



CAF Swiss Wing in München

In Rütihof, am Flughafen und in Wil sind 29 Frauen und Männer in den Twerenbold-Car eingestiegen. Bei schönstem Wetter fuhr die Reisegruppe am 28. Mai 05 nach der Schweizer Grenze durch das Allgäu zur bayrischen Hauptstadt. Ein Kaffeehalt unterwegs diente der obligatorischen Ruhepause für den Fahrer und auch dem «Beinevertreten» der Reisenden. Drei Teilnehmer nutzen das schöne Wetter zur Flugreise via Mengen zum Flugplatz Oberschleissheim. Vor fast 100 Jahren wurde hier die königlich - kaiserlich - bayrische Fliegerschule gegründet, die Gebäude stehen heute noch hier, sind schön renoviert worden und werden nun als Aussenstation des Technischen Museums München benützt.



Der Nachmittag gehörte ganz dem Museum und den Werkstätten. Herr Mücke ist der Leiter des technischen Betriebes, er beeindruckte uns sehr mit seinem grossen Fachwissen, mit der offenen Art, mit der er auch heikle Punkte in der Geschichte kommentierte. Das Museum hat ein einmaliges Ausstellungskonzept: Nach dem Fall des eisernen Vorhanges und der

deutschen Wiedervereinigung hatte man die Möglichkeit, Flugzeuge aus der östlichen und westlichen Produktion zu erhalten. So stehen hier zum Beispiel eine MiG-21 neben dem Starfighter, der Sabre F-86 neben dem MiG-17, auch bei den Triebwerken ist eine interessante Vielfalt zu bestaunen. Die Ausstellung ist reichhaltig und auch in ihrer Fülle sehr gepflegt,

man spürt das grosse Engagement des Museumsteams.



Dann führte uns Herr Mücke in die Werkstätte - ein grossartiges Erlebnis für alle Teilnehmer unserer Reise. In diesem Jahr wird eine

Inhaltsverzeichnis

München	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Normandie	Seite 4
Bücker in Grenchen	Seite 6
La liberation de Haguenau	Seite 7
P-38 in Genf	Seite 9
The Glacier Girl	Seite 10
Stinsy	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12



Heinkel 111 neu aufgebaut, sie wurde nach dem zweiten Weltkrieg bei der spanischen CASA fabriziert. Es wird ein Museumsflugzeug sein, aber trotzdem wird bis ins kleinste Detail alles originalgetreu wiederhergestellt. Ein Motor ist bereits revidiert, der Rumpf praktisch fertig, Waffenstände und Inneneinrichtungen sind neuwertig zum Einbau bereit.

Es sind hier sieben Fachleute in den Werkstätten voll angestellt. Wir spürten und bestaunten die Hingabe und Freude an der anspruchsvollen Arbeit. Wer etwas hinter die Halle geschaut hat, fand dort die Einzelteile einer Catalina - auch sie soll wieder aufgebaut werden. Neben solchen Neuaufbauten kommen natürlich die Auffrischungs-, Revisions- und Unterhaltsarbeiten der Exponate in Oberschleissheim und im technischen Museum München dazu - eine Riesenarbeit.



Das Aufsichtspersonal hatte seine liebe Mühe, uns nach dem schon überzogenen Musuemsschluss aus den Hallen zu treiben - die Ausführungen von Herrn Mücke liessen jeden Zeitbegriff vergessen. Wohl oder übel begaben wir uns zum Car und liessen uns in die Innenstadt von München führen. Nach dem Zimmerbezug gings zum Apéro, in dieser Region der Welt ist das sicher nicht Tomatensaft!

Kurz vor Sonnenuntergang wurde uns ein köstliches Nachtessen im Hotelrestaurant serviert, der gesellschaftliche Teil kam jetzt voll zum Tragen. Bekanntschaften wurden wieder einmal vertieft und viel «weisch no» wurde ausgetauscht. Zu vorgerückter Stunde stellten die Fokker-Teamler fest, dass die Aussentemperaturen noch viel zu hoch für die Nachtruhe waren, also suchten sie ein Haus mit Gartenwirtschaft. Die Musik im Inneren des Hauses war etwas laut, so geschah es, dass die Schar der alten Swissairler schon kurz nach dem Datumssprung ins Bett kamen.

Schon am Vortag bemerkten wir, und hier wurde es nun zur totalen Gewissheit: Deutschland war die führende Nation des vertikalen Jet-Fluges! Schon vor dem Harrier hatten sie funktionierende Vertikalstarter verschiedenster Bauart. In Oberschleissheim steht der grösste Senkrechtstarter, die DO-31. Mit über zehn Tonnen Nutzlast oder über 40 Personen schon äusserlich ein grosses Schiff - wenn man noch einige technische Daten vernimmt, kommt man echt ins Staunen.

Das Flugzeug hat zwei Strahltriebwerke mit Schwenkdüsen, als Zusatzhilfe für Start und Landung und für den Vortrieb. Die Hauptarbeit des vertikalen Fluges übernehmen acht Hubgebläse, auch Jettriebwerke. Der Testpilot hatte alle zehn Motoren und die Flugsteuerung von Hand zu bedienen - er muss ein wahres Genie gewesen sein! Das Flugzeug war unfallfrei 48 Stunden in der Luft.



