

Jubiläumsveranstaltung **70 Jahre Stinson L-5 in der Schweiz**

Schicksal über Würenlingen

B-24 «Maiden America»



Titelfoto: Die beiden Stinson L-5 «Sentinel» in gemeinsamen Flug. Aufgrund des Wetters konnte so ein Flug während der Jubiläumsveranstaltung leider nicht stattfinden. [Foto: Christoph Dubler]





In meiner „Address“ werde ich zukünftig die Du-Form anwenden, weil wir, so gehe ich wenigstens davon aus, zum grössten Teil sowieso per Du miteinander sprechen.

Bereits ist das neue Jahr einen guten Monat alt und ich hoffe, dass Du alle Deine gefassten Vorsätze souverän einhalten willst und kannst. Persönlich will ich im neuen Jahr viel Kraft und Energie in meine Aufgabe als Wing Leader des CAF SW stecken und Dir und allen anderen Mitgliedern, zusammen mit dem Vorstand, ein interessantes Vereinsjahr bieten.

Der Veranstaltungskalender kann sich bereits jetzt sehen lassen. Im Vorstand sind wir in diesem Jahr zeitig dran. Die GV-Vorbereitungen sind praktisch abgeschlossen, je eine Reise im Mai und im September ins Herz der Schweiz sind in den Details schon geplant. Konkretisiert hat sich die CAF SW-Reise anfangs Juni in die Normandie und natürlich sind Duxford, Fairford und Midland schon fast standardmässig im Angebot. Einige Events mit Bezug auf die Fliegerei werfen ihre Schatten voraus; interessante Veranstaltungen wollen dieses Jahr besucht werden: Meiringen, Full-Reuenthal, Dittingen, etc. Theo wird mit seiner Vereinsstand-Crew an mehreren Anlässen mit dabei sein; eine gute Gelegenheit für Dich zu einem Schwatz mit anderen CAF-lern.

Für heute sage ich: Wir sehen uns an der GV; schön, wenn auch Du daran teilnehmen kannst. Wir würden uns freuen!

H. Engler

CAF Col Hansjörg Engler

Jubiläumsanlass 70 Jahre L-5 in der Schweiz

CAF Col Hansjörg Engler „Den Mutigen gehört die Welt“ oder „Wir machen es trotzdem!“ So musste das Motto für den Morgen des 11. Oktobers 2014 lauten als wir beschlossen, den Anlass „70 Jahre Stinson L-5 in der Schweiz“ auf dem Flugplatz Grenchen trotz der miserablen Wettervorhersage durchzuführen.

Der Flugplatz Birrfeld zu, Regen, tiefhängende Wolken, der Jura verhangen, Wolken- und Nebelfetzen, der Flugplatz Grenchen nass und Regen, Regen, Regen. Gegen Mittag und am Nachmittag klarte es teilweise auf, der Regen liess nach und in gewissem Sinne kam Flugwetter auf. Nicht so für unsere Stinsys und die An-2 ANC. Die beiden Flugzeuge blieben wetterbedingt im Birrfeld am Boden. Theo Arther organisierte flugs einen Kleinbus um mit einem Teil der für den Taxiflug Birrfeld - Grenchen angemeldeten Passagiere auf dem Landweg nach Grenchen zu fahren.

Dabei hatte alles so gut und schön angefangen. Kuno Gross hatte die Idee, welche wir vom CAF Swiss Wing mit Vater und Sohn Dubler vom Antonov Verein Schweiz aufnahmen: Ein Gedenk Anlass zu «70 Jahre Stinson in der Schweiz». Detailliert geplant war zumindest ein Besuch der beiden Stinson L-5 über dem seinerzeitigen Notlandeplatz bei Vacherie Dessous, wobei die Flugzeuge von den beiden An-2 des Antonov Vereins Schweiz und des Antonov Clubs Aviana ANC begleitet gewesen wären. Die Passagiere in den beiden An-2



hätten so die Möglichkeit erhalten an echten Fotoflügen teilzunehmen und die beiden Stinson im Flug abzulichten. Damit die Passagiere den Notlandeplatz auch sicher gesehen hätten, wären pyrotechnische Mittel zum Einsatz gelangt.

Als Rahmenprogramm planten wir

Unten: Die Führung durch den Flughafen Grenchen war sehr interessant und Fragen wurden sofort und kompetent beantwortet. [Foto: Reto Schmeberger]



eine Flughafenbesichtigung am späteren Vormittag.

Die im Freiwilligeneinsatz stehenden Herren Von Aesch und Niklaus vom Flugplatz Grenchen zeigten den Teilnehmenden, welche in zwei Gruppen aufgeteilt waren, die vielfältigen Aspekte und Strukturen eines Regionalflugplatzes und standen für Fragen jeglicher Art kompetent zur Verfügung.

Nach einem ausführlichen und ge-



Links: Die HB-TRY / A-96 in Begleitung einer «neugierigen» Cessna.

[Foto: Hugo Freudiger]

Unten: Die A-96 aus der An-2 des AVS fotografiert. [Foto: Reto Schneeberger]

Leute einfach so mal reinschauen. Angemeldet waren für den Rundgang seitens des AVS 14 und seitens des CAF 28 Personen.

Trotz des eher tristen Wetters beurteile ich den Anlass als gelungen: Es konnten Kontakte gepflegt und neue aufgebaut werden, die Stimmung war gut, geflogen werden konnte schlussendlich auch noch und die Co-Produktion AVS - CAF Swiss Wing war auf kollegialer Basis sehr erfreulich. In der Aero-Revue und in der Solothurner-Zeitung wurde über den Anlass berichtet.

nussreichen, vom Schreibenden offerierten Apéro gab es für Hungerige über die Mittagszeit Würste und Steaks vom Grill und dazu feine Süsigkeiten und Kaffee «mit und ohne».

Die fluginteressierte Teilnehmer des Anlasses kamen trotz der Absage des eigentlichen Programm dennoch auf ihre Rechnung - nämlich zu Flügen mit der An-2 und der Stinson des AVS.

Die An-2 absolvierte zwei vollbesetzte Flüge mit insgesamt 24 Passagieren und die Stinson L-5 zwei Flüge mit je einem Passagier. Statt über den Jura führten diese Flüge zum einen entlang des Neuenburgersees, über Payerne - Murten - Biel nach Grenchen und zum andern bis nach Olten, dann via Sursee - Herzogenbuchsee nach Grenchen zurück.

Die Teilnehmerzahl insgesamt war im Nachhinein etwas schwierig zu eruieren weil mutmasslich ein paar

Auch wenn es zum 70. Geburtstag mit dem gemeinsamen Flug der beiden Stinson L-5 über den damaligen Notlandeplatz nicht geklappt hat wurde der Anlass von den Teilnehmern auf jeden Fall als sehr gelungen empfunden.

Er war ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit der beiden Vereine und ich hoffe, dass spätestens zum 75. Geburtstag dann der geplante Flug nachgeholt werden und ich zu diesem Datum dann auch mit dabei sein kann. [Red.]





Taktgeber für unsere Stinsy Hochspannungs-Magnetzündung

CAF Col Werner Meier Wie bei uns Menschen sorgt auch in unserem Stinson eine gelungene Einrichtung dafür, dass sein Herz einen regelmässigen Impuls bekommt und den Herzschlag auslöst. Auch beim Motor muss im richtigen Moment der Zündfunken ausgelöst werden, um das Gemisch im Zylinder zu zünden.

Wenn eine Rhythmus-Störung vorliegt, geht man zum Arzt, um das Problem zu behandeln – genauso ist das auch bei der Stinsy. Beim letzten Magnetcheck wurden Unregelmässigkeiten festgestellt. Nichts Beunruhigendes, aber doch schien etwas nicht optimal. Wir haben nur ein Herz, die Stinsy hingegen hat deren zwei. Beide Magnete arbeiten zusammen, wenn eines nicht mehr so recht will, übernimmt das zweite die Arbeit. Wäre schön wenn dies bei uns auch so wäre.

Nach einer detaillierten Analyse konnten wir den Schuldigen finden: es war der linke Magnet. Aber waren es die Kerzen, die Anschlüsse oder sogar der Magnet selber? Es war der Magnet, die Anschlüsse waren ölig, was nicht sein sollte. Also Magnet ausbauen und kontrollieren. Was zum Vorschein kam, war erstaunlich: Im Inneren des Magnets waren die Kontakte mit einem schwarzen öligen Belag bedeckt. Also konnte der Strom für die entsprechende Kerze nicht auf den Kontakt überspringen.

Wer könnte diesen Magneten überholen, war nun die Frage? In der

Schweiz sind bald keine Betriebe mehr vorhanden, welche die entsprechenden Ersatzteile vorrätig halten und über die richtigen Lizenzen verfügen. Die Firma Hediger in Wattwil hat aber noch die Ersatzteile und ist in der Lage, solche Oldtimer-Magnete zu revidieren. Obwohl die Firma mit Aufträgen von RUAG und Swiss überhäuft ist und Wartefristen von Monaten bestehen, hatte sie Erbarmen mit unserer Stinsy. Mit einem Sondereinsatz von gutem Willen wurde der Magnet innerhalb von vier Tagen revidiert. Einen ganz herzlichen Dank an Taner Kayar, der dies ermöglicht hat.

Hochspannungs-Magnetzündung

1887 baute Robert Bosch Magnetzündapparate für langsam laufende Stationärmotoren. Der Durchbruch für den Magnetzündler gelang aber erst 1896 durch eine Erfindung des Bosch-Mitarbeiters Arnold Zähringer, der mit einem verbesserten Magnetzündler endlich Drehzahlen über 1000 Umdrehungen pro Minute erreichte. Eine nochmals verbesserte Version brachte diese Hochspannungs-Magnetzündung zur Produktionsreife. Diese Erfindung führte zur notwendigen Zuverlässigkeit der Zündanlage.

