiläumsveranstaltung statt. Dies am Gründungsort, im Fliegermuseum, welches mittlerweile Air Force Center Dübendorf heisst.

Liebe Mitglieder – streicht euch dieses Datum im Kalender rot an! Ich hoffe natürlich, dass viele von euch an diesem Geburtstag dabei sein werden.

Euer Präsi  
Hans Hinnen

## report

## Vor 60 Jahren

*Am 12. Oktober 1944, 12.30 Uhr musste die Stinson L-5 Nr. 299186 bei Vacherie im Jura notlanden. Ich habe im Bundesarchiv das Aktenbündel 14743 eingesehen und studiert.*

*Col Werner Meier*

## Der Hergang der Notlandung

Das Flugzeug leitete vermutlich das Artillerie-Feuer in der Umgebung von Blâmont (Frankreich). Beim Überfliegen schweizerischen Hoheitsgebietes wurde es von unserer Bodenabwehr beschossen. Eine Beschädigung an der Kraftstoffleitung zwang die Besatzung zur Notlandung bei Vacherie dessous. Koordinaten 246400/564600. Die Landung erfolgte gegen Hang mit cirka 10% Steigung. Beim Ausrollen nach cirka 50 Meter Rollstrecke wurde das Flugzeug leicht beschädigt.

Die Ursache der Notlandung war die zerschossene Brennstoffleitung links vorn im Pilotenraum zwischen Hahn und Vergaser (Schussverletzung sichtbar – Splitter). Foto Nr. 6201. Am Flügel links und rechts Flak-Treffer leichter Natur (in der Schweiz normal als Flab bezeichnet, (Red.)



*(oben) Die Stinson flubereit auf dem Flugplatz Dübendorf  
(unten) Die Stinson als schweizerisches Verbindungs-Flugzeug*



Rumpf und Höhenruder je zwei Flak-Treffer (Splitter). Staurohr für Geschwindigkeitsmesser abgeschossen. Förderdüse (Venturi, Red.) für Wendezeiger abgerissen.

Bei der Notlandung wurden Pneu und

Schlauch vom rechten Fahrwerk beschädigt. Links und rechts im Pilotensitz Spanten gebrochen. Schrägspann 2 vom Rumpf L gebrochen. Das Heckrad, Rumpfprofil und Rumpfhaut unten wurden eingedrückt.

Es wurde dann festgestellt, dass das Flugzeug mit leichten Mitteln reparierbar sei. Es wurde mit der Bahn nach Dübendorf gebracht. Die



Die «zivilisierte» Stinson in Bern



Die CAF Swiss Wing Stinson beim Start in Willisau auf dem 300 Meter langen Grasstreifen (Piste)

Stinson wurde repariert und an die schweizerische Fliegertruppe übergeben.

#### Typ und Bauweise

Flugzeug-Typ, Bauweise und Kennzeichen wurden im Rapport eingehend beschrieben. Interessant ist dabei, dass die Leistung des Motors zu dieser Zeit mit 80 bis 100 PS angenommen wurde. Die Leistung des 0-435-1 war jedoch 185 PS.

Der Kraftstoffvorrat betrug noch zirka 75 Liter (OZ 75). Die Benzintanks waren also noch etwa halb Voll. Mit anderen Worten: Wenn sie voll getankt hatten, so waren sie etwa für 1 Stunde 20 Minuten in der Luft.

Die Besatzung (Second Lt Roy G. Abbott und sein Beobachter) verliessen das Flugzeug, versteckten sich im Wald, wurden am 13. Oktober 1944 von der Polizei aufgegriffen und an den «Nachrichten-Dienst der Flieger- und Flab-Truppen übergeben».

#### Funkanlage

Die Funkanlage bestand aus einer UKW-Sende- und Empfängeranlage hinter dem Beobachter, Typ FT 244A. Eingebaute Quarze beim Sender 5590.0, 6350.0 6450.0, 6550.0, KHz und beim Empfänger:

8056.364, 8525.0, 8007.69 und 8146.15 KHz. Der Umformer befand sich hinter dem Rücken des Beobachters und das Bedienungsgerät im Pilotenraum links oben.

Der Kurzwellen-Sender arbeitete auf 3885 KHz, während der Empfänger einen Frequenzbereich von 2300 – 6500 KHz hatte. Die Antennen-Anlage bestand aus einer Schleppantenne für Kurzwellen (Windsack und Kurbel) und einer Stabantenne für den die VHF-Anlage (Rumpfmittle).