Die VAK 191 war als senkrechtstartfähiges Kampfflugzeug konzipiert. Ein Marsch- und zwei Hubtriebwerke trieben dieses internationale Projekt an, das aber nach dem Ausstieg Italiens nicht weiterentwickelt wurde. Die VAK 191 diente dann als Erprobungsträger für den Tornado.

Nach dem reichhaltigen Frühstück führte uns der Chauffeur zum technischen Museum. Wiederum war es Herr Mücke, der uns an seinem freien Tag durch die Abteilung Luftfahrt begleitete. Auch hier wieder konnten wir Reichhaltigkeit und moderne Museumsdidaktik bestaunen, so auch den schweizerischen «Fiseler-Storch» und natürlich die aus Dübendorf stammende Me-262. Zur Mittagszeit verabschiedete sich Herr Mücke, eine dankbare und begeisterte Schar von Schweizern hinterlassend.

Die Zeit wurde nun individuell genutzt, um das Gesehene etwas zu vertiefen und noch andere Museumsteile zu besichtigen. Um vier Uhr sollten wir beim Car sein. Einen verlorenen Teilnehmer mussten wir im weitläufigen Areal des Museums suchen, fanden ihn aber wohlbehalten auf der Isarbrücke wieder.

Leider verloren wir nochmals Zeit bei der Irrfahrt zum Flugplatz Ober-

schleissheim, wo die drei «Flieger» verabschiedet werden sollten. Die Carfahrt ging nun wieder durch das Allgäu Richtung Schweiz. Wiederum gab es einen Halt unterwegs, und etwas später als vorgesehen, aber rundum zufrieden und wohlbehalten, traf die Reisegesellschaft in heimatlichen Gefilden ein.

Zum Schluss darf man feststellen, dass die gemeinsame Reise von CAF und Fokker-Team interessant und der Kameradschaft förderlich war, man sucht schon nach neuen Zielen !

Dem Organisator Werner Hauri sei für die grosse Arbeit herzlich gedankt. Seine Zusatzinformationen und Fachkommentare wurden allseits hoch geschätzt. Man möchte das nicht mehr missen. Danke Werni !

Henry Saladin

Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

Wenn sich die zehn Mitglieder des Vorstandes, - wer für was zuständig ist, lässt sich aus dem kürzlich verschickten Mitgliederverzeichnis ersehen, - im Laufe dieses Clubjahres sechsmal (ist am unteren Limit) auf dem Birrfeld zu einer Vorstandssitzung treffen, dann sicher nicht um aus purem Vergnügen an der Sache einen gesellschaftlichen Anlass zu zelebrieren, sondern um einerseits die regelmässig anstehenden Belange des Vereins wie z.B. Mutationen oder die Kassenlage zu behandeln und andererseits neben andern Dingen schwerge- wichtig die letztlich das Vereinsleben ausmachenden Anlässe zu planen und zu organisieren. Es besteht deshalb für das ganze Vereinsjahr ein approximatives Programm für die an den einzelnen Meetings neben den quasi Routinegeschäften schwer- punktmässig zu behandelnden Themen, die denn auch am meisten Zeit beanspruchen (sollen).

Aktuelle Themen am August-Mee- ting sind der 10. Geburtstag des CAF-SW am 26. November im Fliegermuseum Dübendorf, wo die CAF-SSS zehn Jahre zuvor gegrün- det worden ist. Wenn wir nach der Sitzung auseinander gehen, muss der Anlass in allen Belangen verbindlich organisiert sein, damit mit den not- wendigen Vorbereitungen rechtzeitig begonnen werden kann.

Was uns daneben beschäftigen wird, wobei sich das Thema nicht auf einen Sitz abhandeln lässt, ist die Neufas- sung von Werbe- und Informations- material, das u.a. für die Einführung von Neumitgliedern aber vor allem zu Werbezwecken beim Werbestand dringend benötigt wird.

Euer Präsi
Thomas Lutz

Memorial Flight / Normandie

6. Juni 2005, CAF Swiss Wing Stinson L-5 «Stinsy»

Die Normandie ist schon sehr lange eine besondere Gegend auf dieser Welt. Natürlich fanden dort die Landungen der Alliierten im Zweiten Weltkrieg statt. Aber bereits im 13. Jahrhundert landeten dort die «Normannen» oder zeitgemässer Wikinger genannt. Sie kamen nicht als Befreier, sondern als Besatzer. Seit dieser Zeit heisst diese Region Normandie. Hätte der damalige französische König nicht viel politisches Geschick gehabt, so hätten die Normannen sicherlich ganz Frankreich überrannt und besetzt. Man hatte ihnen also dieses schöne Stückchen Erde «geschenkt» und im Gegenzug hielten sie sich in der Normandie zurück und stellten gleichzeitig auch eine Art Schutzschild gegen den Jahrtausendfeind England. Die zum Glück zahlreichen einheimischen Damen in der Normandie sind auch heute noch mehrheitlich blond – eine Tatsache, welche sicherlich auf die Normannen zurückzuführen ist.