Magnetzündungen waren Standard bei Motorrädern seit den Anfängen des 20. Jahrhunderts bis in die 1960er-Jahre. Bis in die 1990er-Jahre hinein wurden in nennenswerter Stückzahl auch kleine Motorräder und Mopeds mit Magnetzündanlagen ausgerüstet – entweder um auf die schwere Batterie verzichten zu können oder auch, um die Lauffähigkeit des Motors bei Batterieausfall zu gewährleisten. Bis heute werden Magnetzündungen in Kleinmotoren, z.B. bei



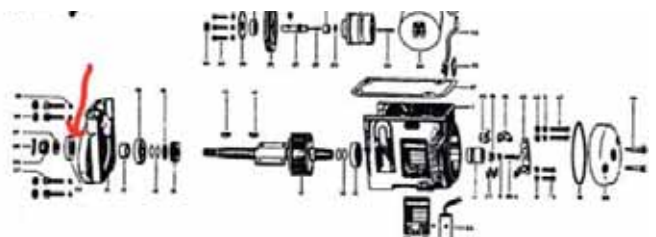
Rasenmähern oder Motorsägen verwendet, wobei auch bei diesen Kleinmotoren der mechanische Unterbrecherkontakt inzwischen meist durch eine elektronische Schaltung ohne mechanische Bauteile (und damit ohne Verschleiss) ersetzt ist.

Im Flugzeugbereich ist es immer noch ein MUSS: Fast sämtliche Flugzeuge mit Kolbenmotoren haben Magnetzündungen in doppelter Ausführung. In Flugzeugmotoren mit Fremdzündung ist aus Gründen der Ausfallsicherheit die Doppelzündung vorgeschrieben.

Bei der Batteriezündung (Auto) gibt es inzwischen neuere Zündanlagen wie die Transistor-Spulenzündanlage (TSZ). Sie funktioniert im Prinzip wie die Unterbrecherzündung, der Unterbrecherkontakt ist durch einen Transistor ersetzt. Die Hochspannungs-Kondensatorzündung, auch Thyristorzündung oder CDI (vom englischen «capacitor discharging ignition») genannt, und die Vollelektronische Zündanlage (VEZ).

Das ist nur eine kleine Auswahl der Zündsysteme.

Unten: Der Übeltäter: eine kleine Dichtung, die ihren Auftrag nicht mehr erfüllte. Dadurch konnte das Öl in den Magneten fließen und vermischte sich mit dem Abrieb der Spule.



Bomberabsturz im Tessin Neues von «The Big Swing»

Christian & Manuela Gloor In älteren Ausgaben des CONTACT haben wir die Geschichte und das Schicksal der B-25 „The Big Swing“ im Detail erläutert. Obwohl das Projekt abgeschlossen ist, sind nach der Veröffentlichung des Buches neue Fakten aufgetaucht.

Im Jahre 2012 gelang es uns, zwei weitere Augenzeugen des Absturzes ausfindig zu machen. Aufgrund ihrer Aussagen konnten wir nun die Landeplätze aller sechs Besatzungsmitglieder bestimmen. Insbesondere dank den Ausführungen von Herrn Crotta stellte sich schlussendlich heraus, dass nicht der Pilot, sondern der Co-Pilot im Castelgrande di Bellinzona gelandet war. Im Folgenden eine Zusammenfassung der neuesten Zeugenaussagen.



Oben: Beppe Albertoni erinnert sich.

Unten: Signor Crotta besitzt heute noch das originale Stück Fallschirmschnur, welches ihm William W. Sheffield, der Pilot der B-25, geschenkt hatte.



Giuseppe Albertoni, 1935

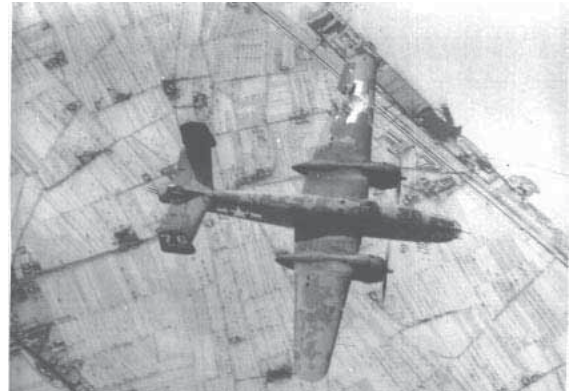
„Ich war gerade einmal Zehn Jahre alt und war mit zwei Freunden am Spielen. Da hörten wir das dunkle Brummen von Flugzeugmotoren und sahen plötzlich eine langsam fliegende Maschine über Contone in Richtung Bellinzona. Sie flog so nah an uns vorbei, dass wir die Piloten im Cockpit erkennen konnten.

Über Contone sahen wir dann einen Fallschirmspringer (Reves, Red.) das Flugzeug verlassen. Kurz darauf folgte ein Zweiter (Lasskow, Red.), welcher zwischen Cadenazzo und San Antonino niederschwebte. Wir beobachteten den Abstieg des ersten Besatzungsmitgliedes, welcher vom Wind in Richtung Bahnhof Cadenazzo getrieben wurde. In geringer Höhe überflog er die elektrifizierte Bahnlinie und landete fünfzig Meter entfernt von einer Strassenkreuzung. Als bald erkannten wir einen Mann auf einem Fahrrad, welcher wild gestikulierend vom Bahnhof her auf den Fallschirmspringer zufuhr.

In diesem Moment verloren wir die Szene aus den Augen, wir mussten ja zur Schule.“

Valentino Crotta, 1918

„Mein Freund Lorenzo und ich waren zuhause, in der Nähe des Bahnhofs von San Antonino, als wir um 13.10 Uhr etwa hundert Meter entfernt einen Fallschirmspringer landen sahen. Wir waren die ersten am Ort. Der Flieger war von grosser Statur, hatte eine helle Hautfarbe und trug eine braunes Fliegerkombi. Lorenzo hatte einige Jahre in den USA verbracht und sprach deshalb Englisch. Er erklärte dem Amerikaner, dass er sich



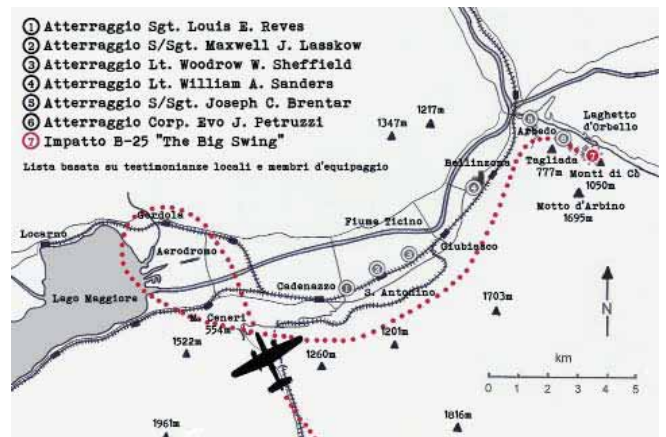
Oben: Die B-25 «The Big Swing» im Flug
Unten: Joe C. Brentar, der Heckschütze der «The Big Swing», ist leider am 24 Juni 2013 nach längerer Krankheit verstorben.

Max Lasskow, der Turmschütze, erfreut sich guter Gesundheit und konnte im November 2014 seinen 90. Geburtstag feiern.

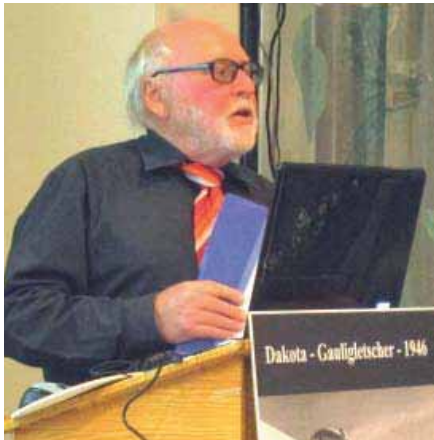


in der Schweiz befindet. Dieser war darob so erfreut, dass er zwei Stücke der Fallschirmschnur abtrennte und sie uns schenkte. Eine Viertelstunde später kam dann die Polizei und führte den Flieger ab.“

Unten: Die endgültige Karte mit den Landepunkten der Crew und der Flugroute.



**CAF SW Jahresanlass 2014
Vortrag: «Final Destination
Switzerland»**



Der Luftfahrthistoriker Roger Cornioley.

Kuno Gross Zum diesjährigen Jahresanlass hatte der CAF Swiss Wing den bekannten Schweizer Luftfahrthistoriker Roger Cornioley zu Gast. Er präsentierte einen Vortrag über die alliierten Bomber, welche im Zweiten Weltkrieg in der Schweiz notlandeten, abstürzten - oder abgeschossen wurden.

Nach dem Apéro im kleinen Saal des Gasthauses *Schützen* in Aarau warteten 44 Vereinsmitglieder gespannt auf Cornioleys Ausführungen. Ab 19:15 wurde zuerst die Ausgangslage geschildert und es wurden auch Zahlen in den Raum gestellt, mit denen der Zuhörer im ersten Moment vielleicht noch nicht allzu viel anzufangen wusste: Rund 6500 Luftraumverletzungen, 84 Todesopfer, ungefähr 260 Verletzte und 1742 internierte US-amerikanische Soldaten in der Schweiz.

Danach schwenkte Cornioley einige Jahre in der Zeit zurück und erklärte die Entwicklung des Bombenkrieges im Zweiten Weltkrieg. Stichworte wie „Coventry“, „Köln 1942“ und so weiter fielen und irgendwann kam der Vortrag im Jahre 1943 an, als die USAAF mit massierten Tagesangriffen auf deutsche Städte aktiv wurde.

Die Bauern von Utzensdorf trauten ihren Augen nicht, als am 17. August 1943 eine B-17 zur Bruchlandung an-

setzte und aus der «Flying Fortress» zehn US-Soldaten kletterten. Das Flugzeug war an einem Grossangriff auf Schweinfurt und Regensburg beteiligt und wurde bei dieser verlustreichen Aktion so schwer beschädigt, dass der Pilot den Schutz der Schweiz für eine Notlandung suchen musste.

Mit verschiedenen kurzen Filmeinspielungen und Fotos brachte Cornioley den Zuhörern die damaligen Geschehnisse näher, welche für die Schweizer Bevölkerung teilweise auch Schaden und Tod bedeuten konnten. Das tragischste Ereignis aus Schweizer Sicht war wohl die irrtümliche Bombardierung der Stadt Schaffhausen durch amerikanische Flugzeuge, der am 1. April 1944 40 Menschen zum Opfer fielen.

Auch bei der modernen Technik kann es zu Missverständnissen kommen. Der Laptop des Vortragenden und der Beamer, der die Fotos an die Wand projizierte wurden sich über das zu verwendende Bildformat nicht wirklich einig. So kam es dann dazu, dass man zeitweise zwar den Filmausschnitt sehen konnte, den Ton dazu aber nicht hörte - oder umgekehrt. Und als dann alles klappte kam ein Stummfilm...

Was hingegen bestens geklappt hatte, war alles, was mit Essen und Trinken zu tun hatte. Die

„Besatzung“ des *Schützen* war voll ausgelastet, denn nebst dem unseren waren am selben Abend parallel noch andere Anlässe am Laufen. Dennoch kam beim Personal nie Hektik auf und der Ablauf beim Servieren des Essens und des Desserts war perfekt!

Hinweis: Wer sich mit dem Thema des Vortrags noch tiefer befassen möchte, dem sei die Lektüre von Peter Kambers Buch „Schüsse auf die Befreier - Die Luftguerilla der Schweiz gegen die Alliierten“ empfohlen, welches sich kritisch und aus einem eigenen Blickwinkel mit der Sache auseinandersetzt.

Unten: Die zahlreichen B-17 und B-24 abgestellt auf dem Flugplatz Dübendorf



44 Personen fanden sich im kleinen Saal des Restaurant *Schützen* in Aarau ein um Roger Cornioley's Vortrag zu hören.



Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2015

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!



Acapa Tours GmbH Geschäftsstelle Aarberg:

Cosmos Tours, Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80
info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

Buchvorstellung Fremde Flugzeuge in der Ostschweiz

Dani Egger Erstmals werden kaum bekannte Ereignisse, mit teilweise unveröffentlichten Bildern und Dokumenten der Schweizer Geschichte während den Kriegsjahren 1939-45 so umfangreich präsentiert.

Während zwei ganzen Jahren recherchierte der Autor Dani Egger intensiv zum Thema. Zusammen mit den beiden Fachberatern Werner Schmitter und Rolf Zaugg wurden Archive und Sammlungen durchstöbert. Dabei wurden eine Menge bekannte und unbekannte Fotos und Dokumente zusammengetragen. Viele Zeitzeugen meldeten sich während der Recherche spontan beim Autor und erzählten von ihren Jugenderlebnissen während des Zweiten Weltkrieges.

Alle diese Informationen werden nun erstmals in diesem einmaligen Buch veröffentlicht. Die Ereignisse sollen in Erinnerung bleiben und allen Interessierten zugänglich gemacht werden.

Auszug aus dem Inhalt

Beschreibung aller Abstürze und Landungen in den Kantonen Appenzell AR, Schaffhausen, St.Gallen und Thurgau. Bombenabwürfe und Beschüsse. Internierte in Adelsboden, Davos und Wengen. Überflüge und Transporte nach Dübendorf. Testflüge und Versuche durch die Schweizer Fliegertruppen. Lagerung auf dem Flugplatz Dübendorf. Reparaturen, Rückflüge und Demontage. Bomber Schaffner... und vieles mehr.

Über den Autor

Dani Egger interessiert sich seit zwanzig Jahren für die Geschichte der «Warbirds» in der Schweiz. Diese beinahe unbekannten Ereignisse während dem zweiten Weltkrieg faszinieren ihn. Nebst dem Auf- und Ausbau seines Archives betreibt er die Webplattform warbird.ch. Diese wird momentan überarbeitet. Die Website swisswarbird.ch ist im Aufbau. Sie wird die Geschichte der Schweizer Militärflugzeuge in den Jahren 1939 - 1945 darstellen.

Dani Egger ist in Uzwil aufgewachsen, arbeitet in einer Kommunikationsagentur in St.Gallen und wohnt in Widnau.

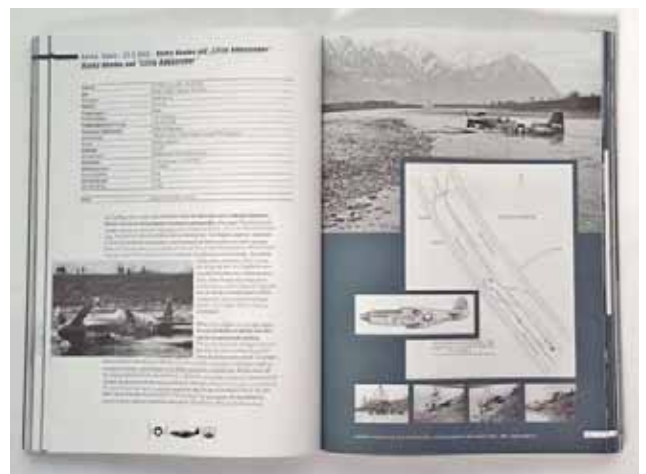
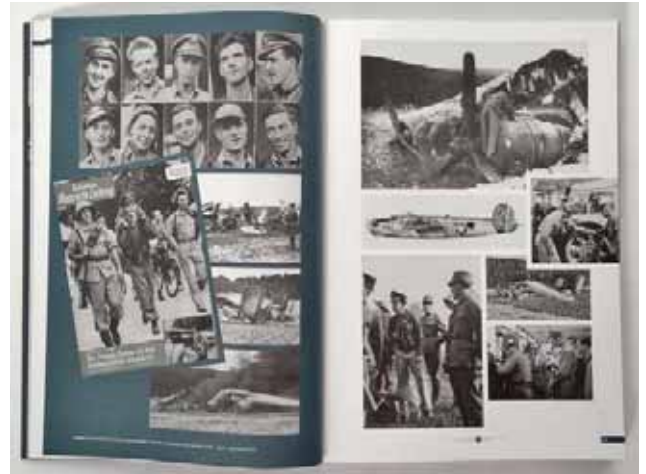
Buchbeschreibung

Softcover, 246 Seiten, Format 23cm x 33cm, zweisprachig De/En, zweifarbig

Bestellungen

Das Buch kann direkt beim Autor bestellt werden:

www.warbird.ch



Kuno Gross "Tequila Daisy" pilotiert von Lt. J. C. Tracey, landete am 11. Juli in Dübendorf, nachdem die Maschine zuvor von der deutschen Fliegerabwehr schwer beschädigt wurde. Aufgrund eines Hydraulikschadens liess sich das Bugrad nicht ausfahren und die B-24 wurde weiter beschädigt. Die „Nose Art“, das einzige Relikt des Flugzeuges, ist heute im Flieger- und Flabmuseum von Dübendorf ausgestellt.

Schicksal über Würenlingen B-24 «Maiden America»

Bernhard Graser & Kuno Gross

27 amerikanische Bomber des Typs B-24 Liberator der 450th Bombardment Group (H) der 15th US Army Air Force hoben am Weihnachtsmorgen 1944 von ihrer Basis im süditalienischen Manduria ab. Unter ihnen befand sich „Maiden America“ mit der Werknummer 42-78356. Der Pilot, 1st Lieutenant Vincent Fagan, und seine achtköpfige Crew konnten nicht ahnen, dass dieser 25. Dezember zu ihrem Schicksalstag werden sollte. Bei besten Wetterverhältnissen führte Fagans Kampfeinsatz wie üblich über die Adria nordwärts in Richtung Alpen. Den Brennerpass überflogen die Maschinen in rund 9000 Metern Höhe. Ziel der Mission Number 200 war ein Güterbahnhof im Westen von Innsbruck.

In den 70 Jahren die seit diesem Tag vergangen sind, wurde viel über das Schicksal der „Maiden America“ geschrieben, erzählt und spekuliert. Nicht alles davon hält einer Überprüfung stand und einiges bleibt nach wie vor ungeklärt. Hier die Geschichte, wie man sie aufgrund des heutigen Wissenstands nachvollziehen kann.

Der Anflug auf das Zielgebiet verlief zunächst planmässig. Plötzlich, kurz vor dem Erreichen von Innsbruck, geriet die Bomberformation jedoch unter heftigen Flak-Beschuss der deutschen Wehrmacht. „Maiden America“ wurde so schwer getroffen, dass der Pilot die Position in der Angriffsformation nicht mehr halten konnte. Der nach dem Einsatz ausgestellte Missing Air Crew Report (M.A.C.R.) hielt fest, das Flugzeug sei zum letzten Mal bei den Koordinaten 47° 15' Nord und 11° 22' Ost, etwas südlich von Innsbruck, gesehen worden.

Das weitere Schicksal von Flugzeug und Besatzung war nicht bekannt. 1st. Lieut. Vincent Fagan (Pilot), 2nd Lieut. Nicholas MacKoul (Co-Pilot), 2nd. Lieut. Homistek Martin (Navigator), die Sergeants James Estes, Vernon Leitch, Thomas Owen, Claud Hunt, Herbert Spencer und Ralph Coulson galten als vermisst. Aber die „Maiden America“ war nicht abgestürzt. Mit grösster Mühe gelang es Fagan

und seinem Co-Piloten den spiralförmigen Sturzflug abzufangen und die Fluglage wieder zu stabilisieren. Die Situation war ernst: Die stark beschädigte Maschine hatte viel an Höhe verloren und zahlreiche Instrumente sowie der Funk waren ausgefallen. Treibstoff spritzte aus geborstenen Leitungen. Gleich beide Motoren auf der linken Seite waren zerstört, wobei deren unkontrolliert drehende Propeller erheblichen Luftwiderstand verursachten.

Lieutenant Fagan befahl seiner Crew, sich auf einen Absprung vorzubereiten. Sollte jetzt noch ein deutsches Jagdflugzeug auftauchen, blieb nur noch der Ausstieg. Doch das geschah zum Glück nicht und es galt nun, die verbleibenden Optionen abzuwägen. Da der Zustand der Maschine keine Überquerung der Alpen und eine Rückkehr auf die Heimatbasis mehr zulies, blieb einzig eine Notlandung in der neutralen Schweiz. Da sich jedoch keine entsprechenden Karten an Bord befanden und der Kompass beschädigt war, liess sich keine genaue Route dorthin planen. Anhand der grossmassstäblichen Karte aus einem der Notfallsatzes entschied sich Fagan für einen Westkurs. Er holte alles aus den verbleibenden zwei Motoren heraus und schaffte es damit, die Sinkrate

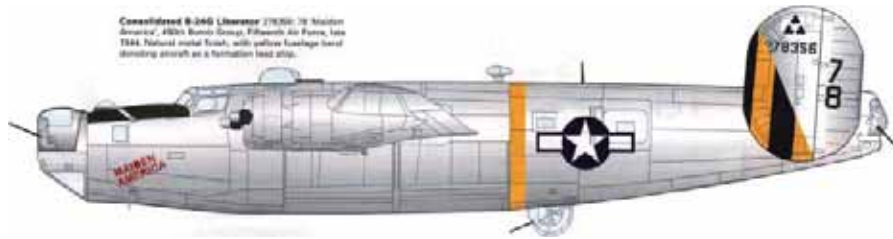
etwas zu vermindern. Um die gefährlich langsam fliegende Maschine leichter zu machen, warf die Besatzung zudem alles von Bord, was als nicht mehr nötig erachtet wurde. Die Abwehrwaffen blieben jedoch montiert. Wenig später überflog „Maiden America“ auf etwas über 4000 Metern den Bodensee und trat im Bereich von Altnau in den Schweizer Luftraum ein.

Da sich das Flugzeug besser hielt als erwartet war bei der Besatzung die Hoffnung aufgekeimt, die Schweiz in Richtung des befreiten Teils von Frankreich zu überfliegen, und dort auf einem amerikanischen Flugfeld zu landen. Man überflog Pfyn und Andelfingen in Richtung Westen, sah dann aber bald, dass sich im Raum Basel dichte und tiefhängende Wolken befanden. Die Hoffnung Frankreich zu erreichen hatte sich zerschlagen und das Flugzeug war mittlerweile auf 3000 Meter abgesunken. Die einzige noch verbleibende Chance war nun einen Flugplatz in der Nähe der südlich gelegenen Stadt Zürich zu erreichen. Fagan wusste nur, dass es da irgendwo einen Flugplatz geben musste, jedoch nicht wo er genau lag.

Als die „Maiden America“ Baldingen überflog, geriet sie in die Fadenkreuze der Schweizer Fliegerabwehr.



Die B-24 «Maiden America» im Verbandsflug über den Alpen. Das Flugzeug gehörte zur 15. US Army Air Force, 450th Bomb Group, 723rd Bomb Squadron. [NARA]



Quelle: Della Hall, SAM - Scale Aircraft Modelling Magazine, Vol.18, No.3, May 1996; Guideline Publications

Das Flab Det 89, welches auf der „Spornegg“ stationiert war, hatte Schiessbefehl und führte diesen auch aus. Das Feuer der 7,5 cm Geschütze lag jedoch schlecht und die Granaten explodierten weit entfernt von dem nun langsam in eine Rechtskurve eindrehenden Flugzeug. Die Explosionen wurden von der Besatzung nicht einmal bemerkt und so ist es nicht erstaunlich, dass Fagan die Kurve weiterflog. In der Gegend von Koblenz kam das Flugzeug wieder auf deutsches Gebiet. Dort wurde es kurz vor dem erneuten Überfliegen der Schweizer Grenze bei Zurzach von der deutschen Flak beschossen. Doch dann nahm das Schicksal seinen Lauf. Ein Augenzeuge aus Rietheim berichtete, dass die schwarzen Explosionswolken der deutschen Flak plötzlich durch weisse der Schweizer Flak abgelöst wurden – die „Maiden America“ flog zum zweiten Mal direkt auf die Fliegerabwehrgeschütze bei Baldingen zu, welche wohl vermuten musste, dass sie nun angegriffen würde. Die Flughöhe der B-24 hatte sich weiter verringert und somit bot der langsam fliegende Bomber ein leichtes Ziel.

Als Fagan die Explosionen bemerkte, wollte er zum Zeichen der Kapitulation das Fahrwerk ausfahren. Aber es ging nicht. Die Hydraulikleitungen waren bereits über Innsbruck zerstört worden. Ein „Wackeln mit den Flügeln“ war aufgrund der schwierigen Lage des Flugzeuges ebenfalls nicht möglich und das Abschiessen von Leuchtraketen schloss Fagan aus – zu gross wäre die Gefahr einer Explosion bedingt durch den auslaufenden Treibstoff gewesen. Die Schweizer Flak schoss nun immer genauer. Fagan zählte vier Einschläge in seine Maschine, einer davon riss eines der Triebwerke ab. Er befürchtete, dass der nächste Treffer das Ende der schwer beschädigten Maschine bedeuten würde. Er gab der Mannschaft den Befehl zum Abspringen während das Flugzeug

in einer Rechtskurve in nur noch etwa 1700 Metern Höhe über den Sigggenberg bei Untersiggenthal zog. In der Gegend von Stilli sprang die Mannschaft ab, während die Flab weiter schoss. Fagan hatte noch versucht, die Lage des Flugzeuges, welches nun direkt auf Würenlingen zu hielt zu stabilisieren, damit das „Bail out“ leichter vonstatten gehen konnte. Dazu hatte er den äusseren der beiden verbleibenden Motoren abgestellt und den inneren dafür voll hochgefahren. Augenzeugen sahen sieben Fallschirme aufgehen und zu Boden schweben, während das Flugzeug, eine Rauchfahne hinter sich herziehend, weiter auf Würenlingen zuhielt und rasch an Höhe verlor. Vincent Fagan erinnerte sich später, dass der Fallschirmsprung das einzig Positive an dieser Mission war: „Kein Lärm, keine Vibrationen, nur absolute Ruhe und Frieden.“

Die brennende Maschine flog rasch sinkend weiter, kam noch über Würenlingen hinweg und zerschellte dann auf dem Ruckfeld, nordöstlich des Dorfes in der Nähe vom Bollhölzli. Das Flugzeug wurde beim Aufprall komplett zerstört und die Motoren bohrten sich tief in den gefrorenen Boden. Wie durch ein Wunder kam die Bevölkerung von Würenlingen mit dem Leben davon. Wäre das Flugzeug nur etwas früher abgestürzt, wäre es wahrscheinlich direkt im Dorf eingeschlagen und hätte unter Umständen viele Menschen verletzt oder gar getötet.

Aber nicht alle hatten Glück.
2nd. Lieutenant Nicola Mackoul

war an der rechten Schulter verletzt und wurde vom Wind abgetrieben und landete in der eiskalten Aare. Zwei Tage später wurde seine Leiche beim Kraftwerk Beznaun aus dem Wasser gezogen. Die Schwimmweste hatte er zwar an, sie war jedoch nicht aufgeblasen. Der Navigator, Martin Homistek hatte ebenfalls grosses Pech, denn sein vermutlich zu früh ausgelöster Fallschirm verfang sich am Flugzeug und so wurde er mit in die Tiefe gerissen und kam ums Leben. Es war Homisteks zweite Mission und er war gerade 18 Jahre alt. Der Bordschütze Ralph Coulsen sprang gar nicht erst ab. Warum er nicht sprang, konnte nie geklärt werden, aber er hatte zuvor den Kameraden gesagt, er werde im Flugzeug bleiben. Seine Leiche fand man im völlig zerstörten Flugzeugwrack mit einem sauber verpackten Fallschirm.

Heute erinnert eine schlichte Gedenkstätte auf dem Ruckfeld bei Würenlingen an die dramatischen Ereignisse von damals. In Stein gemeisselt stehen auch die Namen der drei Besatzungsmitglieder, welche beim Absturz ihr Leben liessen. 1989, zum fünfzigsten Jahrestag des Abschusses der „Maiden America“, besuchte Vincent Fagan mit seiner Frau Rose die Schweiz und auch die Absturzstelle. Er erwähnte, dass ihn der Abschuss durch die Schweizer Fliegerabwehr an der Neutralität des Landes habe zweifeln lassen, als er einige Blumen für die drei ums Leben gekommenen Kameraden beim Denkmal niederlegte. Heinrich Speich, der damals die Fliegerabwehrkanonen von Baldingen kommandierte, war bei dieser Gelegen-



Die rauchenden Trümmer der total zerstörten «Maiden America» auf dem Ruckfeld bei Würenlingen. [Quelle unbekannt]



heit mit einigen weiteren Veteranen des Flab Det 98 ebenfalls in Würenlingen. Er erklärte, sie hätten auf ein Zeichen des Flugzeuges gewartet hätten, welches ihnen bestätigte, dass es nicht in feindlicher Absicht kommen würde – jedoch sei so ein Zeichen nie gekommen. Erst 50 Jahre später erfuhr nun Speich von Fagan, dass die Besatzung des Bombers gar nicht mehr in der Lage war, so ein Zeichen zu geben... zur Versöhnung reichte man sich an der Stelle wo das Drama sein Ende nahm die Hände.

Das Ereignis ist nun 70 Jahre her. Viele Fragen dazu konnten in der Zwischenzeit beantwortet werden – so zum Beispiel, ist es äusserst unrealistisch, dass der Navigator sein Leben opferte um das Flugzeug noch über das Dorf Würenlingen hinwegzuziehen. Offensichtlich ist da auch ein Fehler in den Schweizer Akten. Während diese festhalten, der Navigator sei im Flugzeug verblieben ist, sagen die überlebenden Besatzungsmitglieder im M.A.C.R. übereinstimmend aus, dass der Navigastor abgesprungen, jedoch der Seitenschütze Sgt. Coulson im Flugzeug geblieben sei.

Es bleiben aber auch Fragen offen. Während und auch nach dem Krieg hat sich die offizielle Schweiz auf die „unbedingte Neutralität“ berufen und damit den Abschuss des Flugzeuges begründet.

Schon 1944 gab es Leute die sich nicht erklären konnten, warum man auf ein Flugzeug der USA schoss, welches alles daran setzte auch die Schweiz von der Bedrohung des Nazi-Regimes in Deutsch-

land zu befreien. Aber es war damals immer noch Krieg und nicht die Zeit, um solche Fragen offen zu diskutieren. Diese Zeit kam erst in den 1990er-Jahren. Da schlug das Pendel dann in die ganz andere Richtung und man begann den Leuten einzureden, die Schweiz hätte während des Zweiten Weltkriegs eine grosse Schuld auf sich geladen.

Wahrscheinlich treffen beide Extreme die Wahrheit nicht. Während man im Zweiten Weltkrieg der Bevölkerung viele Informationen vorenthielt, ist es heute leider so, dass man manchmal genau die Akten aus den Archiven zieht, welche eine vorgefasste Meinung untermauern und damit suggeriert, alles sei einwandfrei belegt. Dass man in einem Krieg mit Informationen nicht frei umgehen kann und diese sogar manipuliert ist verständlich. Wenn das aber Jahrzehnte nachher immer noch gemacht wird, dann ist es weit schwieriger nachzuvollziehen.

Was bleibt ist die Frage, warum die Schweizer Flab so kurz vor dem Ende des Krieges den tief und einzeln fliegenden Bomber nun wirk-

lich beschossen hat. War es nur, weil es einen Schiessbefehl gab und man nicht ausschliessen konnte, dass der Bomber feindliche Absichten hatte? Oder lässt sich der Vorwurf tatsächlich anbringen, man wollte die Amerikaner aktiv bekämpfen, weil man auf Seiten der Nazis stand? Wollte die Fliegerabwehr einfach kurz vor Kriegsende noch eine Trophäe schiessen?

Vielleicht kommt von allen Aspekten etwas hinzu. Es war ja nicht so, dass von einem amerikanischen Flugzeug keine Gefahr ausging. Schaffhausen wurde von den Amerikanern irrtümlich bombardiert. Es kam zu weiteren vereinzelt Bombenabwürfen und sogar zu Angriffen mit Bordwaffen. Was macht man als Kommandant einer Fliegerabweereinheit, wenn ein fremder Bomber nach einer Kurve zum zweiten Mal auf einen zufliegt, der Bombenschacht offensteht, kein Zeichen kommt, welches auf eine friedliche Absicht hindeuten würde – und nur wenig Zeit bleibt, sich zu entscheiden? Wäre es den Flab-Soldaten überhaupt möglich gewesen, in der kurzen Zeit und auf die Distanz hin zu erkennen, dass das Flugzeug beschädigt war und nur noch zwei der vier Motoren liefen? Dass sich das Flugzeug eigentlich in höchster Not befand und man verzweifelt einen Landeplatz suchte?

Es ist heikel und schwierig, damalige Entscheidungen aus heutiger Optik erklären und beurteilen zu wollen. Viel wichtiger ist es, dafür zu sorgen, dass solche Ereignisse nicht in Vergessenheit geraten und sich nicht wiederholen.

Quellen:

- BAR - Bundesarchiv Bern
- „Liberator Pilot“ (Vincent Fagan, 1992)
- 450th Bombardment Group Association
- M.A.C.R. 10896
- Aargauer Tagblatt / Dezember 1994
- Google Earth (Satellitenfoto)

CONSOLIDATED VULTEE AIRCRAFT CORPORATION

San Diego, Calif.	Tucson, Ariz.	Nashville, Tenn.	Dearborn, Mich.	Miami, Fla.
Vultee Field, Calif.	Fort Worth, Texas	Louisville, Ky.	Allentown, Pa.	Member, Aircraft
Fairfield, Calif.	New Orleans, La.	Wayne, Mich.	Elizabeth City, N. C.	War Production Council

							
LIBERATOR 4-engine bomber	LIBERATOR EXPRESS transport	PRIVATEER search plane	CORONADO patrol bomber	CONVAIR MODEL 37 Pan American Clipper	CATALINA patrol bomber	VALIANT basic trainer	SENTINEL "Flying Jeep"

4. Teil - Koreakrieg Düsenjäger im Einsatz



Col Werner Meier Hier nun der vierte und letzte Teil des Berichts über den Koreakrieg und zu Flugzeugträger-Landungen. Ich hoffe, dass ich Ihnen einen kleinen Einblick in die Anfänge der Jet-Fliegerei geben konnte.

Einsatz

Die durchschnittliche Einsatzzeit in den Jahren 1950-52 war 1.6 Stunden, basierend auf 150 Flügen. Der längste dauerte zwei Stunden und die kürzesten 30 Minuten, die sogenannten „over-the-beach hop“. Die Einsatzhöhen waren verschieden, bei bewaffneten Aufklärungsflügen waren die meisten aber unter 5000 Fuss. Wie mir Scott McLeod erzählte, flogen sie zu Zweit. Der erste war im Tiefflug und der zweite in einem gebührenden Abstand, aber viel höher. Wenn das erste Flugzeug beschossen wurde, konnte das zweite im Stechflug die entsprechende Antwort geben, meint Scott. Dies habe recht gut funktioniert.

Eine etwas frustrierende Angelegenheit waren die Aufklärungsflüge. Im Tiefflug wurde nach Zielen ausgeschaut. Normalerweise fanden sie nichts, ausser Fuss- und Veloverkehr. Bei den Eisenbahn-Tunnels stellte man austretenden Rauch fest. Darauf wurde mit der Kanone in die Löcher geschossen oder man versuchte, eine Bombe in den Tunnel zu bringen, ohne einen sichtbaren Erfolg feststellen zu können. Nach dem Start vom Träger wurde ein „runnig rendez-vous“ ausgeführt, also mit leicht reduzierter Geschwindigkeit. Wenn die Formation zusammen war, überprüfte jeder den andern, ob die Bomben/Raketen noch am richtigen Platz seien.

Auch die 20mm-Kanonen wurden getestet und der Waffenhauptschalter gesichert. Jeder musste dieses mit Handzeichen bestätigen, denn normalerweise war Funkstille angesagt.

Die Aufgabe der Panther bestand darin, dass sie die Luftabwehr ausschaltete/beschäftigte, kurz bevor die Skyraider und Corsair ihre Angriffe starteten. Die F9F übernahm die Luftdeckung und schützte die Prop-Flugzeuge vor den feindlichen Migs und Jaks.

Eine grosse Herausforderung waren die „over-the-beach“-Missionen zur Flab-Bekämpfung. Die F9F war mit ihrer Geschwindigkeit eine hervorragende Waffenplattform. Mit Raketen und den 20mm-Kanonen wurde die Aufgabe vorgenommen. Die schwer beladenen AD Skyraider und F4U Corsair waren verhältnismässig langsam und ein gutes, leicht zu treffendes Ziel. Zu dieser Zeit war die Luftabwehr um einiges besser als im Zweiten Weltkrieg, obwohl ja nur sechs Jahre dazwischen lagen.

Der Panther war sehr manövrierfähig. Nur „snapp rolls“ und abrupte Steuerausschläge waren mit Aussenlasten und vollen Tip-Tanks verboten. In der Vrille verlor man locker 4000 bis 7000 Fuss. Die maximale Belastung war +7.5 und -3 G. Dieser Grenzbereich war bis zu 20'000 Fuss und für eine Geschwindigkeit von 315-420 Knoten gültig.

Der Panther wurde für den Kampf gebaut und erfüllte seine Aufgaben sehr gut. Er wurde extrem viel für die Flab-Bekämpfung gebraucht und konnte ordentlich viel einstecken. Im

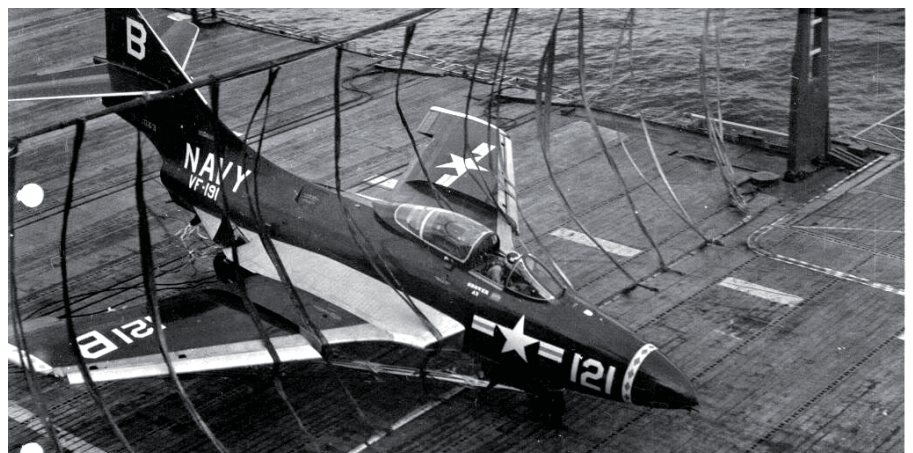
Korea-Krieg bewies er seine Robustheit, aber auch die relativ einfache Wartung. Eine Aussage der NAVY: Von April bis Dezember 1950 war der Panther zu 96% einsatzfähig. Die nötigen Unterhaltsarbeiten konnten über Nacht gemacht werden.

Der Panther war mit sehr wirkungsvollen Sturzflugbremsen ausgerüstet. Ein „Split-S“ aus 40'000 Fuss bis auf Bodenhöhe war möglich mit Maximum-Speed und Triebwerk im Leerlauf. Für Ausweich-Manöver eine ideale Voraussetzung, die Mig-15, aber auch die F-86, konnten dies nicht.

Landung

Bei 215 Knoten konnte das Fahrwerk und bei 165 Knoten die Landeklappen ausgefahren werden. Die Anfluggeschwindigkeit beträgt 115 kt bei einer Landung auf dem Träger 108-110 kt, also knapp über der Abriss-Geschwindigkeit. Der «Hook» muss manuell ausgefahren werden, indem man etwa 3-4 mal an einem Hebel ziehen muss. Die minimale Petrol-Reserve beträgt 1000 Pfund. Mit Fahrwerk ausgefahren, Landeklappen und „Aresting-Hook“ ausgefahren und Kabinendach offen begann der Anflug. Wie immer: Es wurde eine normale Volte geflogen und wenn man am Ende des „Downwind“ war, musste die Lande-Checkliste ausgeführt sein und die verbleibende Petrolmenge übermittelt werden.

Der LSO (Landing Signal Officer) übernahm das Kommando, wenn das Flugzeug in der 90° Position war. Der optimale „Cut“, mit 30 kt Wind





- zum Einsatz. Dieses Fangnetz war etwa 80 Meter vom letzten Fangseil entfernt. Wenn ein Flugzeug in diese Barriere hinein rollte, war die Gefahr ungemein hoch, dass der obere Teil (Seil) über die Flugzeugnase und die Frontscheibe hinauf rutschte und bei einem offenen Cockpit den Piloten köpfte. Aus diesem Grund wurde vor der Frontscheibe ein ausfahrbares Stahlrohr eingebaut, um das Weiterrutschen des Seils zu verhindern. Ich habe auf keinem Foto dieses Rohr entdecken können – es war aber vorhanden! Die Fangseile mussten wegen der enormen Belastungen nach 100 Landungen ausgewechselt werden.

und ruhigem Träger-Dreck, war 300 Fuss vom dritten Fangseil entfernt und 18 Fuss über dem Deck. An diesem Punkt wurde der Gashebel schnell in die Leerlaufposition gebracht und das Flugzeug „plumpste“ mehr oder weniger hart auf das Deck. Der Gashebel blieb dort, bis der „Hook-release man“ das Zeichen gab, dass das Kabel ausgehängt sei. Dann musste man schnell über das abgesenkte Auffangnetz rollen und das Deck frei geben. Die Landesequenz beträgt normalerweise 30 Sekunden, man hat also nicht viel Zeit, darum müssen die eingeübten Prozedere schnell ausgeführt werden.

Ein Fehlanflug liegt drin, bei weitem wird es kritisch, und wenn die Anzeigen nicht genau waren, musste man mit nassen Füßen rechnen.

Landezone

Diese bestand aus fünf Fangseilen, in einem Abstand von 23/20/23/20/23 Fuss. Warum nicht alle den gleichen Abstand hatten, konnte ich nicht ausfindig machen, und Scott wusste es auch nicht. Die Flugzeuge wurden in etwa zwei Sekunden auf Null abgebremst und brauchten nur rund 90-100 Meter Landedistanz. Nach dem fünften Fangseil kam das erste Notsystem – „Barrier“ genannt

Die zweite Sicherheit war am Ende des Landedecks: die Barrikade. Kurz bevor die Flieger vom Deck ins Wasser fallen würden, konnte die Barriere aufgestellt werden und das Flugzeug abbremsen. All diese Verfahren wurden in den Jahren 1950-55 angewendet. Auch hier blieb die Zeit nicht stehen, zu den heutigen Flugzeugträgern kein Vergleich, aber landen müssen die «Helden» immer noch selber

Das Durchstarten mit dem Panther war einfach, sofern das Triebwerk über 52% RPM drehte. Wenn ein solches Manöver ausgeführt werden musste, Deck besetzt/zu schnell oder das Fangseil verpasst, wurden im Minimum zusätzlich 250 Pfund Petrol verbraucht.

Sunnemärt

EINKAUFS-
ZENTRUM
BREMgarten



21 Geschäfte
unter einem Dach







2 Stunden gratis
Parkplätze + Parkhaus



erreichbar mit
Bahn und Bus

www.sunnemaert.ch

green	green	- Catapult and Arresting Gear Crews - Air Wing Maintenance Personnel - Photographer's Mates	
green	yellow (with three red stripes)	- Catapult and Arresting Gear Officers	no photo available
green	white	- Cargo Handling Personnel - Helicopter Landing Signal Enlisted Personnel (LSE)	
green	brown	- Air Wing Quality Control Personnel	
white	None (sometimes white)	- Landing Signal Officers (LSO)	

Segelfluggruppe Oberaargau: Flügerchilbi Bleienbach

Kuno Gross Dass es in Bleienbach am 7. September einen Flugtag geben würde wurde mir erst bewusst, als ich einen Monat zuvor im dortigen Restaurant „s'Flügerli“ einen Prospekt in die Finger bekam. Der Anlass wurde von der Segelfluggruppe Oberaargau veranstaltet - obwohl Segelflugzeuge dabei eigentlich nur eine recht kleine Rolle spielten.

Das Wetter war einfach nur perfekt und obwohl zur gleichen Zeit in Payerne im Rahmen der Air 14 eine fliegerische Grossveranstaltung stattfand fanden sich dennoch mehrere Tausend Zuschauer in Bleienbach ein. Gleich zur Eröffnung flog Werner Meier auf der Stinson L-5 sein Akrobatikprogramm und danach konnte das Flugzeug den ganzen Tag lang von den interessierten



Besuchern neben dem ebenfalls präsenten Vereinsstand aus der Nähe und in allen Einzelheiten betrachtet werden. Kurze Zeit zuvor wusste ich noch nicht einmal, dass es einen Flugplatz Bleienbach gibt und jetzt musste ich staunend anerkennen, dass die hier ansässige Segelfluggruppe Oberaargau einen perfekten Anlass organisiert hatte. Es gab genügend Verpflegungsstände, an denen man nicht lange anstehen musste und auch das Flugplatzrestaurant wusste mit seinen asiatischen Leckereien zu begeistern.

Aber natürlich war ich nicht wegen den Bratwürsten nach Bleienbach gekommen sondern wegen der ebenfalls sehr eindrücklichen „Flightline“. Bald nach der Stinson L-5 traf auch die Antonov An-2 des AVS ein und nach dem Mittagessen hatten sich viele weitere Flugzeuge versammelt: Eine Boeing PT-17 Stearman, eine D.H. Chipmunk, Willy Kämpfers D.H.60 „Gipsy Moth“ (eines der ältesten noch fliegenden Flugzeuge der Schweiz), eine North American TA-28 Fennec und viele

mehr. Speziell zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang natürlich auch Peter Daetwilys Stinson 108 Voyager, die nach langer Zeit in den USA wieder in die Schweiz zurückgekehrt ist und der Prototyp des „Swiss Trainer“, den Peter Daetwilys Vater entwickelt hatte. Während des ganzen Tages wurde etwas in der Luft gezeigt und auch die Modellvorführungen konnten die Zuschauer begeistern. Und in der zweiten Hälfte des Nachmittags konnte Bleienbach dann auch noch mit ein paar unerwarteten Highlights auftrumpfen: Junkers Ju 52, Hawker Hunter und D.H. Vampire überflogen den Platz und drehten ein paar Runden und zum Schluss tauchten noch 12 Northrop F-5 Tiger auf, welche sich ebenfalls auf dem Rückflug von Payerne befanden. Ein Superanlass, den ich bestimmt beim nächsten Mal auch wieder besuchen werde!

Oben: Eine Boeing PT-17 Stearman

Unten: Die Stinson L-5 und der Stand des CAF Swiss Wing **Links:** Eine Travel Air 4000 und darunter eine North American TA-28 Fennec aus den 1950er Jahren



Hittnau Oldtimer Classic

CAF Col Henry Saladin Das Hittnauer Oldtimerclassic vom 30. und 31. August fand auch 2014 statt und lockte dank der sehr stattlichen Zahl von teilnehmenden Motorrädern, Autos und Flugzeugen natürlich auch wieder viele Zuschauer an.

Beim Pilotenbriefing am Mittwochabend sah der Platz noch sehr sumpfig aus, kein Wunder, denn in den Tagen zuvor hatte es noch heftig geregnet. Es war schon klar, dass Flugzeuge wie die mehr als fünf Tonnen schwere Antonov An-2 nicht landen konnten.

Das zweite Briefing fand dann am Freitagabend statt. Der Boden hatte in den letzten zwei Tagen abgetrocknet, so dass der temporäre Flugplatz für die Flugzeuge freigegeben werden und die Veranstaltung stattfinden konnte. Am Samstagmorgen machten Marc Siegenthaler und ich die Flugvorbereitungen, es galt das Wetter genau zu beobachten. Wir starteten mit etwas Verspätung vom Birrfeld, denn das Überqueren der Albiskette und der Forch waren wegen Nebel noch nicht möglich.

Um nicht zu viel Zeit zu verlieren nahmen wir die Ausweichroute um den Üetliberg, die „Goldküste“ hinauf bis Jona und dann via Zürcher Oberland nach Hittnau. Bei unserer



Ankunft konnten wir schon von weitem sehen, dass bereits reger Flugbetrieb herrschte. Marc setzte zum Landeanflug an. Der Boden war immer noch „tief“ - bremsen musste man nicht. Wir wurden zu unserem Standplatz eingewiesen und von unseren wartenden Kollegen Max Schönenberger und Ferdi Nietlisbach erwartet.

Viel Volk hatte sich bis zum Mittag eingefunden und sicher etwa 40 Flugzeuge besuchten den Platz auf der Hittnauer Höhe. Nebenan gab es für die Besucher viel „Hörbares“: Motorräder und Autos aus früherer Zeit füllten das Tal mit einem kernigen Sound.

Bald kamen zwei Fotografen der lokalen Zeitung zu uns, denn sie hatten bemerkt, dass man aus der Stinson bei offenem Fenster spiegelfreie Fotos schiessen konnte. Ferdi führte also zwei Flüge mit den Medienmännern und schwerem Fotogerät durch.

Marc und ich machten bald eine Benzinrechnung und entschieden uns, mit dem verbleibenden Treibstoff zuerst zum nahen Flugplatz Speck-Fehraltorf zu fliegen um mit den nötigen Reserven dann ins Birrfeld zu gelangen.

Entgegen der Prognosen und den Ängsten der Wetterfrösche ka-

Oben: Die CAF Mannschaft von links: Henry Saladin, Ferdi Nietlisbach, Max Schönenberger und Marc Siegenthaler

Unten: Mit der Stinson konnten neun Starts und Landungen durchgeführt werden.

[Alle Fotos: Henry Saladin]

men wir bald danach bei strahlendem Sonnenschein auf unserem Heimatflugplatz Birrfeld an.

Unser Ziel für diesen Tag war es gewesen, dass jeder der drei Piloten drei Starts und Landungen auf dem Feldflugplatz machen konnten. Dieses hatten wir erreicht. Vielen Dank an Reto Seitz und seine Mannschaft, welche den Anlass bestens organisiert hatten.



Besuch beim Mirageverein Buochs

CAF Col Henry Saladin 13. September 2014: 36 Personen haben sich angemeldet, hauptsächlich Mitglieder und Gäste des CAF-Swiss Wings. Dazu kamen noch einige Personen aus dem Fokker Team.

An diesem Samstagmorgen im September traf man sich auf dem Flugplatz Buochs beim „Bremserhaus“. Hier hat der Mirageverein Buochs seine „Home Base“, macht alle Wartungsarbeiten am Aufklärer-Mirage IIIIRS R-2109, einen Standlauf alle drei Monate und betreut dazu noch ein kleines Museum.



Stollen. Vor dem Panzertor erfolgte jetzt der Triebwerkstart, es brauchte allerdings drei Versuche bis der Atar-Treiber zum „Normalbetrieb“ röhrt. Der Pilot rollte jetzt das Flugzeug zum Rollweg, drehte nach wenigen hundert Metern und kam zum Fotoshooting zurück.



chen, eine vielbestaunte Fundgrube! So verflug die Zeit und wir dislozierten zum Restaurant Allmendhuusli mitten im Flugplatzgelände. Nach dem Mittagessen endete der Besuchstag in Buochs, man nahm den Heimweg unter die öV- oder PW-Räder.

Wir danken nochmals den neuen und alten Freunden des Miragevereins Buochs und wünschen dem Verein, dem R-2109 und dem Flugplatz eine glückliche Zukunft.

Hinweis: Wer gerne mehr zum Mirageverein Buochs wissen möchte findet die Informationen auf der Website www.mirage-buochs.ch



Wir konnten am Anfang des Besuches die „Flugvorbereitungen“ der sechs Mechaniker beobachten und wurden dann von Oberst Ferdi Meyer, dem Präsidenten des Vereins begrüsst. Er bestieg dann das Cockpit, wurde angeschnallt und wir Gäste erlebten das Ausrücken aus dem

Die Mechaniker mussten die „Nachflugkontrolle“ durchführen und die Mirage wieder ins Bremserhaus manövrieren. Wir Gäste kamen in den Genuss des Swiss Wing-Apéros und hatten viel Zeit für Gespräche mit den Mechanikern, auch konnten wir das angegliederte Museum besu-

Oben links: Die Mirage IIIIRS steht in ihrer Kaverne bestens gewartet bereit.

Oben rechts: Die Mechaniker des Mirageverein Buochs, welche für den Unterhalt der R-2109 verantwortlich sind.

Links: Das elegante und eindruckliche Flugzeug rollt zum Start.

Unten: Die Vorführung der Mirage mit dem Triebwerksstart bot den Zuschauern nicht nur akustisch sondern auch optisch etwas!

[Alle Fotos: Henry Saladin]



Verschiedenes

Empfehlung: The Big Swing

Von der deutschen Ausgabe des Buches sind momentan noch etwas zehn Exemplare erhältlich. Von der englischen Version haben wir noch zahlreiche Exemplare. Die Bücher können zum Preis von 76 Fr. weiterhin direkt bei den Autoren bestellt werden. (Siehe Artikel Seite 5)

Die Adresse zum Bestellen:
thebigswing@hispeed.ch



Autoren gesucht!
 Für den CONTACT und die Website des CAF Swiss Wing werden Autoren gesucht.
 Bitte beim Editor oder bei einem Vorstandsmitglied melden!

Fliegen mit unserem Warbird „Stinsy“

Koordinator:

Henry Saladin - Telefon 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri - Telefon 056 667 3843
 Ruedi Lang - Telefon 052 343 8153
 Werner Meier - Telefon 056 633 6181
 Ferdi Nietlisbach - Telefon 079 200 7260
 Jost Schneeberger - Telefon 031 911 8177
 Max Schönenberger - Telefon 044 858 2051
 Marc Siegenthaler - Telefon 079 628 9122

Impressum:

Herausgeber CAF Swiss Wing 
 Adresse: CAF Col Hansjörg Engler Dorfstr. 26
 CH-8165 Oberweningen
 Website: www.caf-swisswing.ch
 Redaktion & Layout: Kuno Gross
 Lektorat: CAF Col Hansjörg Engler
 Druck: Knapp DMP
 8918 Unterlunkhofen
 Konto (IBAN): CH07 0900 0000 5000 8429 6

Der CONTACT erscheint vierteljährlich und ist das offizielle Publikationsorgan des Swiss Wing der Commemorative Air Force in Midland Texas, USA.

© Alle Textbeiträge und Fotos im CONTACT sind urheberrechtlich geschützt. Nicht anders bezeichnete Textbeiträge und Fotos stammen von der Redaktion. Fotos bei denen der Urheberrechtsinhaber nicht ermittelt werden konnte sind entsprechend bezeichnet. Bitte melden Sie sich, falls sie glauben, Urheberrechte an Fotos oder Grafiken zu besitzen.

Veranstaltungskalender / Reisen 2015

21. März	Generalversammlung CAF Swiss Wing	Flight Ops
15. - 18. April	Aero Friedrichshafen, DE	
21. Mai	Frühlingsanlass, Besuch NEAT	
21.-25. Mai	Meeting aeriene de la Ferte Alais, FR	
6. Juni	Nostalgieflugtag Meiringen	Flight Ops
4.-7. Juni	Reise in die Normandie	CAF Reise
14. Juni	Flying Legends, Duxford, UK	
4.-5. Juli	Militärfahrtzeugtreffen Full-Reuenthal	Flight Ops
15. - 21. Juli	Paris Air Show (Le Bourget), FR	
24. Aug.-1 Sep.	Airsho Midland und Washington	CAF Reise

Die letzten Neuigkeiten zu den Veranstaltungen auf www.caf-swisswing.ch



Die L-5 konnte mit wenigen Handgriffen zur Aufnahme einer Grossbildkamera umgerüstet werden. Die Luftaufnahmen dienten einerseits dazu, zu überprüfen, ob die eigenen Stellungen ausreichend gegen Fliegersicht getarnt waren. Aber es wurden auch Aufnahmen über Feindgebiet gemacht - was natürlich mit hohen Risiken verbunden war. *Quelle des Fotos: NARA*

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. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen. Info zum Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an.

Werner Meier, Telefon 056 633 6181

werner.meier@caf-swisswing.ch

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



Front Page: The two Swiss Stinson L-5 Sentinel flying in Formation

Wing Leader's Address, Col Hansjörg Engler

Looking forward to an interesting program, starting with the Annual General Meeting, then two trips in May and September to the heart of Switzerland already planned, then the CAF SW-trip to the Normandy and of course visits to Duxford, Fairford and Midland are offered. Participation at local events are: Meiringen, Full-Reuenthal, Dittingen. It would be nice to see many members at these events. Join us you won't regret it. See you at the Annual General Meeting.

Jubilee: 70 Year L-5 in Switzerland, Col Hansjörg Engler

It was to be a splendid occasion. Kuno Gross had planned to get the CAF Swiss Wing and father and son Dubler, owner of the other Stinson, together for this Jubilee at Grenchen airfield. The two Stinsons and two Antonovs would fly over the site where in 1944 the L-5 299186 made a precautionary landing after anti-aircraft fire had pierced its fuel line. Alas, the weather was miserable and the CAF Stinson and Antonov based at Birrfeld stayed on the ground. Luckily Theo Arter managed to get a bus to bring the stranded Birrfeld members to Grenchen. Nevertheless two Grenchen volunteers offered a tour of this regional airport which has grown considerably over the years. At noon we were offered steaks and sausages from the grill. In the afternoon as the weather cleared somewhat the Grenchen Antonov and the Stinson managed to make two flights each with a total of 24 passengers.

Pictures: Anniversary Logo, Hangar and terminal Grenchen, HB-TRY / A96 with a curious Cessna over lake Biemme, Title page of "L-Birds over Switzerland" by Kuno Gross, A-96 against autumn colors.

From our Workshop, Magneto Ignition: Col Werner Meier

Just like a regular heart beat makes our body function the engine of our Stinson requires an impulse of the right strength at the right time to ignite the air fuel mixture.

If we have heart problems, we go to the doctor. If a Magneto isn't quite up to its task there fortunately is a second one to keep you going. Wouldn't it be nice if we had the same assurance. At the last magneto check we detected a slight malfunctioning in the left system. Spark plugs, cables and connectors were inspected and the trouble traced to the Magneto itself which at traces of oil at the cable connections. Removal and disassembly revealed black and oily poles which obviously prevented the current to reach the spark plug. Now the trouble was to find an approved workshop with the necessary spares on hand to undertake the overhaul of such an old type magneto. We were referred to the firm of Hediger in Wattwil which despite a backlog of work for SWISS an RUAG managed to overhaul the magneto in three days' time. The culprit was a leaking shaft seal.

Pictures: Magneto showing oily deposit, exploded view with arrow pointing to the faulty seal.

B-25 Crash – New Insight: In previous issues of CONTACT Christian and Manuela Gloor presented their research into the crash of the B-25 in Arbedo, southern Switzerland on April 7th 1945. Under the title "The Big Swing" they published a 110 page report containing numerous documents, photographs, interviews and maps covering the mission of the 321st BG and particularly the fate of B-25, 434067. Two new eye witnesses were able to definitely establish where each of the crew members touched down with their parachutes.

Pictures: Beppe Albertoni remembers, Signor Crotta shows a piece of a parachute line which William W. Sheffield, the pilot of the B-25 gave him, The B-25 "The Big Swing" in flight, tail gunner Joe C. Brentar (passed away on June 24th 2013) and Max Laskow turret gunner in good health turned 90 in November 2014. Map of touch down points of the six crew and crash site.

Final Destination Switzerland: The yearend gathering of the CAF Swing was attended by 44 members. Aviation historian Roger Cornioley covered some interesting facts of Swiss

airspace violations during WW II. In the early war years it was mainly the Luftwaffe which tested our defense with fighter engagements. The heavy bombardments by the Luftwaffe and the RAF of Coventry and Köln were too distant. It was only from 1943 onwards when the USAAF began with massive daylight raids that Switzerland involuntarily became involved: Some 6500 infringements of Swiss air space, 84 casualties, 260 wounded are on record and 1742 US officers and soldiers were interned. Well documented was the crash landing of a heavily damaged B-17 in a field at Utzensdorf with a crew of ten. By the end of the war several dozens of aircraft had sought safety in Switzerland due to damage, fuel starvation or just bad navigation. A tragic event was the mistaken bombardment of Schaffhausen, a Swiss city on the Rhine with 40 dead and heavy damage.

Pictures: Roger Cornioley, B-17 and B-24 lined up at Dübendorf air base.

Book review: Foreign Aircraft over Eastern Switzerland: A review of many hitherto unknown events and occasions during the war years 1939-45. About the author **Dani Egger:** For the last 20 years Dani has traced the history of war birds over Switzerland. His research has uncovered many interesting events which led him to accumulate a fascinating collection of documents in his archives. He runs a web platform "warbirds.ch" and works on a new website "swisswarbird.ch" to cover Swiss Military Aviation 1939 – 1945. Over the last two years he has worked with aviation experts Werner Schmitter and Rolf Zaugg to publish this book. It describes all emergency and crash landings in Eastern Switzerland, the bombings and anti aircraft firings. Internments in Adelboden, Davos and Wengen. Ferrying and road transport of aircraft to Dübendorf base. Test flights by Swiss pilots. Storage, repairs and ferrying of aircraft at the end of the war.

Pictures: The book, soft cover 246 pages, format 23 x 33 cm, German and English, can be ordered directly from the author under: www.warbird.ch

B-24 "Tequila Daisy" heavily damaged by German ant aircraft fire lands at Dübendorf with hydraulic failure. Its nose art is on exhibit at the Dübendorf museum.

The fate of B-24 "Maiden America": Bernhard Graser & Kuno Gross

On the morning of 25th December 1944 "Maiden America" one of 27 B-24 Liberators of the 450th Bombardment Group (H) of the 15th US Army Air Force took off at Manduria in southern Italy. Target was Mission 200, a rail center in the West of Innsbruck. The pilot of 42-78356 1st Lt. Vincent Fagan and his crew of eight crossed the Brenner Pass at 9000 meters in good weather and approached the Target. What happened thereafter has for 70 years been subject of conflicting reports. What is known today is summarized in this report.

Shortly before reaching the target, the formation came under heavy fire from the Wehrmacht. "Maiden America" was heavily damaged and was unable to maintain position. The "Missing Air Crew Report" (M.A.C.R.) gave the last known position as North 47°15' and East 11°22', south of Innsbruck and the fate of the crew unknown.

(Names listed in the German text). In fact the aircraft did not crash. With great difficulty Fagan and his copilot managed to recover from a spiral dive. The situation was serious. Both port engines were destroyed, wind milling props caused further drag, fuel was leaking, instruments and radios failed. With altitude lost re-crossing the Alps was no option. For German fighters they would be easy prey. Lt. Fagan ordered all unnecessary equipment to be dropped, retaining only armament and the crew prepared to jump. Without a compass and only a large scale map they set course to the west hoping to cross Switzerland and reach liberated France or land on an airfield they knew to be near Zürich. At 4000 meters they reached Swiss territory at Altnau on Lake Constance. The Swiss ant-aircraft detachment 89 stationed at Spornegg had the order to fire on the intruder but the inaccurate aim was not even noticed by the crew. In a right turn the aircraft entered German airspace at Koblenz and came under German fire (black smoke) and shortly thereafter again under Swiss fire (white smoke) as observed by a witness on the ground at Rietheim. The B-24 continued its right turn, losing height and speed heading again for the AA battery at Baldingen. The pilot attempted to lower the landing gear to signal intent to land but the hydraulic system failed.

Wagging the wings was too dangerous for the crippled aircraft which had dropped one engine. The order to jump was given at 1700 meters. In order to stabilize the aircraft for the jump and avoid Würenlingen, Fagan reduced power on the remaining outboard engine, applied full power on the remaining inboard engine before jumping himself. Seven parachutes were observed. The burning aircraft crashed in a field north of Würenlingen luckily without loss of life. Not all of the crew were lucky. 2nd Lt. Nicola Mackoul was injured and landed in the icy waters of the Aare river, his body was found two days later, his life vest was not inflated. The navigator, Martin Homistek's chute deployed prematurely and got tangled with the aircraft. He was only 18 years old and on his second mission. Gunner Ralph Coulsen never jumped and his body was found in the wreck still wearing his parachute.

At the crash site a stone memorial carries the names of the three crew members who lost their lives. In 1989 on the fifty-fifth anniversary Vincent Fagan with wife Rose visited the memorial to lay down flowers. Present was also Heinrich Speich former commander of the AA battery and members of his team. Vincent Fagan mentioned that he had serious doubts about the Swiss Neutrality. Heinrich Speich explained that they had expected a friendly signal from the aircraft which headed directly towards his position with open bomb doors. That Vincent Fagan simply was not able to do so was only established later. A handshake at the site cleared the doubts.

For quite a time after World War II to role of Switzerland and its Neutrality remained a topic particularly its defense against any intrusion.

Illustrations: B-24 formation crossing the Alps. Consolidated B-24 Liberator scale model "Maiden America" Source: Della Hall, SAM Magazine, Vol.18, No.3 , May 1996 Guideline Publications. The crash site near Würenlingen, Track of "Maiden America"

The Korean War 4th Part, Jet Fighters in Action; Col Werner Meier

Herewith the fourth and last part of the series covering the Korean war and in particular carrier landings.

Mission: The average mission time 1950-1952 was 1.6 hours, based on 150 flights. The longest was two hours, the shortest about 30 minutes. Altitudes mostly below 5000 ft armed reconnaissance flights of two aircraft. One flying low the second higher and behind, ready to dive and attack in case the leader was under fire. These flights were quite boring according to Scott McLeod. The task was to identify possible targets. After launch there would be a "running rendez-vous" at reduced speed, when in formation the pilots would check each other: Bombs and Rockets still in place, 20mm cannons tested and secured and with hand signals to confirm as normally there was radio silence. The role of the Panther was to knock out anti-aircraft positions or keep them busy and protect the slower Skyraiders and Corsairs an easier target for the Migs and Jaks. Its speed and heavy armament was an advantage as was its maneuverability. Only snap rolls and sudden control inputs were not allowed with full tip tanks. In a spin 4000 to 7000 ft could easily be lost. Its speed brakes allowed a "Split-S" from 40'000 ft down to ground level, an ideal means to escape. Neither the Mig-15 nor the F-86 could do this. Up to 20'000 ft the maximum load was + 7.5 and -3 G with 315-420 speed range. In its reliability of 96% was achieved by maintenance during the night.

Landings: Landing gear could be dropped at 215 kts, flap extension at 165 kts, approach speed 115 kts touch down at 108-110 kts barely above stalling speed. The arresting hook had to be extended manually by moving a lever 3-4 times. Minimal fuel was 1'000 lbs. With the checklist completed at end of downwind, remaining fuel transmitted and canopy slid back the LSO (Landing Signal Officer) assumes control when the aircraft is at 90°. The optimum "Cut" with 30 kts headwind and a quiet deck was 300 ft from the third arrester cable. At this point power is cut, the power lever is held in idle until the "hook release man" signals that the arresting gear is clear when power is applied to roll over the lowered arresting net and the deck is cleared promptly, landings are every 30 seconds. A balked landing or go-around was simple provided 52% RPM was maintained, fuel for a missed approach was 250 lbs, a third approach was critical as gauges were not that accurate.

The landing zone consisted of a stretch of 109 ft with five arresting cables at intervals. They were designed to bring the aircraft to a stop in two seconds in about 90-100 meters. Missing the fifth cable, an emergency net would deploy. A final barrier at end of the flight deck would stop the aircraft from a drop into the water. All these systems used in 1950 – 55 and are antiquated of course antiquated by today's standards. Only the pilot still has to carry out the landing himself.

Pictures: F-9F and deployed net, F9F with Mount Fuji in back ground, Color code of Jerseys and Helmets of the deck crew.

Old Timer Classic at Hittnau; Col Henry Saladin

This classic event takes place at a temporary airstrip NE of Zürich and is a traditional meet of old cars, motorcycles and airplanes. Luckily the rains had ceased and the ok for light aircraft was given. The Stinson attracted a lot of attention and made several flights with photographers who appreciated the fact that the windows can be opened in flight. Four pilots attended and each made three landings at this site to qualify for future visits. On return a fueling stop was made at Speck-Fehr Altdorf to insure a safe return to Stinsky's base Birrfeld, west of Zürich.

Pictures: Poster of the event, the four pilots from left: Henri Saladin, Ferdi Nietlisbach, Max Schönenberger, Marc Siegenthaler. Our Stinson on approach and landing.

CAF visits Mirage Club at Buochs; Col Henry Saladin

On September 13th some 36 CAF and Fokker team member gathered at Buochs where the *Mirageverein* maintains a Mirage IIIIRS R-2109 and a small museum. On this day an engine start was programmed with a short roll on the tarmac. The club tries to preserve the memory of the Mirage years of the Swiss Air Force and operates from a rock tunnel which used to house the aircraft out of sight from a potential enemy. Col Ferdi Meyer the chairman of the club was at the controls for this day. The visitors had a chance to talk to the mechanics and were impressed by what it takes to keep this airplane in "rolling" condition.

Pictures: Mirage in its cavern, the maintenance crew, R-2109 on the tarmac and above The Atar Jet comes to life.

Miscellaneous on the last page:

"The Big Swing" (See article in this issue) Several English editions of this book are still available at Swiss Francs 76.00 contact: "thebigswing@hispeed.ch

Table of events/trips 2015

Photograph of an L-5 with camera installed, rear door and window removed.

Condensed translation by CAF Col. Yost Schneeberger yost@bluewin.ch



COMMEMORATIVE AIR FORCE SWISS WING

1.2.2015

www.caf-swisswing.ch

Unabhängige Vereinigung zur Förderung des Interesses und der Freude an der Aviatik

Anmeldung zur Mitgliedschaft

Frau/Herr
Name:

Vorname:

Adresse:

PLZ und Ort:

Tel./Fax: E-Mail:

Geburtsdatum: Beruf:

..... Unterschrift:

Werbung durch:

Datum:

Mitgliederbeiträge: Jahresbeitrag Fr. 75.– Lifetime Fr. 900.– Junioren U20 Fr. 35.– Gönner min. Fr. 25.–

Anmeldung senden an:
CAF Col. Hansjörg Engler
Dorfstrasse 26
CH-8165 Oberweningen

Interessenten für die CAF/USA (Jahresbeitrag \$ 200.–) kontaktieren CAF Colonel P. Winkler (peter.winkler@caf-swisswing.ch)