



Generalversammlung CAF Swiss Wing

Nach Kloten, Dübendorf und Luzern ist dieses Mal der Aargau als Schauplatz für unsere GV auserkoren. Das Wetter ist wenig frühlingshaft: Schneeträchtige Wolken ziehen vorüber, angetrieben von einem frostigen Wind mit ekligen Böen.

Doch dem Programm tut dies keinen Abbruch. Es spielt sich nämlich ausschliesslich in Gebäuden ab. Zunächst einmal in der Zimmerei von Max Vogelsang in Wohlen. Etwa 35 Teilnehmer sehen sich hier die Produktion der «VOTEC» an - ein elegantes, leistungsstarkes Akro-Flugzeug. Ein erstes Exemplar hat bereits mit Erfolg an Wettbewerben teilgenommen.

Vorne in der Halle steht jetzt ein Rumpf samt Motor und schlankem Fahrwerk, ohne Flügel und Verschallung. Nebendran entsteht ein Flugzeug für Hans Georg Schmid. Man ahnt schon weitere abenteuerliche Reisen des Millenium-Fliegers!

Im hinteren Raum lässt sich ein nächstes, «beflügeltes» VOTEC-Exemplar



Die Commemorative Air Force, Midland, hat zum ersten Mal einen Newsletter-Wettbewerb ausgeschrieben. Alle Wings konnten ihre Newsletter einreichen und wurden von der «Midland Reporter-Telegram creativ team» bewertet – und – wir wurden als Sieger erkoren.

Col George Lodge (rechts) gratuliert dem CAF Swiss Wing und überreicht den «Award» Col Werner Meier

die Kunststoff-Verschallung anpassen. Dazwischen ist eine Gruppe von Mitarbeitern mit dem Aufbau von federleichten Glasfibrelementen beschäftigt. In einem anderen Gebäude liegt ein unbekleideter VOTEC-Flügel mit durchgehendem Hauptholm auf der Werkbank. Holme und Rippen sind zwar durch und durch leichte Holzkonstruktionen.

Das Ganze trotzt aber einer enormen Beschleunigungskraft – bis zu 16 g! Ganz erstaunlich ... Danke für den

spannenden Einblick in die Herstellung zweier ganz spezieller Flugzeuge!

Im nahen Birrfeld geht das Programm weiter – im Basisflugplatz unserer «Stinsy». Bekanntlich hat sie ja hier eine Bleibe im neuerstellten Hangar gefunden. Da steht sie heute - inmitten von anderen aviatischen Bijoux, jüngeren und älteren Semesters. Alle mit dem Lufttüchtigkeitsbrief in der Tasche. Am Boden Tiefdecker mit Seitenleitwerk unter den Flügeln von Hochdeckern, unter dem Hangardach

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-----------------------|----------|
| Generalversammlung 06 | Seite 1 |
| Aus dem Vorstand | Seite 3 |
| Neutralitätsschutz | Seite 4 |
| Besuch von Max | Seite 8 |
| Mollis / Hausen a/A | Seite 10 |
| Stinsy | Seite 11 |
| News, Veranstaltungen | Seite 12 |

hängend weitere Raritäten. Alle eng zusammengedrängt - kein Wunder, bei diesem unfreundlichen Wetter! Mir ist es als höre ich «Stinsy» etwas von türkisfarbigem Meer und warmen Palmenstrand von Waikiki murmeln.

Um die Mittagszeit begibt man sich gerne ins windgeschützte Flugplatzrestaurant. Hier wartet ein einfacher und schmackhafter Lunch auf uns. Wie immer entbrennen dabei sehr lebhaft und muntere Tischgespräche.

Zuerst das Vergnügen, dann die Arbeit - um halb Drei wird es wieder ernster. Im grossen Theoriezimmer, im Untergeschoss des Flugplatzgebäudes, startet der Präsident Thomas Lutz die gut vorbereitete Generalversammlung. Er kann 41 Mitglieder und die 4-köpfige Delegation aus Texas unter der Führung vom «Vereinsgötti» George Lodge offiziell begrüssen. Die Traktandenliste ist genehm, in der Folge werden die Traktanden von den zuständigen Vorstandsmitgliedern in kurzweiliger Art präsentiert und erläutert. Die aufmerksamen Zuhörer haben kaum Fragen und stimmen gut gelaunt allen Anträgen zu. Allerdings regt der budgetierte Ausgabenüberschuss wieder einmal zur Erhöhung des moderaten Mitgliederbeitrages an. Laut Vorstand ist jedoch solches angesichts des aktuellen Vereinsvermögens noch nicht opportun.

Ein besonderes Traktandum ist die vorgelegte Statutenänderung. Sie soll verdeutlichen, dass es beim CAF Swiss Wing keineswegs um einen Zweiklassen-Verein handelt – sämtliche Mitglieder sind ja nach wie vor absolut gleichberechtigt. Ein Teil davon sind jedoch zusätzlich Mitglieder beim amerikanischen CAF. Die alten Bezeichnungen in den Statuten, nämlich «Teilmitglieder» und «Vollmitglieder (Colonels)» sind heutzutage wohl etwas verwirrend. Jetzt gelten neu die Bezeichnungen «Associate Members»



Fredi Lienhard (links) und Franz Huber - das muss doch so sein...



Walter Lack mit seinem wunderschönem «Stinsy-Modell»

anstatt «Teilmitglieder» sowie «Colonels» anstatt «Vollmitglieder»

Im Vorstand gibt es einen Rück- und einen Einzug. Nach elfjähriger Tätigkeit, wovon 2 Jahre als Präsident, zieht sich Fredi Lienhard zurück. Zu seinem Nachfolger hat der Vorstand Herbert

Schilling nominiert. Die Versammlung spendet Herbert einen kräftigen Applaus. Womit er natürlich ohne Gegenstimme gewählt ist.

Zwei Mitglieder erhalten aufgrund ihrer ausserordentlichen Leistungen die Ehrenmitgliedschaft: Fredi Lienhard



Trotz feiner Holzkonstruktion – ein super starker Holz-Flügel

- Gründungsmitglied der Swiss Supporter Squadron und von anfang an im Vorstand dabei. Aber auch als Mitorganisator der Airshow-Reisen nach Texas sowie als Alleinorganisator der alljährlichen, famosen Reichenbacher Barbeque hat er sich einen beachtlichen Ruf geschaffen.

Walter Lack ist seit 1998 Mitglied des Swiss Wings und hat bisher das «Stinsy-Team» in vielfältiger Weise und mit selbstlosem, grossem Aufwand unterstützt. Dadurch ist er so etwas wie der Vater des Teams geworden. Daneben hat er zwei wunderbare, bis ins kleinste Detail getreue Stinsy-Modelle geschaffen. Nicht einmal die blinkenden Positionslichter fehlen! Eines der Modelle vertritt das Original jeweils an der GV.

Das Schlusswort hat traditionsgemäss unser Vereingötti George. Unter anderem informiert er darüber, dass das HQ in Midland kürzlich die News-Letters der verschiedenen Wings in den USA und Übersee beurteilt hat. Kriterien waren sowohl die Funktionalität als auch die Präsentation. Für

den Besten wurde ein Award vergeben. Dieser ging an den Contact - Hey: unser Contact! Bravo Werni Meier!

Col Hans Hinnen



Last but not least wird als neuestes Mitglied des CAF Swiss Wings Bobbie Scallan, die Begleiterin von George, willkommen geheissen – very welcome Bobbie!

Aus dem Vorstand

An der diesjährigen Generalversammlung haben wir Fredy Lienhard nach 10 Dienstjahren mit grossem Bedauern aus dem Vorstand verabschiedet. Fredy ist Gründungsmitglied und Vorstandsmitglied der ersten Stunde, war 1997 und 1998 Präsident und lange Jahre u.a. Co-Reiseleiter anlässlich der jährlichen US-Expeditionen nach Midland zur CAF-Airshow. Sein grosses Engagement für den Club und seine stete Bereitschaft, jederzeit kleinere und grössere Aufgaben zu übernehmen und in der gewohnt zuverlässigen Art auch durchzuführen, ist von der GV auf Antrag des Vorstandes mit der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft mit grossem Beifall verdankt worden.

Mit Akklamation neu in den Vorstand gewählt worden ist Herbert Schilling. Herbert hat vor kurzem seine Tätigkeit in einem Ermittlerteam für die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich mit dem Rentnerstatus vertauscht und ist damit voll motiviert und hoffentlich trotz Rentnerstress auch zeitlich in der Lage, uns im Vorstand kräftig zu unterstützen.

Wettbewerbe der verschiedensten Art sind bei der CAF stark in Mode. So läuft, - nur als Beispiel - aktuell eine Ausschreibung für ein Logo für 50 Jahre CAF. Im vergangenen Jahr sind wir, eher zufällig, im «Contrails», der Hauspostille der CAF, auf die Ausschreibung für einen Wettbewerb um die beste Clubzeitschrift gestossen. Die Annahme, mit einem deutschsprachigen Cluborgan ohnehin chancenlos zu sein, konnte unseren Chefredaktor und Herausgeber des «Contact», Werner Meier, nicht hindern, in die Sache einzusteigen. Nachher haben wir das Ganze eigentlich bald einmal abgeschlossen und vergessen, bis uns kurz vor der GV im März die Frohbotschaft erreichte, die Auszeichnung für den 1. Platz werde an der GV von George Lodge, Mitglied des General Staff der CAF, persönlich überbracht. Den feierlichen Moment findet ihr im GV-Bericht abgelichtet. Eine bessere Würdigung des unermüdlchen und grossen Einsatzes von Werner Meier für unsere Clubzeitschrift kann es nicht geben. Danke und weiter so.

Euer Präsi: Thomas Lutz



Neutralitätsschutz Politisch oder mit Kanonen

Teil 2

Im Contact (Dez 05) wurden die Schwierigkeiten der schweizerische Fliegerabwehr bei Kriegsbeginn kurz beschrieben. Dem politischen Vorstoss vom Auswärtigen Eidg. Politischen Departement in London, die englischen Überflüge zu stoppen, war bekanntlich kein Erfolg beschieden.

Bevor wir auf die schweizerische Fliegerabwehr (Flab) eingehen, ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung.

Der Beginn...

Im Herbst des Jahres 1783 gelang es den Brüdern Josef und Stefan Montgolfier zum ersten Mal, sich mit dem nach ihnen benannten Warmluftballon vom Erdboden zu erheben und nach einer geraumen Zeit wieder sicher zu landen. Schon ein Jahr nach dem ersten Aufstieg der Montgolfière legte im Jahr 1784 der preussische Ingenieur Hayne eine Arbeit vor, in welcher er sich mit der militärischen Verwendbarkeit von Ballonen auseinandersetzte und auch deren Abwehr ausführlich behandelte. Seine Schlussfolgerungen: Dass zum Luftzielbeschuss Haubitzen verwendet werden müssten, weil Kanonen eine zu geringe Elevations-Möglichkeit besässen.

Als im Juni 1794 die Aérosters der französischen Revolutionsarmee in

Maubeuge ihre Tätigkeit aufnehmen, dauerte es nur wenige Tage, bis die Verbündeten ihre erste Abwehrwaffe einsetzten, nämlich zwei österreichische Haubitzen. Über den Erfolg des ersten Flugabwehrschusses berichtet Captain Couette, Kommandant und Pilot des beschossenen Ballons:

«Wir waren auf einer Höhe von 10 Masseinheiten, als plötzlich eine Kugel von der Seite in ziemlich grosser Distanz über unseren Ballon flog. Der zweite Schuss von der Seite flog näher über den Ballon, und die dritte Kugel flog sehr nahe an uns vorbei».

Ein immerhin beachtenswertes Resultat - je nach Sicht der Dinge.

Als im Jahr 1905 in Frankreich die Versuche mit Lenkluftschiffen so weit gediehen waren, dass die französische Armee erste Vorkehrungen für die Einführung traf, wurde die Frage der Luftabwehr wieder aktuell. Auch in

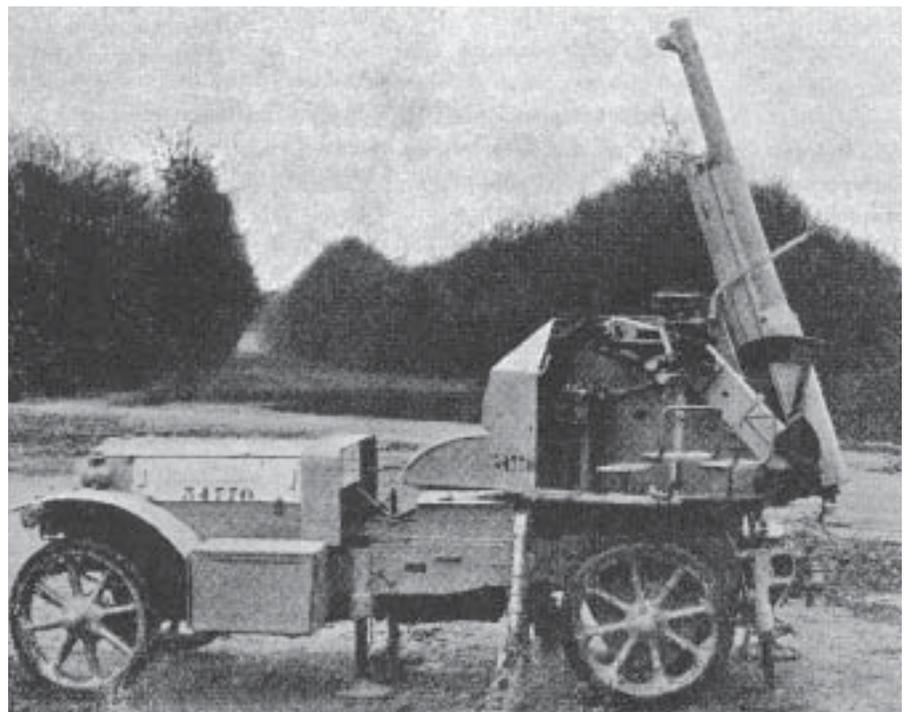


Deutsche leichte Feldhaubitze 98/08, Kaliber 10,5 cm

Deutschland war man nicht untätig und arbeitete an der Entwicklung von verschiedenen Luftabwehr-Geschützen und deren Munition. Die Knacknüsse «Seiten- und Höhenricht-Möglichkeiten sowie Anfangsgeschwindigkeit der Geschosse» konnten gelöst, respektive verbessert werden.

Auffällig ist die technische Entwicklung der Geschosse. So wurde die Anfangsgeschwindigkeit (V_0) enorm gesteigert. Vergleich:

Deutsche leichte Haubitze 98: 302 m/s,
Deutsche 10-cm Kanone 04: 583 m/s,



Erstes frzösisches 7,5 cm-Automobil-Flugabwehrgeschütz

Franz. Automobilkanone M97: 584 m/s
Schweizerische 7,5-cm Flab Kan 38:
805 m/s, Deutsche 8,8-cm: 820 m/s

Der Vergleich mit unserer Gewehrpatrone GP 11 (Karabiner 31) hat ein Vo von 780 m/s und das Sturmgewehr 90 mit der GP90 eine von 905 m/s. Mit solchen Anfangsgeschwindigkeiten war die Rohrabnutzung enorm, was sich sofort auch auf die Treffer-Genauigkeit auswirkte.

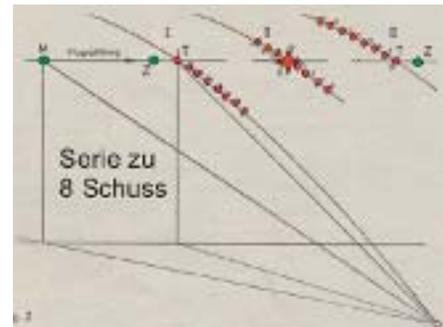
Die Krux für die Flab

Beim Abwehrschiessen gegen die Überflüge überlegt man viel zu wenig, mit welchen Schwierigkeiten die Fliegerabwehr zu kämpfen hatte. Ihr Ziel war, das gegnerische Flugzeug im dreidimensionalen Raum, mit unbekannter und hoher Geschwindigkeit, in unbekannter und dauernd zu ändernder Flugrichtung und in unbekannter und rasch wechselnder Flughöhe zu treffen. Die Fliegerabwehr hatte somit die unvorstellbar schwierige Aufgabe, ihr Feuer dahin in den Raum zu legen, wo sich nach Ablauf der Geschossflugzeit das Flugzeug voraussichtlich befinden würde. Die Ermittlung dieses mutmasslichen «Trefferpunktes» aber war ausschlaggebend für die Wirkung des Beschusses. Dabei besteht keine Möglichkeit, sich zuerst im Einzelschuss einzuschüssen. Die erste Lage muss sitzen. Dass die Aufgabe der Flab bei Nacht, wo es zuerst gilt, mit Horch-

gerät und Scheinwerfer die Flugzeuge aufzuspüren, noch viel schwieriger ist als am Tage, liegt auf der Hand.

Die Flab-Batterien bestanden in der Regel aus jeweils vier Geschützen, die so gesteuert und gezündet wurden, dass sie synchron die Granaten abfeuerten und diese so in der Luft platzieren, dass die vier Granaten in einem Umkreis von zirka 55 Meter vom Zielpunkt gleichzeitig explodierten. Bei der Detonation wird die Granate in zirka 1500 Splitter zerlegt, die sich mit hoher Geschwindigkeit in alle Richtungen verteilen. Ein Flugzeug, das sich weniger als 10 Meter entfernt vom Detonationspunkt befand, wurde so stark beschädigt, dass es meistens zum Absturz kam. Selbst bei Entfernungen von 180 Meter konnte ein Flugzeug noch schwer beschädigt werden.

Um ein in 4000 m Höhe befindliches Flugzeug zu bekämpfen, benötigten die abgefeuerten Granaten etwa sechs Sekunden. In dieser Zeit legte das Flugzeug etwa 480 Meter zurück. Die Kanoniere mussten also «vorhalten». Die entsprechenden Daten lieferte das Kommandogerät. Von der Ziel-Erfassung bis zur Detonation der Granaten vergingen, dank der Technik und dem Zusammenspiel der Flab-Besatzung, etwa 21 Sekunden: 10 Sekunden für die Zielerfassung durch das Kommandogerät, 5 Sekunden für die Zündereinstellung und Laden der Geschütze sowie 6 Sekunden für das Zurücklegen der abgefeuerten Granaten bis zum Zielpunkt. Eine gut eingespielte Mannschaft erreichte eine Schussfolge von 5 Sekunden. Allerdings war dieser Ablauf so kräftezehrend, dass man es nicht länger als zwei Minuten durchhielt.



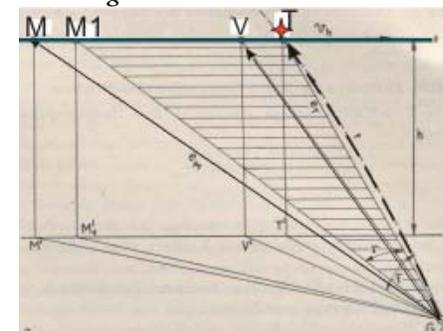
Schiessen mit der 20-mm Kanone

Während dem Schiessen der ganzen Serie wird die Waffe ruhig gehalten, so dass sämtliche Schüsse der Serie den gleichen Treffpunkt T passieren. Bei richtig eingestellter Elevation kann somit erwartet werden, dass das durch «T» fliegende Flugzeug von einem der Schüsse getroffen wird (theoretisch der vierte Schuss!). Beim kontinuierlichen Schiessverfahren wird das Flugzeug mit der Waffe ständig verfolgt und dauernd beschossen. Die Schussgarbe wird, gestützt auf die Schussbeobachtung mit Telemeter, korrigiert. Dieses Verfahren hat den Nachteil eines grossen Munitionverbrauches.

Das Schiessen der schweren Flab

Beim Punkt M wird das Ziel erfasst, bei M1 werden die Daten an das Geschütz geliefert und in diesem Moment wird die Einstellung der Tempierung für den Zeitzünder des Geschosses vorgenommen (mit der Tempiermaschine).

Bis das Geschoss nun geladen, der Verschluss geschlossen und der Schuss ausgelöst wird, verstreicht eine gewisse Zeit: die sogenannte «Ladeverzugszeit». Bei einer Batterie mit vier Geschützen braucht es also gut eingespielte Geschützbesatzungen.



Keep'em flying Partners

Marti

Reiseveranstalter
3283 Kallnach
Tel: 032 391 0111
www.marti.ch

Col Werner Meier

Im nächsten Contact:
Schweizer Flab 1940

report

Luftfahrtarchäologie zum Zweiten...

Luftfahrtarchäologie – so hiess die vierteilige Artikelserie im Contact im Jahr 2002. Ein kurzer Rückblick.

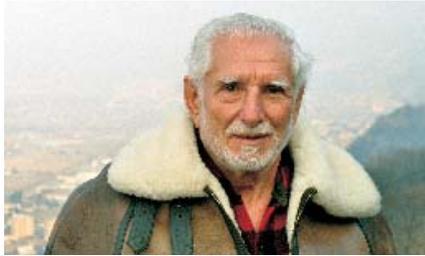
Seit seinem Umzug ins Tessin hat Col Christian Gloor immer wieder gehört, dass eine «Fliegende Festung» am 7. Februar 1945 irgendwo im Sopraceneri abgestürzt sei. Fragen um das «was genau, wo genau» wurden immer wieder mit vagen Andeutungen und sich widersprechenden Informationen beantwortet. Also nahm er das Heft in die Hand; zusammen mit seiner Frau Manuela (Manu) starteten sie die Nachforschungen. In allen Details wurden ihre Erkenntnisse im Contact beschrieben und es entstand so ein hervorragendes Zeitdokument.

Wer «Chrigu und Manu» kennt, wundert sich nicht, dass seine Nachforschungen weitergingen. In akribischer Kleinarbeit konnten sie noch zwei lebende Besatzungsmitglieder ausfindig machen. Sgt. Maxwell J. Lasskow, Bordingenieur der B-25J-1-NC Mitchell, nahm ihre Einladung, nach 60 Jahren die Schweiz zu besuchen, an. Im Namen der CAF Swiss Wing bedanke ich mich bei Christian und Manuela für ihre Arbeit, denn ohne solche Berichte würde unsere Vergangenheit immer mehr «nebulöser» und verschwände langsam aus dem Gedächtnis.

Col Werner Meier



*«Chrigu und Manu»
bei ihren
Nachforschungen im
Jahr 2002*



Sgt. Maxwell J. Lasskow und seine «Big Swing»



Im Laufe unserer Recherchen über den letzten Einsatz der «Big Swing» hatten wir Max Lasskow den Vorschlag gemacht, die Schweiz zum 60. Jahrestag der Ereignisse zu besuchen. Seine Lebenspartnerin Louise unterstützte uns ebenfalls, ihn von dieser Idee zu überzeugen, und so willigte er nach längerem Zögern schliesslich ein. Sofort nach seiner Zusage begannen wir, unsere Fühler in verschiedene Richtungen auszustrecken, um ein würdiges Rahmenprogramm zu organisieren. Auch der Vorstand des CAF Swiss Wing sagte seine Unterstützung zu. Während mehrerer Telefongespräche und E-Mails liess uns Max jedoch wissen, dass er kein grosses Aufsehen erregen, sondern das Ganze in einem familiären Rahmen erleben möchte.

Als er uns dann seine Reisedaten mitteilte und es sich herausstellte, dass er nur für vier Tage in der Schweiz weilen würde, mussten wir schon einige Ideen verwerfen und das vorgesehene Programm straffen. So konzentrierten wir uns auf das Tessin und Norditalien, da er Adelboden und die Deutschschweiz vor zwanzig Jahren schon mit Louise besucht hatte.

So kam es, dass wir ihn am 4. Februar 2005 in Milano-Malpensa willkommen heissen durften. Dieser erste persönliche Kontakt war ein sehr emotionaler Moment, hatten wir doch bis dahin neben Briefen und E-Mails nur einige Male mit ihm telefoniert und nur ein einziges Bild von ihm gesehen.

Sogleich nach der Begrüssung übergab er uns seine Effekttasche, von

welcher er schon vor seiner Ankunft gesprochen hatte. Was für ein Geschenk!

Das Wetter präsentierte sich zunächst vielversprechend, aber trotzdem kühl im Vergleich zu den Temperaturen in Florida. Da Max mit seiner Leinenhose und dem leichten Blouson den klimatischen Verhältnissen suboptimal angepasst war, übergaben wir ihm für die Zeit bei uns eine Fliegerjacke, die ihn fortan vor der Kälte schützte und ihm wie auf den Leib gegossen stand.

Einmal bei uns zu Hause eingetroffen, packte er sogleich weitere Schätze aus. Es handelte sich unter anderem um Fotos von ihm in Uniform, alte Urkunden wie die vom «Caterpillar Club» (mit dem Fallschirm abgesprungene Flieger), Kriegsliederbücher und als Tüpfelchen auf dem «i» auch noch den Fallschirmgriff, von dem er an dem schicksalhaften 7. Februar 1945 Gebrauch machen müssen.

Am ersten Abend, nach einem ausgiebigen Mittagsschlaf unseres «jetlagigen» Gastes, trafen wir uns mit zwei unserer besten Freunde und «Mitrechercheure» zu einem ersten Begrüssungstrunk. Am Abend lernten wir uns bei einem Abendessen im kleinen Rahmen besser kennen, und wir sahen sofort, dass es viel zu erzählen geben würde.

Am nächsten Tag zeigten wir Max Lugano und Umgebung. Zum Einstieg hatten wir ein lockeres Tagesprogramm vorgesehen. Die Idee war ursprünglich, ihm die wahrscheinli-



che Flugroute «seiner» B-25 über dem Lago di Lugano und dem Monte Brè in Richtung Monte Ceneri zu zeigen. Starker Dunst und tiefliegende Wolken liessen das Ganze aber eher zu einem virtuellen Sightseeing verkommen. Die nahe dem Nullpunkt verharrenden Temperaturen taten ihr Übriges, um uns bald wieder in die warme Stube zu locken. Wir wollten ja auch unseren Gast erzählen lassen und weitere Details aus erster Hand erfahren.

Den Abend verbrachten wir im kleinen Kreis von Freunden, welche ebenfalls an der «Big Swing»-Geschichte beteiligt waren. Und langsam erinnerte sich Max nun an Details, welche er während sechzig Jahren bewusst oder unbewusst verdrängt hatte. Wir lauschten gespannt seinen Ausführungen.

Am Sonntag ging es recht früh los in Richtung Norditalien. Das Wetter spielte nun mit und bescherte uns einen relativ kühlen, aber sonnig strahlenden Tag. Während unserer Nachforschungen hatten wir drei Hobby-Historiker aus dem Trentino kennen gelernt, welche sich brennend für unsere Geschichte interessierten. Als sie erfahren hatten, dass Max in

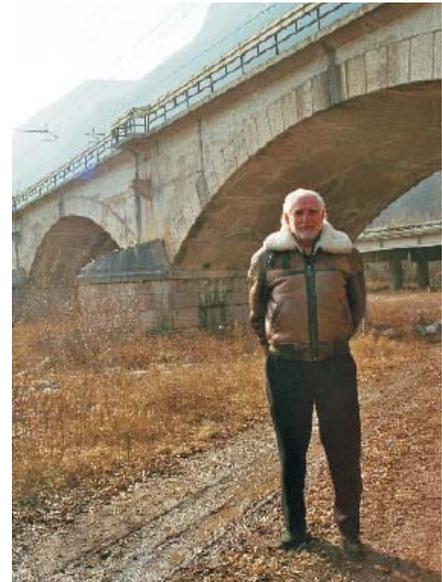
die Schweiz kommen würde, luden sie uns sofort zu einem Besuch in Lavis ein. Dort befindet sich der Eisenbahnviadukt, welches an jenem 7. Februar 1945 das Ziel von Max's Bomberstaffel gewesen war.

Max stand der Idee zunächst etwas skeptisch gegenüber. Er fürchtete, dass die Italiener ihm noch böse sein würden, weil er damals für die «andere» Seite gekämpft hatte. Seine Befürchtungen sollten sich jedoch später als unbegründet herausstellen.

Unsere drei Freunde aus Lavis (Mario, Alberto und Carlo) hatten vorerst ein Treffen im kleinen Rahmen mit einigen italienischen Kriegsveteranen organisieren wollen. Die Nachricht von dem nach sechzig Jahren zurückkehrenden amerikanischen Flieger hatte sich jedoch schon im Vorfeld wie ein Lauffeuer verbreitet, und so fanden sich immer mehr Leute am Viadukt ein. Schon der erste Kontakt mit den Veteranen der Fliegerabwehr, der Organisation TODT, den Nebel-Kompanien und der Bevölkerung war trotz der Sprachbarriere ungemein herzlich. Der Bürgermeister, weitere Mitglieder der Behörden und einige Journalisten wollten natürlich mehr von und über den ehemaligen «Feind» hören.

Nach der Besichtigung des Viaduktes folgte der Besuch von ehemaligen Flakstellungen, neben fachkundigen Erläuterungen über die Organisation der Fliegerabwehr, die Nebelkompanien, welche bei Angriffen das Ziel zu verbergen versuchten, und zu den Zwangsarbeitern, welche die Schäden bei Tag und Nacht reparieren mussten. Dies unter ständiger Gefahr, von Jagdbomberangriffen und bei Nacht detonierenden Bomben (mit Verzögerungszündern), getroffen zu werden.

Die Schützen von Lavis bewirteten uns danach in ihrem Vereinslokal mit vielen kulinarischen Leckerbissen aus der



Max vor dem Viadukt in Lavis

Region. Genau die richtige Stärkung für den weiteren Verlauf des Tages und eine schöne Gelegenheit, Erfahrungen von beiden Seiten der Front auszutauschen. Im Schützenlokal hatten unsere Gastgeber eine Ausstellung mit verschiedenen Kriegsreliquien zusammengestellt. Die vielen Exponate wurden durch originales Bildmaterial von damals vervollständigt und gaben dem Anlass einen sehr interessanten und beeindruckenden Rahmen. Max schien sichtlich gerührt, und nach erstem kurzem Zögern begann er, sich inmitten der alten Herren sichtlich wohl zu fühlen.

Nach dem wunderbaren mehrgängigen Essen wurden verschiedene Gastgeschenke ausgetauscht, und wir erhielten grosszügige Präsente von unseren neuen Freunden und den offiziellen Vertretern der Region. Es war ein ausgelassener und emotionaler Moment. Dies vor allem für Max und besonders für die italienischen Veteranen, welchen die Anerkennung ihres Einsatzes während des Krieges eigentlich nie zuteil geworden war - sie waren ja auf der «falschen» Seite gewesen, nämlich der deutschen. Sie hatten sich aus diesem Grund vorher nie zu einem Veteranentreffen finden können.



Im Gefängnis bleibt die Zeit stehen...!

Danach kamen wir in den Genuss einer besonderen Attraktion. Wir durften den sonst der Öffentlichkeit nicht zugänglichen ehemaligen Luftschutzbunker von Lavis besichtigen. Er hatte im Zweiten Weltkrieg der Bevölkerung als Schutzraum gedient und wird nur anlässlich ganz spezieller Begebenheiten geöffnet. Dieser in Fels gehauene Tunnel, welcher sich über 60 m erstreckt, bot bis zu 600 Menschen Unterschlupf. In der Mitte des Tunnels gibt es eine Nische, in welcher die Krankenstation untergebracht war. Schaurig, aber beeindruckend. Danach hiess es die Rückreise anzutreten, doch der Abschied fiel uns allen schwer. Wir sind so grosszügig und herzlich empfangen worden und die Organisation von Mario, Alberto und Carlo hat uns schlichtweg umgehauen!

Der Montag sollte etwas ruhiger, aber nicht weniger ereignisreich ablaufen. Wieder lachte die Sonne, und er begann frühmorgens mit der Fahrt nach Bellinzona. Max hatte sich gewünscht, am 7. Februar das Gefängnis zu besuchen, in welchem er vor genau 60 Jahren seine ersten Stunden in der Schweiz hatte verbringen müssen.

Nach unserer Ankunft in Bellinzona trafen wir auf Romano Venziani, einen Journalisten des Tessiner Fernse-

hens. Er hatte vor mehreren Jahren die Geschichte des Bombers von Arbedo in einem Bericht am Rande erwähnt und uns diesen Bericht nachträglich gezeigt. Er war natürlich nun an unseren Nachforschungen interessiert und fragte uns im Vorfeld, ob er mit Max Fernsehaufnahmen und ein Interview über die neuen Erkenntnisse machen dürfe. Da wir die Zeitungen und die breite Öffentlichkeit auf Wunsch unseres Gastes nicht über den Besuch in Kenntnis setzten, war Max damit einverstanden.

Zuerst besichtigten wir das Schloss Castelgrande, an dessen Aussenmauer einer der Piloten der B-25 mit dem Fallschirm gelandet war, und welches einen schönen Panoramablick über Bellinzona, die Magadino-Ebene und Richtung Arbedotal erlaubt. Danach begaben wir uns ins Gebäude der Kantonspolizei, wo wir schon erwartet wurden.

Zusammen mit dem dortigen Polizeichef, Commandante Mario Ritter, besuchten wir die Zweierzelle, in welcher Max die erste Nacht mit drei Kollegen der Bomberbesatzung auf Strohbällen verbracht hatte. Unser Dank gilt besonders Tenente Galusero, der uns den Besuch ermöglichte. Scheinbar wurde in den letzten sechzig Jahren, ausser

der Einrichtung und ein paar neuen Farbschichten, nicht viel verändert. Es war ein ergreifender Moment für Max, denn einerseits war er damals gerettet, doch steckte er im Gefängnis, und für seine Familie galt er als vermisst.

Nach diesem eindrücklichen Wiedersehen ging es weiter zu der Stelle in der Magadinoebene, an welcher Max damals mit seinem Fallschirm gelandet war. Einiges hat sich seither verändert, das damalige Bauernhaus steht nicht mehr, doch eine uralte Baumgruppe meinte er, wieder zu erkennen.

Nach einer kurzen Verpflegungspause ging es weiter zum Flugplatz Locarno Magadino. Dort wartete eine weitere Überraschung auf unseren Gast, welcher sich trotz seiner achtzig Lenze einer beneidenswerten körperlichen und geistigen Fitness erfreut, und dem das ewige «rein in den Wagen - raus aus dem Wagen» überhaupt keine Mühe machte.

Wir hatten einen Helikopterflug organisiert, welcher Max an den unwegsamen und immer noch zum Teil schneebedeckten Landsturz namens Frana D'Arbino fliegen sollte, auf wel-

chem «The Big Swing» zerschellt war. Die Route, auf welcher unser Gast auf seinem ersten Helikopterflug überhaupt zum Landsturz geflogen wurde, ist praktisch dieselbe, welche die B-25 damals geflogen ist. Über Giubiasco nach Bellinzona, über die Schlösser, danach über das Dorf Arbedo und rechts hinein ins Arbedo-Tal. Nach einem genaueren Augenschein im tiefen Überflug über dem Absturzort ging es danach zurück nach Magadino. Man konnte Max nach der Landung ansehen, dass es für ihn ein besonderes Erlebnis gewesen war. Danke, Romano, danke, Dario!

Das Ende des Tages kündigte sich schon langsam an, und im Beisein einiger guter Freunde und deren Familien gab es ein letztes gemeinsames Abendessen. Danach hiess es auch schon: Koffer packen.

Am Dienstagmorgen war es dann so weit, und ein beklemmendes Gefühl machte sich breit. Wir hatten Max in unser Herz geschlossen und wollten ihn ungern wieder ziehen lassen. Schliesslich kam aber der unvermeidliche Abschied, jedoch nicht ohne das Versprechen abzugeben, ihn und Louise bald in Florida zu besuchen.

See you soon, Maxwell J. Lasskow!

Col Christian Gloor



Die Organisatoren: vorne von links, Boris Comazzi, Max Lasskow, Christian Gloor; hinten von links, Alberto Mattedi, Carlo Refatti, Mario Moser



*Die Nase einer B-25 und Max (Fantasy of Flight Museum).
Max mit zwei Flakkanonieren in ihrem Vereinslokal...
(unten) Max wird von Tessiner TV interviewt...*



report

MOLLIS

Am Samstag, 25. März 2006 fand zum sechsten Mal das Fly-In nach Mollis statt. Organisiert wurde dieser Sternflug durch die ILS (Interessengemeinschaft Luftfahrt Schweiz).

Die Wettervorhersage und auch die aktuelle Wetterlage waren denkbar schlecht. Das OK machte aber seine eigenen Prognosen und wurde auch belohnt. Am Samstag lichteteten sich die Wolken, und im Glarnerland konnte man sogar die Sonne entdecken.

Von den 62 angemeldeten Flugzeugen fanden immerhin 32 den Weg nach Mollis. Der starke Wind im Mittelland verhinderte «die aus dem Westen» an einer Teilnahme.

Nach dem Mittagessen hiess es bald Abschied nehmen. Der Westwind im Mittelland nahm ständig zu und drehte auf Süden – also Seitenwindlandung im Birrfeld. Die «Stinsy» muckte (schüttelte) dementsprechend, aber als sie im Hangar auf ihrem Teppich stand, waren sie und auch die Piloten zufrieden.

Col Werner Meier

Sonne Märt Bremgarten

das konsumentenfreundliche

Einkaufszentrum:

- ☀ 25 Läden unter einem Dach
- ☀ Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- ☀ Über Mittag immer geöffnet
- ☀ Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- ☀ Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch

HAUSEN a /Albis

Während zwei Tagen haben Norbert Kessler und Werner Zürer unsere Stinsy auf Herz und Nieren geprüft. Nach genau vorgeschriebenen Regeln wurden alle Systeme kontrolliert. Dazu mussten alle Verschaltungen und Deckel entfernt werden, Stab- und Taschenlampen kamen intensiv zum Einsatz, die innersten Innereien wurden ausgeleuchtet. Nachdem alles für gut befunden wurde, konnten die zwei Mechaniker Deckel und Hauben wieder schliessen und man ging an die Papierarbeit. Unglaublich, was da geschrieben werden muss! Wenn all das Geschriebene in allen Flugzeugen mitgeführt werden müsste, fielen sie wegen Überlast wie reife Pflaumen vom Himmel!

Am 25. April wurde die Stinsy nach Hausen geflogen, denn der US-FAA-Inspektor war gekommen, um die N-registrierten Flugzeuge der jährlichen Inspektion zu unterziehen. Arie Voogts ist sein Name, wir kennen ihn nun schon seit fünf Jahren - und er unsere Stinsy. Sein Schlusskommentar: Perfekte Arbeit, das Flugzeug wird

von Jahr zu Jahr schöner. Einen treffenderen Ausdruck für den Dank an unsere Mechaniker kann ich mir nicht vorstellen, darum sind wir froh, wieder ein Jahr weiterfliegen zu können.

Noch eine Umfrage

Wir haben die Möglichkeit, einem sehr interessanten Messversuch beizuwohnen. AAA-Mitglied Bruno Furrer, ehemaliger mitfliegender Mechaniker der Balair, heute Schichtführer bei SR-Technics ist verantwortlich für den Betrieb eines DC-6-Motors. (Pratt&Whitney R2800). Mit diesem Motor werden Messungen des Winddruckes an Wänden, Scheiben und Gebäuden vorgenommen. Die Messanlage steht in einer Fabrik in der Nähe von Basel. Die Versuchsdaten werden einige Wochen im Voraus bekannt gegeben. Wer am Beobachten des Versuchs interessiert ist, soll sich bei mir melden, ich werde die Interessierten genauer informieren.

Henry Saladin, Rebergstrasse 20,
8157 Dielsdorf
henry.saladin@caf-swisswing.ch



Anflug auf den Flugplatz «Mollis»



Hello Cols and Friends

Ehrlich, allein für Gil aus diesem Franziskanischen Hängebrücken-Städtchen, drüben im Wilden Westen, hätte ich es mir nicht machen lassen. Dann eher noch wegen seiner adretten Frau Lotta. Na ja, die Konkurrenz schläft schliesslich nicht. Oh my God, wenn ich dabei nur schon an dieses blutjunge Teeny



von gegenüber denke, diese Miss Express mit ihrem Sugar-Daddy und Mäzen, diesem ex MD-11 Kapitän mit seinen tollkühnen Von Pol-zu-Pol, zu Pol-zu-Pol-Flugplänen, (ja, noch einmal: Zweimal um die Kugel!) dann war's meine zweifachen Qualen allemal wert. Guckt nicht so fragend aus der Wäsche! Ich beginne ja nochmals und ganz langsam von vorne: Oder eben mit Col Gil vom Golden Gate Wing, seiner Lotta und meinem kleinen Eingriff, bzw. dem Verjüngungsversuch, der drüben in den vereinigten Bushlanden fast zum Alltag der etwas grosszügiger bejahrten Damen gehören soll. Anstelle von «aha, neue Dauerwelle!» oder mit einem süffisanten Blick auf die Schuhe «oh, K-Mart Specials!» (mein Gratis-Tipp: sie sind unter 10 Dollar zu haben) heisst es heute «wow, new Make-Over!» Besagte Damen lassen sich nämlich «überarbeiten» bzw. «überholen». Es wird munter darauf los geschnippselt, angehoben, verpflanzt, gestreckt und abgeschliffen, was die überlappenden Bauchfalten und die zerknitterte Lederhaut noch so hergeben. Hat mir alles die Lotta erzählt, als mein Amigo Col Meier mit uns und dem vor Begeisterung schäumenden Gil ums Stanserhorn herum kurvte.

Kurz entschlossen habe ich mich unter die fachmännischen Hände einer national renommierten, fünf jährigen Firma mit den anfänglich rätselhaft erscheinenden 75 (!) Jahren Berufserfahrung begeben. Weil aber niemand perfekt ist, auch nicht die Mutter all dieser Technics-Unternehmen, welche sich unentwegt um das Innere und Äussere von uns kleinen und grossen Beflügelten kümmert, musste ich nochmals unter die Spritzdüsen. Thanks, dear Col Henry, dass du mich nicht allein liessesst – that's what friends are for. Danach war ich ready wie noch nie, mich dieser Miss Express 2000 ER (echt, so nennt sich die wirklich !) mit gewölbter Brust und frischer, diesmal gelungener Tönung entgegen zu stellen.

Der Winter war lang und schrecklich kalt. Tagelang war nichts los. Der Nebel hing tief und der Sturm heulte um die Ecken. Schnee wirbelte durch die Luft und ich kribbelte vor Erwartung auf meinen Dr. Schiwago. Ja, so nannte ich Col Meier, diese warm verhüllte Gestalt, umhüllt von zarten Nebelschleierchen und Rauhreif am Mützenrand. Der Mann, der aus der Kälte kam und mich über eine tief verschneite Landschaft in Schwindel erregende Höhen entführte. Für ein paar glückselige Momente war ich Lara, lauschte dem fröhlichen Pfeifen (hatte nichts mit dem verminderten Sauerstoffgehalt auf unseren stolzen 14000ft. zu tun, ehrlich!) meines Begleiters und glaubte, meinewegen sei Col Werner so sehr happy und aufgestellt. Aber eben: Weder mein taufrisches Aussehen, noch der strahlende Titlis waren der Grund. Hard to believe, but true: Diese simple Umhüllung für meine jeweils so literarisch hochstehenden Briefe, dieses Contact-Heftli soll das beste aller – und ich betone ALLER Contacts weltweit sein. Allein, erstens und überhaupt, weil der Redaktor Col Meier ein so gutes Händchen in punkto Präsentation und Leserfreundlichkeit habe – und zweitens, weil unser Contact am besten aussehe und drittens, weil ein kritisches und unabhängiges Reporter Team dies drüben im texanischen Midland so befunden hat. Also nichts von heimatlichem Filz und gegenseitigem Händewaschen samt damit eingehandelter Lobhudelei. Col Meier hat das Lob ehrlich verdient. Ihr, liebe Freunde, müsst und dürft es kropfen: Ihr seid gerade im Begriff, im besten aller guten Contacts zu blättern. Enjoy it !!

Den Damen rate ich jedoch, sich jegliches Make-Over nochmals zu überlegen. Es braucht nicht so viel, dass unsere Männer, zum Beispiel dank einem Lob von der richtigen Seite her, unsere qualvollen und kostspieligen Bemühungen in punkto Beauty glatt übersehen und vergessen. Loben wir doch unsere Männer etwas mehr und sparen uns das Skalpell.

Mit frühlingshaften Grüssen
Eure Stinsy

news



Herzliche Gratulation
dem ganzen
Contact-Team

2006

Veranstaltungen / Reisen

WS - Werbematerial

| | | |
|-------------------|------------------------------------|-----------------|
| 24.-25. Juni | Oldtimertreffen Ecuwillens | Flight PS / WS |
| 8.-9. Juli | Flying Legends Air Show / Duxford | CAF SW |
| 23. Juli | BBQ Reichenbach | CAF SW / WS |
| 22.-23. Juli | Oberwalliser Flugtage | Flight OPS / WS |
| 12.-13. August | AIR 06 Mollis | Flight OPS / WS |
| 26.-27. August | Flugplatz St. Stefan | Flight OPS / WS |
| 26.-27. August | Hittnau, Oldtimer Classic of Speed | WS |
| 1.-2. September | Swiss Air Force Competition, Emmen | WS |
| 3. September | Fliegerchilbi Langenthal | WS |
| 9.-10. September | 75-Jahre Flugplatz Grenchen | Flight OPS / WS |
| 16.-17. September | Flugtage Hilzingen (D) | Flight OPS |
| 23.-24. September | Sternmotorentreffen in Bern | Flight OPS / WS |
| 7.-8. Oktober | Fina Air Show / Midland | CAF SW |
| 7.-8. Oktober | Modellflugtage Hausen a/A | WS |
| 25. November | Jahresend-Anlass | CAF SW |



Sonntag, 12. März 06, Brunch auf dem Schiff: Carol Towerton und West Sanders geniessen, trotz Kälte, die Fahrt auf dem Vierwaldstättersee.

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 - Shop

Neu: Hemd (100% Baumwolle, bügelleichte Pflege) mit Krawatte. Sie haben nie mehr die «Qual der Wahl». Bei einem CAF Swiss Wing-Anlass sind sie immer gut angezogen - auch für Frauen!

Langarm Fr. 65.00, Kurzarm Fr. 60.00, Krawatte Fr. 25.00

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



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

www.fliegerbuecher.ch

Weit über 21'000 Fliegerbücher erwarten Sie in unserer Datenbank. Surfen Sie jetzt vorbei!

CUMULUS

Cumulus AG, Aviationbooks, Postfach 95, CH-5042 Hirschtal
Büro/Shop: Hügelstrasse 3, CH-5040 Schöftland
Ladenöffnungszeiten: Mo - Fr 8 - 12 / 13.30 - 17 Uhr, Sa 9 - 12 Uhr
Telefon 062 721 35 62, Fax 062 721 02 68, info@cumulus.ch