Dass vor der Küste der Normandie zahlreiche Schlachten gegen die Engländer stattfanden, bleibe nur am Rande erwähnt. Und vom Hafen von Honfleur startete im 18. Jahrhundert

Richard Champlain mit einer unverwegenen Besatzung zur Entdeckungsreise und entdeckte Kanada, resp. die Region um das heutige Quebec.

Mein Flug in die Normandie

Am 2. Juni 2005 fand ich mich im Birrfeld ein, um den Flug in die Normandie vorzubereiten. Wie immer bei solchen Ausflügen half mir diesmal Col Werner Meier bei den Vorbereitungen und gab mir liebevoll letzte Tipps und Tricks zum Gelingen der technischen und auch administrativen Hürden. Eines wussten wir: Die Wettervorhersage würde nicht «cavok» sein, sondern ein wenig durchzogen. Werner sagte lakonisch: «Wirsch halt nass wenn's schiffet – aber flüege tuet's trotzdem!»

Mit diesem Vorsatz flog ich also am 3. Juni vom Birrfeld los Richtung Normandie. Es erwarteten mich dort zwei Kollegen, mit denen ich mich auch terrestrisch, d.h. mit einem Original 1942 Willys Jeep, fortbewege. Das Wetter war zu meinem Erstaunen perfekt. So flog ich im Tiefflug über den Jura, nördlich von Dijon Richtung Auxerre zum Tanken.

Das besondere an dieser Strecke sind die vielen militärischen Flugkorridore, welche unter der Woche praktisch immer aktiv sind. So begleiteten mich, respektive, kreuzten mich einige französische Mirages, die einem genüsslich dahin tuckernden Stinson-Piloten natürlich einen grossen Schrecken einjagen.



Die «Stinsy» geniesst noch das schöne Wetter - später musste sie sich mit dem Normandie-Wetter herumschlagen. Tiefhängende Wolken und Regen, aber sie hat es geschafft...

Auxerre liegt etwa 150 km südlich von Paris an der Autobahn A6. Ein prima Flugplatz zum Zwischenlanden: Es gibt zwar Zoll, aber es kommt niemand. Die Tankstelle ist immer offen und der Luftverkehrsleiter ist gleichzeitig Controller, Tankwart, Kassier und Wetterprophet. An der Bar im schönen Restaurant wäre gerade Zeit gewesen, um sich einen Aperitif zu genehmigen. Aber das musste noch ein wenig warten. In dieser Bar ist nun unsere Stinson nebst anderen Raritäten auf einem Photo an der Wand verewigt.

So ging's dann mit vollem Tank weiter nach Deauville. Mit etwa 1'000 ft über Grund kann man sehr nahe an Paris südlich durchschlüpfen. Dazu kam aber auch noch das Umfliegen von ein paar Gewitterzonen, wo es so richtig «gshüttet» hat. Mit Dauerzickzackflug konnten aber die meisten umflogen werden. Nach 2,5 Stunden Flug sah ich unter einer dicken Wolkendecke die Normandie-Küste bei Deauville. Die Landung in Deauville war wie immer mit viel Crosswind zu meistern.

Keep'em flying, Partners

Reiseveranstalter
3283 Kallnach
Tel. 032 391-0111
www.marti.ag

Auch meine Kollegen waren rechtzeitig in Deauville eingetroffen – rechtzeitig zum lange ersehnten Aperitif, ein «Pommeau», guter französischen Rotwein und auch der Calvados nach dem feinen Nachtessen durften nicht fehlen. Die Normandie hat auch kulinarisch gesehen ausserordentlich viel zu bieten.

An den nächsten zwei Tagen erfolgten Ausflüge und Treffen mit Gleichgesinnten entlang der Landeabschnitte der Invasion vom 6. Juni 1944. Jedes Jahr treffen sich ein paar Leute, um der Invasion und hauptsächlich den Soldaten zu gedenken, welche Europa befreit haben. Natürlich gibt es viele, die sagen, wir seien Spinner. Die älteren Leute hingegen meinen durchwegs, dass man diese Dinge nie vergessen soll. Zugegeben: Es ist schon etwas spezielles, wenn Soldaten in original 101st-Airborne-Division-Uniformen auf original Militärfahrzeugen Paraden durchführen und in Friedenszeiten Militär-Camps betreiben. Wer jedoch die Geschichte kennt und Filme wie «Band of Brothers» angeschaut hat, der versteht das Ansinnen dieser Leute besser. Überall, sei es mit den Jeeps

oder mit den Flugzeugen, stiessen wir auf viel Freude bei den Einheimischen und den Touristen.

Natürlich konnten wir es nicht lassen, viele Flüge entlang der Küstenstreifen Juno, Gold, Sword, Omaha und Utah durchzuführen. Diese Gegend ist auch für abgebrühte Piloten eine absolute Sensation. Da fliegt man 100 ft über dem Wasser, entlang von endlosen Sandstränden. Das Wetter ist nie «blau», aber dennoch schön. Der Wind, die vielen Vögel und die unendlich langen Klippen sorgen für eine einzigartige Kulisse auf diesem geschichtsträchtigen Grund. Viele Strandwanderer und natürlich alle Soldaten winken einem enthusiastisch zu. Alle die dort sind, wissen warum es am «D-Day» bei einem Kriegsflugzeug geht.

Wenn dann noch Bunkeranlagen, Kanonen und die für die Besucher original belassenen Kriegsschauplätze und der US-Friedhof mit seinen über 9000 weissen Kreuzen überflogen werden, dann läuft einem schon der Schauer

Fortsetzung auf Seite 8



Omaha-Beach und Szenen südlich von «St. Mère-Eglise».



Roger Burri und Beobachter Richard Hirter überfliegen die «Omaha Beach».

report

Bücker Fly - In

Am 18. bis 19. Juni 2005 fand das erste «Bücker Fly-In» statt. Petrus zeigte für die offenen Cockpits Verständnis und programmierte die Wettermaschine für dieses Wochenende auf «Blauer Himmel, leichte Brise und Temperaturen um die 28°C».

Auf dem Flugplatz Grenchen erwartete man am Samstag die 48 angemeldeten Bücker aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Holland, England, Polen und der Schweiz. Aus der USA kamen drei Bücker-Besitzer, und wie sie mir anvertrauten, wollten sie hier ein wenig «stibitzen» und technische Änderungen und Erfahrungen von Bücker-Piloten nach Hause nehmen.

Am Abend wurden verschiedene Preise verliehen, so für den schönsten Bücker, längste Anreise, reine Frauencrew usw. Die 200 geladenen Gäste und viele Bücker-Fans erlebten einen interessanten und gemütlichen Abend.

Das OK, unter der Leitung von Paul Misteli war mit dem Anlass sehr zufrieden – der grosse Aufwand hat sich gelohnt und wir hoffen auf eine Wiederholung dieses Fly-In.



Die 1932 in Johannistabl (Berlin) gegründete Firma Bücker baute als erstes Flugzeug den zweiseitigen leichten Trainer Bücker Bü 131 Jungmann. Dieser Doppeldecker wurde vom schwedischen Chefkonstrukteur Anders Anderson entworfen und hatte einen 80 PS HIRT HM 60R Reihenmotor. Der Erstflug erfolgte am 27. April 1934. Die Bü 131A, wie das erste Seriennmodell bezeichnet wurde, war äusserst erfolgreich. Der grösste Abnehmer war die Luftwaffe aber auch zivile Flugschulen benutzen dieses Flugzeug für die Ausbildung. Der Bü 131 wurde auch in acht andere europäische Länder exportiert; die meisten Maschinen gingen an Ungarn (100), Rumänien (150) und 75 wurden unter Lizenz in der Schweiz gebaut. Die grösste Lizenzproduktion fand in Japan statt. 1037 Maschinen wurden unter der Bezeichnung Ki-86A für die japanische Armee hergestellt.



Ein A4 Kompass. Dieser Typ war anfangs auch in der Spitfire eingebaut.

Ein Geschwindigkeitsmesser der alten Schule (Tiger Moth)

Der Engländer hat es auch geschafft...



report

La libération de Haguenau

Im Elsass wurde am 17. bis 19. Juni der 60. Jahrestag der Befreiung des Städtchens Haguenau begangen.

Schon am Donnerstag vor der Abreise haben wir das Flugzeug vorbereitet und den Maintenance-Car von Werni Zürrer beladen. Am Freitagnachmittag flogen wir (Roger Burri und ich) nach der Erledigung der Zollformalitäten nach Nordwesten, zuerst Richtung Schluchsee, dann vorbei am Titisee. Der Feldberg erhob sich vor unserer Nase, wir liessen ihn wenige Meter rechts liegen und unser GPS wies uns den Weg Richtung Freiburg im Breisgau. Das schöne und ruhige Wetter machte den Flug für uns zum reinen Genuss. Etwas nördlich von Osnabrück überquerten wir den Rhein und traten mit Strassbourg Control in Verbindung. Sie gab uns den Weg direkt nach Haguenau frei.

Zuerst wollten wir natürlich das Städtchen sehen (pardon: es hat 34'000 Einwohner!), mussten aber feststellen, dass noch gar keine Aktivitäten historischer Art im Gange waren. Wir landeten kurz vor sechs Uhr abends, gerade richtig, um von unserer Bodenmannschaft (CAF Cols Doris und Werner Zürrer) empfangen zu werden.

Im Flugplatzbüro erhielten wir unsere schriftlichen Unterlagen und grosszügig viele Bons für Verpflegung und Getränke. Der Abend war so schön, dass Doris noch in den Genuss eines Rundfluges zu den Vogesen kam. Roger wurde richtig vom Flugfieber gepackt; zu zweit erhoben wir uns nochmals in die Luft um das nördliche Elsass und die Vogesen zu erkunden. Als ziemlich nahe vor uns so grosse,



Die Morane J-143 wurde nach BEX verkauft, umgespritzt und ist nun in französischer Bemalung zu bewundern

runde, graue Kugeln auf der Bergkette sichtbar wurden und auf der Karte schräg schraffierte Felder eingezeichnet waren, entschlossen wir uns, wieder nach Haguenau zu fliegen.

Der Samstag sollte viele Aktivitäten bringen, so waren wir schon früh auf dem Flugplatz. Wir trafen unser ehemaliges Mitglied Eric Jannsonne, den Journalisten des French Wing. Er durfte mit Roger einen Morgenflug mitmachen, der Rest der Crew richtete den Standplatz für die Stinsy ein. Es war nun viel Betrieb in der Luft, von nah und fern kamen die Meetingsteilnehmer hergeflogen. Neben den zwei einheimischen T-28 und dem Yak-3U kamen verschiedene Warbirds angetuckert. Aus der Schweiz waren der «Maurane» (jetzt bei Daniel Kobelt in Bex), ein Piper L-4 und der grün-gelbe Potez von Guido Hug. Zwei T-6 des Red Bull Teams und die Messerschmitt Bf-109 «Gustav» waren eine grosse Attraktion. Die Liaison Airplanes waren schön beieinander ausgestellt, gerade vor dem grossen US-Army-Camp. Kurz vor Mittag begannen die Flugvorführungen. Roger führte im Hauptprogramm unsere Stinson vor und erntete viel Beifall - die Bedeutung dieses Flugzeuges vor



sechzig Jahren ist bei den älteren Leuten immer noch in guter Erinnerung. Nach den Flugvorführungen durfte der lokale T-28-Pilot, Georges Kern einen Flug mit unserem Stinson mitmachen.

Am Abend war das gesellschaftliche Ereignis des Anlasses angesagt: Diner dansant. In der Innenstadt, im alten Zollhaus mit schönem Saal, trafen sich etwa 250 Gäste zum gediegenen Nachtessen. Die Musik spielte zum Tanze - es waren immerhin gegen 15 Damen im Saal !

So kam der Sonntag, wiederum blauer Himmel und hohe Temperaturen bei leichtem Nordwind. Am Samstag waren es etwa 7'000 Besucher, am Sonntag nun drei mal mehr. Zuerst rollten wir zur Tankstelle, wo unsere Tanks gratis aufgefüllt wurden. Nachher fand wieder ein Pilotenbriefing statt, vier Liaison-Flugzeuge durften hinter der Warbird-Staffel herfliegen, am Boden fand die grosse Fahrzeugparade statt. Am Nachmittag konnten wir noch einmal unsere Vorführung mit viel Rauch und wenig Schall fliegen, machten aber dann Platz in der Luft, denn eine Minute nach uns fand dann «der Schall» statt: Vier Mirage F-1 der Armee de l'Air mit Mach 1 auf 100 Metern über der Piste hätten uns fast den Atem geraubt. So war es wohl angebracht, dass wir tief Richtung Rhein und Freiburg den Heimflug antraten. Noch einmal erlebten wir die Schönheiten des Schwarzwaldes aus der Luft und trafen nach einer Flugstunde im Birrfeld ein.

Wir haben den Flugtag im Elsass in allerbesten Erinnerung: eine gute Organisation, hohe Qualität der Sicherheit, keine Sturheiten. Grossartig die Gastfreundschaft und viele Freunde gesehen und neue gewonnen.

CAF Col Henry Saladin

Fortsetzung von Seite 5



Deutsche Verteidigungs-Stellungen bei «Point du Hoc»

den Rücken hinunter. Man muss bedenken, dass am gleichen Ort vor über 60 Jahren Piloten in der Stinson L-5 in unzähligen Tag- und Nachtaktionen ihr Leben riskierten. Lande Du mal nachts in der Normandie in einem Acker! Lade einen General auf, fliege wieder weg, suche dein neues Ziel und lande dort nachts wieder! «Mission accomplished» war seinerzeit noch etwas Besonderes.

Die meisten Zeremonien, Paraden und Camps gibt es entlang der Omaha und Utah Beach, den US-Landezonen. Südlich von St. Mère-Eglise befindet sich das kleine Dorf St. Marie Dumont. Dort landeten die Fallschirmverbände und die berüchtigten Gleiter der 82nd und 101st US Airborne Division. Der Absprung erfolgte in der Nacht und unter schwerem Abwehrfeuer der deutschen Truppen. Es starben weit über die Hälfte aller dort gelandeten Soldaten. Kein Wunder, denn alle Landezonen waren Grundstücke mit maximal 150 Metern Länge, abgetrennt durch Baumreihen oder Steinhaufen.

Auf einem dieser Felder findet sich jährlich eine Kompanie der 101st Division ein – zum Gedenken an das Geschehene. Wir wurden als Gäste freundlich aufgenommen. Wir be-

dankten uns anderntags mit dem Abwurf dem Paketes mit der Stinson über dem Camp – so wie eben auch damals Post, Medikamente und anderes bei den Truppen in der Normandie von hunderten von L-4 und L-5 abgeworfen wurden. Die meisten Leute sind schon seit vielen Jahren in diesem Camp: viele Holländer, Belgier, Franzosen und natürlich Amerikaner. Einige von den Soldaten haben Familienmitglieder im Krieg verloren und kehren deshalb jedes Jahr an diesen Ort zurück.

Die französische Armée de l'Air sowie auch private Piloten mit ihren Zweit-Weltkriegsfliegern führten zahlreiche Showflüge entlang der Küste durch. Die Controller tolerierten diesmal alle unsere Vorhaben. Letztes Jahr am 60. Jahrestag wurde leider der ganze Luftraum für die Flugzeuge gesperrt, weil unzählige Staatsgäste an den Feierlichkeiten teilnahmen.

Am 7. Juni startete ich bei Tagesaufbruch von Deauville wieder Richtung Schweiz. Nach über 5 Stunden Flug, vielen Gedanken und schönen Erlebnissen landete ich wieder im Birrfeld. Die Erinnerungen und die Begeisterung für das Fliegen in diesen Fliegern des 2. Weltkrieges bleiben sicher nachhaltig zurück. Ich bin sicher, dass ich dorthin zurückkehre.

Ich möchte mich besonders bei den Mechanikern der Stinson, Col Norbert Kessler und Col Werner Zürer bedanken, dass sie es ermöglichten, mit einem einwandfreien Flugzeug solche Strecken zurückzulegen. Solltet ihr ein paar Baguette-Brostreusel in der Stinson finden, so sind das noch Zeugen des Normandiefluges.

Roger Burri

report

Die P-38 in Genf

Kurz nach dem Krieg, am 2. Juli 1945, landete eine Lightning auf dem Flugplatz Genf-Cointrin. Zu dieser Zeit war man natürlich an diesen modernen Geräten sehr interessiert. Man war auch an der Ausbildung von Nicolas Eduard interessiert und befragte ihn.

Zweiter Teil

Souslt. Nicolas hatte vor dem Krieg Vermessungs-Ingenieur studiert. Vor seiner Ausbildung zum Piloten war er Beobachter. Im November 1943 kam er in die USA und wurde dort im Laufe des Jahres 1944 zum Jagdflieger ausgebildet.

Über seine Ausbildung in der USA machte Nicolas folgende Angaben: Die Ausbildung, welche auf einem im Süden der USA gelegenen Flugplatz erfolgte, umfasste drei Stufen:

1. Stufe:

Ausbildung bis zum Zivildrevet. Flugzeug-Typ: Normales Flugzeug, wie es in den USA für die Anfangsschulung verwendet wurde. Die Ausbildung dauerte zwei Monate mit rund 65 Flugstunden, einschliesslich der Doppelsteuerflüge.

2. Stufe:

Grundausbildung zum Militärflieger auf dem Flugzeug-Typ Vultee BT-13 (Basic Trainer). Dauer zirka 2,5 Monate mit rund 75 Flugstunden.

3. Stufe:

Ausbildung bis zum Militärflieger-Brevet unter Berücksichtigung der späteren Verwendung. Nicolas wurde zum Jagdflieger ausgebildet und zwar auf dem «Pilots-Maker» North American AT-16-6 (Advanced Trainer). Das



dauerte zwei Monate und umfasste 70-80 Flugstunden. Die Ausbildung dauerte somit etwa 7 Monate mit total 220 Flugstunden.

Anschliessend kam Nicolas in ein Übungslager. Es erfolgte die Ausbildung auf Kriegsflugzeuge des Modells Curtiss P-40 und Republic P-47 «Thunderbolt».

Nicolas Rückkehr nach Frankreich erfolgte im Mai 1945. Er kam zur Umschulung auf die «Lightning». Der Flug am 2. Juli 1945 war der fünfte auf diesem Flugzeug. Der Pilot war mit den Einrichtungen des Flugzeuges und deren Bedienung sehr wenig vertraut. Über verschiedene Anlagen, über deren Funktionieren er eigentlich im Bild sein sollte, wusste er keine Angaben zu machen – stellte die Untersuchungs-Kommission fest.

Er war auch nicht in der Lage, den Kraftstoffvorrat zu kontrollieren, was zur Folge hatte, dass er am folgenden Tage eine Notlandung in Payerne vornehmen musste. *(Anmerkung Red: Jeder Soldat, der in «Gefangenschaft» gerät, ist angehalten, keine Information dem «Feind» zu liefern - auch wenn der Krieg beendet war).*

Die Pilotenausbildung in der Schweiz.

Die Ausbildung erfolgte in zwei Stufen. Die erste «Stufe A» war die Rekrutenschule und dauerte 17 Wochen. Die fliegerische Ausbildung erfolgte in Locarno auf dem Bücker. «Stufe B», die eigentliche Unteroffiziersschule, wurde in Emmen oder Payerne absolviert. Die fliegerische Weiterbildung erfolgte auf verschiedenem Flugzeugmuster wie der Taifun, C-35 und C-36. Nach zirka 200 Flugstunden erfolgte der Übertritt in die Kampfstaffeln. Dort erhielten die Jungpiloten den letzten Schliff auf C-36 und Morane. Die besten durften dann mit der Me-109 fliegen.

Der fliegerärztliche Dienst war verantwortlich für die Vorrekrutierung von Offiziers- und Fliegerkandidaten. Im ersten Aktivdienstjahr hatte er den Versuch unternommen die Kandidaten schon in der Rekrutenschule auszulesen. Dies brachte aber keinen Vorteil - im Gegenteil, die Fliegerärzte hielten es für günstiger, die Eignungsprüfung wie früher in die Periode der Unteroffiziersschule zu verlegen. Dort präsentierten sich die Leute bereits etwas gereifter - meinten sie!

Motorenleistung und Ladedrücke

Höhe bis zu:

	HP	RPM	25000	30000	35000	40000	Fuss
Start 15 min	1425	3000	55	50	41	33	
Kampfleistung	1600	3000	60	50	41	33	
Normalleistung	1100	2600	44	44	37	29	
Max Reiseflug	795	2300	35	35	35		

Bei diesem grossen «Ladedruck» war die thermische Belastung sehr gross. Mit dem Benzin OZ'93, das uns zur Verfügung stand, konnten diese Hochleistungsmotoren nicht betrieben werden.

Beim Sternmotor Pratt & Whitney R2800 betrug der maximale Ladedruck 62 in.Hg. Mit der Wassereinspritzung konnte eine wesentlich tiefere Verbrennungsraum- und Zylinderkopf-Temperatur erreicht werden. So konnte der Ladedruck nochmals erhöht werden und dies führte zu einer Leistungssteigerung von 12% bis 17%. So betrug die Startleistung des P&W R2800 (eingebaut in die DC-6) 2400 PS mit Wasser und 1950 PS ohne Wasser. Benzinqualität 108/135OZ

Wie im Bericht «an den Oberbefehlshaber der Armee» vermerkt wurde, war ja bekanntlich diese Oktanzahl ein grösseres Problem bei der schweizerischen Luftwaffe. Am 1. Januar 1944 waren für die Fliegertruppen zirka 18000 t Benzin mit verschiedenen OZ, zur Hauptsache aber OZ 65 und 73, welche für Kriegsflugzeuge nicht verwendbar waren, vorhanden. Von diesem Vorrat waren zirka 4000 t für Kriegsflugzeuge verwendbar (OZ 87 und 93). Bei einem angenommenen Kriegsverbrauch von täglich 200 Tonnen hätte das Benzin gerade noch für 20 Tage ausgereicht.

Durch Beimischung von Isookton und Bleitetraäthyl konnte das Niederoktan-Benzin (73 bzw. 65) für die Verwendung von Kriegflugzeugen ungemischt werden. Der Mangel an Isookton und

Bleitetraäthyl (beide mussten aus dem Ausland bezogen werden) ganz speziell aber das Versagen der Lieferung von Aethylacetat der Holzverzuckerungs AG Ems, haben zu dieser schlechten Situation geführt (wurde 1944/45 korrigiert).

Diese unerfreuliche Situation konnte durch keine entsprechende Anforderung seitens der Truppe verbessert werden, da einzig und allein der Stabschef, Oberst. i. Gst. Meyer, über Benzinfragen orientiert war und dieser über die prekäre Lage niemanden in Kenntnis setzte (Bericht Kommandanten der Fliegertruppen. Oberstdivisionär Rihner).

Col Werner Meier



Von der Kälte in die Wärme - das «Glacier Girl» in Lakeland, Florida 2005



The Glacier Girl

Beim Überflug nach England am 15. Juli 1942 flogen zwei B-17 und sechs P-38 in Formation über Grönland. Die B-17 war verantwortlich für Navigation und Kommunikation. Sie flogen auf 12'000 Fuss in eine dichte Wolkendecke und die «Wetterfalle» schnappte zu. Alle Flugzeuge mussten infolge Benzinmangel auf dem Eis notlanden.

1990 konnte die «Greenland Expedition Societe» (GES) die Position der Flugzeuge feststellen. Durch die Gletscherbewegung hatte sich die Position über zwei Kilometer Richtung Meer verschoben und «ruhten» etwa 80 Meter unter dem Eis. Konzentriert wurde nach der P-38 von Lt. Schmitz gesucht. Diese war bei der Landung am wenigsten beschädigt worden - er landete mit abgestellten Motoren, die Propeller auf Segelflugstellung.

1992 gab J. Roy Shoffner den Startschuss zur Bergung. Es wurde ein Schacht bis auf eine Tiefe von über 80 Meter gegraben und die P-38 wurde unter dem Eis demontiert und Stück für Stück an die Oberfläche gehievt.

Nach gut 10-jähriger Arbeit kann man das «Glacier Girl» nun an verschiedenen Airshow bewundern.



Hello Cols and Friends

EIDGENOSSEN ZEIGEN TROTZ BUSHIGEN ZEITEN HERZ FÜR AMERIKANERIN: F/18 UND PUMA DER SCHWEIZER ARMEE AUF DER SUCHE NACH LADY STINSON!

So wär's in Herr und Frau Schweizer's Leibblatt – demjenigen mit den grossen farbigen Buchstaben – gestanden, hätte es Wind davon bekommen. Hat es aber glücklicherweise nicht. Ihr und nur Ihr, meine lieben Freunde, sollt exklusiv in den Genuss dieser überaus süffigen Story kommen.

