

In der Tradition von Fredy Wissel und Hermann Geiger:

Gletscherflieger in den Alpen

CAF Swiss Wing auf dem Flugplatz Bleienbach:

Generalversammlung 2015



Titelfoto: Edmund Ledergerbers Maule Rocket HB-ETN, welche einst von Fredy Wissel geflogen wurde, und im Vordergrund die Piper Super Cub HB-PHZ der «Cub Freunde Zürcher Oberland» vor dem Clariden.



Es ist äusserst erfreulich, dass in der Schweiz immer noch sehr interessante Flugtage durchgeführt werden von Veranstaltern die engagiert, fantasievoll und innovativ den Besucherinnen und Besuchern die mehr oder weniger alten aber auch moderneren Flugzeuge zeigen, erklären und im Flug vorführen.

Das scheint zunehmend nicht mehr so selbstverständlich zu sein. Kostendruck, ein zu starkes kommerzielles Interesse von Ausstellern und Flugzeugbetreibern(!), da und dort lärmkritische Zeitgenossen sowie die administrativen Hürden scheinen zunehmend Airshows und Flugtage abzuwürgen.

Dieses Jahr hat es vor allem in Deutschland das Oldtimer-Fliegetreffen auf der Hahnweide und „Tannkosh“ in Tannheim sowie in Oesterreich die sehr ansprechende Show „Airpower“ in Zeltweg getroffen. Mögen auch die Gründe der Absagen vielfältig sein, so hoffen wir, dass die Veranstaltungen zukünftig wieder Fuss fassen und uns die Vielfalt des Fliegens erneut erleben lassen.

Flugveranstaltungen hier in der Schweiz wie z.B. der Nostalgieflugtag Haslital, die Dittinger Flugtage, die Flügerchilbi Bleienbach und andere mehr erfreuen sich bei vielen, vielen Enthusiasten einer grossen Beliebtheit. Ich möchte euch alle ermuntern, den einen oder anderen Anlass zu besuchen und dadurch den Veranstaltern auch zu zeigen, wie wichtig und willkommen derartige Anlässe sind.

Wir sehen uns bestimmt

HfC/pe

CAF Col. Hansjörg Engler

GV 2015 und Besuch bei der Daetwyler Industries

CAF Col Henry Saladin Zum Frühlingsbeginn am 21. März hätte man sich sicher besseres Wetter gewünscht. Tief hingen die Wolken, es regnete und an Fliegen war nicht zu denken. Aber fast 40 Vereinsmitglieder kamen zur Besichtigung der Firma Daetwyler Industries welche vor der Generalversammlung stattfand.

Was man hier zu sehen bekam war Begeisterung pur. Unglaublich, was in den letzten vierzig Jahren an Entwicklung und Innovation geleistet wurde. Früher hatte man hier mit dem Bau und Unterhalt von Flugzeugen (z.B. Mirageile, Entwicklung eines eigenen Schulflugzeuges) diese Firma betrieben, heute ist es ein weltweit tätiges Unternehmen im Bereich der modernsten Drucktechnik und dem Bau von Hochpräzisionsmaschinen. Da wir ja hier in Bleienbach Gäste des Hauses Peter Daetwyler waren, durfte natürlich der Besuch des Flugzeughangars nebenan auch nicht fehlen. Rolf Räber führte uns an vielen interessanten Flugzeugen vorbei und konnte danach auch noch die Details zum «Swiss Trainer» und der Stinson 108 «Voyager» erklären. Ihm gebührt ein ganz spezieller Dank, dass er sich an einem arbeitsfreien Tag die Zeit nahm uns die Flugzeuge und das im Aufbau befindliche Museum zu zeigen.

Nach den Besichtigungen ging es zum Mittagessen. Der Hangar wo sonst der «Swiss Trainer» und die Stinson stehen wurde extra für

uns geräumt und die «Besatzung» des Restaurants s'Flügerli nebenan zauberte ein feines Essen auf die toll dekorierten Tische.

Nach dem Mittagessen waren alle Teilnehmer sehr zufriedenen und bereit für die am Nachmittag stattfindende Generalversammlung. ansjörg Engler führt die insgesamt 46 anwesenden Stimmberechtigten nach seinem ersten Präsidialjahr durch die Traktanden.

Zum Bericht des Jahres 2014 gibt es zu erwähnen: 8 Vereinsanlässe wurden durchgeführt, die meisten gut besucht, nur die abendlichen Besichtigungen unter der Woche lockten nicht so viele Mitglieder an. Bei den Mutationen ist Neues zu berichten: 12 Neumitglieder zieren unsere Liste, den Werbern sei Dank.

Flugbetrieb unseres Clubflugzeuges: 60 Stunden war es in der Luft, 49 Passagiere genossen einen Flug im War-

Oben: Interessante Flugzeuge im Hangar des Flugplatzes Bleienbach

Unten: Rolf Räber erklärt die Details zum «Swiss Trainer»





Oben: Als Abschiedsgeschenk erhielt Werner Meier einen Gutschein für einen Zeppelinflug für zwei Personen **Unten:** Die Versammlung hört dem Präsidenten aufmerksam zu.

bird und an acht Meetings nahmen wir teil. Unser neuer Webmaster, Kuno Gross pflegt unsere Clubseite, alle Ereignisse können auf der neu gestalteten Seite abgerufen werden, guter Zuspruch lässt sich vermelden. Unsere Standcrew unter Theo Arter hatte neun Einsätze und einen sehr guten Verkaufserfolg zu melden, den Kassier freut's. Beim Traktandum Finanzen genoss man die humorvollen Ausführungen von Kurt Bolli, man nimmt ihm sogar den kleinen „Betriebsverlust“ mit Schmunzeln ab. Die Versammlung musste den Rücktritt von Werner Meier zur Kenntnis nehmen. Er war 16 Jahre im Vorstand. Zum Glück bleibt er uns als Präsident der WOG (Warbird Owners Group) und als Akro-Pilot für unsere Vorführungen an den Meetings. Zu Werner Meier's Nachfolger im Vorstand wurde Kuno Gross gewählt.

Der Präsident erläuterte das Jahresprogramm, es ist immer die neuste Version auf der CAF-Website zu finden. Im Herbst wird unser Swiss Wing 20 jährig, ein Grund, ein Fest zu organisieren, der Vorstand hat schon Ideen!

Es waren keine weiteren Wortmeldungen zu vermelden, also konnte Hansjörg Engler seine erste GV nach knapp zwei Stunden schliessen und die Besucher ins regnerische „Draussen“ entlassen.

Leider kein Erfolg in der Schweiz: MD 3-160 «Swiss Trainer»

Kuno Gross 1967/68 arbeitete Max Dätwyler die ersten Studien für ein zweisitziges Leichtflugzeug aus. Doch lange Zeit war seine Firma mit Entwicklung, Produktion und Verkauf von Hochpräzisionsmaschinen für die grafische Industrie derart beschäftigt, dass die Arbeiten am Flieger ruhen mussten.

Hauptmerkmal des Entwurfs war die modulare Bauweise, welche dem „Swiss Trainer“ genannten Flugzeug eine einfache Struktur bei bescheidenen Kosten gab. So finden sich verschiedene Elemen-

te mehrfach am Flugzeug: sowohl Höhen- und Seitensteuerflosse entstehen aus denselben Teilen. Der Prototyp des „Swiss Trainer“ startete am 12.08.1983 zum erfolgreichen Erstflug. In der Folge wurde die kleine Maschine auf internationalen Luftfahrtmessen vorgestellt. Leider kam es zu keinen Verkaufsabschlüssen, die Serienfertigung in der Schweiz wurde daher nie aufgenommen.

Im Juni 1993 wurde das Projekt an die malaysische SME Aviation verkauft, welche auch an der Teilefertigung im PC-12-Programm

und im Airbus-Programm tätig ist. Ab 1997 wurden etwa 80 Exemplare des Flugzeugs gebaut, welche nun bei den Luftwaffen Malaysias und Indonesiens unter dem Namen SME „Aero Tiga“ im Einsatz sind.





16 Jahre im Vorstand des CAF: CAF Col Werner Meier

CAF Col Henry Saladin Es war noch im letzten Jahrhundert, als Werni und ich in Midland mit einer sehr grossen Schweizergruppe am Meeting teilnahmen. Wir haben uns zum Mitfliegen gemeldet und wurden dem Flugzeug A-26 zugeteilt.

Einer von uns durfte vorne rechts Platz nehmen, ich sass auf dem „Jumpseat“. Wir hatten gerade unsere Reise Flughöhe von 4000 Fuss erreicht, als auf den Motoreninstrumenten Seltsames zu sehen war: der rechte Motor machte Kapriolen, der Pilot entschied, dass der Störefried abgestellt werden musste. So, wie wir das in der damals noch flugtüchtigen *Swissair* gelernt hatten, ging das Abstellen und Propeller segeln ruhig und geordnet vor sich. Also zurück nach Midland, dort stand ein Empfangskomitee mit vielen roten Fahrzeugen und Blinklichtern bereit. Der alte Colonel hatte die Situation souverän gemeistert. Später hat sich dann gezeigt, dass der Generator ausgefallen war und etwas „geklemmt“ hatte.

Wir wurden dann „angeworben“, im Vorstand der Swiss Supporter Squadron mitzuwirken. Wie im letzten Contact schon zu lesen war, hat Werni die Vereinszeitung zur Blüte gebracht, auf hohem Niveau 75 Ausgaben gestaltet und unserem Wing

zu grosser Beachtung verholfen. Wernis geschichtliche Abhandlungen über vergangene Kriege würden gut in unsere Schulbücher passen, etwas abgehoben vom trivialen Geschichtsunterricht unserer Zeit der übertriebenen „political correctness“ in der Volksschule bis hin zum Gymnasium.

Als dann im Sommer 2001 das Projekt „Warbird für unseren Club“ angeschoben wurde, war es Werni, der massgeblich an der Realisierung beteiligt war. Es wurde die *Warbird Owners Group* (WOG) gegründet und damit die finanzielle Grundlage für den Betrieb eines eigenen Flugzeuges gelegt. In optimal kurzer Zeit wurde das Geld bereitgestellt, der Kaufvertrag unterzeichnet und die Stinson L-5 N121MC in Chino CA USA übernommen. Viele Helfer haben in den letzten 13 Jahren für unser Clubflugzeug gearbeitet, aber die umsichtigen Leistungen von Werni waren doch für alle zentral. Die Vorführungen an den Meetings waren immer bestaunenswert, die vielen Passagiere waren freudig überrascht und beeindruckt. Zum Glück bleibt uns Werner als Präsident der WOG und als Vorführ- und Passagierpilot erhalten.

Wir interessierten Leser wünschen Kuno Gross gleichviel Ideen und Elan wie sein Vorgänger Werner zeigte. Wir dürfen gespannt sein und freuen uns.

Kuno Gross

Neu im Vorstand des CAF

Kuno Gross Auch wenn man es gar nicht geplant hat, manchmal geht es schneller als man denkt – und schon ist man im Vorstand eines Vereins.

Im Herbst 2011 stellte Franz Zumstein in Balsthal seine Arbeit als Comic-Zeichner vor und dabei kam ich mit Hansjörg Engler, welcher neben mir sass, ins Gespräch. Nur kurze Zeit später lagen dann die versprochenen Unterlagen zum CAF Swiss Wing in meinem Briefkasten und ich meldete mich auch gleich als neues Vereinsmitglied an. Ich muss zugeben, dass ich mit dem CAF damals noch gar nicht viel im Sinn hatte und dass mir die Stinson L-5 auch nicht besonders gefiel, weder die Form noch die Farbe – es war also nicht „Liebe auf den ersten Blick“.



Wenn man aber schon dabei ist, dann sollte man auch mitmachen und sich einbringen. Die Gelegenheit kam mit dem Buchprojekt „L-Birds über der Schweiz“, welches dann auch Ende 2013 / Anfang 2014 verwirklicht werden konnte. Bei der Recherche griff ich natürlich auch auf die vielseitigen Informationen auf der Website des Vereins zu und machte dann in einem Anfall von leichtem Übermut einen umfassenden Vorschlag zur Neugestaltung derselben. Und damit nahmen die Dinge ihren Lauf...

Nun bin ich also im Vorstand des CAF Swiss Wing – verantwortlich für die Website und den Newsletter CONTACT. Ich bedanke mich beim Verein für das in mich gesetzte Vertrauen und vor allem auch bei denen, die mir mit ihren Beiträgen helfen, meine Arbeit zu machen.

Aus der Werkstatt Nur ein Blech!

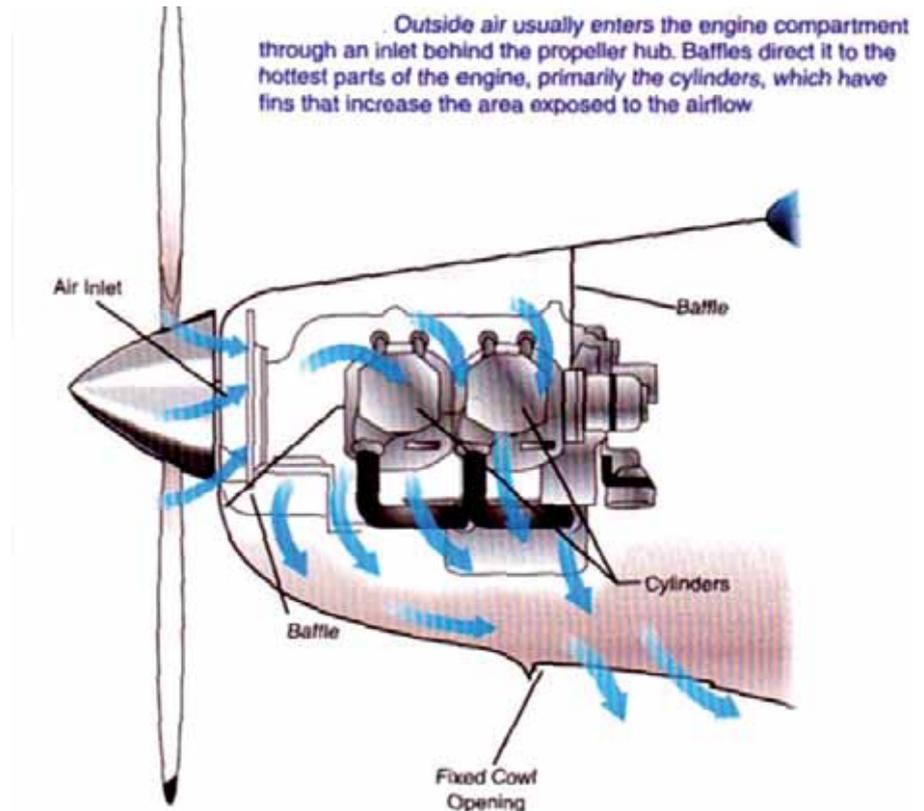
CAF Col Werner Meier Bis in die Anfänge des Flugmotorenbaus reicht der Wettbewerb zwischen Luft- und Wasserkühlung zurück, wobei die Anhänger des wassergekühlten Motors seine grössere Zuverlässigkeit und die Freunde des luftgekühlten Motors dessen geringes Gewicht und die grössere Einfachheit als besonderen Vorteil in Anspruch nehmen.

Auch unsere Stinsy braucht Luft, nicht nur unter den Flügeln, sondern auch zur Kühlung. Nur ein Blech – oder doch nicht?

Bei Flugzeugmotoren mit Luftkühlung spielen sie eine entscheidende Rolle. Man kann mit Fug und Recht behaupten – ohne Luftleitbleche läuft nichts.

Warum: Der Vorgang der Kühlung beruht darauf, dass die im Motor eintretende Wärme von den Oberflächen der Kühlrippen an die umströmende Luft abgegeben wird. Die Oberfläche der Zylinder und Kühlrippen sind gegeben, also nicht variabel. Die Kühlung kann also nur durch die Temperaturdifferenz (Zylinder - Luft) und die Geschwindigkeit beeinflusst werden.

Für einen gegebenen Flugzustand hat die eingesetzte Leistung immer einen konstanten Betrag (Leistung/Wärme). Somit ist auch die abzuführende Wärme mehr oder weniger konstant. Wenn weniger Kühlluft an den Rippen vorbeiströmt als der Motor für seine optimale Betriebstemperatur braucht, steigt die Temperatur an, bis sich ein Gleichgewichtszustand zwischen zugeführter und abgeführter Wärme ergibt. Erschwerend kommt hinzu, dass in der Start- und Steigflugphase zwar die höchste Motorenleistung gebraucht wird, aber die kleinste Durchflussmenge an Luft vorhanden ist, also die Bedingungen für eine optimale Kühlung schlecht sind. Darum wird in dieser Flugphase mit reichem Gemisch geflogen, es wird also zu viel Kraftstoff eingespritzt.



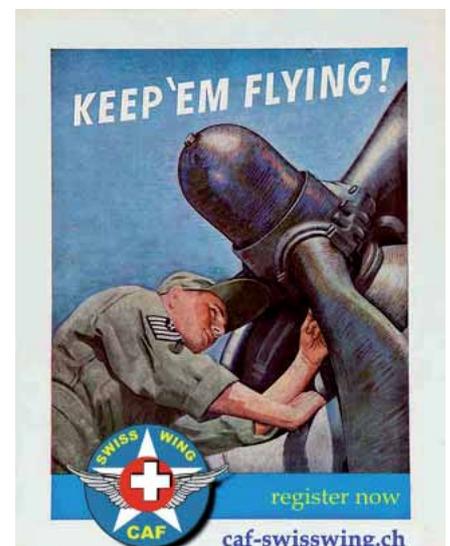
Das hat zur Folge, dass der Heizwert verschlechtert wird und die Verbrennungstemperatur abnimmt. Der nicht verbrannte Kraftstoff verdampft und entzieht dem Zylinderbrennraum Wärme. Dieser Vorgang wird als «Innenkühlung» bezeichnet.

Wie Sie aus dem Bild entnehmen können, strömt die Luft durch Öffnungen am vorderen Ende des Flugzeugs in den Motorenraum. Dadurch entsteht ein Überdruck im oberen Teil, die Luft entweicht nach unten und verlässt den Motorenraum. Und nun kommen die Bleche zum Zug – ohne diese geht nichts. Die Luft muss so umgeleitet werden, dass diese auch durch die Rippen gezwungen wird. Nur ein oder zwei Millimeter Zwischenraum und schon strömt die Luft am Blech vorbei und fehlt an den Kühlrippen. Die Einstellung der Bleche ist ungemein wichtig, ansonsten die Piloten mit hohen Zylindertemperaturen zu kämpfen haben und dann vielfach zur «Innenkühlung» greifen, verbunden mit höherem Benzinverbrauch.

Bei unserem Motor, Zylinder Nr. 6, haben wir genau dieses kleine Problem. Das Luftleitblech hat durch den

Ein- und Ausbau seine ursprüngliche Form etwas verloren. Das genügt um die Kühlluft nicht mehr genau zu kanalisieren, und die Zylindertemperatur ist gegenüber den anderen fünf Zylindern leicht erhöht. Mit diesem Umstand könnte man leben, nicht so unsere Maintenance.

Es wird ein neues Blech hergestellt, das wirklich am Zylinder anliegt und jedes Luftmolekül durch die Kühlrippen leitet. Ob wir Erfolg haben werden ist noch unsicher – wir werden sehen.



Fredy Wissel und Hermann Geiger: Pioniere der Flugrettung

Andreas Furrer Die weltweit berühmte Rettung vom Gauligletscher mit den beiden Fieseler Störchen war keineswegs eine verwegene Zufälligkeit, sondern das Resultat gewissenhafter Erprobung und Weiterentwicklung von Material und Technik. Federführend dafür waren die beiden Obersten der Fliegerturpe Dr. Othmar Bloetzer und André Bridel in den Jahren 1942 bis 1945, die mit den Fieseler Störchen hunderte von Flügen und Landungen im Gebirge auf Skiern ausgeführt und dabei ca. 45 Menschen gerettet haben.

Diese Rettungen haben den St. Moritzer Hotelier Fredy Wissel, der erst mit 40 Jahren seinen Motorflugschein gemacht hatte, veranlasst, seinerseits über Landungen in den Bergen nachzudenken. Ein glücklicher Zufall wollte es gar, dass Viktor Hug, einer der Retter vom Gauligletscher im Jahr 1950 im Hotel von Wissel abstieg, und natürlich wollte



Fredy von ihm alles über Landungen im Gebirge wissen. Der Funke ist sofort übergesprungen, hat ihn doch Hauptmann Hug ermuntert, selber solche Landungen zu versuchen. Nur sechs Tage später machte Wissel seine erste Landung in den Bergen auf der 2400 Meter hohen Corviglia mit einer 65 PS Piper L-4. Zwei Monate später landete er auf der Diavolezza und noch im gleichen Jahr auch auf dem rund 3000 Meter hohen Corvatsch. Diese Landungen liegen also mindestens ein Jahr vor denen Hermann Geigers. Damit ist Wissel eindeutig der erste zivile Gletscher und Rettungspilot der Schweiz.

Oben: Hermann Geiger vor seiner Piper Super Cub.

Unten: Fredy Wissel - ebenfalls mit seiner Super Cub.

Festskiern ausgestattet war und daher nur bei Schneepiste in Samaden starten konnte. Im Volksmund hatte dieses erstaunliche kurzstartfähige Kleinflugzeug wegen seiner festen Vorflügel nicht ganz zu Unrecht den Namen «Dänischer Storch» erhalten. Bald einmal nannte Wissel eine Aero L-60 «Brigadyr» sein eigen, und noch etwas später war er auch Besitzer zweier Maule M-4, die beide selbstverständlich mit Skiern ausgestattet waren.

Nebst vielen Rettungen steht auch eine stattliche Anzahl von touristischen Flügen mit zum Teil prominenten Gästen des Nobelkurortes St. Moritz in Wissels Flugbüchern. Eine persönliche Widmung von Schah Resa Pahlevi habe ich selber in einem der alten Flugbücher in Augenschein genommen.

Wissel sollte nicht lange der Einzige in der Schweiz bleiben, der es wagte, auf privater Basis Rettungen im Hochgebirge auszuführen. Der Polizist und begeisterte Segelflieger Hermann Geiger kam im Jahre 1947 nach Sion, um dort den Posten als Flugplatzwärter anzunehmen. Ihm war diese abschätzig Bezeichnung einerlei, wenn er nur seinem ganz grossen Traum etwas näher kam, im Gebirge fliegen zu dürfen.



Die grossen Bauvorhaben an den Stauseen der damaligen Zeit brachten vor allem in den Wintermonaten erhebliche Versorgungsprobleme mit sich. Hermann Geiger erkannte sogleich die Marktlücke und machte sich mit zahlreichen Materialabwürfen über den Baustellen bald einmal unentbehrlich. Bald erkannte er, dass nicht nur Abwürfe machbar sein müssten, sondern dass Landungen durchaus sinnvoll wären, und dass dies ganz neue Möglichkeiten bei der Versorgung, aber auch der Rettung von verletzten Personen eröffnen müsste.

Am 10. Mai 1952 morgens gegen 05:30 Uhr hat Geiger seine erste Gletscherlandung auf dem Kanderfirn mit einer Piper Super Cub auf Skis durchgeführt. Er flog den Gletscher mit einer speziellen Taktik an, die er den Vögeln abgeschaut hatte: immer hangaufwärts landen und hangabwärts starten! Auf alten Fotos von ihm sieht man, dass er anfangs das Flugzeug nach der Landung noch nicht gleich drehte. Er liess es bei teils laufendem Motor stehen und drehte es dann in Schwerstarbeit von Hand in die Startstellung! Die Lande- und Starttechnik hat er aber bald zu verbessern gewusst.

Viele tausende Gletscherlandungen



Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2015

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!



Acapa Tours GmbH Geschäftsstelle Aarberg:

Cosmos Tours, Mühlauamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80

info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

folgten und hunderte von Menschen konnten dank Geigers unermüdlichem Einsatz aus Bergnot gerettet werden. Geiger flog lange Zeit die Piper Super Cub, bevor dann der grössere und vor allem stärkere Pilatus PC-6 Porter zur Verfügung stand. Später flog er auch den ersten Helikopter der Rettungsflugwacht, eine Bell 47 J.

Hermann Geiger wurde so mit seinen Flügen bald einmal zu einem Schweizer Volkshelden. Er hat die Gebirgsfliegerei in den Alpen entscheidend geprägt, vor allem auch darum, weil er unermüdlich weitere Piloten in die Kunst der Gletscherfliegerei eingeführt hat. Zahlreiche heute klingende Namen reihten sich bei ihm als gelehrige Flugschüler ein: Henri Giraud in Frankreich gleichwohl wie Edi Bodem in Oesterreich oder Fernand Martignoni aus Sion.

Vor allem diese rege Schultätigkeit auch all derer, die nach ihm kamen hat dazu geführt, dass sich sowohl in der Schweiz als auch in Frankreich und Italien trotz schnellem Aufkommen der Helikopterrettungen eine echte Tradition des Gletscherfliegens hat durchsetzen und halten können. Diese Tradition ist ein grossartiges Vermächtnis Hermann Geigers, das wir nicht leichtfertig aufgeben dürfen. Hermann Geiger starb 1966 im Alter von nur gerade 52 Jahren während eines Schulungsfluges bei einer Kollision in der Platzrunde vom Flugplatz Sion. Fredy Wissel hingegen war es vergönnt, bis ins hohe Alter zu fliegen - der erste Pilot der Schweizerischen Rettungsflugwacht starb 1994, sein Flugzeug mit der Immatrikulation HB-ETN wird jedoch heute noch auf die Gletscher geflogen.

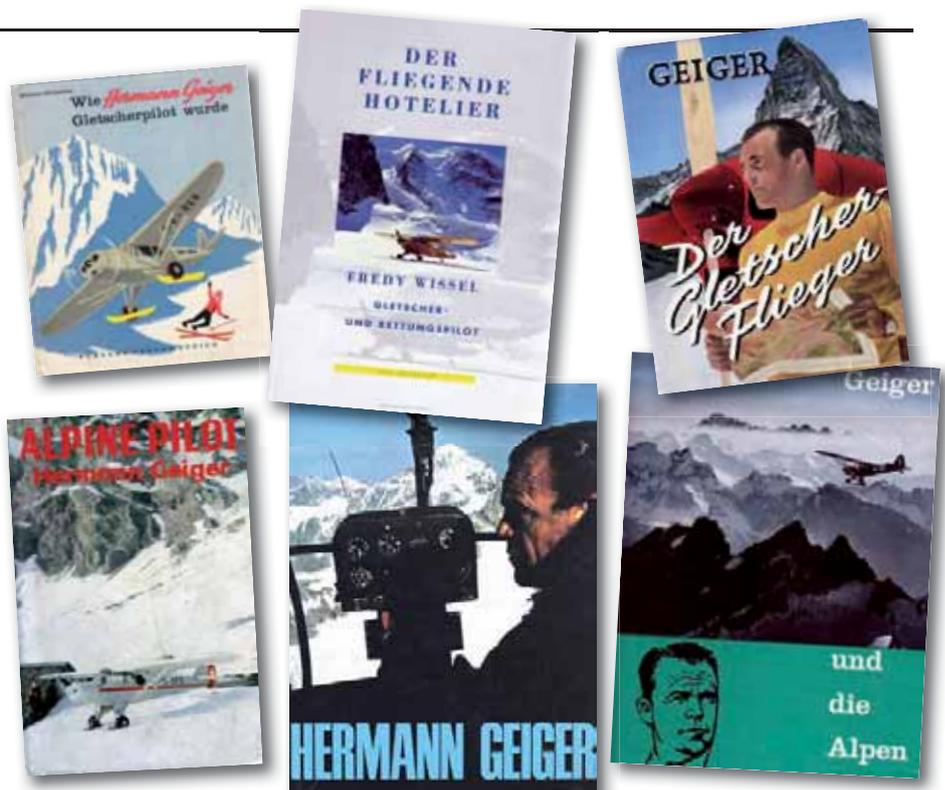
Mehr zum Thema Gletscherflug: Bücher und das Internet

Zum Thema «Gletscherflug» gibt es einige Publikationen, von denen die meisten älteren Datums und nur noch antiquarisch erhältlich sind.

Hermann Geiger wurde besser «vermarktet» als Fredy Wissel. Das lag aber wohl auch daran, dass Wissel nicht wollte, dass über ihn und seine Tätigkeit Bücher geschrieben werden, so lange er noch flog. Und als er das Fliegen im hohen Alter aufgab, da war die Flugrettung schon lange von Helikoptern übernommen worden...

Im Internet finden sich natürlich ebenfalls interessante Websites zum Thema - ein sehr gutes Beispiel dafür ist: www.gletscherflug.ch

Rechts: Eine Auswahl der antiquarisch noch relativ leicht erhältlichen Bücher



Nachkomme des Fi 156 «Storch» Aero L-60 «Brigadyr»

Kuno Gross Die L-60 war ein leichtes Mehrzweckflugzeug aus der Tschechoslowakei. Sie absolvierte den Erstflug 1953.

Die ersten Entwürfe für den «Brigadyr» entstanden bereits 1951, um einen Nachfolger der K-65 „Čáp“, der tschechoslowakischen Ausführung der deutschen Fieseler Storch, zu entwickeln. Während der erste Prototyp noch mit einem Agus As-10



ausgerüstet war, bekam die zweite XL-60 das in die Serienproduktion übernommenen Praga Doris B Triebwerk mit 220 PS. Sie startete erstmals am 22. März 1955. Die L-60 war ein abgestreifter Schulterdecker in Ganzmetall-Schalbauweise, nur die Ruder des Leitwerks waren stoffbespannt.

Die trapezförmige Tragfläche besass Schlitzflügel und Spaltlandeklappen und war mit Streben sowohl mit dem Rumpf als auch mit dem

starrten Hauptfahrwerk verbunden. Der Serienbau lief bis in die 1960er-Jahre und endete nach der 273. Maschine.

So elegant die L-60 auch war, im Hochgebirge war sie leider ein etwas lahmer Vogel. Und so hat sie Wissel 1967/68 gegen eine Maule M-4 mit einem etwas besseren Masse/Leistungsverhältnis ausgewechselt. Von Wissel ging die L-60 nach Deutschland an einen Herrn S. aus Frankfurt am Main.

1973 wurde sie an einen Vereinskollegen weiterverkauft. In Deutschland flog die L-60 mit dem Kennzeichen D- EKDO.

Leider wurde sie bei einem Hangarbrand in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai 1979 in Langenselbold völlig zerstört. Die komplette Borddokumentation, der Propeller, die Schneekufen und einige Kleinteile sind bis heute erhalten geblieben.



Fotos: Die seltenen Farbfotos von Fredy Wissels HB-EZC wurden von Dr. C. Federlin während eines Gletscherfluges im Juli 1962 gemacht und uns dankenswerterweise von seinem Sohn Jörg Federlin zur Verfügung gestellt.



Ein seltener «Gletschervogel» Maule M-4-210 «Rocket»

Kuno Gross und Edi Ledergerber Ich staunte nicht schlecht, als plötzlich die HB-ETN zur Landung auf dem Hügfigletscher einschwebte. Genau diese Maschine flog einst Fredy Wissel - und jetzt fühlte ich mich, als wäre ich in die Geschichten zurückversetzt, die ich erst kürzlich in den alten Büchern gelesen hatte.

Die Firma Maule wurde 1941 gegründet und befindet sich bis heute in Familienbesitz. Die Flugzeuge von Maule basierten ursprünglich auf der Piper J-3, wurden aber konsequent immer weiter entwickelt. Die Maule M-4 wurde von 1961 bis 1983 in insgesamt 474 Exemplaren produziert. Nur 45 davon waren von der Version 210 „Rocket“ und mit einem Motor Continental IO-360-A ausgerüstet. Es handelte sich hier also nicht nur um ein historisches Flugzeug der Schweizer Gletscherfliegerei, sondern auch noch um eine seltene Version des Typs.

Das Flugzeug wurde 1965 in die Schweiz eingeführt und dann nach dem Verkauf der „Brigadyr“ von Fredy Wissel geflogen. Da es ein Vierplätzer ist, hat es natürlich gegenüber der Super Cub einen grossen Vorteil, wenn man es für touristische Flüge einsetzen will.

Allerdings muss man einen Kompromiss zwischen der maximalen

Zuladung und der Höhe machen, die man erreichen will. Edi Ledergerber erwarb die HB-ETN im Jahre 1980, als sie sich in einem sehr schlechten Zustand befand. Nachdem er das Flugzeug restauriert hatte, und wieder in Betrieb nehmen konnte, erwarb er 1982 das Gletscherfliegerbrevet so dass man die Maule bis heute in „ihrem Element“ in den Bergen beobachten kann.

Edi Ledergerber sagt zum Gletscherfliegen: „Es bringt unglaubliche Flugenerlebnisse! Man passt sich den sich immer wieder verändernden Schnee-, Wind- und Wetterverhältnissen an. Die Herausforderung für den Piloten liegt in der nötigen Präzision, der guten Einschätzung der Situation und der oft verlangten spontanen Reaktion im Gebirge.“



Fotos: Die Maule M-4 HB-ETN von Edi Ledergerber auf dem Hügfigletscher.

[Alle Fotos: Kuno Gross]



Das gab es nur einmal: Porter schleppt Brigadyr

Kuno Gross Während einem Rundflug mit zwei Passagieren bei strahlend schönem Wetter über dem Diavolezza-Gebiet passierte plötzlich das Unerwartete: Ohne Vorwarnung gab es plötzlich einen Schlag und der Motor der „Brigadyr“ stand still. In Gleitflug zurück zum Flugplatz von Samedan war ausgeschlossen, Wissel blieb nichts anderes übrig als zu einer Notlandung auf dem Pers-Gletscher anzusetzen.

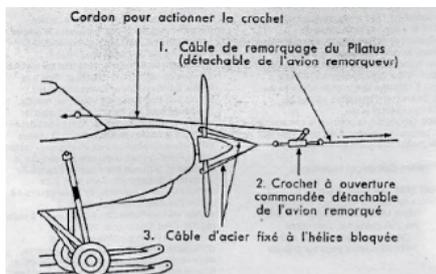
Zum Glück kannte er den Gletscher von vielen vorgängigen Landungen und wusste genau, was er machen musste. Die Landung gelang ohne Probleme, aber der Motor blieb blockiert. Da Wissel nicht damit rechnen konnte eine Reparatur auf dem Gletscher vorzunehmen, verankerte er das Flugzeug so, dass es nicht durch Windeinfluss beschädigt werden konnte. Allerdings wollte er seine Maschine nicht lange so stehen lassen, denn sie bot eine Attraktion für Bergtouristen und er befürchtete, dass sie als „verfügbares Wrack“ angesehen werden könnte. Er hatte schon einmal eine schlechte Erfahrung gemacht, als er im Palü-Massiv auf italienischer Seite sein damaliges Flugzeug, die KZ-VII, zurücklassen musste und sie danach ohne Motor wieder fand.

Wissel hatte die Idee, das Flugzeug buchstäblich abschleppen zu lassen, da dies viel weniger Kosten als eine Demontage und ein Abtransport mit einem Helikopter verursachen würde. Er kontaktierte deshalb seinen Freund Hermann Geiger, der zu dieser Zeit eine Pilatus PC-6 Turbo Porter flog. Geiger war zwar dem Wagnis nicht abgeneigt, wollte aber noch etwas Bedenkzeit, um

eine gute technische Lösung ausarbeiten zu können. Das Finden dieser Lösung vertraute Geiger seinem Neffen Armando an, welcher dann nach einiger Zeit eine Vorrichtung konstruiert hatte, die ein Abschleppen der L-60 ermöglichte.

Da sie befürchteten, das Eidgenössische Luftamt (heute BAZL) könnte das Abschleppen verweigern, wollten Wissel und Geiger die Angelegenheit möglichst geheim halten. Natürlich gelang dies nicht und am 29. März 1965 fand sich nebst einer grossen Zahl von Schaulustigen sogar eine Abordnung der Luftwaffe in einem Helikopter ein, die das Unternehmen zu Studienzwecken eingehend dokumentieren wollte.

Wissel, Geiger und Armando waren sich bewusst, dass sie nur einen einzigen Versuch hatten und dass das Risiko, dass Wyssel nicht in die Luft käme, durchaus real war. Sie nahmen es mit den Vorbereitungen sehr genau und prüften den Auslösemechanismus, den Wissel aus der gezogenen Maschine betätigen konnte, mehrmals aus, bevor es ernst galt. Nichts sollte dem Zufall überlassen bleiben. Nachdem aller Ballast, auch der Treibstoff, aus



Oben: Vorbereitung zum Abschleppen. Die beiden Seile mit den Schlaufen hängen von der Propellernabe der «Brigadyr» herunter. Im Hintergrund der PC-6 Turbo Porter.

Mitte: Hermann Geiger (in seinem typischen Kittel) beim Befestigen des Zugseils.

Unten: Blick vom Pilatus Turbo Porter zurück auf die angehängte «Brigadyr».

Links: Armandos Konstruktionskizze, welche sehr genau zeigt, wie die «Brigadyr» angehängt wurde. Das Auslöseseil wurde durch eine Lüftungsöffnung in der Scheibe geführt.

[Fotos: Via Theo Haverkamp]

der „Brigadyr“ entfernt war, wollte man es wagen. Würden die rund 150 Meter Startstrecke genügen um beide Flugzeuge in die Luft zu bringen? Gleich danach kam der Gletscherabbruch mit seinem Gewirr von tiefen Spalten. Wenn die „Brigadyr“ nicht in die Luft kam, dann bliebe nur die Option, auszuklinken und aus dem Flugzeug zu springen, um nicht mit hinunterzustürzen. Bei bestem Wetter und bei gut ausgeflaggter Piste startete Geiger seinen Turbo Porter. Das Zugseil spannte sich und die „Brigadyr“ kam ebenfalls in Bewegung. Geiger gab Vollgas und zur Erleichterung aller befanden sich beide Flugzeuge schon nach einer relativ kurzen Startstrecke in der Luft.

Der Flug nach Samedan verlief ohne Schwierigkeiten. Dort wurde das Zugseil ausgeklinkt und Wissel setzte zu einer weiteren Landung im Segelflug an – und auch diese gelang problemlos. Die Spannung fiel ab und alle waren froh, dass das Unternehmen geglückt war. Es wurde entsprechend gefeiert. Einige Tage später traf dann ein Brief vom Eidgenössischen Luftamt ein, welches im Nachhinein doch noch vom Unternehmen der Beiden erfahren hatte. Es handelte sich um eine Protestnote mit der Aufforderung, solche Wagnisse in Zukunft zu unterlassen!

[Gekürzte Version des Textes von Theo Haverkamp aus dem Buch «Der fliegende Hotelier»]



Oben: Zahlreiche Zuschauer wollten dem Unternehmen beizuhören – auch aus der Luft. Die Luftwaffe stellte sogar einen Helikopter ab, um alles genau beobachten zu können.

Unten: Wissels L-60 «Brigadyr» im Schlepp von Geigers PC-6 Turbo Porter. Der Start und der folgende Flug verliefen ohne Probleme. [Fotos: Via Theo Haverkamp]

Sunnemart

EINKAUFS-
ZENTRUM
BREMgarten



21 Geschäfte
unter einem Dach



2 Stunden gratis
Parkplätze + Parkhaus



erreichbar mit
Bahn und Bus

www.sunnemaert.ch

Gletscherlandungen: Wo ist das noch möglich?

Andreas Furrer In der Schweiz finden Gebirgslandungen überwiegend auf Gletschern statt. Nur zwei Plätze, Croix de Coeur und Tracouet können im Sommer auch auf Rädern angefliegen werden.

Insgesamt sind heute, Stand Herbst 2014, noch 42 Gebirgslandeplätze definiert, wovon jedoch nur deren 25 auch für Flächenflugzeuge geeignet sind. Dazu kommen noch die beiden Winterlandeplätze Blumental und Männlichen.

Der Bundesrat hat am 14. Mai 2014 die neue kompromissorientierte

Aussenlandeverordnung (AuLaV) verabschiedet. Die neue AuLaV entstand in einem mehrjährigen Prozess, an dem nebst Bundesämtern und Kantonen diverse Verbände und Organisationen beteiligt waren. Sie berücksichtigt die Interessen der Wirtschaft und der Umwelt. Gestoppt wurde indes das seit mehreren Jahren laufende Überprüfungsverfahren für Gebirgslandeplätze (GLP), dies geschah «aufgrund unüberbrückbarer Differenzen». Die Zahl der GLP soll von 42 auf 40 reduziert werden. Zwei noch zu bestimmende GLP müssen aufgehoben werden. Die verbleibenden Gebirgslandeplätze können aber im bisherigen Umfang weitergenutzt werden.

«Cub Freunde Zürcher Oberland» Gletscherflug

Kuno Gross Eigentlich hatte ich geglaubt, dass Gletscherlandungen mit Flächenflugzeugen in der Schweiz schon lange der Vergangenheit angehören. Als ich dann aber diesen Sommer eine Piper Suber Cub mit Skiern auf dem Flugplatz Speck-Fehraltorf sah, wusste ich, dass ich falsch lag. Bis mich dann Manuel Pezzotti von den „Cub Freunden Zürcher Oberland“ anrief und fragte, ob ich am Sonntag dem 2. November Zeit hätte, etwas Gletscherluft zu schnuppern, hatte ich mich schon ziemlich in das Thema eingelezen.

Kurz nach 10:00 Uhr hoben wir vom Flugplatz Speck ab und flogen nach Süden, Richtung Glarner Alpen. Ich hatte zuvor noch nie in einer Piper Super Cub gesessen und fand es schon recht schwierig, in das Ding einzusteigen. Aber als ich erst einmal drin war, war es mir sofort wohl in diesem kleinen Flugzeug. Die Bordkommunikation funktionierte optimal und Manuel hielt mich immer informiert über das, was er gerade vorhatte. Schon bald hatten wir die rund 70 Kilometer Flugstrecke hinter uns gebracht und hielten auf die Chammlilücke zwischen Chammliberg und Schärhorn zu.

Ich fing langsam an, mir ernsthaft Gedanken zu machen, wie eine Landung auf einem Gletscher in der Realität ablaufen würde – oder in anderen Worten: Ich fing an mir vorzustellen, was dabei alles passieren könnte.

Nach dem Überqueren der Chammlilücke zog der Pilot einen Bogen über die Abbruchrisse des Gletschers zwischen Chammlihoren und Claridenhorn. Er wollte sich zuerst ein genaues Bild der gleissend weissen Oberfläche machen, bevor er zur Landung ansetzte und erwähnte so nebenbei, dass nur dünn zugedeckte Gletscherspalten eine echte Gefahr für ein landendes Flugzeug darstellen würden. Nach zwei Überflügen kam die erste Landung, bergaufwärts, wie es bereits Hermann Geiger seinen Schülern beigebracht hatte. Mich erinnerte das an das Fahren in den grossen Dünen in der Sahara, denn dort konnte man in der Mittagszeit die Konturen auch kaum sehen. Die erste Landung diente nur dazu, festzustellen, wie der Untergrund war und kurz bevor die Gleitgeschwindigkeit zu niedrig wurde warf der Pilot das Flugzeug auf den Skiern um 180 Grad herum und startete bergabwärts wieder. Alles lief absolut perfekt ab – aber ich muss zugeben, dass das meine spannendste Landung war. Bei der zweiten Landung wurde das Flugzeug dann zum Stillstand gebracht. Aber aussteigen wollten wir hier nicht, denn der Pilot war der Meinung,

Sahara, denn dort konnte man in der Mittagszeit die Konturen auch kaum sehen. Die erste Landung diente nur dazu, festzustellen, wie der Untergrund war und kurz bevor die Gleitgeschwindigkeit zu niedrig wurde warf der Pilot das Flugzeug auf den Skiern um 180 Grad herum und startete bergabwärts wieder. Alles lief absolut perfekt ab – aber ich muss zugeben, dass das meine spannendste Landung war. Bei der zweiten Landung wurde das Flugzeug dann zum Stillstand gebracht. Aber aussteigen wollten wir hier nicht, denn der Pilot war der Meinung,

Sahara, denn dort konnte man in der Mittagszeit die Konturen auch kaum sehen. Die erste Landung diente nur dazu, festzustellen, wie der Untergrund war und kurz bevor die Gleitgeschwindigkeit zu niedrig wurde warf der Pilot das Flugzeug auf den Skiern um 180 Grad herum und startete bergabwärts wieder. Alles lief absolut perfekt ab – aber ich muss zugeben, dass das meine spannendste Landung war. Bei der zweiten Landung wurde das Flugzeug dann zum Stillstand gebracht. Aber aussteigen wollten wir hier nicht, denn der Pilot war der Meinung,



Fotos: Die Piper Super Cub ist das klassische «Gletscherflugzeug» der Schweiz – hier vertreten durch die einwandfrei restaurierte und in knallgelb gehaltene HB-PPJ des Vereins «Cub Freunde Zürcher Oberland» aus dem Jahre 1957. [Alle Fotos: Kuno Gross]





dass es unter dem Schnee versteckte Gletscherspalten haben könnte. Ich wollte nicht widersprechen und so starteten wir gleich wieder. Das nächste Ziel war der Claridenfirn, welcher nicht weit entfernt lag. Auf dem Weg dahin sahen wir die Planurahütte und unterhalb die Spur eines Gletscherflugzeuges – das auf dem Kopf stehende „U“. Ich fand, dass der Hang dort sehr steil war und war überhaupt nicht unglücklich, dass wir nicht auch an dieser Stelle

landen wollten. Vor der Landung auf dem Claridenfirn dann wieder dieselbe Prozedur: Erkundungsflug, Probelandung und dann die wirkliche Landung. Und hier, gleich unter dem Claridenhorn, war es dann sicher zum Aussteigen. Das Flugzeug wurde zuerst noch von Hand in Abflugrichtung gebracht und dann genossen wir die Sonne und vor allem die Stille auf dem Gletscher. Ich war beeindruckt – wirklich beeindruckt. Aber wirklich einsam sollte es heute

hier oben nicht bleiben, denn schon bald zeigte sich ein weiteres Flugzeug mit Skiern an den Füßen und setzte auf dem etwas weiter unten gelegenen Hüfipass zur Landung an. Dann folgte noch ein ebenfalls gelb gespritztes Flugzeug und landete an derselben Stelle. Wir starteten wieder und landeten neben den beiden, um kurz darauf noch ein viertes Gletscherflugzeug neben uns landen zu sehen. Ein herrliches Bild und mir wurden viele Gelegenheiten für schöne Fotos geboten.

Beim Start über den Spitzalpelirfirt hinunter machte ich mir dann noch einmal etwas Gedanken. Da man abwärts startete und am Ende der Gletscherabbruch war, konnte man sich keinen Fehlstart leisten... aber der Start gelang natürlich ohne Probleme.

Als wir gegen 14:00 Uhr wieder in Speck-Fehraltorf landeten war ich rundum zufrieden und um ein tolles Erlebnis reicher. Besser hätte es nicht sein können!

Oben: Nachdem bereits die Maule M-4 HB-ETN auf dem Hüfipass gelandet war, traf bald danach die Piper Super Cib HB-PHZ aus Speck-Fehraltorf ein.

Mitte: Gletscher unterhalb der Planurahütte. Das auf dem Kopf stehende «U» zeigt die Landespur eines Gletscherfliegers. Man muss sein Handwerk gut kennen, um solche Landungen machen zu können.

Links: Die HB-OLX mit ihrem Vierblattpropeller war der vierte Gletscherflieger, der sich auf dem Platz einfand. Der Propeller soll weniger Lärm machen - das ist sicher gut. Aber gut aussehen tut er an der Piper nicht...

[Alle Fotos: Kuno Gross]



Auch im Winter geöffnet: Museum Aeroclub Minsk

Kuno Gross Im Februar 2013 hatte ich für ein paar Tage beruflich in Weissrussland, Belarus, zu tun. Während der Reisevorbereitungen fand ich im Internet einen Hinweis auf ein Flugzeugmuseum etwas ausserhalb der Hauptstadt Minsk. Dieses setzte ich natürlich gleich auf die Liste der zu besuchenden Orte.

Nun war da aber wenig Hoffnung, dass das Museum, welches alle seine Flugzeuge im Freien aufgestellt hat mitten im Winter geöffnet haben würde. Bei uns in der Schweiz schliessen solche Ausstellungen im Oktober und machen irgendwann im Mai die Tore für die Besucher wieder auf. Schon die Ankunft auf dem Flughafen von Minsk war „fliegerisch interessant“. Nebst den doch schon etwas betagten Fahrzeugen aus sowjetischer Zeit standen da viele schwere Ilyuschin Il-76 Frachtmaschinen und an einer von ihnen wurde trotz Temperaturen unter null Grad im Freien einfach so ein Triebwerk gewechselt. Minsk ist natürlich ebenfalls sehr interessant für den Besucher, denn es handelt sich bei dieser Stadt ja nicht gerade um eine Destination, die zuoberst auf der Liste der beliebtesten Reiseziele der Schweizer steht. Aber ich muss sagen, wir hatten eine gute Woche. Freundliche Leute, ein sehr gut geführtes Hotel, immer ge-

nug zu Essen und einen Vodka hinterher – und vor allem eine sehr kompetente und hilfsbereite Übersetzerin, die uns auch abends jeweils an die richtigen Orte zu bringen wusste.

Da wir im Voraus nichts über die Öffnungszeiten des privat betriebenen Museums herausfinden konnten, setzten wir uns nach dem Frühstück einfach in ein Taxi und fuhren zum Flugfeld Borovaya. Alles war tief verschneit – und kein Mensch war zu sehen.

Auch das kleine Kassenhäuschen am Eingang war verlassen, das Tor jedoch nicht abgeschlossen. Ein Blick hinein auf das Gelände zeigte, dass kürzlich jemand den Schnee auf den Fusswegen zwischen den ausgestellten Flugzeugen weggeräumt hatte.

Wir beschlossen, einfach einmal hin-



Ganz oben: Die Mil-Mi-26 «Halo» ist einer der grössten Helikopter der Welt und sieht von Innen noch viel grösser aus als von Aussen.

Oben: Der Museumsverantwortliche liess uns im Pilotensitz der Mil-Mi-24D «Hind» Platz nehmen.

Mitte: Die Lisunov Li-2 «Cab» ist eine in der Sowjetunion gebaute Lizenzversion der berühmten Douglas DC-3.

Links: Die Jakowlew Jak-28 (russisch Яковлев Як-28, NATO-Codename: „Brewer“ bzw. „Firebar“ oder „Maestro“) war das letzte Glied in der Entwicklungsreihe Jak-25, Jak-26, Jak-27. Das Design der Maschine sieht doch ziemlich urtümlich aus.

[Alle Fotos: Kuno Gross]

einzugehen und gingen davon aus, dass irgendwann schon jemand vom Museum auftauchen würde.

Etwa 35 Flugzeuge und Helikopter sind auf dem Gelände ausgestellt. Angefangen mit den Wrackteilen einer Il-2 „Schturmowik“ über die verschiedenen sowjetischen Düsenjäger wie MiG-15, 17 und 19 bis zum Grossraumhelikopter Mil Mi 26. Und natürlich durfte die obligatorische Antonov An-2 auch nicht fehlen. Die An-2 ist sogar noch mit drei flugfähigen Exemplaren präsent, jahreszeitgerecht auf Skiern wurden diese zum Absetzen von Fallschirmspringern verwendet.

Nach einiger Zeit tauchte auch noch Yuri, einer der beiden Betreiber des Museums, dick verhummt aus seiner Werkstatt auf. Und natürlich bestätigte er, dass die Ausstellung offen sei. Winter? Na und! Er führte uns noch einmal zwischen den Flugzeugen hindurch und liess uns auch in die eine oder die andere Maschine einsteigen – vorausgesetzt, die Türe war nicht zugefroren...

Die Atmosphäre, der Schnee auf all den Flugzeugen, war ziemlich speziell und trug auf jeden Fall zum sehr positiven Eindruck bei, den das Museum bei uns hinterliess. Und beim Hinausgehen war dann auch das Kassenhäuschen besetzt, so dass wir unseren Eintritt doch noch bezahlen konnten. Wer je nach Minsk kommen sollte - der Besuch im Flugzeugmuseum lohnt sich bestimmt!

Hier noch die Website des Museums:
aircraft-museum.ucoz.ru/

Ganz oben: Bei der Sukhoi Su-7 «Fitter» handelt es sich um ein einsitziges sowjetisches Kampfflugzeug, welches von 1958 bis 1976 produziert wurde.

Oben: Die Mikoyan-Gurevich Mig-25PU «Foxbat» mit ihrer markanten Doppelkabine diente der Pilotenausbildung.

Mitte: Die bekannte Mikoyan-Gurevich Mig-15UTI «Midget» und dahinter eine Mig-17 «Fresco», gefolgt von der Mig-19 «Farmer»

Rechts: Blick von der Aufstiegstreppe zu einer Tupolev Tu-134 «Crusty» auf die pummelige Antonov An-2, welche hier stilecht auf Skiern betrieben wird.

[Alle Fotos: Kuno Gross]



Verschiedenes

Auf den Spuren von Hermann Geiger «Höhenflüge»

Die alten Publikationen zum Thema sind längst nicht mehr im Buchhandel erhältlich - das Buch von Andreas Furrer hingegen schon.

Er ist ein Fan der Walliser Bergwelt – und vor allem der Gletscher. Mit seiner knallgelben Piper Super Cub mit der aufgemalten Schwarzhalsziege fliegt der Gletscherpilot Andreas Furrer auf den Spuren des weltbekannten Wallisers Hermann Geiger. Sein grossformatiges, vollfarbiges Buch ist allen, die am Thema interessiert sind, sehr zu empfehlen.

Z.B. bei www.exlibris.ch



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
Ferdinand 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.



Das Foto zeigt eine der 115 gebauten L-5G. Die Stinson mit der Nummer 45-34911 wurde damals von der «American Antarctic Association» betrieben. [Foto: Quelle Unbekannt]

Red. Am 11. Mai 2015 um 09:40 hat der neue PC-24 vom Flugplatz Buochs zu seinem 57 Minuten dauernden Erstflug abgehoben.

Genau wie es von PILATUS beim Rollout am 1. August 2014 angekündigt wurde. Bereits nach etwa 600 Metern Startrollstrecke hob das Flugzeug ab. Die Commemorative Air Force Swiss Wing gratuliert der Firma PILATUS und allen, die am Projekt beteiligt sind zu diesem Erfolg.



Foto: [Thomas Lüti]

Veranstaltungskalender / Reisen 2015

4.-8. Juni	Reise in die Normandie	CAF Reise
6. Juni	Nostalgieflugtag Haslital	Flight Ops
4.-5. Juli	Militärfahrtreffen Full-Reuenthal	Flight Ops
12. Juli	B-24 „Battlin' Baby“, Bätterkinden	Flight Ops
25. Juli	BBQ CAF Swiss Wing, Reichenbach	Flight Ops
15.-16. August	Feldflugplatz AAA, Hagenbuch	Flight Ops
24. Aug.-1 Sep.	Airsho Midland und Washington	CAF Reise
29. August	Huntermfest St. Stephan	Flight Ops

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

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. Infos 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, Ithenhard 47, 5620 Bremgarten

werner.meier@caf-swisswing.ch

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



Front Page: Glacier Flying in the Alps

Wing Leader's Address: *Col. Hansjörg Engler*

It is remarkable that there continues to be considerable interest in aviation shows and meetings, despite the green lobbies and anti-noise demos. Unfortunately some traditional events were cancelled this year namely "Tannkosh" in Hahnweide, Germany and the "Airpower" meeting in Zeltweg Austria. Fortunately the planned aviation events in Haslital, Dittingen and Bleienbach attract a lot of visitors. I trust many of our members will take the opportunities to visit the shows particularly the ones where our Stinson will be present.

See you there.

Annual meeting at Daetwyler Industries: *Col Henry Saladin*

On March 21st we gathered at Bleienbach airfield where Daetwyler Industries hosted our group in their hangar. This company is a leader in precision printing but originally the owner operated an aviation maintenance facility and developed a two-seat training aircraft the proto type is still flying and he also calls a Stinson voyager his own. In a separate room a little aviation museum shows the different experiments which led to the design of the trainer. After lunch the members gathered for the annual meeting. The activities of the past year were reviewed and the accounts presented. Membership increased by twelve. The Stinson was in the air for 60 hours and carried 49 passengers. Our new webmaster is Kuno Gross. Theo Arter represented the CAF with its tent at several meetings and realized a reasonable profit with the sale of books and model airplanes. With regret Werner Meier has resigned as member of the committee. For 16 years he has edited the quarterly "Contact".

Werni will continue to manage the Warbird Owners Group with its Stinson L-5. In closing the meeting Hansjoerg Engler promised a special event for the twentieth anniversary of the CAF Swiss Wing.

Illustrations: The hangar with its old-timers, Hansjoerg presents a voucher for a Zeppelin flight for two to Werni Meier, the members at the annual meeting.

"Swiss Trainer MD 3-160": *Kuno Gross*

Sadly this aircraft did not catch on. Possibly Max Daetwyler was fully absorbed in the development of the precision printing business leaving no time to pursue this project as well. The main feature of its design was the modular concept and low cost. For instance the vertical and horizontal tail planes were identical. First flight took place on August 12th, 1983. Eventually the project was sold in 1993 to SME of Malaysia which produced 80 trainers for the Malaysian and Indonesian Air Forces under the name of "Aero Tiga".

Photograph: The proto type of the Swiss Trainer HB-HOJ

CAF Col Werner Meier: 16 years' service, *CAF Col. Henry Saladin*

We met at Midland on a dramatic A-26 flight. At 4000 ft one engine malfunctioned. It was shut down and feathered professionally by Col. at the controls and on landing we had the full attention of the fire brigade and rescue vehicles. On this occasion we were approached by the Swiss Supporter Squadron which we both joined. Werni became the editor of "Contact" and produced a total of 75 issues. In the summer of 2001 he was instrumental in setting up the Warbird Owners Group "WOG" which

acquired the Stinson N121MC. Over the years with the help of many members he has taken care of our bird and on numerous occasions has flown the aircraft at air shows. Werni remains in charge of the "WOG" and Kuno Gross takes on the job of editor of "Contact".

Photograph: Werni Meier at the controls of the Stinson

Kuno Gross: New member of the Committee, *Kuno Gross*

I met Hansjörg Engler in 2011 at the presentation of Franz Zumsteins Comics. Soon thereafter I found the application for CAF Swiss Wing membership in my letter box. I must admit that I had scant knowledge of this part of aviation and the Stinson and its color scheme did not appeal to me. But since I had joined I decided to give it a try. The opportunity to edit and publish "L-Birds über der Schweiz" got me into closer contact with the CAF and looking up their webpage I thought here was room for improvement and a job I could take on. This offer landed me on the committee with responsibility for the webpage as well as editor of "Contact". I wish to thank you for the confidence you have shown and trust I shall have the support of the members with their contribution.

Photograph: Kuno Gross in cockpit of the Stinson

From our Workshop: Just a piece of sheet metal, *CAF Col Werner Meier*

Ever since the invention of the internal combustion engine the choice of water or air cooling had to be made. The lighter weight and simplicity in design of air cooled engines was favored in aviation whereas dependability of water cooled engines dominate most other uses. Our Stinson also needs air, not only to create lift but also for cooling. And for the latter to function correctly you need baffles and here is why: The engine produces power and heat. The latter is dissipated via the fins which increase the surface area of the cylinder exposed to the airflow. Cooling can only occur by a temperature difference between air and cylinder and the speed of the air. For a particular flight condition the power required is constant i.e. power/heat. The heat to be removed is nearly constant. If the cooling air flow is reduced the temperature will increase until an equilibrium is established between heat generated and heat absorbed. During take-off and climb we need maximum power, yet the air flow is reduced in this critical phase. This is why in this condition the mixture is enriched. This reduces the efficiency but helps the internal cooling as the excess fuel is vaporized and thereby absorbs heat. The picture shows the airflow around the cylinders. To guide the air along the blue arrows baffles with a tight fit are important. In our case we found that cylinder number six was the hottest and to keep its temperature in line the mixture had to be enriched, thereby increasing consumption. Examining the baffles it was found that at a critical point the flow was disturbed by poor fit. A new and better fitting baffle is now being made. Let's see how it works.

Picture and text in English of a four cylinder opposed engine.

Air Rescue Pioneers: Fredy Wissel and Hermann Geiger, *Andreas Furrer*

The well-publicized rescue of the Gauli Glacier with two Fieseler Storch in fact was based on earlier testing of material and engineering. Instrumental in these experiments were two colonels of the Swiss Air Force, Dr. Othmar Bloetzer and André Bridel. From 1942 to 1945 they made numerous landings with skis in the mountains and saved 45 lives.

In 1950 Fredy Wissel hotelier in St. Moritz had learned to fly at 40 and began to think about mountain rescue flights. By chance Viktor Hug, one of the Gauli Glacier pilots stayed at the hotel and encouraged Fredy to pursue the idea. Only six days after this meeting Fredy made his first landing at 2400 meters on Corviglia. A few days later he made landings at the Diavolezza and Corvatsch, altitude 3000 meters. He became the first air rescue pilot for REGA the Swiss Rescue Company. His 65hp L-4 was soon replaced by a Super Cub, followed by a an Italian Falco, and a Danish KZ VII equipped with fixed skis which limited take-offs snow cover at Samaden airport. An Aero L-60 "Brigadyr" and two Maule M-4 were later added to the fleet. Many tourist flights with celebrities as passengers are listed in his flying records. Fredy Wissel was soon joined by Hermann Geiger who perfected the landing technique on inclined surfaces. Originally a police officer and glider pilot he became airfield supervisor at Sion an ideal base for mountain flying. On May 10th 1952 he made his first landing in a Super Cub on skis on the Kander glacier. Having watched birds landing uphill, he copied this technique by selecting slopes with a flat area at the top where he would turn the aircraft 180 degrees under power into take-off position. Many thousands of landings followed, he knew all the possible sites and saved many lives. He later flew a PC-6 Pilatus Porter and with increasing tourism and the many construction sites supply flights and passenger flights were in demand. As an instructor he introduced dozens of pilots to the pleasures and challenges of glacier flying. Unfortunately he died in a collision in the circuit of Sion in 1966. Fredy Wissel survived him by some 30 years and enjoyed flying to a high age. His airplane HB-ETN is still flying and is regularly seen at glacier landing sites.

Photographs: Top-Hermann Geiger, bottom-Fredy Wissel

More about Glacier Flying:

The article and illustration list a number of titles (in German) which are out of print but are readily available second hand. See also: www.gletscherflug.ch

Aero L-60 "Brigadyr": Successor to Fi 156 Storch, *Kuno Gross*

The L-60 was a light general purpose aircraft of the former Chekoslowakia, first flight in 1953. Design work dates back to 1951 to replace the K-65 "Cap" a Chekoslowak version of the German Fieseler Storch. Initially powered by Agus AS-10, the series production was fitted with the Praga Doris B of 220 hp. The high wing tail wheel monocoque structure had slotted wings and flaps. Production ended in 1960 with 173 units produced. She looked elegant but apparently was not very efficient at higher altitudes. She ended in Germany and was destroyed in a hangar fire. Fredy replaced her by a Maule M-4.

Photographs: HB-EZC "Brigadyr" in 1962 pictures provided by Jörg Federlin

Maule M-4-210 "Rocket": A rare Glacier Bird, *Kuno Gross an Edi Ledergerber*

What a surprise, seeing HB-ETN come in for a landing at Hüfi glacier. The very aircraft I had read about when researching the Fredy Wissel story.

The Maule Company dates back to 1941 and remains in private ownership. Initially designs were similar to the J-3 but eventually evolved into the M-4. A total of 474 were built but only 45 Rockets were equipped with the IO-360-A Continental engine.

The four-seater was better suited for tourist flights but payload of course needs to be determined based on the density altitude. Edi Ledergerber acquired the Rocket in 1980 and restored it. In 1982 he got the glacier rating.

Photographs: Maule "Rocket" coming in for landing and parked on the Hüfi Glacier

Porter tows Brigadyr: A unique operation, *Kuno Gross*

It happened on a tourist flight in good weather in the Diavolezza area. Without a warning, a shock and the engine froze. A glide to Samaden airport was out of question. Wissel knew what to do. Familiar with the area he selected the best site within gliding distance and prepared to touch down on Pers Glacier, a relatively flat surface. The engine could not be moved. He anchored the aircraft as best he could against prevailing winds. Leaving the aircraft unattended would only attract climbers and souvenir hunters. On a previous occasion he had to park his KZ-VII on a glacier in the Palü area and on his return the engine was missing. Wissel proposed an aero tow for "Brigadyr" rather than dismantling it for lifting it out. A repair on the glacier would be equally costly and uncertain. Wissel contacted his friend Hermann Geiger who at the time was flying a Turbo Porter. Geiger agreed to consider the idea but felt he needed time to work out the details. He also was not sure at all, that the Civil Aviation Department would agree to such a rescue. Armando, Hermann's nephew designed and produced a tow and release cable. The operation could not be kept secret and in the end the Air Force and a great number of spectators were present. After all excess weight was removed from the Brigadyr and the release mechanism tested under tension the Turbo Porter was positioned for the tow. Both Fredi and Hermann knew they only had one chance. Take-off distance was 150 meters, after that a sheer drop. A failure meant a quick release and jump out. In the end the Brigadyr was in the air after a short distance. Over Samedan the cable release functioned well and the power-off glide ended in a perfect landing. Much later a note was received from the Civil Aviation Authority which advised the pilots not to repeat such hazardous operations.

Photographs: Cable slings for the prop, the release mechanism, Turbo Porter in position, Sketch of release mechanism, safely over the ridge.

Mountain landing sites: Where is this possible? *Andreas Furrer*

In Switzerland mountain landing sites are primarily on glaciers and snowfields. There are two sites which in summer allow wheel landings. As of 2014 only 42 sites are officially charted, 25 of these are open to aircraft, the rest are helicopter sites.

Debates continue about the value of mountain flying as helicopters have taken over all transport and lifesaving functions. The green lobby is set dead against more landing sites in the mountains.

Glacier Flight: *Kuno Gross*

I had thought that glacier landings were something of the past and was surprised to see a ski-equipped Super Cub at Speck airfield. I was pleased to get a call from Manuel Pezzotti of the "Cub friends" of the Zürich Oberland who asked me if I would like to make a flight with him. I had informed myself by that time about mountain flying and was prepared to sniff some glacier air. I had never flown in a PiperCub and had some trouble settling in. But once installed and communications established with Manuel I felt at ease. We took off in direction of the mountains and after some 70 km

we approached the Schärhorn. Looking down I began to wonder how one could possibly land safely in this wilderness but Manuel kept me informed about his intentions. First two low passes to check out the area for crevasses and snow condition, the third pass with a touch-down uphill and a 180° turn under power into take-off position at the top ready to go should the snow be too soft. We held position, the engine running. Manuel decided against disembarking as he was not too sure about crevasses. The third landing was near the Clariden Horn. Again a low pass. Tracks left by other aircraft showed the typical inverted “U” with a steep uphill approach was an indication that the site was ok. We reached the top and shut down and turn the aircraft around by hand. Soon enough we were joined by three other aircraft. During the return flight I enjoyed the scenery and took this opportunity to take photographs. A wonderful experience ended with a landing at 14:00 hours in Speck-Fehraltdorf.

Photographs: Our Piper Super Cub HB-PPJ, HB-PHZ is joining us, typical inverted “U” track, HB-OLX with 4-blade prop said to be efficient and quiet.

Museum Aeroclub Minsk: Open even in winter, *Kuno Gross*

In February 2013 I had the occasion to visit Minsk. In the internet I found a notice on the Aviation Museum at Borovaya and I decided to visit it if possible. No opening times were indicated. Arrival at Minsk already was quite a show. Antiquated service vehicles on the apron put you back into Soviet times. The flight line consisted primarily of Ilyushin Il-76 freighters on one of which an engine change in the open at minus temperatures was in progress. The stay in Minsk was positive, friendly people and very helpful. We had a good hotel and competent translators. As we could not find out anything about opening times of the air museum we decided one morning to take a taxi to Borovaya and find out ourselves.

There was a lot of snow, the ticket booth at the entrance was closed but the gate was not locked. A look inside showed that snow had been cleared on the paths leading to and between the aircraft and we decided that somebody would show up if we entered. About 35 aircraft and helicopters are lined up most of them covered in snow. First a wrecked Il-2 Schturmwovik in several parts, then a whole collection of MiG-15, 17 and 19 then a Mil MI 26 helicopter. Three Antonov An-2 on skis are active and apparently in use for parachute drops. After a while Yuri one of the two operators showed up and confirmed that the museum was open, of course! He led us thru the yard once more and let us enter aircraft whose doors were not frozen. On leaving we found the ticket booth was open and we paid up. The visit certainly was worthwhile. The museums Website is: aircraft-museum.ucoz.ru/

Photographs: Top: The Sukhoi Su-7 “Fitter” is a Soviet single seat aircraft, built in 1958 till 1976. Next: The Mikoyan-Gurevich Mig-25PU “Foxbat” with its double cabin served as trainer. Middle: Mig-15UTI “Midget”, followed behind by Mig-17 “Fresco” and Mig-19 “Farmer”. Bottom: View from the stairs of the TU-134 “Crusty” and Antonov An-2 with skis.

Miscellaneous:

Publication by Glacier Pilot Andreas Furrer - “On the tracks of Hermann Geiger” German title “Höhenflüge” well worth reading as most older publications on the subject are out of print.

Picture of Stinson L-5G No.45-34911 one of 115 built and operated by “American Antarctic Association” (source unknown).

On May 11th 2015 the new Pilatus PC-24 took off on its maiden flight. Take-off run 600 meters. CAF congratulates Pilatus and all those associated with this project.



COMMEMORATIVE AIR FORCE
SWISS WING



Die CAF Swiss Wing ist ein selbstständiger Schweizer Verein von flug- und raumfahrtbegeisterten Personen welche die ideellen Ziele der Commemorative Air Force Midland, Texas / USA unterstützt. Die CAF setzt sich für den Erhalt historischer Flugzeuge in flugtauglichem Zustand ein, organisiert Reisen zu Flugveranstaltungen und pflegt den Kontakt zu anderen Gruppierungen mit ähnlichen Interessen.

Anmeldung

Name / Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ / Ort: _____

Beruf: _____

Telefon: _____

Email: _____

Geburtsdatum: _____

Unterschrift: _____

Jahresbeitrag Fr.75.- Lifetime Fr.900.- Junior Fr.35.- Gönner Fr.25.-

Ich hätte gerne mehr Informationen über die CAF Swiss Wing

Anmeldung schicken an: info@caf-swisswing.ch oder an CAF Col Hansjörg Engler
Dorfstrasse 26
CH-8165 Oberweningen