#### Bemerkenswert ist auch die allgemeine Beschreibung der Stinson

Das Flugzeug ist offensichtlich aus der so genannten «Volksflugzeug-Entwicklung» hervorgegangen. Durch die konstruktiv einfache Bauweise und zum Teil primitiv anmutende Details dürften die Herstellungskosten und Bauzeit ein Minimum dargestellt haben.

Trotzdem weist das Flugzeug alle für gute Flug- und Betreib-Eigenschaften notwendigen Hilfsmittel, wie Landeklappen, Spaltflügel (Vorflügel fest), Höhenruder mit Ausgleich und Trimmklappe, sowie Fahrwerk mit Bremsrädern und Parkbremse, schwenkbares Heckrad, etc. auf.

«Die Instandstellung lohnt sich, um auch die Flugeigenschaften erproben zu können» hiess es im Kommentar.

#### Militärische und zivile Laufbahn

Das Flugzeug flog unter der schweizerischen Bezeichnung A-96 und wurde später nach Bern verkauft, wo die Stinson mit der Immatrikulation HB-TRY als Schul- und Trainingsflugzeug eingesetzt wurde.

So wie heute war die Stinson auch zu dieser Zeit ein exklusives Flugzeug. Die Sportfliegerschule Bern verlangte im Jahr 1954 für die Stinson einen Stundenpreis von Fr. 90.-. Als Vergleich: Die Fairchild (4 Plätze) kostete Fr. 87.-, der Bucker Fr. 81.- und die AC-12 Comte Fr 60.- Das billigste Flugzeug war die Piper L-4 mit Fr. 51.-

1968 wurde die Stinson aus dem Schweizer Register gestrichen. Die HB-TRY hat die Zeit im desolaten Zustand überlebt und befindet sich nun im Eigentum von Christoph und Hansruedi Dubler. Werden wir am Schweizerhimmel bald zwei L-5 in Formation bewundern können?

Col WernerMeier

## AM RANDE der AIR04 / Payerne

(rs) Ich hatte mir vorgenommen, anlässlich der grössten Flugshow Europas in Payerne nicht nur als Zuschauer teilzunehmen. Ich wollte einmal eine andere Perspektive kennen lernen, als nur von unten nach oben zu schauen. Selber Hand anzu-legen verspricht eine neue Erfahrung, andere Ambiance und bestimmt viel Interessantes und Neues! Schliesslich hatte ich die Gelegenheit, als Billet- und Programmverkäufer, auch in das Innere einer solchen Mega-Organisation hineinzuschauen und vielleicht etwas dazuzulernen.

Schon am Samstag verschob ich mich in die Region (das erste Briefing war am Sonntagmorgen 0600 Uhr) und bat meinen Verantwortlichen, Oberst G., mir einfachheitshalber in der Kaserne eine Übernachtungsmöglichkeit zu organisieren. Diesem Vorschlag stimmte er zu und bat mich einfach, mich mit Col. A. in Verbindung zu setzen.

### Unterkunft

Um 19. 30 kam ich am Tor der Kaserne angefahren, sehr zufrieden, mich demnächst mit einer kühlen Dusche erfrischen zu können und freute mich nach Zimmerbezug im freiwilligen Ausgang die Freiheit zu

geniessen. Doch es kam anders, als man denkt ...

Niemand war auf dem Laufenden über meine Ankunft. Ich war über mich selbst erstaunt, welche Ruhe ich in dieser Situation bewahrte. Nachdem ich meinen Verantwortlichen Oberst G. kontaktierte, riet er mir, den Kommandoposten Nr. 4 anzurufen, um ein Bett zu finden. Nach 20.00 Uhr wurde die Verbindung zum KP 4 hergestellt – ein Abstellgeleise mit Puffer!

Ich versuchte mit den drei Wachsoldaten das Problem pragmatisch zu lösen, indem ich sie bat, mich mit dem Abwart zu verbinden. Sie hatten wohl die militärische Tel.-Nummer, doch hatte der den ganzen Tag das Telefon ausgeschaltet - ein neues Abstellgeleise!

Schliesslich sprach ich jede Person an, die ich auf dem Kasernenareal fand. Ich hatte begriffen, dass ich der Einzige war, der sein nächtliches Schicksal in den Händen hatte.