Da machte ich also mein wohlverdientes Nickerchen in meinem Birrfelder Condo nach Herz erwärmendem Nonnentrip und vor der exciting Omaha Beach Cruise als das Unfassbare geschah. Vorweggenommen sei: Man hat mich nicht nur mit dem im letzten Brief beklagten Rollator, sondern nun auch noch mit einem Telealarm – unter Aviatoren als ELT bekannt – versehen, so einem Ding, wie es die Senioren am Handgelenk tragen. Bei Knopfdruck gibt's Alarm. Diese Lebensretter müssen wohlweislich gewartet und gelegentlich getestet werden. So hat halt einer meiner lieben Freunde (Name der Redaktion bekannt) irrtümlicherweise den Schalter auf «on» belassen.

Ein zufälligerweise übers Mittelland donnernder, Wehrsteuer verdunstender F/18 Top-Gunner nimmt das Notsignal wahr und meldet dies der Alarmzentrale in Little Big City ZRH. Und schon stürzt sich ein Puma Heli-Pilot hechelnd ins Fliegercombi, schwirbelt mit seinem Puma samt Peilgerät in a cloud of dust von dannen und findet – nein, nicht mich – dafür einen dieser harm- und motorlosen Aufwindjäger auf dem Birrfeld, der sein ELT-Schalterchen – trotz dringlicher Ermahnung des Birrfelder «Big Chief» Röbi an alle Piloten, die Notsender zu überprüfen – übereifrig und wohl im Thermik-Fieber auf «on» gekippt hatte. Zerknirscht und ganz klein steht er nun da und zieht sein weisses Segelfliegerkäppi tief über die roten Ohren. Der gestiefelte, breitbeinige Puma Pilot jedoch klopft sich zu früh auf die gewölbte Brust. In der Zentrale, drüben in Unique ZRH, piepst der Alarm immer noch unermüdlich vor sich hin. Das soll einer verstehen. So wird halt verbissen weiter gepeilt. Na ja, wer sucht, der findet. Weit war's ja nicht mehr bis zu mir. Von ziemlich warm (Segelflieger Piste) bis ganz heiss (mein Condo) waren es bloss noch ein paar hundert Meter. Verlegenes Hüstelnd gab's reihum, als das suchende Trüppchen mich wohlbehütet, heil und ganz in meinem Condo vorfand, mitsamt meinem unermüdlich Hilferufe sendenden ELT. He nu so de, für irgend etwas hat man ja die vielen Pumas, lässt sich the President of Switzerland und oberster Army Boss, Sam Schmid dazu trocken vernehmen. Wahrlich, die Hundstage beginnen gewöhnungsbedürftig früh in diesem Land.



Doch, es gibt auch sehr Erfreuliches zu berichten: Am 6. Juni durfte ich mit auf eine Nostalgie-Cruise entlang der Omaha Beach mit – Noblesse oblige - Roger zu und von Buri, der an der geschichtsträchtigen Normandieküste zum Schlossherrn mutiert ist. Diesmal hat's also geklappt. Ganz im Gegensatz zum letzten Jahr, als Schorsch Dabelju – World Leader in seinen eigenen Gnaden – anlässlich seiner Normandie-Visite den betreffenden Luftraum meilenweit und gar noch stinsydicht abschotten liess.

Der totale Aufsteller zum Schluss: Nun ist es also erwiesen, dass Fliegen niemals Sünde sein kann. Eine wahrhaftige Nonne mit einem ganz gewöhnlichen, weltlichen Gutschein für einen jedoch himmlischen Ausflug mit mir, faltete eines schönen Tages ihre wallende Tracht so, dass sie mühelos den Copilotensitz hinter dem eben so erfreuten, wie leicht verlegenen Commander Col Meier erklimmen konnte. Beim Start huschte gar ein seliges Lächeln über ihr Gesicht und mit geschlossenen Augen lehnte sie sich entspannt zurück- näher mein Gott zu dir! So nahe war sie ihrem Chef noch nie gekommen. Nun ist sich auch Col Meier ganz sicher, dass erbauend Geistliches nicht nur und zwingend in Flaschenformat existiert.

So long
Eure Stinsy

news

Veranstaltungen / Reisen

WS - Werbestand

Absichtlich leergelassen

23.-24. Juli 05	Oberwalliser Flugtage	Flight OPR
6. August 05	Flugplatzfest Birrfeld	Flight OPR & WS
19.-21. August	Modellflugtage Willisau	Flight OPR & WS
20. August	Mustangtreff Birrfeld	Flight OPR & WS
26.-27. August 05	Airshow Altenrhein	Flight OPR & WS
September 05	Oldtimertreff Hilzingen (D)	Flight OPR
1.-2. Oktober 05	CAF-Airsho 05, Midland TX	CAF Swiss Wing
26. November 05	10 Jahre CAF Swiss Wing	CAF Swiss Wing



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-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

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

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

CAF Swiss Wing - Shop



Golfshirt, Brusttasche Rückseite mit Stinsy



Jacke, schwarz mit SW-Patch



Pin, Patch und Mütze



Hemd, grau mit Brusttasche



Sweat-Shirt, schwarz mit SW-Patch

Neu: SW Uniform Hemden mit Krawatte

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

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch