



Friedrichshafen 8. Mai 2010

Peter Winkler hatte zum Besuch des Dornier- und des Zeppelin-Museums eingeladen und 37 Personen kamen. Nebst 24 CAF-Mitgliedern mit Angehörigen und Freunden waren auch 13 Fokker-Team-Kollegen zur Stelle, um den Reisebus auf dem Busbahnhof beim Terminal 2, Zürich-Flughafen zu «boarden».

Um 08.30 Uhr fuhren wir los nach Winterthur-Wülflingen zur Busstation, um noch eine kleine Personengruppe aufzunehmen. In Romanshorn hatten wir genügend Zeit, den lokalen Flohmarkt neben der Fähren-Anlegestelle zu durchforsten. Nach gelungener «Seefahrt» bis nach Friedrichshafen rollten wir weiter bis zum Flughafen, wo das Dornier-Museum zu finden ist.

In zwei Gruppen ging es auf die Spezialführungen für «Profis». Das moderne und wunderschöne Museum hat viele grossartige Exponate im Gebäude und auf dem Freigelände - Faszination pur! Der Hochdecker Do 27 in den Zebrafarben - so wie er für Bern-

hard Grzimek in Afrika geflogen war. Eine solche Do 27 wurde für die Dreharbeiten zum Tierfilm «Die Serengenti darf nicht sterben» eingesetzt, der 1960 einen Oskar bekam.

Leider stürzte anfangs 1959 der Sohn von B. Grzimek (Michael) ab und kam ums Leben. Zu sehen ist auch der Transporter-Senkrechtstarter Do-31 und die Bréguet Atlantic (Seeaufklärer/Patrouillenflugzeug).

Zum Abschluss brummte noch der neue Zeppelin über das Flugfeld, dessen Hangar auf der anderen Seite der Piste beim Aero-Gelände steht. Er ist kein Starrluftschiff wie früher, sondern ein Blimb (Ballon mit aufblasbarer Hülle, mit Helium gefüllt).

Beim Mittagessen im Museums-Restaurant konnte man das Gesehene verarbeiten und Kräfte sammeln. Das Wetter spielte voll mit - eitel Sonnenschein strahlte uns entgegen. Mit ein bisschen Verspätung - die Küche war nicht die schnellste - kamen wir wohlgenährt beim Zeppelin-Museum an und teilten uns in zwei Gruppen auf. Die Attrappe der Passagier-Sektion von LZ 127 Hindenburg liess uns die Dimensionen des grössten je von Menschenhand geschaffenen Flugobjekts nur erahnen.

Fachkundige Führung, viele Originalteile und -Schriften zogen uns in den



Bann. Der Luxus des Reisens war und ist bis heute sehr hoch. So kostete die Reise in 2 1/2 Tagen nach New York 1000 Reichsmark, was ungefähr sieben Monatsgehältern eines Facharbeiters entsprach. Die Rückreise dauerte nur zwei Tage, da der Wind mithalf.

Das ganz im Bauhausstil gehaltene Kabineninterieur gefiel den Nationalsozialisten überhaupt nicht und trotzdem wurden die Zeppeline bis zum Unfall der Hindenburg 1937 in Lakehurst eifrig für die Nazi-Propaganda eingesetzt.



Frau Chistina Clesak, Führerin im Dornier-Museum

Inhaltsverzeichnis

Friedrichshafen	Seite 1
CentenAir Salavaux	Seite 3
Liberation Plzen	Seite 4
Japanische Luftwaffe	Seite 6
Odyssee des AC-4	Seite 8
CAF Schrottplatz	Seite 9
Aus der Werkstatt	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

Auch mit der Attentat-Legende wurde aufgeräumt. Eine wissenschaftliche Auswertung des Filmmaterials in den 90er-Jahren kam zum Schluss, dass eine «statische Entladung» den neuen Aussenanstrich der Hindenburg entzündet hatte. Bei diesem hatte man erstmals Eisenpulver anstelle von Aluminiumpulver beigemischt - das ergab eine sehr explosive Mischung! Im Nu war unsere Führung vorbei und Zeit für die Heimreise.

Über Meersburg, Fähre nach Konstanz und Zwischenstopp in Winterthur-Wülflingen kamen wir wohlbehalten wieder auf dem Flughafen Zürich-Kloten an.

Vielen Dank an Peter Winkler für die geniale Organisation - es war wunderschön!

Theo Arter

Die Do 31 ist weltweit das einzige je gebaute Transportflugzeug, das senkrecht starten und landen kann. Es wurde aufgrund militärischer Forderungen entwickelt. Zwei Prototypen wurden gebaut, eine Serienfertigung erfolgte nie. Die beiden Prototypen dienten von 1967 bis 1969 als Experimentalflugzeuge zur Erforschung und Erprobung von Senkrechtstart- und -landung. Der Rumpf des Transportflugzeugs kann einen NATO 3-Tonnen-Lastwagen aufnehmen, der über eine Heckrampe in den Laderaum fährt. Um das Flugzeug mit einer Startmasse von 21 Tonnen senkrecht in die Luft heben zu können, sind insgesamt 10 Triebwerke mit einem Gesamtschub von 300 kN eingebaut. Unter den Flügeln befinden sich zwei Triebwerke mit schwenkbaren Schubdüsen, die sowohl bei Senkrechtstart und -landung wie auch im Horizontalflug Schub liefern. An jeder Flügelspitze sind in Gondeln vier Hubtriebwerke fest eingebaut, die den Senkrechtstart und die Senkrechtlandung unterstützen.