Je grösser die Organisation, desto kleiner die Kapazität der Betroffenen, eine Lösung des Problems zu finden. Jeder schiebt das Problem auf eine andere Person, denn eine Lösung des Problems zu finden nach den einfachen Regeln des gesunden Menschenverstandes verschwindet mit der Grösse des Unternehmens. Wenn sich der Staat noch einmischt, ist der Verschleiss noch schlimmer.

Um 21.00 Uhr kam ein Soldat auf mich zu und sagte, dass die Kaserne während des ganzen Wochenendes geschlossen sei, dass aber in der Of-Kaserne die Piloten einquartiert seien. Im Zimmer 202 sei nur ein Bett belegt. Ich diktierte dem Wachsoldaten ein Schreiben, das so lautete: «Pilot R. Schwank wurde in Ihrem Zimmer nachträglich einquartiert und wird um 0500 Uhr das Zimmer verlassen». Somit wusste Pi-

lot Siegenthaler, dass er noch einen Kameraden im Zimmer hatte.

A propos Verkehrschaos: Wegen mangelnder Koordination und Überforderung der Polizei, brauchte ein Auto 2.5 Stunden von der Autobahnausfahrt Estavayer bis auf den Parkplatz, und das am Samstagmorgen um 0800 Uhr. SBB-Reisende von Zürich nach Payerne und zurück verbrachten 10 Stunden in den Zügen und Bussen, die im Stau stecken blieben, nur um für 2 Stunden die Show zu «geniessen».

### Finanzen

Ich hatte auch Einblick in die Finanzen und die «Buchhaltung». Wildweststimmung, ohne Konzept und genauer Übersicht betreffend Programme, Billette und eingenommener Summe.

Plötzlich kamen drei Soldaten an unsere Kasse und forderten uns auf, ihnen den Kassenbestand auszuhändigen, wegen Sicherheitsüberlegungen. Ich machte Ihnen klar, dass sie es mit zwei erfahrenen Finanzdirektoren zu tun hatten, die wussten, dass man auch fremdes Geld nie dem Schicksal überlassen kann. Sie weigerten sich jedoch, eine Quittung zu unterschreiben. Auf jeden Fall war ich mit diesem Vorgehen nicht einverstanden, denn wir wurden auch nicht von unseren «Vorgesetzten» darüber aufmerksam gemacht. Ich wollte mit dem Col «Finanzen» sprechen um ihm meine Meinung kundzutun, doch hatten die Soldaten gewisse Bedenken und entfernten sich von uns. Ich konnte mit meinem Vorgesetzten diesen Fall nicht besprechen, denn er hatte den ganzen Tag das Natel ausgeschaltet...

Am Sonntag-Nachmittag hatten wir mehrere hundert Flugbegeisterte, die sich noch für die Air04 interessier-

Wir freuen uns, exklusive  
Fliegerreisen für den  
CAF Swiss Wing zu organisieren!

# ARCATOUR

Bahnhofstrasse 28, 6301 Zug  
Tel. 041 729 14 20  
www.arcatour.ch

## report

## Memorial-Flight Stinson 299186 N121MC

Im Oktober 1944, fünf Monate nach der Invasion, standen die alliierten Truppen schon fast am Rhein. Mitteleuropa war durchstossen und die deutschen Truppen ins Elsass zurückgedrängt. Bis zur Schweizergrenze im Jura hatte die fünfte amerikanische Armee die Boden- und Lufthoheit errungen. Die Schweiz war immer noch der streng gehandhabten Neutralität verpflichtet, musste also die Grenze auch gegen jene schliessen, welche eine «Abkürzung» nehmen wollten.

An jenem regnerischen Oktobertag mit tief hängenden Wolken flog second Lt Abbott mit seinem Beobachter eine Aufklärungsmission entlang der Schweizergrenze. Navigationsmittel gab es damals keine, also musste der Stinsonpilot mit Landkarte und Handskizzen seinen Weg finden. Eine grosse geografische Hilfe ist natürlich der Doubs, über weite Strecke bildet er die Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz, aber eben nicht überall. Im Pruntrut Zipfel fliesst der Doubs

11 Kilometer in das Schweizerische Hoheitsgebiet, macht dann rechts-umkehrt und verlässt unser Land Richtung Westen. Der Pilot Abbott hatte sich gemerkt, dass er nördlich des Flusses fliegen musste, um nicht mit den Eidgenossen ins Gehege zu geraten. Im äussersten Teil des Pruntrut Zipfels, dort wo der Doubs wieder aus der Schweiz herauskommt, hat es ihn erwischt.

Die Fliegerabwehr hat ihm die Grenzverletzung nicht durchgehen lassen und ihn beschossen. Splitter hatten ihn getroffen und die Benzinleitung durchschlagen. Der Motor stellte ab, Abbott musste nun sehr rasch einen Notlandeplatz finden und «pflanzte» seine Stinson in eine kleine Waldlichtung, westlich der Ortschaft Roche-d'Or.

Das Gelände war steil; er hat nur 50 Meter Bremsstrecke gebraucht. Die Waldlichtung ist übrigens nur 500 Meter von der Schweizergrenze entfernt! Die beiden Amerikaner wussten nicht so genau, ob sie nun im Feindesland waren, also versteckten sie sich zuerst. Am nächsten Tag hat man sie dann gefunden, sie mussten das Kriegsende in einem der «armseiligen» Internierungslager abwarten, die Namen wie «Viktoria Palace, Jungfrau, Kursaal» usw. trugen.

Das notgelandete Flugzeug wurde teilzerlegt und nach Dübendorf über-

führt. Schon nach kurzer Zeit flog sie mit der neuen Registratur A-96 für unsere Flugwaffe in ihrer angestammten Rolle, nämlich als Beobachtungs- und Verbindungsflugzeug.

Unsere «Stinsy» ist ein Flugzeug des gleichen Typs, aus der gleichen Serie, aber es ist nicht das Originalflugzeug. Wir erwarten, dass das Original dereinst mit dem Schweizerkreuz und der Nummer A-96 wieder fliegen wird, womit wir die perfekte Darstellung der historischen Tatsachen erreichen würden.

### Der Flug nach 60 Jahren

60 Jahre nach dem Ereignis, wollten wir vom CAF Swiss Wing einen Gedenkflug durchführen. Leider hingen die Wolken im Jura noch tiefer als damals im 1944. Einige Tage später war wieder Flugwetter angesagt, so konnte meine Flugvorbereitung endlich umgesetzt werden. Es war ein wunderschöner Nachmittag als ich in Grenchen startete.

Der Flugweg führte durch die Taubenlochschlucht nach Tavannes, mit Kurs 345° (windkorrigiert!) musste ich nach 5 Minuten und 20 Sekunden über St. Ursanne sein. Vor 25 Jahren mit dem Erdkampf-Hunter hätte ich genau fünf mal weniger lange gebraucht und wäre statt 150 Meter über Grund dieselbe Zahl, aber in Fuss geflogen. St. Ursanne mit der

ten. Leider konnten wir die Preise nicht reduzieren, zum Beispiel von Fr. 20.- auf 10.- und die Kinder gratis, da kein Gesamtkonzept vorhanden war.

Es war wirklich ein Tag mit vielen neuen Erfahrungen! Alle wichtigen menschlichen Eigenschaften, die in der Fliegerei unerlässlich sind für einen reibungslosen Flugverkehr oder einer

Airshow, habe ich in der Bodenorganisation vermisst - oder anders ausgedrückt: Zum Glück spürt man einen andern Geist in der Militärfliegerei als beim Militär, und auch bei CAF sind wir sehr verwöhnt.

Wir waren uns bewusst, dass wir mit dem Finale der grossartigen Vorführung der Patrouille Suisse etwas Einzigartiges erleben durften, im hellen

Abendlicht bei klarem Himmel in dieser schönen wohligen Umgebung der Broye.

Auch unsere Stinsy erfreute sich, mit Henry, in dieser wunderschönen Abendstimmung, gleich nach der Patrouille Suisse das Gelände zu überfliegen, dem Heimathafen Grenchen zu.

Col Rolf Schwank

schönen Eisenbahnbrücke kann ich auf dem Navigationskärtchen abhaken und komme nun in die Ebene von Pruntrut, hier noch kurz der Gilberte de Courgenay gedacht. Die Strophen des Liedes kann ich nicht, aber den Refrain umso lauter! - aber halt - Gilberte war ja im ersten, nicht im zweiten Weltkrieg, also hat sie «Stinsky» nicht gekannt.

Vor mir, Richtung Norden, weitet sich nun das Land und eine grosse Stadt liegt da in der Ebene, ich sinniere: Paracelsus, Euler, älteste Universität Europas, Chemie und weiss, dass viele Leute das als die schönste Stadt der Schweiz ansehen. Aber nach wenigen Augenblicken hört das Träumen schlagartig auf. Jetzt ist die Zeit gekommen, das Flugzeug Richtung Westen zu steuern, die Funk-

frequenz von «Porrentruy» ist schon eingestellt, beim Überfliegen der Piste beginnt meine Feinnavigation. Stoppuhr drücken, Speed 120 IAS, Kurs 249°, nach 60 Sekunden muss die Strassengabelung nach Fahy kommen, nach weiteren 48" das Kirchlein von Chevenaz. Noch 18": Flüssiger Kurswechsel genau nach Süden.

Ich setze Climb-Power, vor mir liegt das bewaldete, enge, ansteigende Tälchen. Die Stoppuhr läuft, nur noch wenige Sekunden und tatsächlich: Nach 3 Minuten 22 Sekunden ab Flugplatz Porrentruy überfliege ich die Waldlichtung; die beiden Ställe und das Wohnhaus daneben bestätigen die Ziellage. Aber jetzt nur nicht geradeausfliegen, die Grenze hinter dem Gehöft «zwingt» mich (fast hätte ich einen Jauchzer ausges-

tossen) zu einem Highperformance - Turn.

Der anspruchsvolle Teil kommt aber erst jetzt noch: Zielfoto! Also beide Fenster auf, Fotoapparat ist schon eingestellt, Aussentemperatur +1°Celsius - Tschillfaktor böseartig - Handschuhe zu Hause! Zweimal überfliege ich den Hof «Vachérie dessous» und dann geht's über die farbigen Herbstwälder des Juras Richtung Osten. Neue Destination ist das Birrfeld, und heute ist Zügeltag.

Mit diesem Gedenkflug soll die Geschichte in Erinnerung bleiben, dazu sagt Friedrich Hundertwasser; «Wer die Vergangenheit nicht ehrt, verliert die Zukunft».

Col Henry Saladin



## North American Texan / Harvard T-6 / AT-16

*Von diesem Flugzeug gab es wahrscheinlich mehr «Versionen» als von jedem anderen in der Geschichte der Luftfahrt. Zu ihrer Zeit war die Maschine der am meisten verwendete Trainer der Welt. Über 21.000 Exemplare wurden von diesem Typ gebaut, der auch in vielen anderen Rollen Verwendung fand.*

Diese Baureihe robuster Ganzmetall-Eindecker ist so umfangreich und vielseitig, dass es schwer ist, ihr einen gemeinsamen Namen zu geben. Die Schweden nannten sie Sk 14, die Japaner K10W oder KSY, die Australier Wirraway, die Spanier C.6 und die Luftwaffe bezeichnete sie als NAA 57, aber den meisten Fliegern ist sie als die AT-6, die T-6, als Texan, Harvard oder die SNJ in Erinnerung. Und sie ist tatsächlich ein Flugzeug, das für viele unvergesslich ist. Es gibt heute noch unzählige, die sich genau daran erinnern, wie die Trimmklappe am Seitenruder für den Start eingestellt werden musste (voll nach rechts) oder welche Höchsttemperatur die Zylinderköpfe nicht überschreiten durften (240°C, nach dem Krieg reduziert auf 230°C), oder wo sich die Treibstoffanzeiger befanden (auf der Oberseite der beiden Flügel-tanks, die den Cockpitboden bildeten).

Mit den nach dem Krieg modifizierten Maschinen, aber ohne Spezialanfertigungen wie zum Beispiel Rennmaschinen, von denen es jeweils nur ein Exemplar gab, oder die Umbauten für Hollywood, die in den zahlreichen Kriegsfilmen Mitsubishi Zero darstellten, belief sich die Gesamtzahl der verschiedenen Untertypen auf 260. Ihre Geschichte reicht

bis in die Zeit zurück, als die Firma North American Aviation ihren Flugzeugen noch keine Namen gab. Sie produzierte damals noch unter dem Namen General Aviation in Dundalk, Maryland, die Typen GA-1 bis GA-15. Ende 1934 gab die US Army eine Spezifikation für einen neuen Basis-trainer heraus. Er sollte von Pilotenschülern verwendet werden, die ihre Grundausbildung auf Trainings-Flugzeugen mit schwächerer Motorleistung bereits abgeschlossen hatten.

Das Konstruktionsteam von General Aviation entwickelte unter Vizepräsident J. Lee Atwood schnell einen Ganzmetall-Tiefdecker mit Flügeln in selbsttragender Bauweise mit Senknietung, aber der Rest der Maschine war in konventioneller Bauweise mit Stoffbespannung, starren freitragenden Hauptfahrwerkstreben, einem Wright R-975 Whirlwind Motor von 400 PS (298 kW) und offenen Tandem-Cockpits ausgelegt. Anstatt der Bezeichnung GA-16 erhielt die Maschine die Bezeichnung NA-16, weil die Firma inzwischen ihren Namen geändert hatte.

Die NA-16 startete in Dundalk zum ersten Mal im April 1935 mit der zivilen Registrierung X-2080. Die Piloten der US Army auf dem Wright Field hielten sie für die beste der eingereichten Konstruktionen, da sie am ehesten einem taktischen Flugzeug entsprach, verlangten aber mehrere Änderungen. Dieser klassische Prototyp wurde so zur NA-18 mit geschlossenen Cockpits in Tandemanordnung und verschiebbaren Einzelhauben, einem verkleideten Fahrwerk und dem Pratt & Whitney R-1340 Wasp Motor von 600 PS; später kaufte Argentinien diese Maschine.



*T-6 beim Start in Lakeland*

Als sich Ende 1935 die US Army für den NAA Trainer entschied, bestellte sie 42 Maschinen mit der Bezeichnung BT-9. Das veranlasste die Firma North American, in das sonnige Kalifornien umzuziehen, wo sie für ein Grundstück in Inglewood (wo sich heute der Flughafen von Los Angeles befindet) eine Jahresmiete von 600 Dollar bezahlte und eine neue Fabrik errichten liess. Sie beschäftigte dort 150 Mitarbeiter, aber diese Zahl erhöhte sich innerhalb von neun Jahren auf 91'000.

Die BT-9 wurden in Schulbemalung, das heisst mit einem blauen Rumpf, einem chromgelben Flügel und Leitwerk und einem blau-rot-weiss gestreiften Seitenruder, geliefert und die meisten dieser Maschinen hatten starre Vorflügel an den äusseren Flügelsektionen. Sie waren nicht bewaffnet und wurden für die Pilotenschulung eingesetzt. Ihre Klappen wurden manuell betätigt, allerdings mit hydraulischer Kraftverstärkung. Die Maschinen waren wahrscheinlich die ersten Basistrainer mit Landeklappen, und alle späteren Modelle waren ebenfalls mit Klappen versehen.

Der R-975 Whirlwind, der die meisten Versionen mit starrem Fahrwerk - mit Ausnahme der NJ-1 der US



*Die Maschinen der North American Aerobatic Group*

Navy und einer Serie für China - antrieb, hatte einen kleineren Durchmesser und bot eine etwas bessere Sicht nach vorne als der Pratt & Whitney Wasp, der für die viel zahlreicheren Modelle mit einziehbarem Fahrwerk verwendet wurde. Das Hauptfahrwerk befand sich weit vorne, was die Gefahr des Überschlagens bei der Landung erheblich verringerte.

Bei den meisten dieser Varianten wurden die Abgase an der Vorderseite des Motors gesammelt und durch die rechte Seite der Motorhaube ins Freie geführt. Viele Untertypen, darunter auch die Maschinen für die ersten beiden grossen Aufträge aus Frankreich, hatten noch abgerundete Flügelspitzen und Seitenruder, aber die NA-57 für Frankreich besass die neuen Flügel und das geänderte Leitwerk.

Die erste Maschine, die damit flog, war die NA-54, die strukturell besser und leichter herzustellen war. Viele NA-57 trugen auf ihrem gestreiften Seitenruder die Abkürzung Et.2 (Entrainement biplace) oder P.2 (Perfectionnement biplace). Diese Maschinen wurden von den Streitkräften der Vichy-Regierung und von der Luftwaffe für vielerle Zwecke eingesetzt. Flugzeuge der zweiten Serie wurden umgerüstet und nach Kanada verkauft, wo sie den Namen Yale erhielten. Das Auspuffrohr erstreckte sich bei diesen Maschinen meistens weiter nach hinten über die rechte Flügelwurzel.

Aus dem Ausland gingen schnell zahlreiche Aufträge ein. Es gab keine zwei Serien, die sich ganz genau glichen, aber alle Maschinen hatten den R-975 oder den R-1340 Motor, mit Ausnahme der während des Kriegs in Schweden in Lizenz gebauten Sk 14 Versionen, die einen italienischen Piaggio Motor verwenden

mussten, und der Modelle für die Kaiserlich-Japanische Marine, die einen Kotobuki Motor hatten, der einen Holzpropeller antrieb. An den japanischen Varianten, die die Bezeichnung K10W und K5Y1 trugen, wurden in Japan viele Modifikationen vorgenommen, besonders an der Cockpithaube, am hinteren Rumpfabschnitt und an der Seitenflosse.

#### Umzug nach Texas

Der eigentliche Erfolg kam, als das US Army Air Corps im Jahr 1937 einen Wettbewerb für einen BC Trainer (basic combat = Basis Kampfftrainer) ausschrieb, der sich für die Pilotenschulung eignen sollte und gleichzeitig das Flugverhalten und die Steuerung eines Kampfflugzeugs simulieren musste. Er sollte ausserdem entweder starre oder bewegliche MG und bei Bedarf auch Bomben aufnehmen können, so dass praktisch für die gesamte Ausbildung eines Kampfpiloten oder Schützen ein einziger Typ genügte.

Die gleiche NA-16 diente als Basisflugzeug. Sie erhielt aber einen grossen Wasp Motor, der einen Hamilton Verstellpropeller antrieb, ein geändertes Hydrauliksystem für die Klappen und das neue einziehbare Hauptfahrwerk. Dieses klappte nach innen, so dass die Räder vor dem Vorderholm in Einbuchtungen vor den Flügelwurzeln lagen.

Dieser Prototyp der NA-26 aus dem Jahr 1937 gewann den Wettbewerb, und das erste Serienmodell war die BC-1 der US Army. Einige dieser Maschinen waren die ersten speziell für den Instrumentenflug konstruierten Trainer mit der Bezeichnung BC-11. Weitere Änderungen waren ein



*Umgebaute T-6 als japanischer Torbedo-Bomber*

Rumpf in selbsttragender Bauweise, Integralflügel tanks (auf die bald abnehmbare Flügel tanks aus Aluminium folgten), und die neue eckige Form der Flügelspitzen und des Seitenruders.

Im Jahr 1940 trat an die Stelle der BC Kategorie die Bezeichnung AT (advanced trainer = Fortgeschrittenen-Trainer, eine seit 13 Jahren nicht mehr verwendete Kategorie), und die Maschinen der NAA wurden somit zu AT-6.

North American konnte die Nachfrage nicht decken, obwohl sich die Produktionsfläche in Inglewood von 14.770 m<sup>2</sup> auf fast 185.800 m<sup>2</sup> erhöht hatte. Man baute deshalb in Dallas, Texas, eine neue Fabrik, und für andere NAA Typen wurden an anderen Orten weitere Werke errichtet. Ab 1942 erhielt die AT-6 daher den Namen Texan, obwohl der gleiche Basistyp in den Ländern des britischen Commonwealth seit 1938 nur unter dem Namen Harvard bekannt war. Die britische Industrie konnte im Jahr 1938 den Flugzeugbedarf der RAF nicht einmal annähernd decken, weil die Aufträge nicht rechtzeitig genug eingegangen waren. Man bestellte deshalb Flugzeuge im Ausland, was in England zu einem Sturm der Entrüstung führte.

Schluss im nächsten Contact  
Quelle: Aero  
Col Werner Meier



Hello Cols and Friends

Von wegen vergossener Lusttropfen ! Honit soit qui mal y pense ! Kein CAF-Vorstandsmitglied zu bejährt um das vorfrühlingshaft süsse Ziehen in den Eingeweiden nicht zu spüren. Dies gar in Bremgartens upper Up-Town, von dessen Sonnenhang Col Meier nicht bloss auf die sich noch immer abrackernden, nach Pensionierung lechzenden Mitbürgern schauen kann, sondern mit mir im direkten Blickkontakt steht.

Finally, was lange währt, wird endlich gut. Ich bin umgezogen: Aus dem abgefackelten Swatch-Hamlet am Jurasüdfuss direkt auf den Tummelplatz der beflügelten Reichen und Schönen, in den Vorort von Bankers-City, aufs «Unique Birrfeld». Really unique, mein neues Condo, hell und geräumig – blitzblank der Kachelboden. Angesichts meiner neuen Residenz trug es sich unvermeidlich zu, dass ich vor lauter Exitement ein paar Tropfen vergoss, welche der (lust -) molchig grinsende Col Meier mit Kennermiene zwischen den Fingern zerrieb und als Tropfen purer Lust taxierte. Na ja, früher galt ich als inkontinent, heute wähnt man mich lustbetont, was für mich die hurtig herbei geschaffte, blecherne Einlage zwischen meinen Beinen erträglicher macht.

A propos Umzug: Nichts von ordinärem U-Haul Zügelwagen ! An jenem vergangenen 30. Oktober wurde ich sanft von Sir Henry geweckt, kurz auf Vorderfrau getrimmt und auf einen unvergesslichen Flug über herbstlich bunte Jurawälder in die Vergangenheit entführt. Moving in Style. Die langen Thermo-Sexkiller Col Saladins sah ja niemand. Nebenbei bemerkt: Eine Dame meines Formats gibt nicht warm, sie macht es höchstens. Nichts von einlullend warmem mütterlichen Schoss. Meine Burschen mögen mit mir einen kühlen Kopf bewahren. Was die Hände anbetrifft: Schätzen würde ich fortan einen wohl temperierteren Touch schon, dear Henry .... von wegen Handschuhe zuhause liegen lassen.

In Memoriam, liebe Schwester 299186, flogen wir über diese Lower Cowery ( die Einheimischen nennen sie «Vachérie dessous» ), wo du vor 60 Jahren dank eines gut eidgenössisch gezielten «Shock and Awe- Lendenschusses» asylantragslos zur Schweizerin wurdest. Glück gehabt, gell, sonst wärest du heute noch im Bush-Land, dort hinten im Wilden Westen, stündest dir jahrelang und untätig die Beine in den staubigen Bauch. Nicht auszudenken.

A propos Bush-Land: Ein Trostpflasterchen für unser angeschlagenes BAZL. Das Ami-Luftamt hat dich zum Vorbild genommen. Ganz nach dem Motto: NO RUSH, nume nid gsprängt. Die Genehmigung zum Einbau meines neues Hörgerätes lässt immer noch auf sich warten. Ist ja eigentlich nicht verwunderlich. Würden die berüchtigten Finger etwas minder an der noch berüchtigeren Wärme belassen, bräuchte es weniger Hände, bzw.Beamte. Bundes-Bern und Washington verkämen zu Geisterstädten, ebenfalls nicht auszudenken.

Stichwort Arbeitsmoral: Für all denjenigen Damen und Herren, welche sich seit Jahren selbstlos, unermüdlich, pausenlos, fast Tag und Nacht abrackern und für den CAF das wirklich Letzte geben, sich dabei noch die Hände blutig werken, wäre etwas Unterstützung angebracht. Der Vorstand braucht neue Mitglieder. Hey ! Auch DU bist gemeint ! WEISCH WIE LÄSS ... ( habe ich bereits in den ersten Tagen auf dem Birrfeld gelernt ) wenn es auf deiner Visitenkarte fortan heisst: MEMBER OF CAF-BOARD. Cooler geht's nimmer.

Mit vorfrühlingshaft lustbetonten Grüssen

Eure Stinsy



*Ich bin so gut «zwäg» - meine Internisten haben allen Grund zum jubeln ...*

## news

Absichtlich leergelassen

## CAF Swiss Wing

### Flight Operations

30. April- 1. Mai 05  
Speckrun in Speck  
2./3. Juli 05  
70 Jahre Flugplatz Yverdon  
17. Juli 05  
BBQ Reichenbach  
23.-24. Juli 05  
Oberwalliser Flugtage / Raron

6. August 05  
Flugplatzfest Birrfeld  
20. August 05  
Mustangtreff Birrfeld  
19.-21. August 05  
Modellflugtage Willisau  
20.21. August 05  
Flugtage Dittingen  
27.-28. August  
Jubiläum Lausanne

November  
Steel Parade Thun

### Veranstaltungen

12. März 05  
Generalversammlung / Swiss Wing

Mai 05  
München Museum Schleissheim

17. Juli 05  
BBQ Reichenbach

26. November 05  
10-Jahre Swiss Wing

### Reisen

1.- 2. Oktober 05  
CAF-Airsho 03, Midland TX  
mit Peter Winkler

Col Peter Winkler wird Sie über  
die Reisen informieren.

### 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 Wing  
www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,  
Spycherweg 12,  
8542 Wiesendangen

Vizepräsident: offen

Sekretariat: CAF Col Monika Eschmann  
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: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

## CAF / Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche,  
Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit SW-  
Patch



Hemd, grau mit Brusttasche

Sweatshirt, schwarz mit  
SW-Patch

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

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