Die eine Gruppe vor einer Original-Zeppelin - Motorengondel mit Maibach-Motor.



report

CentenAir Salavaux

Nachdem leider die AC-4 und die Grenchener Stinson Forfait erklärten, blieb nur unsere Stinsy übrig, um in Salavaux CAF Flagge zu zeigen. Am Ende kam es dann doch noch zu einer Zweierstaffel mit einer olivgrünen L-4, die in Biel Kappelen stationiert ist und mit Jürg Derendinger und Chris Nicca als Crew den Lead mit der langsameren Maschine übernahm.

So war es ein Vergnügen, in Formation zu fliegen, denn auch in den 180°-Kurven konnte ich die Aussenposition mühelos halten. Im Ganzen flogen wir die vorgegebene Linie dreimal ab und konnten uns abwechslungsweise über Funk auch dem Publikum vorstellen.

Unser Zeitfenster war für 1700 Uhr angesagt, und da wir die letzten an diesem Tag waren, hatten wir etwas mehr Zeit für die Demo. Start war ab Biel-Kappelen, wo sich seit dem letzten Sommer einiges getan hat. Ein neuer Hangar wurde eingeweiht, in welchem die Swisboogie Parapro eine Basis eingerichtet und die Bucker Squadron ein Zuhause gefunden hat.

Neben fünf Bucker sind auch eine Boeing Stearman, eine Gypsy Moth und eine Praga Baby als Oldtimer hier basiert. Auch Gabus Aviation, Vertreter von Aerostar und Dyn Aero MCR, hat sich in Biel-Kappelen eingerichtet. So war es auch ein Glück, dass Stinsy für diese verregneten Tage einen trockenen Platz zur Verfügung hatte.

Und nun doch noch etwas zu Salavaux und der Wiege der Schweizerischen Luftfahrt. In der Ebene von Payerne und Avenches bis zum Murtensee fanden die ersten Flugversuche in der Schweiz statt. Zwei Pioniere haben diese Gründerjahre geprägt: einer-



seits René Grandjean von Bellerive als unermüdlicher Erfinder, Tüftler und Flugzeugbauer, und andererseits Ernest Failloubaz, «le gamin volant» (der fliegende Lausbib) mit dem Pilotenbrevet Nummer 1.

Das abenteuerliche Leben von Grandjean ist im Buch «Memoires et Histoire de René Grandjean – Pionier de l'Aviation» von Henry Sallaz beschrieben. In der Schreinerei seines Vaters in Bellerive widmet er sich eher mechanischen Arbeiten, macht eine Lehre als Carossier in Paris, wird Privatchauffeur eines ägyptischen Pascha in Kairo, ist beeindruckt durch Blériot's Flug über den Ärmelkanal und fasst den Entschluss, selber ein Flugzeug zu bauen. Erster Flug am 10. Mai 1910 mit dem jungen Failloubaz als Pilot und Grandjean – wohl aus Gewichtsgründen. Der zweite Flug mit Grandjean als Pilot endet mit einem Crash.

Im Sommer 1910 wird fleissig repariert, gebaut und geübt. Georges Caillet von Vallamand baut nach eigenen Plänen. Failloubaz fliegt mit einer Demoiselle und später mit einer Blériot. Man meldet sich für ein Flugmeeting

Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen

vom 14. bis 21. September in Viry in Hochsavoyen an. Doch nur Failloubaz auf einer «Blériot» kann einige Flüge machen. Grandjean lässt Cailler fliegen, aber leider endet auch dieser Flug mit einer Kollision mit der Anzeigetafel, auf welcher die Flüge gemeldet werden.

Am 28. September erfolgt der erste Städteflug von Avenches nach Payerne durch Failloubaz. Prompt entwickelt sich eine Rivalität zwischen Payerne und Avenches. Jede Stadt möchte das erste Flugmeeting bei sich durchführen. Am Ende findet es am 2. Oktober in Avenches statt. Weitere Meetings folgen im gleichen Jahr - vom 8.-10. Oktober in Bern, wo durch den Aeroclub die ersten Brevets mit Titel «Pilote Aviateur» ausgestellt werden, Failloubaz mit Nummer 1.

Leider hat die Freundschaft zwischen Grandjean und Failloubaz nicht lange gedauert. Der unermüdliche Konstrukteur, oft von Pech verfolgt, musste

zusehen, wie der junge Pilot überall gefeiert wurde. Grandjean's Erfolge liessen jedoch auch nicht auf sich warten. Am 18. Juni 1911 überquerte er den See von Neuchâtel bis Portalban. Er baute das erste Wasserflugzeug der Schweiz und das erste mit Skis ausgerüstete Flugzeug.

Ein Ausflug in das schöne Gebiet des Vully lohnt sich nicht nur wegen dem guten Wein. Von den Höhen lässt man den Blick über den Murtensee Richtung Avenches schweifen, eine Ebene ohne Hindernisse. In den Dörfern erinnern Denkmäler an die Pionierzeit der Fliegerei: in Vallamand-Dessus beim kleinen Friedhof über dem Dorf steht das Denkmal, das ihrem Bürger Ernest Failloubaz gewidmet ist, am Dorfbrunnen von Bellerive erinnert eine Tafel an René Grandjean. In Por-



talban erinnert ein kleines Denkmal im Hafen an die Überquerung des Sees und natürlich ist ein Besuch im Museum von Avenches jederzeit auch der Mühe wert.

Col Jost Schneeberger

report

Stinson N121MC am «Liberation Festival» in Plzen

Vom 29. April bis zum 3. Mai besuchten wir mit unserer Stinson das Liberation Festival in Plzen und Prag. Tschechien feierte das 65-Jahr Jubiläum der Befreiung von Plzen durch die US-Armee, die durch General George Patton angeführt worden war.

Ich nehme es vorweg: Wir haben seinen Sohn in Plzen getroffen. Plzen feiert, seit die Russen Tschechien verlassen haben, diesen Anlass alljährlich mit unglaublichem Enthusiasmus. Manche Tschechen sagen, die Herrschaft der Russen sei schlim-

mer gewesen, als die Besatzung der deutschen Truppen im Krieg. Irgendwie betrachtet man die Amerikaner auch als die Befreier von der russischen «Besatzung» von Tschechien.

Unser Flug führte vom Birrfeld über Augsburg (zum Tanken) nach Letkov. Letkov ist ein kleiner Flugplatz mit Graspiste unmittelbar bei Plzen. Das Fliegen existierte in Tschechien bis zum Jahr 2000 einzig für das Militär. Prag und Brünn (Brno) sind heute noch die einzigen zivilen Flughäfen mit Linienflügen. Aber schon beim Einflug nach Tschechien wimmelt es



(vl) Jack, George, Adrian und Roger in Prag vor einem Chevy 11/2 ton truck der US Navy 1942

nur so von Flugplätzen, aber alle sind verlassen oder werden militärisch (hier und da) gebraucht oder hauptsächlich von kleinen Fluggruppen benützt.

Kaum sind wir in Letkov gelandet, tummeln sich jung und alt um die Stinson. Die Leute sind sehr nett, wollen alles wissen und anfassen. Sie helfen beim Flieger-Herumstossen, Putzen und Tanken. Besonders bewegend sind die Geschichten, welche mir die Leute erzählen. «Ich hatte eine Piper L-4 von den Amerikanern, die Russen haben sie mir weggenommen und verbrannt» erzählt einer. Das ist nur eine der unzähligen Geschichten, welche ich in den nächsten Tagen zu hören kriege.

Am Flugplatz warte ich auf Adrian Gerwer, seinem Bruder Willi, und die Airline-Piloten George und Jack. Die kommen per Jeep und Dodge aus der Schweiz nach Plzen. Wir sind in diesen Tagen immer zusammen, machen an Paraden, Kranzniederlegungen, Treffs und Shows mit. Wir lachen und s... viel, abends natürlich.

Am ersten Tag steige ich in den Dodge und wir fahren nach Prag. Dort gibts anderntags eine Parade mit vielen Fahrzeugen und Zuschauern. Aber so enthusiastisch wie es in Plzen sein wird, ist es nicht. Kaum sind wir zurück in Plzen geht's los: Ich packe die Stinson und mache Rundflüge mit Freunden über die Liberation-Festival-Camps im Stadttinnern. Zugegeben:

Die Minimalhöhen werden vielleicht nicht immer eingehalten, aber den Zuschauern unten macht es riesig Spass. Sogar die Polizei hat Freude an der Stinson. Kein Wunder, denn die Stinson war das einzige historische Flugzeug am Liberation Festival.

An der Hauptparade am Sonntag durch die Hauptstrasse stehen mindesten 50'000 Zuschauer. Die bestaunen die viele Panzer und Fahrzeuge und natürlich auch die Stinson, denn ich darf zum ersten Mal ohne Hemmungen in einer Innenstadt über eine Parade fliegen. Höhenangaben mache ich keine. Einzig zwei Grippen von der tschechischen Armee wollen auch zweimal die Parade überfliegen. So muss ich kurz ausweichen. Aber so was nehmen die locker – da gibts keine Briefings und Bewilligungen, da sprechen die Piloten noch miteinander und es kommt gut.

Plzen ist die Stadt des Generals Patton. Patton befreite diese letzte Stadt im «Osten». Er wollte mit seiner Armee bis nach Prag, aber die Russen lieferten ihm ein Wettrennen. Die Demarkationslinie lag deshalb unmittelbar hinter Plzen. Da gibt es in der Stadt ein Patton-Museum, eine riesige Patton Statue (erbaut in den 90er Jahren!), und sein Sohn, selber pensionierter General der US Armee, kommt alljährlich diesen Anlass besuchen.



Die Parade durch Prag: viele Leute, viel Touristen und wunderschönes Wetter.

Adi, mein Freund vom Convoy, hat es geschafft, mit Patton zu reden, während dieser sich die Airshow des Stinson über der Parade anschaute. Adi ging einfach zu ihm, schüttelte ihm die Hand und fragte ihn, ob er diesen Flieger kenne. «Of course – this is a bloody Stinson, yeaah!» meint der. Als Adi ihm dann erklärte das wir Schweizer in US Uniformen seien und dass in der Stinson ein Schweizer sitze, meinte er trocken: «Thank you guys – I am really amazed!»

Als Dank erhielt Adi eine Unterschrift von George Patton Junior auf drei Helme. So kam ich also zu einem Helm mit Original-Unterschrift von Patton Junior – cool, nicht?

Als Dank für die Unterschrift flog ich anderntags über eine Bühne voll mit Leuten vor der grossen Patton-Statue. Patton junior hielt eine Dankesrede in Erinnerung an die Geschehnisse des 6. Mai 1945. Mir wurde erzählt, dass die Stinson einen Mordslärm gemacht habe. Patton unterbrach seine Rede, schaute zur Stinson hoch, lächelte und redete weiter. So wie es eben ein Offizier tut. Ich bin sicher, dass weder die «Stinsky», noch die CAF, noch ich selber zum letzten Mal in Plzen waren.

Col Roger Burri



Roger mit der Stinson über Plzen am Sonntag, 2. Mai 2010, kurz vor der Parade des Liberation Festivals

report

日本空軍

Japanische Luftwaffe

In dieser Ausgabe ist ein weiterer Erlebnisbericht von zwei japanischen Piloten. Wie schon früher erwähnt: Alle kämpften für ihre Heimat, ihre Einstellung und Überzeugung.

Ein Rückblick von Satoshi Anabuki

Satoshi Anabuki war mit 51 (30 bestätigt) Luftsiegen das Ass der Asse der JAAF. Zu Kriegszeiten war er nicht sehr bekannt doch, brachten ihm seine Flugkünste den Titel «Blume der jungen Flieger» unter seinen Kameraden ein. Als Bauernjunge aufgewachsen entdeckte aber schon ziemlich früh seine Liebe zum Fliegen.

Nachdem er die Flugschulen hinter sich hatte, März 1941, wurde er im Juli zum 3rd Chutai/50th Sentai in Formosa versetzt.

Am 7. Dezember 1941 kommt es zu einem ersten Feindkontakt mit einer B-17 D, die er aber nicht abschiessen kann.

Am 22. Dezember ist es aber dann soweit: Er schießt eine P-40 E der 17th Pursuit Squadron über dem Lingayen Golf ab.

9. Februar 1942: Anabuki holt zwei weitere P-40 Warhawks vom Himmel.

April 1942: Anabuki wird mit seiner Einheit nach Japan zurückbeordert, wo die veralteten Ki-27 gegen neue Ki-43-Hei «Hayabusa» ersetzt werden.



Satoshi Anabuki

Juni 1942: Mit den neuen Ki-43 nach Burma zum Flugfeld Mingaladon im Rangoon Gebiet.

24. Dezember 1942: Anabuki hat Probleme mit seinem Fahrwerk, als sein Flugzeug beim Start von Bomben getroffen wird, nimmt aber trotzdem den Kampf mit einigen RAF «Hawker Hurricanes» auf. Trotz diesem Handicap schießt er drei Hurricanes ab, eine ist die Maschine des RAF Piloten Plt. Off. C.D. «Chook» Fergusson – berühmt durch seine fürchterliche Notlandung auf der Sandbank des «Iwaraji Flusses». Einige Meter über dem Boden war seine Maschine explodiert und er wurde herausgeschleudert. Mit schweren Verbrennungen wurde er geborgen. Er überlebte diesen grauenhaften Unfall und erholte sich vollkommen.

26. Januar 1943: Anabuki holt seine erste B-24 vom Himmel.

8. Oktober 1943: Drei Liberators und zwei Lightnings fallen unter dem Feuer Anabuki. Einer der Bomber wird von Anabuki gerammt. Er verletzt sich dabei und muss an einer Küste Notlanden. Drei Tage später wird er gerettet und bekommt für seinen Einsatz den Titel «Ass des Tages». Noch nicht ganz gesund

will Anabuki wieder Einsätze fliegen, bekommt jedoch Startverbot.

Februar 1944: Zurück in Japan wird er Ausbilder der Akeno Jäger-Schule.

Oktober 1944: Anabuki wird zum Master Sergeant befördert. Er überführt nun Ki-84 Hayates ins Kampfgebiet der Philippinen. Bei den «Flugzeug-Lieferungen» schießt er sechs Navy Hellcats ab! Bis zum Ende des Krieges flog Anabuki in der «Reichsverteidigung» über seinem Heimatland und erweiterte sein Konto um eine B-29.

Nach dem Krieg flog Anabuki, zirka ab 1950 Helicopter für die Self-Defence Air Force.

Die berühmte Story von Anabuki – Kamikaze?

Anabuki erzählt selber: Alles was ich sehen kann, ist der Feind. Ich stürze gerade hinunter in den dunklen Dschungel. Leben oder Tod ist dann nicht wichtig. Wenn die Götter mich noch brauchen, werden sie mich nicht sterben lassen. Ich sehe ein Bild: das Gesicht meiner Mutter. Ich glaube, ich hörte sie rufen Go, Satoshi, Go! Ich überlege, welche starke Frau meine Mutter ist. Ich denke: ich muss genau so stark sein.

Die Entfernung wird geringer. 300, 200, Ich sehe wie meine Kugeln in eine gigantische B-24 einschlagen. Noch näher. 150, 100 Meter. Ich feuere meine letzte Salve. Das Abwehrfeuer des Feindes ist fürchterlich. Die Formation zieht sehr viel Qualm hinter sich her. Es regnet Geschosse, aber ich weiss: solange ich diese Position halte, können sie mich nicht treffen.

Mein Ziel raucht am Flügel. Und auch als ich weiter schieesse, wird der Qualm mehr und mehr. Ich bin nahe an einer Kollision und breche nach links hinter meinen Feind aus, vertikaler Sturzflug. Um die 50 feindliche Maschinengewehre schieessen auf mich, aber keine einzige Kugel trifft, als ich aus ihrer Reichweite verschwinde.

Ich war total besessen davon, den Feind zu schlagen. Ich entschied mich, den Bomber zu rammen. «Nimm das Yankee». Ich zog hoch, vielleicht ein wenig zu scharf, und im nächsten Moment schlug mein Flugzeug in den Rumpf des dritten Bombers der linken Formation.

Ich glaube, meine Feinde waren genauso überrascht wie ich. Ich ärgerte mich über meine eigene Überraschung und mein Flugzeug frass sich weiter in den Rumpf der B-24, bis es schliesslich in der Nähe des US-Sterns stoppte. Ich sass auf dem Rumpf meines Feindes, ich glaube es war nur ein

kurzer Moment, aber für mich war es eine Ewigkeit. Ich sah, wie sie mich, den ungehobelten Störenfried, von ihren Geschützen aus und durch die Fenster anstarrten.

Wahrscheinlich feuerten sie nicht, weil ich viel zu nah war. Aber ich hatte auch meine eigenen Sorgen. Ich war wirklich besorgt, dass ich auf diese Art und Weise zu ihrem Stützpunkt befördert werden würde. (Anabuki's Flugzeug rutsche vom Rumpf und er konnte an einer Küste noch eine Notlandung hinlegen).

Saburo Sakai

Eine von vielen Episoden

Am 7. August landeten die Amerikaner und Australier bei Guadalcanal. Die Kampfstärke der japanischen Luftstreitkräfte wurde schon bald von den Alliierten übertroffen. Nur mit immer neuen Strategien und selbstmörderischen Einsätzen konnten die Japaner die Luftmächte im Gleichgewicht halten. Während einer Luftschlacht über Guadalcanal, in der Sakai bereits drei amerikanische F4F-Flieger abgeschossen hatte, entdeckte er eine Gruppe von TBM Avenger.

Im Beschuss dessen Heckschützenfeuers gelang es Sakai, einen abzuschliessen, bevor er einen Kopfschuss abbekam, der das rechte Auge erblinden liess. Trotz seiner schweren Verletzung und immer wieder

kommenden Kamikaze-Gedanken schaffte es Sakai in 4 Stunden und 47 Minuten, 1040 Kilometer zurück zu seiner Basis nach Rabaul. Nach



der Landung meldete er dem Kommandanten seinen Flugbericht, bevor er zusammenbrach. Sakai wurde nach Japan zurückgefliegen. Nach fünf Monaten Erholung widmete er sich der Ausbildung junger Piloten.

Im April 1944 wurde er nach Iwojima versetzt. Trotz des Verlusts seines rechten Auges erzielte er große Erfolge, beispielsweise entkam er am 24. Juli 1944 15 F6F Wildcat Piloten, ohne auch nur eine Kugel abbekommen zu haben. Am Ende des Krieges bekam Sakai einen Kamikazebefehl, dessen Ziel er aber nicht fand.

Sakai überstand den Krieg ohne von gegnerischen Kampfflugzeugen abgeschossen worden zu sein. Wie der finnische Kampfflieger Ilmari Juuttilainen verlor auch Sakai niemals einen seiner Flügelmänner im Kampf. Seine Abschusszahl wird auf 64 und mehr geschätzt. Nach dem Krieg entfernte er sich von allem Militärischem und wählte ein ziviles Leben. Am 22. September 2000 verstarb Saburo Sakai.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit dieser Artikelserie über die japanische Luftwaffe einen kleinen Einblick in diese vielleicht doch etwas unbekanntere Geschichte geben konnte.

Col Werner Meier



report

Die «Odyssee» des Comte AC-4

Vor drei Jahren mussten die Flugzeugmechaniker des Fokker Teams feststellen, dass ein Motorschaden eingetreten war. Ein nicht nachvollziehbarer Ölschlag hatte den Hauptpleuel verbogen, was eine grössere Reparatur bedingte. Die finanziellen Bedenken des Eigentümers (SR Technics) liessen ein Jahr verstreichen, ehe mit dem Zerlegen des Armstrong-Siddeley-Motors begonnen werden konnte. Diese Aufgabe wurde dem Sternmotorenspezialisten der JU-AIR übertragen.

1934 hatte der Swissair-Direktor Walter Mittelholzer in weiser Voraussicht zwei Sternmotoren gekauft, somit hatten wir einen fast vollständigen Satz an Ersatzteilen im Kasten.

Leider wurde anfangs 2009 wieder einmal die totale Sparschraube angezogen, die Montagearbeiten mussten eingestellt werden. Aber wie schon beim Grounding 2001 haben die Mitglieder des Swissair Fokker Teams nicht klein beigegeben. Die finanziellen Verpflichtungen wurden der Kasse der Aktiven entnommen.



Im Herbst 2009 kam der Befehl, das Flugzeug sei aus den Hallen der grossen Firma in Kloten zu entfernen. Es folgte die Zerlegung des AC-4 und der Transport nach Dübendorf, wo wir, die Aktiven des Fokker-Teams und das Flugzeug, «Asyl» erhielten.

Die Besitzerin konnte im Herbst 2009 überzeugt werden, dass so wertvolles Kulturgut nicht verschrottet, sondern wieder in die Luft gebracht werden muss. Es resultierte ein Schenkungsvertrag: die HB-IKO gehörte nun dem Verkehrshaus Luzern. Als einziges Ausstellungsobjekt in flugfähigem Zustand.

Es mussten aber auch noch die Finanzierung des Flugbetriebes und das Jahresprogramm geregelt werden, eine recht schwierige Lage!

Aber wir fanden Teillösungen: So versprach AAA (Antique Aircraft Assoziation) einen namhaften Beitrag, wenn wir die HB-IKO im Jubiläumsjahr in die Luft brächten. Das Fokker Team verkaufte nach dem Auszug aus Kloten all sein «Hab und Gut». Wir sind noch nicht über den Berg, aber zuversichtlich, dass wir weitere Sponsoren finden werden.

In den Wintermonaten erfolgte nun die Endmontage des Motors. Die Beschaffung von technischen Unterlagen und Ersatzteilen stellte uns immer wieder vor grosse Hindernisse, aber wir überwand sie alle.

Neben dem Motor galt es nun auch noch, die Zelle für die Luftamtprüfung herzurichten. Nach der Flügelmontage mussten Leitungen ersetzt, Kabel neu gespannt und Fahrwerk, Räder und Pneu kontrolliert werden. Wir wendeten einige hundert Mannstunden auf.

Anfangs Juni kamen drei gestrenge Herren des BAZL und suchten Feh-



Auszug aus der langjährigen «Homebase» auf dem Flughafen Zürich.



ler, klar dass sie welche fanden. Aber nach den Nacharbeiten und deren Kontrolle durch ein lizenziertes Luftfahrtunternehmen (!) traf am 24. Juni die (beschränkte) Flugbewilligung für das Flugzeug in der Kategorie «Historisch» ein.

Zwei Tage später konnte der Comte AC-4 über der Mitgliederversammlung im Verkehrshaus und über dem Seebecken am Luzerner Fest gezeigt werden.

Das erste Flugzeug der Swissair wird in diesem Jahr noch an einigen Veranstaltungen zu sehen sein.

In der CAF sagen wir:
KEEP 'EM FLYING

Col Henry Saladin



report

CAF Headquarter - der Schrottplatz wird geräumt

Wohl den Meisten, die in den letzten Jahren das CAF-Stammhaus in Midland/Texas besucht haben, dürfte irgendwann auch die eher unansehnliche Schrottecke an der Peripherie des CAF-Geländes vis-à-vis des grossen Hangars aufgefallen sein. Neben Allerweltskrepel konnten daselbst auch etliche Flugzeuge und Flugzeugteile in einem völlig desolaten Zustand besichtigt werden.

Wenn man sich die Sache heute mittels Google Earth (Stand 2009) von oben ansieht, stellt man fest, dass erstens das Areal erfreulicherweise einen etwas aufgeräumteren Eindruck macht und dass sich zweitens auch bezüglich der Flugzeuge etwas getan hat.

Zwei der Flugzeuge, eine Martin BTM-1 Mauler, eine weitere unvollständige Maschine gleichen Typs inklusive Motor und eine Douglas B-23 Dragon haben gemäss einem Artikel in Flugzeug Classic 02/2010 neue Besitzer gefunden. Das gesamte Mauler-Material wurde vom Glenn L. Martin Maryland Museum in Middle River, Maryland, übernommen.

Irgendwann in grauer Vorzeit hatte die CAF die Maschinen mit dem Ziel



Douglas B-23 Dragon

übernommen, sie wieder zum Fliegen zu bringen. Nachdem die Navy aber nach wie vor Besitzansprüche anmeldete und die Weiterführung der Restaurierungsarbeiten untersagte, wurden die Flugzeuge im Freien ihrem eher traurigen Schicksal überlassen.

Das erste Flugzeug dieses von der Navy für den Trägereinsatz bestellten Typs, die XMBT-1, flog erstmals am 26. August 1944. Angetrieben wurde das Flugzeug von einem 3000 PS starken Pratt&Whitney-R-4360 28-Zylinder-Motor. Die vorgesehene Bewaffnung umfasste vier 20-mm-Kanonen und 14 Aufhängungspunkte für bis 2'040 kg Aussenlasten (Bomben, Raketen, Torpedos).

Zwar sind am 15. Januar 1945 750 BTM-1 bestellt worden, doch wurden dann vor dem Serienanlauf erhebliche Änderungen vorgenommen. So erhielt das nunmehr mit AM-1 bezeichnete Flugzeug den Wright R 3350 Cyclone 18-Zylindermotor. Das erste Flugzeug vom Typ AM-1 wurde schliesslich

am 1. März 1948 ausgeliefert. Nach 149 Einheiten war denn aber auch schon Schluss, nachdem genügend Douglas-Skyraiders verfügbar waren. Nachdem die von der CAF einstmals übernommenen Flugzeuge mit Pratt&Whitney-Motoren ausgerüstet sind, muss es sich um Vorserienflugzeuge handeln. So soll es sich beim kompletten Flugzeug um die als vierte gebaute Einheit vom Typ MBT handeln.

Die Douglas B-23 Dragon wurde auf Grund einer Annonce vom 1941 Historical Aircraft Group Museum in Geneseo NY für \$ 50'000 übernommen. Die Dragon entstand 1938 als Weiterentwicklung der DB-1 oder B-18 Bolo. Von diesem von zwei Wright-R-2600-3-Cyclone 14 Sternmotoren angetriebenen mittleren Bomber wurden von der US-Army im gleichen Jahr 38 bestellt. Das Ungenügen bezüglich Leistung, Reichweite, Bombenlast und Bewaffnung liess in der Folge die Army jedoch auf Anschlussbestellungen verzichten.

Das oben abgebildete Exemplar, dem zwischenzeitlich (das Bild entstand 2004) das Seitenruder abhanden gekommen ist, war 1954 für die Standard Oil in Kalifornien zugelassen worden, 1959 gehörte es der General Electric Co. in Schenectady, NY von 1963 bis 1972 der John W. Me-

**Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.**

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



Cosmos Tours, Mühlaudamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81
E-Mail: info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

com Co. in Houston TX, und wurde schliesslich vom Cajun Wing in Lafayette, Louisiana, betrieben.

Es ist durchaus erfreulich, dass diese beiden Raritäten nicht noch weitere Jahre in der texanischen Pampa vor sich hingammeln, sondern Abnehmer gefunden haben, die sich mindestens um eine museumsreife Restauration bemühen werden. So wie die CAF im Moment finanziell dasteht, muss man fast annehmen, dass die ganze Aktion weniger einem plötzlich erwachten Ordnungssinn erwachsen ist, sondern ganz einfach zwecks Beschaffung zusätzlicher Mittel.

Col Thomas Lutz

(Red) Wenn jemand dieses Projekt unterstützen möchte, bitte mit Thomas Kontakt aufnehmen und einen EZ verlangen. Die CAF in Midland wird dankbar sein.



Ein «Unding...»

Der Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major war einer der grössten Flugzeug-Sternmotoren, die während des Zweiten Weltkrieges entwickelt und gebaut wurden. Der Hubraum betrug 71,25 Liter oder 4.360 Kubikzoll; daher die Typenbezeichnung. Er ist der letzte der P&W und der Höhepunkt der Kolbenmotoren-Entwicklung von Pratt & Whitney, kam aber erst nach dem Ende des Krieges zum Einbau. Dann trieb er die letzte Generation von grossen Propellerflugzeugen an, bevor Strahltriebwerke zum Einsatz kamen.

Der R-4360 war ein vierreihiger luftgekühlter Sternmotor mit 28 Zylindern, wobei jede Ebene zur besseren Kühlluftversorgung der einzelnen Zylinderreihen leicht versetzt angeordnet war. Ein mit sechsfacher Kurbelwellendrehzahl laufender Kompressor sorgte für die Aufladung der Ansaugluft, während ein 2:1-Getriebe die Propellerdrehzahl reduzierte, um die Blattspitzen nicht mit Überschallgeschwindigkeit laufen zu lassen. Die vier 7-Sterne waren um jeweils 12,857° versetzt angeordnet, sodass die hinteren Zylinderebenen zwischen den vorderen hindurchschauten und jeweils einen möglichst effektiven

Luftstrom zur Kühlung abbekamen. Seine einteilige, fünffach gelagerte Kurbelwelle besass vier Kröpfungen, die nacheinander um jeweils 192,857...° versetzt waren.

Die ersten Baureihen entwickelten knapp 2210 kW (3000 PS) Startleistung, während sie gegen Ende der Bauzeit bereits 3160 kW (4300 PS) abgeben konnten. Das immense Gewicht von 1580 bis 1755 kg täuscht darüber hinweg, dass es sich um sehr effiziente Triebwerke mit einem geringen Leistungsgewicht handelte, wie es nur von wenigen Motoren erreicht wurde.

Dieser Motorentyp wurde von 1944 bis 1955 in einer Gesamtanzahl von 18697 Stück produziert. Sie waren ursprünglich für die B-29 geplant, allerdings wurden diese bei Einsatz der R-4360 dann in B-50 umbenannt. Die R-4360 trieben auch die Convair B-36, die Fairchild C-119 Flying Boxcar sowie eine ganze Reihe weiterer Flugzeuge an.

Der Motor hatte aufgrund seines Aussehens auch den Spitznamen «corn cob» (Maiskolben). Einziges weiteres Beispiel eines solchen Vierfachsternmotors ist der sowjetische Schwezow Asch-2K, der ebenfalls 28 Zylinder und Luftkühlung besitzt.

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

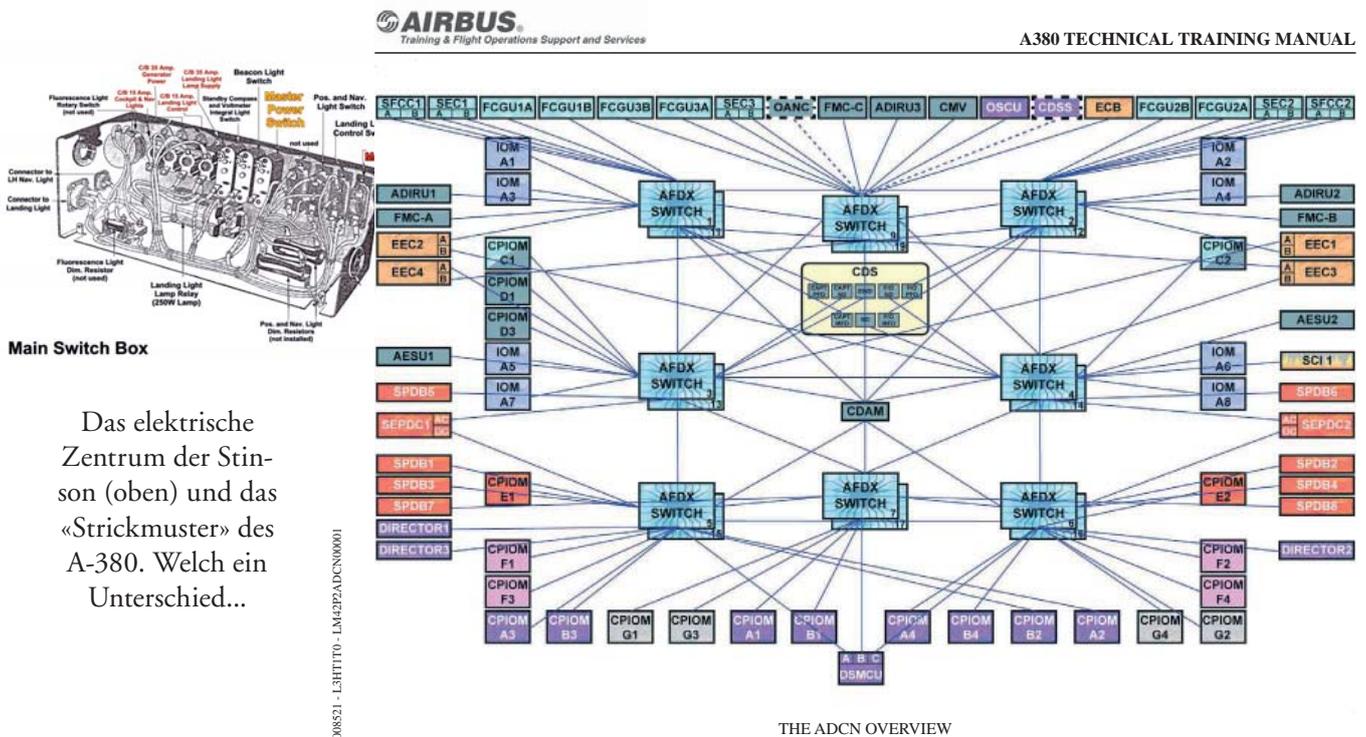
Aus der Werkstatt



Was haben diese Flugzeuge gemeinsam?



...etwa die Elektronik? – nein – die ist in der Stinson sicher etwas einfacher. Marcel Weiss, unser «Stinsy-Elektriker», konnte im Auftrag der SR-Technics in Singapur die Elektronik des Airbus A-380 kennenlernen. Die 380 ist eine ganz neue Generation von Flugzeug. Da gibt es diverse Server, die das ganze elektronische Management überwachen. Marcel wird in Zukunft die A-380 in Zürich betreuen. Für unsere «serverlose Stinsy» steht er uns aber weiterhin zur Verfügung. Wir wünschen ihm alles Gute und viel Befriedigung bei seiner Arbeit am 380er und der «Stinsy».



Das ist ein Überblickschema von den wichtigsten Systemen. Die einzelnen Computer und Module (CPIOM, IOM) sind alle untereinander mit zwei Networks verbunden. Der Datenfluss geschieht gleichzeitig in beiden Richtungen (Full Duplex). Damit die Datenübertragung noch schneller geht, sind sogenannte Switchmodule (AFDX) eingebaut, die zwei miteinander kommunizierende Computer direkt verbinden.

Bei herkömmlichen Flugzeugsystemen war nur eine «oneway» Kommunikation möglich und jeder Computer musste warten, bis er an der Reihe war. Somit hat sich die Datengeschwindigkeit vervielfacht.

«Klingt sicher etwas kompliziert, aber man gewöhnt sich langsam daran!!!!» - meinte Marcel.

news

Demnächst soll sie tatsächlich wieder fliegen, die ‚Heilige Kuh‘ der CAF, die einzige noch flugfähige B-29. Vor kurzem ist die CAF von der FAA autorisiert worden, nach einer Millionensanierung mit Ersatz aller 4 Motoren mit dem Testprogramm zu beginnen. Anschliessend soll das Flugzeug mit dem Label Red White & Loud mit dem Sängerling Aaron Tippin, einem Country-Sänger und wie betont wird, Patriot, auf eine Promotiontour durch die Staaten geschickt werden.



Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Ruedi Lang 052 343 8153

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach 079 200 7260

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönenberger 044 858 2051

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

2010

Veranstaltungen / Reisen

6.-8. August	Convoy to remember / Birnenstorf	Flight OPS
19.-22. August	Ballontage Wynau / Temp. Feldfluplatz	Flight OPS
27.-29. August	Tannkosh /DE	Flight OPS
9.-10. Oktober	Airsho Midland / USA	CAF SW
27. November	Jahresendanlass	CAF SW



«Flugversuche» im Birrfeld mit den beiden Piloten Beat Ruf und Werner Meier



CAF Swiss Wing - Shop

Stinsy-Wein Rotwein , Cabernet Sauvignon, California
Weisswein, Chardonnay , France
Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen.
Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten
werner.meier@caf-swisswing.ch
Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch

