



## In Italien, Holland, Kroatien, Nigeria und der Schweiz Erlebnisse mit der Wasserfliegerei

### Commemorative Air Force Swiss Wing Jubiläum 20 Jahre Swiss Wing



**Titelfoto:** Ein «Splash & go» mit der Catalina auf dem holländischen IJsselmeer ist wohl eine der eindrucklichsten Ansichten, welche man in der Fliegerei erleben kann

[Foto: John Redeker]





Liebe CAF-Mitglieder

Es ist schön, das neue Vereinsjahr mit Dir, liebe Leserin und lieber Leser, einem interessant aufgemachten CONTACT und mit vielen Ideen für ein interessantes Vereinsjahr zu beginnen. Ich lade Dich ganz herzlich zur Teilnahme an unseren Anlässen ein und freue mich, Dir persönlich «Grüezi, wie häschi es» zu sagen?».

Wasserflugzeuge - wer hat da nicht schon Träume gehabt, als er so «einen Vogel mit Schwimmern an den Füßen» vorbeifliegen oder ihn gar auf einem See landen sah? Kommt da nicht irgendwie ein «Bush-Feeling» auf? Selber konnte ich 1982 meine erste und leider letzte Erfahrung mit Wasserflugzeugen machen. Als Backpacker liessen wir uns in Te Anau (NZ) von einem -jetzt kommt's- abenteuerlich aussehenden, unrasierten Piloten in Jeans, Farmerhemd mit Sonnenbrille, Westernhut und in abgelatschten Boots in einer Cessna 172 rund 100km südlich an der West Coast in unwegsamem Gelände absetzen (es gab schon beim Aussteigen nasse Beine nach einer perfekten Landung!). In einem anstrengenden Trekking durch urwaldähnliches, unwegsames Gelände ging es zurück Richtung Norden und an einer zuvor fix-ierten Landmarke wurden wir, nach einer Woche Trekking, von einem anderen Piloten und seiner Cessna abgeholt. Dieser war nun akkurat gekleidet (Hemd mit vier goldenen Streifen; uns hat es fast geblendet!) und wir saudreckig, geschafft, und -oh jeder Pilot hatte keine unmittelbare Freude, als er uns und unsere Rucksäcke sah! Take it easy, pilot!

H. Engler

CAF Col. Hansjörg Engler

## 20 Jahre CAF Swiss Wing Jubiläum im Birrfeld

Daniel Rohrer Unser Wing feierte 2015 das 20. Vereinsjubiläum. Die Jubiläumsfeier wurde von den Organisatoren mit unserem traditionellen Jahresanlass kombiniert und fand passenderweise in den «heiligen Hallen» des Restaurants auf dem Flugplatz Birrfeld statt. Als Showblock stand «Dä Hans» im Programm, auf den ich sehr gespannt war.

Etwa 46 Clubmitglieder folgten der Einladung von Max Schönenberger und Hansjörg Engler und fanden sich um 17:00 zum Apéro im Foyer des Flugplatzgebäudes ein. Unser Wing Leader und Josy Rast erwarteten uns mit wunderbaren, selbstgemachten Häppchen, Snacks und einigen Flaschen von unserem „Stinsy Wy“.

Bald ergaben sich angeregte Gespräche und Diskussionen, da sich viele der Anwesenden doch eine ganze Zeit lang nicht gesehen hatten. Dann ergriff der Wing Leader das Wort und gratulierte unserem *Commemorative Air Force Wing* zum 20. Jubiläum nachdem er in einem kurzen Abriss die Vereinsgeschichte Revue passieren liess.

Einen speziellen Applaus erhielt Fredy Lienhard als einzig anwesendes Gründungsmitglied.

Für den ersten Showblock von „Dä Hans“ wurden wir in den wunderschön gedeckten Speisesaal des Restaurants gebeten. Unsere verschiedenen Fahnen und Plakate waren dekorativ in Szene gesetzt und ergänzten die an der Saaldecke aufgehängten Modellflugzeuge.

„Dä Hans“ entpuppte sich schnell als ein richtiger Stinsy- und Birrfeld-Insider, wussten wir doch



bisher nicht, dass er die Runways auf dem Flugplatz unter Anleitung von Max Schönenberger gepinselt hatte und es bei dieser Gelegenheit natürlich auch zu vielen interessanten Begegnungen und Gesprächen zwischen den beiden kam...Augenzwinkern....

**Unten:** Angeregte Gespräche unter den Teilnehmenden des Jubiläumsanlasses beim Apéro im Foyer des Flugplatzgebäudes

[Fotos: Rita Rohrer]





Die vom „Hans“ so erlebten und nun zum Besten gegebenen Geschichten waren immer wieder ein Angriff auf unsere Lachmuskeln.

„Hans“ erster Block war viel zu schnell zu Ende und die Leute im Saal hatten alle noch ein Lachen im Gesicht, als das Restaurantpersonal bereits damit begann, die Vorspeise, Suppe oder Salat, aufzutischen. Bald darauf folgte der Hauptgang, welcher, je nach Wahl, aus einem leckeren Rahmschnitzel mit Teigwaren und Gemüse oder Ricotta-Spinat Ravioli bestand.

Mit vollem Bauch waren wir dann wieder bereit für den zweiten Showblock vom «Dä Hans». In diesem erklärte er uns in unzähligen lustigen Anekdoten, wie man Rockstar wird. Zur Unterstützung seiner Geschichte verwendete „Hans“ unter anderem eine Gitarre, eine Mundharmonika oder ein Alphorn und daneben noch zahlreiche improvisierte Instrumente. Mit vollem musikalischen Einsatz nahm er uns mit auf seinen langen Weg zum Rockstar, der gespickt war mit lustigen Pointen.

**Oben, mitte und unten:** «Dä Hans» konnte das Publikum gleich von Anfang an mit seinen lustigen Geschichten und Anekdoten mitreissen und begeistern - beeindruckend war auch, wie er mit der Vielzahl seiner Musikinstrumente umzugehen wusste

[Fotos: Rita Rohrer]







**Unten:** Unser Wing Leader Hansjörg Engler mit seiner Partnerin Josy Rast, welche die Teilnehmenden des Jubiläumsanlasses mit ihren selbergemachten Häppchen für den Apéro zu begeistern wussten [Foto: Rita Rohrer]



Damit seine Kehle nicht zu trocken wurde, brachte ihm Frau Schmid, die stellvertretende Leiterin des Restaurants persönlich sein wohlverdientes Bier.

Ein langer Applaus eines begeisterten Publikums, sowie eine tolle Zugabe beendeten den zweiten Auftritt vom „Hans“. Anschliessend wurde als Dessert ein feines Caramelchöpfli serviert.

Wie immer hatte Theo auch eine kleine aber

feine Auswahl des Angebots unseres Vereinsstandes dabei: Dieses Mal brandaktuell die neuste Dokumentation/Buch «Goodbye Everybody» über den Flugzeugabsturz in Würenlingen von 1970, ebenso ein neues Werk unseres Clubmitglieds Kurt Jäger «Flucht aus Tshikapa», das sehr spannend zu lesen ist.

So ging ein sehr gelungener Jubiläumsanlass zu Ende. Ein herzlicher Dank für die lustige Unterhaltung geht an „dä Hans“, das Personal des Flugplatzrestaurants für das sehr gute Essen und natürlich an Max und Hansjörg für die Organisation des Anlasses. Ich hoffe, ich kann auch einen Bericht über das nächste Jubiläum in zehn Jahren schreiben.

### Eine eindrückliche Sammlung B-17 Museum Utzenstorf

Kuno Gross 1944 musste die B-17 „Battle Queen“ in Utzenstorf notlanden. Rolf Zaugg interessiert sich so stark für dieses Thema, dass er dazu sogar ein eigenes Museum eingerichtet hat. Es ist unglaublich, welches Engagement Rolf Zaugg und Ueli Wüthrich seit vielen Jahren aufbringen, um diese kleine Facette der Geschichte des Zweiten Weltkriegs präsent zu halten und der interessierten Bevölkerung zu zeigen. Am 23. Januar bot sich auch für zwei Gruppen des Swiss Wing der CAF die Gelegenheit, von den beiden kompetent durch ihre Sammlung geführt zu werden.

Das Museum befindet sich im Untergeschoss eines Hauses in Utzenstorf und ist voll von Erinnerungsstücken an die „Battle Queen“ und an andere Flugzeuge. In der Sammlung findet sich sogar ein kompletter Wright R-1820-97 «Cyclone».

Daneben gibt es alles zu sehen, was irgendwie mit der USAAF des Zweiten Weltkriegs zu tun hat – von Kopfbedeckungen, Fliegeruniformen und Ausrüstung über Orden und einen Fallschirm bis zu zahlreichen Fotos, welche die Notlandung und Abstürze eindrücklich illustrieren.

Ebenso faszinierend wie die Ausstellung ist das gesammelte Wissen zum Thema, welches die beiden auch gerne weitergeben.



Zu jedem kleinen Detail wissen sie Bescheid und können es verständlich erklären. Wir sind viel länger geblieben, als es eigentlich geplant war und verabschiedeten uns erst gegen Abend. Der Besuch in Utzenstorf war ein sehr schöner Auftakt für unser Vereinsjahr 2016 - herzlichen Dank, Rolf und Ueli, dass wir eure Gäste sein durften.

**Unten:** Eindrücke aus dem B-17 Museum in Utzenstorf. Das Museum mit seiner unglaublichen Vielfalt an Exponaten ist auf jeden Fall einen Besuch wert [Fotos: Kuno Gross]







aus der  
Werkstatt

### Das Problem ist noch nicht gelöst Ein Blech das es in sich hat!

CAF Col Werner Meier In einer der letzten Ausgaben habe ich die Luftkühlung des Flugzeugmotors beschrieben. Dort habe ich erwähnt, dass bei unserer Stinsy die Kühlung auf Zylinder 6 verbessert werden sollte. Aber «oha lätz» - das war schneller gesagt als getan.

Das Naheliegendste wurde zuerst in Angriff genommen: Das obere Luftleitblech verlängern in der Hoffnung, dass die Luft auf den hinteren Zylinder geleitet und nicht auf die rechte Seite (Zylinder 5) umgeleitet wird. Diese nicht ganz

einfache Arbeit wurde ausgeführt und das Blech montiert. Beim Testflug konnte dann aber keine Verbesserung festgestellt werden. Also wurde hinter dem Zylinder 6 ein zusätzliches Blech angebracht, um die Luft nach unten zu leiten. Leider können wir keine Kamera im Motorenraum montieren. Wäre sicher interessant, die Luftströme zu beobachten! Voller Hoffnung wurde erneut ein Testflug gemacht. Zum Verzweifeln - keine Verbesserung.

Wir geben nicht auf. Es muss doch möglich sein, dass dieses Sorgenkind etwas kühler wird. Hier muss ich aber anfügen: Die Temperaturen sind absolut in den tolerablen-Grenzen. Nur die Differenz ist etwas hoch: Fünf Zylinder sind innerhalb von 20° F, nur der «Sechser» ist etwa 70° wärmer als seine Kollegen. Dieses Phänomen ist bei allen Motoren festzustellen, der hinterste wird am schlechtesten gekühlt.

Etwas ratlos betrachten wir den Motor - dieser

sagt aber nichts! Von vielen Experten erhalten wir Tipps. Die kalte Kühlluft, die vorne eintritt, wird erwärmt und erreicht das dreifache Volumen. Diese Luft muss ja wieder raus, muss also auch abfliessen können. Wird etwa die Luftströmung beim letzten Zylinder gestört und die Luft kann nicht richtig abfliessen? Wir bringen unten ein Blech an, das die eventuell störende Luftmenge von den vorderen Zylindern abhalten soll. Und tatsächlich: Eine Verbesserung von etwa 10° F kann festgestellt werden. Ich bin damit nicht zufrieden und arbeite weiter - wir bleiben dran.



### CAF zum zweiten Mal dabei Flügerchilbi Bleienbach

Rolf Suhner Alle Jahre wieder findet die beliebte Flügerchilbi statt. Bereits am frühen Sonntagmorgen bei bedecktem Himmel traf ich auf dem Flugplatz ein. Die ersten Flugzeuge wurden aus den Hangars gerollt und auf die zugewiesenen Standplätze gestellt.

Die Restaurateure, Buden- und Chilbibetreiber machten sich auf den Ansturm der Besucher bereit. Auch Theo Arter war mit seinem Team vor Ort und zusammen wurde der Stand des



CAF aufgestellt.

Die ersten Gastflugzeuge landeten in Bleienbach. Darunter auch die Antonov AN-2

der grösste Doppeldecker der Welt des AVS (Antonov Verein Schweiz). Pünktlich um 10:00 Uhr begann das Flugprogramm. Leider verschlechterte sich das Wetter zusehends und die Stinson des CAF musste mit ihrer Vorführung warten, bis der Regen aufhörte. Der Pilot Werner Meier und der Speaker Henry Saladin fanden unter dem breiten Flügel der Stinson Schutz vor dem Regen.

Kurz nach 11:00 Uhr besserte sich das Wetter, die Stinson konnte das geplante Programm mit viel Rauch und akrobatischen Einlagen fliegen.

Gegen Mittag strömten viele Familien mit Kind und Kegel und Hunden auf den Flugplatz, und bald waren auch die vielen Tische der Beizli gut besetzt. Highlights waren die Oldimer Dewoitine D-26, Boeing Stearman, Bückers, Gipsy Moth, Bf-108 sowie die Nachkriegsflugzeuge Chipmunk, YAK-52 und einige mehr.

Mein persönliches Highlight war die Messerschmitt Bf-108 Taifun. Ein sehr elegantes viersitziges einmotoriges Leichtflugzeug. Zwischen 1934 und 1945 wurden insgesamt etwa 885 Maschinen an verschiedenen Standorten in Deutschland und Frankreich gebaut. Die Zeit verging wörtlich wie im Fluge und am späteren Nachmittag fuhr ich zufrieden und mit vielen Fotos und guten Erinnerungen zurück nach Hause.

Ich freue mich bereits jetzt auf die nächste Flügerchilbi im September 2016, wo sicher wieder viel gezeigt und geboten wird.



## Idroscalo Internazionale Aero Club Como

Kuno Gross Den Aero Club Como und die dazugehörige Wasserflugzeugbasis gibt es mittlerweile schon seit 85 Jahren. Der Club wurde 1930 mit dem Bau des Hangars gegründet, bereits mehrere Jahre zuvor wurde in Como ein Wasserflugplatz genutzt.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde es ruhig um den Club, die Installationen wurden in dieser Zeit vom Militär



genutzt. Nach dem Krieg waren es dann wieder ein paar begeisterte Flieger, die mit einer Caproni CA 100 und zwei Macchi MB 308 den Betrieb von Neuem aufnahmen. In den folgenden Jahren kamen allmählich weitere Flugzeuge dazu, trotzdem verloren der Wasserflugplatz und der Club allmählich an Bedeutung. Der Bau des benachbarten Fussballstadions wurde vorangetrieben; die Platzverhältnisse für die Flieger verschlechterten sich immer mehr. Erst in den 1980er Jahren wurde der Wasserflugplatz und seine Bedeutung praktisch „neu entdeckt“. Der Club konnte sich wirtschaftlich erholen. Die Zahl der Flugzeuge nahm wieder zu. Heute bietet die ansässige Flugschule die Möglichkeit, die Privatpilotenlizenz (PPL) zu erwerben, welche (als Besonderheit in Como) die Berechtigung für einmotorige Wasser- und Amphibienflugzeuge bereits enthält. Mein Besuch in Como lief nicht ganz so ab wie geplant. Am Tag der Ankunft donnerte mir an der Ampel ein anderes Auto hinten drauf, wonach an diesem Nachmittag die Prioritäten neu gesetzt werden mussten. Als die Protokolle dann alle ausgefüllt waren, fing es noch an zu regnen. Geflogen wurde natürlich

auch nicht mehr. Ich kam aber trotzdem in den Genuss einer Hangarführung, wobei mich natürlich die perfekt restaurierte Caproni Ca 100 aus dem Jahre 1935 am meisten interessierte.

Der erste Blick aus dem Hotelfenster am nächsten Morgen machte mir sogleich klar, dass heute Flugwetter sei – denn ich sah als erstes ein Wasserflugzeug auf den See einschweben. Nach einem kurzen Frühstück war ich bald wieder auf dem Platz, wo schon reger Betrieb herrschte. Was in der Schweiz lange im Voraus als „Seaplane Meeting“ angekündigt wird, ist hier in Como jedes Wochenende einfach „Business as usual“. Vier Cessna starteten, drehten ihre Runden und landeten wieder und es schien als wäre das hier das Normalste auf der Welt. Schön, dass es so etwas in Westeuropa überhaupt noch gibt.

Natürlich wäre ich sehr gerne einmal mitgeflogen. Man erklärte mir aber, dass sie hier nur eine Schule betreiben und keine Passagierflüge machen würden – was allerdings nicht zu den eindeutigen Angaben auf der Website des Clubs [www.aeroclubcomo.com](http://www.aeroclubcomo.com) passt.

Nun, vielleicht klappt es ja ein anderes Mal doch noch...





## Sie war schon in Vietnam Cessna L-19 Bird Dog

Die Cessna Bird Dog war ein Leichtflugzeug des US-amerikanischen Herstellers Cessna, das von der United States Air Force, der Army und den Marines eingesetzt wurde. Das Muster ging als Gewinner einer Ausschreibung für leichte einmotorige Aufklärungsflugzeuge aus dem Jahr 1950 hervor. Die ersten Flugzeuge wurden unter der Bezeichnung Cessna 305A an die Armee ausgeliefert und bald danach in L-19 (L für „Liaison“, zu deutsch: „Verbindung“) umbenannt. Die L-19 war somit ein Nachfolger der Stinson L-5 und wurde im selben Aufgabenbereich eingesetzt. Das Flugzeug kam auch bei der italienischen Luftwaffe zum Einsatz.



**Oben:** Die Cessna O-1E Bird Dog (305C/L-19E) in Como war während unserem Besuch leider nicht auf dem Wasser oder in der Luft zu bewundern, da gerade Unterhaltsarbeiten anstanden **Links:** Dank den Wartungsarbeiten hatte man jedoch einen schönen Blick auf den Continental O-470-11-Motor des historischen Flugzeugs [Fotos: Kuno Gross]



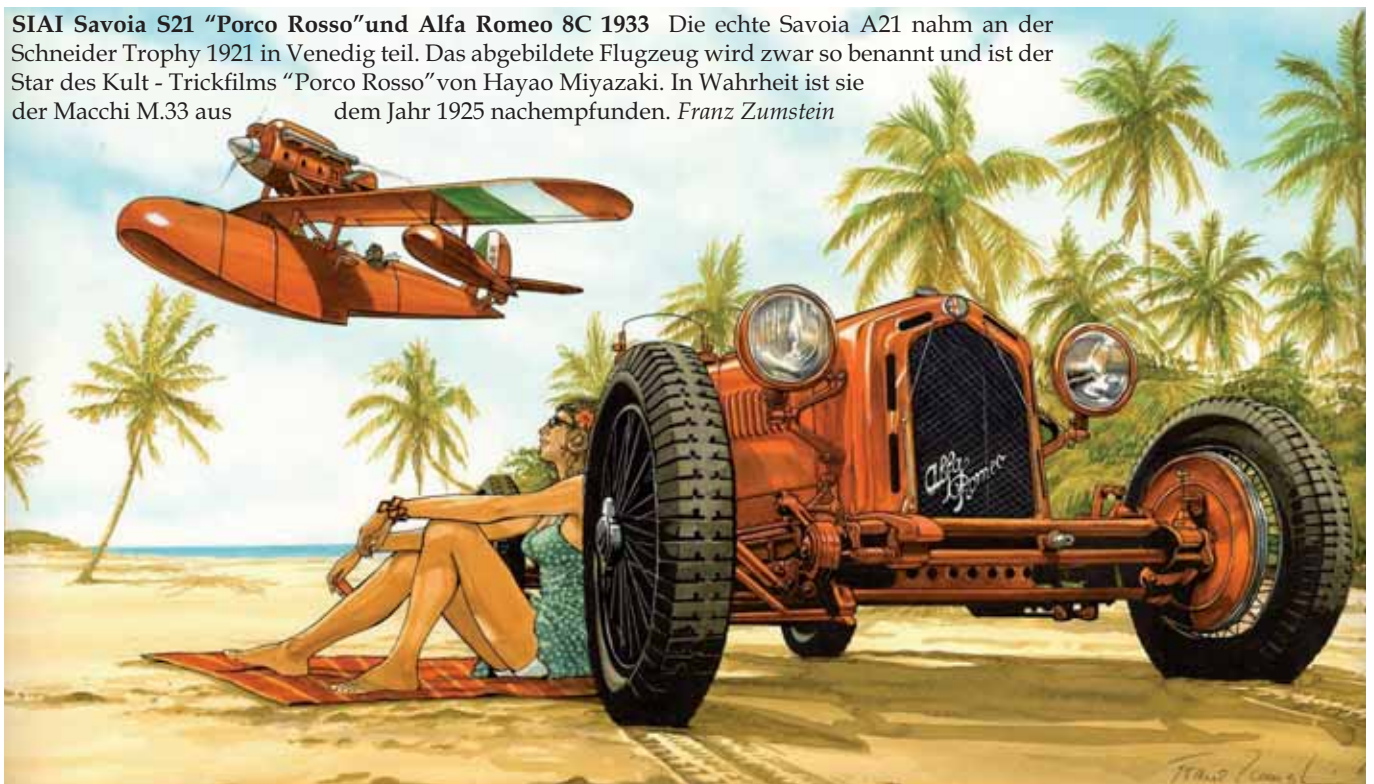


**Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2016**  
Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!

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



**SIAI Savoia S21 "Porco Rosso" und Alfa Romeo 8C 1933** Die echte Savoia A21 nahm an der Schneider Trophy 1921 in Venedig teil. Das abgebildete Flugzeug wird zwar so benannt und ist der Star des Kult - Trickfilms "Porco Rosso" von Hayao Miyazaki. In Wahrheit ist sie der Macchi M.33 aus dem Jahr 1925 nachempfunden. Franz Zumstein





## De-Havilland DHC-2 Beaver Flug von Luzern

**Kuno Gross** Der gelb-grüne Brummer mit den markanten Schwimmern war mir schon lange „ins Auge gestochen“. Zum „Seaplane Meeting“ 2013 in Luzern gab es endlich die Gelegenheit einmal mitfliegen zu können.

Der 5. Mai 2013 war vom Wetter her nicht gerade das Feinste und es hatten sich auch nicht allzu viele Besucher am Strand des Lido in Luzern eingefunden. Die Leute von der „Seaplane Pilots Association Switzerland“ (SPAS), welche mit einer kleinen Anzahl von Wasserflugzeugen präsent waren, zogen ihr Programm aber konsequent durch und so sahen wir auch schon bald die *Beaver* von Iwan Äberli die lange Strecke durch die Bucht von Luzern auf den Strand zutuckern. Wir hatten mit dem Piloten abgemacht, dass

wir am Ende der Veranstaltung mit ihm bis ins Birrfeld zurückfliegen würden, wo er vor dem letzten Teil seines Heimfluges noch auftanken wollte.

Die DHC-2 *Beaver* ist ein leichtes Transport-, Verbindungs- und Beobachtungsflugzeug des ehemaligen kanadischen Flugzeugherstellers De Havilland of Canada Ltd., welches von 1947 bis 1967 in über 1600 Exemplaren gebaut wurde.

Das klassische Buschflugzeug gilt nach wie vor als robustes und zuverlässiges Transportmittel für bis zu sieben Passagiere oder rund 900 kg Fracht. Es kann mit Rädern, Schwimmern, oder Skiern ausgerüstet werden, und weist hervorragende STOL-Eigenschaften auf. Aktu-

*Die gelb-grüne DHC-2 Beaver von Iwan Äberli war für lange Jahre das markante Gesicht praktisch jeder Wasserflugzeugveranstaltung in der Schweiz.*

*Leider wurde das Flugzeug im Frühjahr 2014 in die USA verkauft.*

[Fotos: Manuela Pfund und Kuno Gross]



ell sind weltweit noch rund 500 *Beaver* im Einsatz. Ausgemusterte Exemplare werden von der Firma Viking jeweils wieder neu aufgebaut und mit Propellerturbinen ausgerüstet. Mit einem kleinen Schlauchboot wurden wir zum wartenden Wasserflugzeug hinausgebracht und vom Piloten eingewiesen. Dann startete er den kernigen Pratt & Whitney R-985-Sternmotor und fuhr langsam auf den offenen See hinaus, von wo er dann endlich starten konnte. Die 450 PS des Motors konnte man bei der Beschleunigung richtig spüren und anhand des unter den beiden Schwimmern wegspritzenden Wassers konnte man sehen,



wie das Flugzeug immer schneller wurde bis es endlich abhob. Es war ein herrliches Gefühl, in dieser historischen Maschine relativ tief ein paar Runden über die Seenlandschaft der Innerschweiz zu fliegen. Nach der „Krönung“, einem „Splash & go“ auf dem Vierwaldstättersee, ging es über möglichst viele Seen fliegend in Richtung Birrfeld, welches wir dann nach ungefähr einer Stunde Flugzeit erreichten.





## Wasserflugzeuge in Hergiswil Seaplane Meeting

**Kuno Gross** Bereits zum zehnten Mal fand am ersten Juliwochenende vor dem Hotel „Pilatus“ in Hergiswil das Seaplane Meeting der SPAS statt. Bei schönstem Sommerwetter fanden sich zahlreiche Wasserflugzeuge aus dem In- und Ausland auf dem Vierwaldstättersee ein.

Das Treffen in Hergiswil war nur das erste von insgesamt acht solchen Anlässen, welche die «Seaplane Pilots Association of Switzerland» 2015 organisiert hatte. Die 1999 gegründete «Vereinigung zur Förderung der Wasserfliegerei in der Schweiz und im nahen Ausland» zählt heute rund 160 Mitglieder. Das erklärte Ziel der SPAS ist es, der Wasserfliegerei in der Schweiz durch objektive und sachliche Information zu neuem Schwung zu verhelfen.

Die Atmosphäre in Hergiswil war einfach einmalig. Man konnte gemütlich unter den Platanen der Gartenwirtschaft sitzen, etwas essen und trinken und dabei fachsimpeln – während man immer einen Blick auf die startenden und landenden Wasserflugzeuge hatte. Im Vergleich zu einer Flugshow hat so ein Wasserflugzeugtreffen etwas sehr Familiäres – die Anzahl der teilnehmenden Flugzeugen bleibt jeweils sehr überschaubar und auch der Besucherandrang hält sich in angenehmen Grenzen. Man könnte sich vorstellen, dass es einfach

ganz normal wäre, wenn an jedem schönen Wochenende vor dem Seehotel Pilatus ein solcher Flugbetrieb stattfinden würde. Der touristischen Attraktivität der Gegend wäre so etwas auf jeden Fall nicht abträglich und dass die Flugzeuge sich sehr gut mit den zahlreichen Booten und Schiffen auf dem See „vertragen“, wird bei jedem Anlass von Neuem bewiesen.

Die Wasserfliegerei gab es in der Schweiz praktisch von Anfang an, sie spielte aber trotz der zahlreichen Seen im Land nie eine massgebliche Rolle. Versuche, einen Linienflugbetrieb zwischen den Touristenorten aufzuziehen, mussten schon nach kurzer Zeit wieder aufgegeben werden, da sie nie rentabel waren. Selbst der damals sensationellen, in Altenrhein gebauten Dornier DO-X war kein kommerzieller Erfolg beschieden.

Wasserflugzeuge wurden in unserem Land bald zu einem sehr seltenen Anblick und gerieten zwischenzeitlich praktisch ganz in Vergessenheit. Dank der SPAS und dem Enthusiasmus ihrer Mitglieder ist das heute zum Glück nicht mehr so und die kleinen Schwimmerflugzeuge und Flugboote gehören wieder zu einem vertrauten Anblick auf den Seen und am Himmel der Schweiz.

Wer sich detaillierter über die SPAS informieren möchte, findet alles Wissenswerte auf ihrer Website:

[www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)

Viel besser ist es aber auf jeden Fall, einfach einmal ein Treffen an einem See zu besuchen!



**Ganz oben:** Die Cessna C-206 StationAir aus Spanien an der Anlegestelle und im Hintergrund die SeaRey des US-Herstellers Progressive Aerodyne **Oben:** Die Passagiere werden mit dem Boot zur Piper PA-18-150 Super Cub geführt

**Unten:** Die in nur 23 Exemplaren gebaute Twin Bee UC-1 pflügt tief durch das Wasser, ein spezieller Anblick **Ganz unten:** Eine der beiden am Treffen teilnehmenden ICP Swan-nah S beim Start auf dem Vierwaldstättersee.

[Fotos: Kuno Gross]





## European Coastal Airlines Inselhüpfen in der Adria

*Kuno Gross* Als ich meiner Frau im Frühjahr 2015 vorschlug, Ferien in Kroatien zu machen, ahnte sie gleich, dass es mir nicht nur um die Landschaft ging und fragte mich: „Was gibt es dort im Zusammenhang mit Flugzeugen?“ Nun, es waren die Wasserflugzeuge der ECA, die mich nach Kroatien lockten.

Wenn schon, denn schon: Nicht nur die Flüge in Kroatien sollten mit De Havilland-Flugzeugen sein, sondern auch der Hinflug von Zürich aus. Wir flogen in einer DHC-8, dem letzten Modell von De Havilland Canada vor der Übernahme durch Bombardier. Über Zagreb erreichten wir am 16. August Split bei eher schlechtem, regnerischem Wetter und bezogen ein Zimmer in einer Pension mitten in der Altstadt. Es regnete die ganze Nacht und auch am Morgen war das Wetter alles andere als schön. Ich zweifelte, ob die ECA unter diesen Bedingungen überhaupt fliegen würde... bis ich um 09:20 glaubte, kurz das Aufheulen von zwei Propellerturbinen gehört zu haben. Also doch! Am späteren Morgen machten wir dann einen Spaziergang mit Schirm und Regenjacke in den Fährhafen von Split und waren dann wirklich überrascht, als wir nicht nur eine, sondern gleich zwei DHC-6 Twin Otter der ECA sahen. Obwohl ich gelesen hatte, dass die RUAG in der Schweiz, die angekauften Flugzeuge der ECA überholt, war ich bei der Buchung des Fluges nicht sicher gewesen, wie seriös das Unternehmen ist und ob die Flüge wirklich stattfinden. Die Eigenwerbung der ECA eilt der Realität vor Ort nämlich nicht nur leicht voraus und beschreibt, nach meinem Eindruck, eher die Träume des

Managements als das, was man vor Ort dann tatsächlich antrifft. Unser Flug sollte am nächsten Morgen um 07:00 von Split nach Norden, nach Pula, gehen. Wir mussten also früh aufstehen, trafen pünktlich am Landesteg ein – zusammen mit einem starken Gewitter, welches den Start um eine Stunde verzögerte. Bevor es dann losging, fand eine absolut professionelle Einsteigeprozedur statt: Gepäck abgeben, namentliches Aufrufen der Passagiere und ein geordnetes Einsteigen. Nur die lästige „Security“, die einem sonst nicht selten die gute Laune vor dem Flug verdirbt, gab es nicht. Gut. Da der Flug nur etwa halb besetzt war, gab es für alle Passagiere einen Fensterplatz. Die Sicherheitseinweisung durch den Co-Piloten wurde mit Humor vorgetragen, war aber absolut vollständig und seriös. Die Wasserflugzeuge dürfen nicht direkt vom Landesteg weg Vollgas geben, sondern unterliegen auf dem Wasser denselben Vorschriften, wie auch die Motorboote: Erst in einer gewissen Distanz vom Ufer konnte die Pilotin die beiden Gashebel an der Decke des Cockpits noch vorne schieben, und schon nach kurzer Distanz hob die Maschine ab und drehte in einer grossen Kurve nach Norden ein. Mittlerweile waren bei mir alle Gedanken, ob so eine Airline überhaupt rentabel fliegen konnte, schnell verflogen – wir waren unterwegs und nur das zählte für mich.



**Oben:** Den Starts und den Landungen der beiden Twin Otter zuzuschauen ist fast noch schöner, als selber mitzufliegen.

**Unten:** Es sieht wirklich gut aus, oder nicht?

[Foto: Kuno Gross]







**Red. European Coastal Airlines (ECA) ist eine kroatische Fluggesellschaft, die ausschließlich Wasserflugzeuge einsetzt. Im Gründungsjahr 2000 eröffnete ECA mit einer Grumman Goose und einer LA-4-200 Buccaneer ihren Flugbetrieb mit Charterflügen.**

Der Geschäftsführer Klaus-Dieter Martin animierte Freunde und Kollegen aus der Fliegerei mitzumachen, um die Gründungsidee von einer zu Wasser und an Land operierenden Fluggesellschaft in Kroatien zu verwirklichen und auszubauen. Im August 2002 berichtete die Tageszeitung Slobodna Dalmacija, dass das Unternehmen 25 weitere Lizenzen beantragt habe. Laut kroatischem Recht, müssen für Wasserflugzeugoperationen sowohl Lizenzen der zivilen Luftfahrtbehörde, Seeverkehrsbehörde und den jeweiligen Hafenmeistereien vorliegen.

Geplant war der Bau mehrerer Ponton-Stützpunkte entlang der Küste, sowie die Erweiterung der Einrichtungen am zentralen Hub auf der Divulje Militärbasis nahe der Stadt Split.

Die Bewilligungsverfahren waren sehr zeitaufwändig und somit konnte ein regulärer Linienbetrieb erst im Jahre 2014 aufgenommen werden. Auch dieser Betrieb schloss noch nicht alle geplanten Verbindungen mit ein und wurde mit (mittlerweile) zwei DHC-6 *Twin Otter* aufgenommen.

Das Konzept tönt vielversprechend und die Flugpreise sind günstig – hoffen wir, dass sich die enormen Investitionen für die Firma auszahlen, die neue Airline bald rentabel fliegen und somit den Flugbegeisterten auch in Zukunft ein für Europa bisher einmaliges Flugangebot machen kann.

Mehr Details oder den aktuellen Flugplan findet man auf der Website: [www.ec-air.eu](http://www.ec-air.eu)

Der Flug in niedriger Höhe über die kroatische Inselwelt war natürlich absolut faszinierend und dank der recht niedrigen Flughöhe konnte man viele Details sehen – nicht zuletzt auch dank dem mittlerweile sehr schönen Wetter. „Leider“ flogen wir nicht direkt nach Pula sondern mussten noch auf der Insel Mali Lošinj zwischenlanden, um weitere Passagiere aufzunehmen. Dank des zusätzlichen Radfahrwerks bei dieser Maschine konnte auf der festen Piste gelandet werden. Während des Tankvorgangs mussten alle Passagiere aussteigen, was die perfekte Gelegenheit ergab, das Flugzeug aus der Nähe und im Trockenen zu betrachten und zu fotografieren. Nach etwa zehn Minuten stieg man wieder ein und der Flug wurde bis Pula fortgesetzt. Erst im Nachhinein erfuhr ich, dass der Hafen von Pula vor hundert Jahren eine wichtige Basis der k.u.k Marine war und damals auch eine Seefliegerstation aufwies. Diese ist bis heute auf der Insel Otok Katarina zu sehen, allerdings ausser Betrieb.

Zwei Tage später gestattete ich mir noch einen weiteren Flug. Bei absolutem Prachtwetter ging es aus dem Fährhafen von Split in etwa einer Viertelstunde zur Insel Hvar, wo im Hafen des kleinen Ortes Jelsa angelegt wurde.

Ich lief nach dem Aussteigen gleich um die Bucht herum, so dass ich das Flugzeug beim Start fotografieren konnte. Danach ging es zurück in den kleinen Hafen zum ausgiebigen Frühstück und dann auf die andere Seite der Bucht. Ich checkte beim Container an der Landestelle ein und lief dann hinaus, um das nächste Flugzeug bei der Landung zu fotografieren. Perfekt. Während die Maschine zur Anlegestelle tuckerte, machte ich mich auch auf den Weg dorthin, konnte gleich



einsteigen und zurück nach Split fliegen. So muss das sein! Im September 2015 stiess die dritte DHC-6 zur Flotte der ECA und weitere Destinationen, welche in der Werbung schon lange angekündigt waren, kamen dazu.

Kroatien war sowieso bereits ein sehr schönes Urlaubsziel, und mit den Wasserflugzeugen der ECA gewann das Land nun eine zusätzliche Attraktivität für flugbegeisterte Touristen. Und wenn die alte Grumman Goose der ECA wieder in Betrieb ist, dann werde ich wahrscheinlich meiner Frau noch einmal einen Urlaub in Kroatien vorschlagen...





## Consolidated PBY-5a Die Catalina in Holland

**Kuno Gross** Das erste Mal sah ich die holländische Catalina am „Seaplane Meeting“ 2013 in Luzern. Leider hatte Luzern den Wasserflugzeugen kurzfristig verboten in die Luzerner Bucht zu kommen und somit konnte man die eindruckliche Maschine nur aus kilometerweiter Entfernung sehen.

Aber es sollte nicht dabei bleiben. Am 17. Juli 2015 flogen wir frühmorgens nach Amsterdam, mieteten ein Auto und besichtigten zuerst das sehr eindruckliche, neue „Nationaal Militair Museum“ in Soesterberg. Danach fuhren wir nach Lelystad, wo sich auch die Heimatbasis der PH-PBY, der ältesten noch flugtauglichen Catalina und der einzigen, die für den Passagiertransport zugelassen ist, befindet.

Am Samstagmorgen besichtigten wir als erstes die „Early Birds“, welche ebenfalls in Lelystad ansässig sind bevor wir uns zum „Aviodrome“

begaben – welches die Geschichte der holländischen Zivilluftfahrt zeigt. Wir waren nur sieben Personen, die sich zum zweiten Flug der Catalina an diesem Tag einfanden. Einige andere, die ebenfalls noch gerne gekommen wären, waren verhindert. Am Ende waren wir neun Passagiere, zwei Piloten und zwei Flugbegleiterinnen.

Wir fanden es ausgesprochen zuvorkommend von den „Freunden der Catalina“, dass sie, obwohl wir die nötige Mindestzahl an Passagieren nicht erreicht hatten, den Flug wie versprochen durchführen wollten.

Das „Briefing“ fand stilecht in einem originalgetreuen Nachbau eines Flughafengebäu-

des aus den 1920er-Jahren statt. Zuerst gab es einen Film, der die Geschichte der Consolidated PBY im Detail erklärte. Dann wies man uns für den kommenden Flug ein. Man merkte schnell, dass es den Holländern ernst war und dass sie genau wussten, von was sie sprachen.

Wir stiegen über eine Treppe durch den „Blister“ an der linken Rumpfseite ein und mussten uns natürlich für den Start anschnallen.

Dann wurden die beiden je 1200 PS starken R-1830-Sternmotoren angeworfen und ich glaube, wir alle hatten schon ein breites Lächeln im Gesicht, lange bevor die Maschine abhob.



**Ganz oben:** Die Catalina steht auf dem Flugplatz von Lelystad zum Start bereit

**Oben:** Blick auf die Pilotenkanzel - hier ist noch richtiges Handwerk gefragt.

**Links:** Die Sicht aus dem Blister nach vorne ist grandios. **Unten links:** Das Profil des Flugzeugs und vor allem auch die Blister lassen sich von hinten am besten erkennen.

Fotos: Kuno Gross

Die Catalina, welche heute den Namen „Karel Dorman“ trägt, kann auf eine sehr interessante Geschichte zurückblicken. Die Maschine mit der Konstruktionsnummer 300 wurde 1941 in der neuen Consolidated Fabrik in San Diego gebaut und am 15. November 1941 als vierte Maschine des Typs PBY-5A an die US Navy ausgeliefert.

Sie wurde der Staffel VP-73 zugeteilt, welche im August 1941 nach Reykjavik auf Island verlegt wurde, um Geleitschutz für Konvois zu fliegen und deutsche U-Boote zu jagen. Mit drei versenkten U-Booten war diese Catalina die erfolgreichste des gesamten Krieges.

Nach dem Zweiten Weltkrieg diente das Flugzeug verschiedenen Eigentümern in Kanada und in den USA,





wie den Unternehmen Rio-Ten Airways sowie der kanadischen Transair of Winnipeg. Die Geschichte ist in dieser Zeit etwas lückenhaft, aber man weiss, dass sie auch in der Fernsehserie „Flipper“ zum Einsatz gekommen ist. Irgendwann wurde die Catalina zum „Feuerlöschbomber“ umgebaut und diente in dieser Rolle in Kanada und später auch in Chile. 1989 wurde sie nach dem Konkurs ihres damaligen Eigentümers ausser Dienst gestellt, bevor sie dann 1994 nach Holland geholt wurde. Seit 2004 ist sie komplett restauriert und für Flüge mit bis zu 15 Passagieren zertifiziert und im Einsatz.

Aber eigentlich interessierte uns das alles im Moment nicht so sehr, denn wir hatten die Startphase hinter uns und flogen bereits über dem Ijsselmeer. Nun konnten wir auch die

Sitzgurte ablegen und uns im Flugzeug frei bewegen. Dank der geringen Anzahl von Passagieren hatten wir wirklich viel Platz zur Verfügung.

Die beliebtesten Stationen waren natürlich die beiden „Blister“ im hinteren Rumpfteil. Von da aus konnten wir eine Aussicht geniessen, die sonst wohl kein Flugzeug zu bieten hat: Nach oben sowieso aber auch direkt nach vorne und nach hinten, und natürlich auch steil nach unten – ideal für ein Flugzeug, welches über den Meeren Patrouille flog und nach feindlichen U-Booten Ausschau halten musste.

Langsam liess der Pilot die Catalina auf die Wasseroberfläche absinken. Dann setzte das schwere Flugzeug mit ungefähr 130 km/h auf und schoss, eine Gischtwolke erzeugend,

über die doch recht grossen Wellen hinweg. Wir konnten froh sein, dass wir in bequemen Sesseln sassen, denn die Schläge auf den Rumpf waren ziemlich heftig. Bald wurden die Leistungshebel erneut nach vorne geschoben und man konnte förmlich spüren, wieviel Kraft die beiden Motoren aufwenden mussten, um das Flugzeug wieder aus dem Wasser zu reissen. Nach zwei „Splash & go“ drehten wir langsam wieder Richtung Flugplatz Lelystad. Nach der Landung waren wir uns alle einig: Es hatte sich auf jeden Fall gelohnt, hierher zu kommen!

**Oben:** *Schneller als jedes Rennboot setzt die Catalina auf dem Wasser auf und erzeugt eine weithin sichtbare Gischtwolke*

[Foto: John Redeker]



### Stichting Vrienden van der Catalina

Über die Stiftung «Freunde der Catalina» kann jedermann und selbstverständlich auch jede Frau in den Genuss eines Fluges mit der Catalina kommen.

Vorausgesetzt, das Wetter ist einigermassen in Ordnung und es finden sich mindestens 13 Passagiere, fliegt die Catalina praktisch jedes Wochenende zwischen März und Oktober ab dem Flugplatz Lelystad in Holland. Samstag und Sonntag gibt es jeweils zwei Flüge, welche etwas mehr als eine halbe Stunde dauern und zwei «Splash & go» auf dem Ijsselmeer beinhalten. Da diese Stiftung einen

allgemeinnützigen Charakter gemäss dem holländischen Gesetz hat, müssen alle Passagiere Stiftungsmitglieder sein. Mitglied wird man aber recht formlos jeweils bei der Buchung eines Fluges über die Website [www.catalina-pby.nl](http://www.catalina-pby.nl).

Stichting Vrienden van der Catalina  
Roadrunnerweg 100  
8218 PH Lelystad Airport  
The Netherlands

**Sunnemaert**

**EINKAUFS-  
ZENTRUM  
BREMgarten**

**21** **P** 

21 Geschäfte unter einem Dach    2 Stunden gratis Parkplätze + Parkhaus    erreichbar mit Bahn und Bus

[www.sunnemaert.ch](http://www.sunnemaert.ch)



## Wasserflugzeuge im Nigerdelta Tod durch Routine

**Kurt J. Jaeger Nigeria, 28 Juli 1968. Bruce Taylor war ein erfahrener Pilot. Seit zwei Jahren schon flog er für die Gulf Oil Gesellschaft Verbindungsflüge im Nigerdelta. Sein Flugzeug war eine Cessna 185 ausgerüstet mit Schwimmern, die auch eine Landung an Land erlaubten.**

Die Basis an der Mündung des Escravos, einem Seitenarm im riesigen Delta, war damals aus dem Mangrovenwald herausgeschlagen worden. Aus einem anfänglich kleinen Stützpunkt direkt am Wasser war mit den Jahren eine ansehnliche Siedlung für die vielen amerikanischen Spezialisten für Ölplattformen entstanden, die dort ihre 28 Tage-Arbeitspensen absolvierten. In Rekordzeit wurden zusätzlich ein riesiges Tanklager, eine Hartbelagspiste und ein Hangar für Helikopter auf einem teils künstlich aufgeschütteten Areal erstellt.

Fast täglich gab es Flüge von Lagos aus um Personal auszuwechseln oder dringend benötigtes Gerät einzufügen. Diese Spezialisten wurden dann mit Hubschraubern auf die verschiedenen, in Küstennähe erstellten Bohrinseln verteilt. Taylors Aufgabe war es, gewisse Testbohrlöcher im Innern des Deltas mit Personal und Material zu versorgen. Dazu waren Landungen auf den kleinen, in sich verschlungenen Seitenarmen des Nigers notwendig. Hunderte von Landungen auf dem Wasser und auf der Piste hatte Taylor schon hinter sich.

Meistens war er den ganzen Tag unterwegs und kam nur zur Basis in Escravos zurück, um zu tanken oder aber Passagiere am provisorischen Pier aufzunehmen oder auszuladen. Hin und wieder musste er zu diesem Zweck auch auf der anderen Seite des breiten Flusses auf der neuen Piste landen. Bruce fühlte sich wohl bei seinem Job. Es fehlte ihm an nichts. In der Kantine der Gulf Oil wurde hervorragendes Essen serviert und ein geräumiges Zimmer mit Air-Conditioner wurde ihm zur Verfügung gestellt.

An den Abenden gab es für die Mannschaft auch Filmvorführungen. Bruce Taylor war sein eigener Boss; er arbeitete nur mit dem Transportmanager von Gulf Oil in Escravos zusammen, um die täglichen Supportflüge durchzuführen. Das Hauptbüro seiner Firma in Lagos liess ihm dabei freie Hand. Nur wenn eine Kontrolle an der Maschine fällig wurde, flog er nach Lagos, wo er dann ein paar Tage im Guesthouse der Firma in die Zivilisation zurückfand.

Taylor war ledig. Seine Familie lebte in Orlando in den USA, nur alle 18 Monate trat er für sechs Wochen seinen sogenannten Heimaturlaub an. Auch dieses Jahr hatte er bei seinem Urlaub in den USA die Bekannten und Freunde besucht und dabei Linda, seine neue Liebe kennengelernt. Nur ungern war er nach Lagos zurückgekehrt, um seine Arbeit in Escravos wieder aufzunehmen. Und jetzt flog er schon wieder seit zwei Wochen täglich im Delta herum, landete auf der kurzen Piste in Warri, dann wieder auf den Flussläufen um das Personal von Gulf Oil abzuholen oder zu ersetzen.

Der Morgen war an diesem Tag düster. Tief hingen die Stratuswolken über dem Delta. Einzelne Gewitter zeigten ihren Standort durch Blitze an und dort waren überall die grauen Säulen von schwerem Niederschlag zu sehen. Der Wind wechselte dauernd die Richtung. Taylor wartete bis

neun Uhr, dann entschied er sich für den ersten Flug von der Hartbelagspiste des Camps. Er hatte drei Passagiere in der Cessna 185, schob den Gashebel vor und der 300 PS starke Continental-Motor brüllte auf. Sekunden später hob er von der Piste ab, hebelte mit der Hydraulikpumpe das Fahrwerk an den Schwimmern ein und folgte dem Escravos River in Richtung Warri.

Die Wolkenuntergrenze lag nur knapp über dem undurchdringlichen Mangrovenwald des Deltas und leichter Nieselregen hatte eingesetzt. Nach knapp einer Viertelstunde hatte er die Stelle erreicht, an der die drei Ingenieure abgesetzt werden mussten. Er landete gekonnt auf einem geraden Stück eines Flusslaufes und tuckerte langsam auf den behelfsmässigen Landesteg zu. Trotz des lausigen Wetters und gegen alle Zweifel des zuständigen Transportmanagers von Gulf Oil hatte er den Flug erfolgreich durchführen können. Taylor war stolz auf seine Leistung. Er war ein Profi, was das Fliegen mit der Cessna betraf. Noch nie hatte er einen Unfall gebaut und die kritischen Wettersituationen stets richtig eingeschätzt. Ein wichtiger Punkt in der Regenzeit. Sein Können wurde geschätzt, und die Leute der Gulf Oil Company, wie auch die verschiedenen Contractors fühlten sich sicher, wenn sie mit ihm zu den Aussenlandeplätzen flogen und auf dem Wasser landeten.



*Eine Cessna 182 der Pan African Airlines auf Schwimmern in der Werkstatt auf dem Flugplatz von Lagos. Das Flugzeug gehörte derselben Gesellschaft, ist aber nicht die im Artikel beschriebene verunglückte Maschine [Kurt J. Jaeger]*



Die drei Passagiere stiegen aus und drei abgelöste Arbeiter wollten zurück nach Escravos. Taylor half ihnen beim Einsteigen, verriegelte die Tür und startete den Motor. Ohne Schwierigkeiten hob er vom Flusslauf ab und setzte Kurs auf die Basis. Nach einigen Minuten hatte er Radiokontakt und gab seine ungefähre Ankunftszeit durch.

Noch immer hingen die Regenwolken tief über dem Delta. Taylor folgte im Tiefflug dem Escravos River, bis er durch den Regenschleier hindurch die hellen Häuser der Basis erkannte. Er meldete einen direkten Anflug auf die parallel zur Küste verlaufende Piste und fuhr das Fahrwerk an den Schwimmern langsam aus, bis die Indikatoren die Verriegelung anzeigten. Er hatte die Geschwindigkeit bereits gedrosselt und fuhr nun die Landeklappen aus. Der Mann neben ihm auf dem Co-Pilotensitz fing plötzlich mit den Armen zu rudern an. Er zeigte aufgeregt auf den Fluss.

„We have to land on the old camp site and on the water!», rief er nervös.

Etwas irritiert gab Taylor Gas, dann drehte er auf den breiten Escravos River ein. Was sollte die plötzliche Änderung des Auftrages? Niemand hatte ihn darüber informiert. Er hatte automatisch angenommen, die drei Passagiere müssten ebenfalls beim neuen Camp und auf der Hartbelagspiste landen. Vor sich sah er bald den hölzernen Pier auf der anderen Seite des Flusses und richtete sich auf den Endanflug ein. Noch trennten ihn ein paar hundert Meter vom Steg. Taylor plante seine Wasserung so, dass er knapp vor dem Pier zum Stehen kommen würde. Langsam nahm er die Leistung zurück und zog gelassen das Höhensteuer an. Der bärtige Bootsmann, der auf dieser Seite des Flusses sein Aluminiumboot stehen hatte und für den Transport über den Fluss verantwortlich war, starrte der anfliegenden Cessna entgegen. Auch die zwei eingeborenen Helfer neben ihm beobachteten fasziniert den Anflug der Maschine. Noch trennte ein knapper Meter die Schwimmer vom trüben Wasser des Escravos.

Der Bootsmann realisierte plötzlich mit Entsetzen das noch immer ausgefahrene Fahrwerk unter den Schwimmern. Er warf in Panik die Hände in die Höhe, begann zu winken, aber jetzt setzte die Cessna schon sachte mit ihren Schwimmern auf.

Der Bootsmann wollte schreien, aber im gleichen Augenblick sah er, wie dort, wo das Flugzeug sein sollte, eine gewaltige Wasserfontäne hochschoss. Ein Flügel wirbelte durch die Luft, dann sah er, wie das Heck der Maschine einen Moment steil in den Himmel zeigte.

Sekunden später war die Bühne leer. Weisse Gischt zeigte den Ort, wo die Cessna im tiefen Fluss verschwunden war, ein einzelner Flügel trieb langsam dem nahen Meer entgegen.

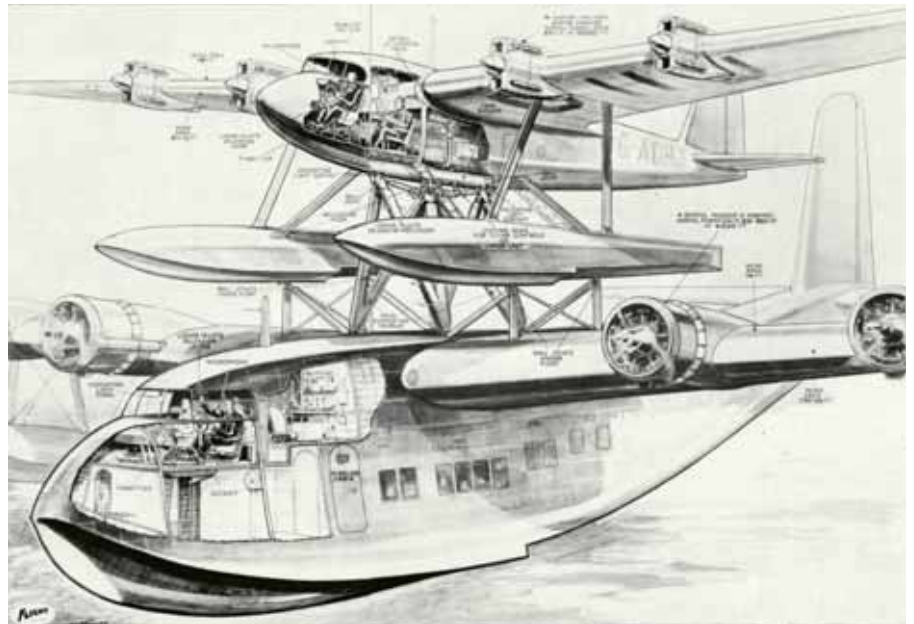
Weder die Maschine noch Bruce Taylor mit seinen drei Passagieren wurden trotz intensiver Suche mit Tauchern der Gulf Oil Company je wieder gefunden. Ein kleiner Fehler mit grossen Folgen hatte ihnen allen das Leben geraubt.

## Ein seltsames Gespann Short Mayo

*Kuno Gross* Die Short Mayo Komposition bestand aus einem Flugboot und einem Schwimmerflugzeug auf seinem Rücken und sollte zur transatlantischen Luftpostbeförderung eingesetzt werden.

Da es in den frühen 1930er Jahren kein britisches Flugzeug gab, welches mit Fracht den Atlantik sicher hätte überqueren können, man aber wusste, dass ein Flugzeug mit mehr Last fliegen als es starten kann, kam man zum Schluss, dass die Lösung in einer Kombination aus zwei Flugzeugen liegen würde. Als Trägerflugzeug diente die Short S.21 „Maia“. Die obere Hälfte der Kombination bildete die Short S.20 „Mercury“, ein Schwimmerflugzeug.

Der erste Huckepack-Start gelang am 21. Januar 1938. Nach der Erprobung fand am 21. Juli 1938 der erste kommerzielle Flug statt. Dabei konnten nach der Trennung über der irischen Küste 272 kg Fracht und Post nach Kanada befördert werden.



**Oben:** Kein Erfolg: Die Short «Mayo» Komposition mit der S.21 «Maia» als Trägerflugzeug und der S.20 «Mercury» huckepack darauf montiert.

Die 4600 km lange Strecke wurde in 20 Stunden und 30 Minuten zurückgelegt. Am 6. Oktober 1938 landete die „Mercury“ nach 42 Stunden in Südafrika. Der Flug ging nonstop über 9726 km, was einen neuen Weltrekord be-

deutete. Die drohende Kriegsgefahr verhinderte danach den weiteren Einsatz der Komposition.

Die „Maia“ wurde am 11. Mai 1942 bei einem deutschen Luftangriff zerstört. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges beschlagnahmte die Royal Air Force die „Mercury“ und nutzte sie zur Ausbildung. Kurz darauf wurde das Flugzeug verschrottet.





## Die letzte Seite

### Stinson L-5 auf Schwimmern

Die Stinson L-5 wurde ja bekanntlich für fast alles eingesetzt. Und so kann man sicher auch davon ausgehen, dass es das Flugzeug in einer Schwimmversion gegeben haben muss.

Allerdings findet man von einer Schwimmer-Sentinel gerade mal ein einziges Foto. Dieses stammt aus der amerikanischen Flugzeugzeitschrift «Flying» und zwar aus der Januar-Ausgabe von 1945.

Weitere Angaben werden leider auch da nicht dazu gegeben.



### Fliegen mit unserem Warbird „Stinsy“

#### Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

#### Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Ruedi Lang 052 343 8153

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlispach 079 200 7260

Max Schönenberger 044 858 2051

Marc Siegenthaler 079 628 9122

### Impressum:

Herausgeber CAF Swiss Wing

Adresse: CAF Col Hansjörg Engler  
Dorfstr. 26  
CH-8165 Oberweningen

Website: [www.caf-swisswing.ch](http://www.caf-swisswing.ch)

Redaktion & Layout: Kuno Gross

Lektorat H.J. Engler, H. Rechsteiner

Druck: Wehntal Druck GmbH  
8165 Schöfflisdorf

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.

### Piper Super Cub HB-ORK Vom Eis ins Wasser

**Kuno Gross Am 18. Januar 2003 kam es auf dem Gletscher Rosa-Blanche auf dem Gebiet der Walliser Gemeinde Nendaz, etwa 20 Kilometer südlich des Flugplatzes Sion zu einem folgenschweren Zusammenstoss zweier Piper PA-18 150.**

Als sich die HB-ORK, welche sich auf einem Ausbildungsflug befand, dem Gletscher näherte, erkannten beide Piloten an Bord die sich am Boden mit laufendem Motor befindende HB-ORN. Nachdem die Besatzungen beider Flugzeuge Verkehrshinweise blind ausgestrahlt hatten, startete die HB-ORN, während die HB-ORK in den Gegenanflug eindrehte.

Beide Besatzungen flogen nun koordiniert ihre beabsichtigten Anflüge auf den Gletscher. Nachdem die HB-ORK den dritten Start auf dem oberen Teil des Gletschers begann, landete die HB-ORN bereits wieder auf dem unteren Teil des Gletschers. Als die HB-ORK während ihrem Startlauf in den Bereich des unteren Gletschers geriet, kam es zur Kollision beider Flugzeuge. Der Flugschüler und der Fluglehrer in der HB-ORK wurden schwer verletzt. Der Pilot und sein Passagier in der HB-ORN blieben unverletzt. Die HB-ORK wurde zerstört und die HB-ORN beschädigt.

Die HB-ORK wurde danach komplett neu aufgebaut. Man kann sie seit letztem Sommer anstatt auf Skiern nun auf Schwimmern bewundern.



Die bekannte «alte HB-ORK», wie sie über viele Jahre vom bekannten Gletscherflieger Otto «Ty» Rufer (1923-1991) in den Schweizer Alpen eingesetzt wurde.

[Foto: Archiv Hans Fuchs via Manuel Pezzotti]

Die «neue HB-ORK», nun auf Schwimmern, kam 2015 zu ihrem ersten Einsatz

[Foto: Joris Schmeiter]



## Veranstaltungskalender und Reisen 2016

19. März GV 2016 & Stiftung HAM, Burgdorf

Schriftl. Einladung

16. April Festungsmuseum Reuenthal

Schriftl. Einladung

14. Mai Les temps des Hélices, La Ferté-Alais 20

4. Juni Seaplane Meeting Hergiswil

18. Juni Jahre CAF French Wing & Fly In

9. Juli Flying Legends Duxford

Die letzten Neuigkeiten zu den Veranstaltungen auf [www.caf-swisswing.ch](http://www.caf-swisswing.ch)



**Front Page:** Catalina "Splash and Go" on the Dutch IJsselmeer - Sea Planes in Italy, Holland, Croatia, Nigeria and Switzerland – 20 Years CAF Swiss Wing Jubilee.

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

Dear CAF Members and readers of Contact, welcome to a new year of activities and this issue which covers Sea Planes. The sight of a plane with floats invariably evokes dreams of adventure and "Bush-Feeling". For myself my first and only experience was years ago as back-packer in New Zealand. We were picked up by an unkempt pilot in jeans, boots, western hat and sunglasses who dropped us with his Cessna 172 some 100 km on the West Coast. A perfect touch-down ended of course with wet feet. After trekking northward thru jungle and rough terrain we were picked up a week later at an agreed point. This time another pilot showed up in a white shirt and gold stripes who was not so pleased to pick up a bedraggled team of back-packers.

**20 Years CAF Swiss Wing:** *Daniel Rohrer*

Wing Leader Hansjörg welcomed 46 members at the Birrfeld Airport restaurant for drinks, snacks and "Stinsy" wine and a short review of the 20 years of our history. Max Schönenberger had arranged for entertainer "Dä Hans" (This Hans) who with his wit, jokes and musical instruments kept us laughing in between dinner courses.

**Photographs:** Animated talks and drinks, "Dä Hans" with guitar and Alphorn. Guests enjoying the show, Wing Leader Hansjörg Engler and Josy Rast, who offered self-made snacks at the welcome.

**An impressive collection: B-17 Museum Utzenstorf:** *Kuno Gross*

In 1944 the B-17 "Battle Queen" made an emergency landing at Utzenstorf. Rolf Zaugg took an interest in this event which in due course led to a growing collection of items and equipment of this period when numerous badly damaged US Air Force planes put down in Switzerland. A complete Wright R-1820-97 "Cyclone" dominates the crowded basement. Along the walls are uniforms, flight suits, helmets, oxygen masks, parachutes, jackets, medals and decorations....you name it! In a separate room a partially restored top turret with machine gun is surrounded by bomb sights and navigation instruments, manuals, parts of a landing gear and, and...Rolf Zaugg and Ueli Wüthrich are probably the most knowledgeable persons of this period. A group of twelve CAF members had the privilege of visiting this private collection on January 23<sup>rd</sup> 2016.

**Photographs:** Wright "Cyclone" engine.....uniforms and equipment.

**From our Workshop:** *CAF Col Werner Meier*

Work continues to optimize cooling of the L-5 engine. Number six cylinder still ran hotter by 70°F compared to the other five. A baffle optimizing the cooling air flow from cylinders 1-5 resulted in a reduction of 10°F for number 6. We are not yet satisfied and continue our efforts. The photograph shows the baffle.

**Fly-In at Bleienbach:** *Rolf Surer*

This annual event attracts a lot of old-timers and is also attracts a lot of visitors from near and far. The CAF was present with its Stinson with Werner Meier as demo pilot. The flight line included: Antonov AN-2, Dewoitine D-26, Boeing Stearman, several Bückers, Gypsy Moth, Bf-108 Taifun, DH Chipmunk, Yak-52 and many others. My favorite was the Messerschmitt Taifun, an elegant four-seater low wing. From 1934 until 1945 about 885 planes were built at various plants in Germany and France.

**Photographs:** Our Stinson with Pilot Werner Meier and speaker Henry Saladin.

**Aero Club Como, Italy:** *Kuno Gross*

The seaplane base on Lake Como dates back to 1930 when the Aero Club was launched with the construction of a hangar. After World War II operations resumed with enthusiastic pilots, one Caproni CA 100 and two Macchi MB 308 seaplanes. Only in the 1980-ies the club became financially sound and a real Sea-Plane base became operational offering instruction and training for PPL with single engine Sea-Plane rating. During my visit to Como I was shown a beautifully restored 1939 Caproni CA 100. Looking out of my window the next morning it was clear that it would be a fine day for flying. Soon enough a float plane came for touchdown and there was continued activity during the whole day with four Cessna's in the circuit. Whereas in Switzerland a Sea-Plane meeting takes months for permits here at Como this was traffic as usual I was told. Unfortunately the club does not offer passenger flights. I would have loved to go up and splash down.

**Photographs:** Cessna's at the pontoon, on take-off and on the ramp, the CA 100. Cessna O-1E Bird Dog with floats, note the additional vertical tail planes, the Six-Cylinder Continental O-470-11 engine of the Bird Dog.

**Drawing** by Franz Zumstein depicting a SIAI Savoia S21 "Porco Rosso" and Alfa Romeo 8C 1933 in tropical setting.

**Lucerne to Birrfeld by Beaver on Floats:** *Kuno Gross*

For some time I had my sights on a yellow and green DHC-2 Beaver with floats based at Birrfeld. Finally in May 2013 on the occasion of the SPAS "Seaplane Pilots Association of Switzerland" meeting in Lucerne I was able to get a ride with owner pilot Iwan Aeberli at the controls. The DHC-2 Beaver is a light single engine transport built by De Havilland of Canada Ltd. Some 1600 planes were built between 1947 and 1967. It is a sturdy high wing STOL plane carrying up to seven passengers or 900 kg freight. It is equipped with wheels, skis or floats. There are about 500 Beavers still flying, some were converted by Viking to replace the 450 hp P&W R-985 with a turbo-prop. To reach the Beaver we boarded a rubber dingy. After a briefing by the pilot the engine was started and we slowly taxied out for a clear take-off run. With power applied it was quite a sensation to watch the increasing water spray from the floats. It was a wonderful feeling to climb away from the surface and enjoy the scenery of Lake Lucerne. With some turns and a "Splash and Go" we headed home and reached Birrfeld after about an hour.



**Photographs:** The yellow-green DHC-2 Beaver of Iwan Aeberli participated at many SPAS meetings over the years. Unfortunately the aircraft left Switzerland for the USA in 2014.

**Seaplane meeting at Hergiswil:** *Kuno Gross*

The traditional SPAS meeting took place on the first weekend of July 2015 for the 10<sup>th</sup> time at Hergiswil. It was one of eight meetings organized by the SPAS in this year. The SPAS was founded in 1999 to promote seaplane flying in Switzerland and neighboring countries. From the Hotel Pilatus one could watch the coming and going of the seaplanes. It was evident, that seaplane and boat traffic can co-exist and operate safely. This was a major concern of the authorities for granting permission to the SPAS for such events. With its many lakes Switzerland would be an ideal country for water based flight. Attempts to connect tourist destinations with seaplanes proved uneconomical. The Dornier DO-X built at Altenrhein also failed commercially. Not until the SPAS was founded did seaplanes return to Swiss skies and waters.

For more information refer to [www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)

**Photographs:** Spanish Cessna C-206 at the Hergiswil pontoon. In the background a SeaRey of US Progressive Aerodyne. Passenger is ferried by boat to Piper Super Cub PA-18-150. A Twin Bee UC-1 plowing thru the water, only 23 of this type were built. ICP Savannah S taking off.

**Island hopping in the Adriatic, European Coastal Airlines:** *Kuno Gross*

When I proposed to my wife to spend our 2015 holiday in Croatia, she concluded immediately that it was not only the scenery but that there must be some other reason for this choice. Indeed it was the Seaplane operations of ECA which were beckoning. We took off from Zürich on a DHC-8, the last model which De Havilland of Canada built before the takeover by Bombardier. Via Zagreb we reached Split on August 15<sup>th</sup> and checked in at a hotel in the old city. It rained all night and even after breakfast it did not look like ECA would be flying. Later in the day however we heard the typical sound of a turboprop and we decided to go to the port. We were surprised to see two DHC-6 Twin Otters of the ECA and we inquired whether the flights to Pula were on. Indeed the flight to Pula was scheduled for the next morning at 07:00. I had read that RUAG in Switzerland had overhauled the ECA Twin Otters and I wondered what to expect. We checked in on time at the landing jetty when a thunder storm broke loose and delayed take-off by one hour. Boarding and briefing of passengers was professional only the "security check" which so often spoils the pleasure of a flight was omitted. The plane was not full so each passenger had a window seat. Soon we taxied out observing strictly marine traffic laws until we had open water in front of us. The lady pilot moved the overhead throttles forward and soon we were accelerating on the step and broke free. A wide turn took us on a northerly course. My doubts that such an airline could operate economically still lingered, but all that mattered for the moment was the fact that we were indeed on this flight.

**European Coastal Airlines (ECA)** is a Croatian Company operating only seaplanes. Founded in 2000, it started charter flights with a Grumman Goose and a LA-4-200 Buccaneer. Manager Klaus-Dieter Martin encouraged friends and colleagues to join in the effort to create an airline operating on land and water in Croatia. According to

Croatian law, seaplane operations require a licence from the civil aviation authority, the marine department and the port authorities concerned. The idea was to establish several coastal stations equipped with pontoons with a central hub at the Divulje military base near Split. A regular service could only be started in 2014 and is now maintained by two DHC-6 Twin Otters. Website: [www.ec-air.eu](http://www.ec-air.eu) for details.

Our flight at low altitude was fascinating and included a first stop at the island of Losinj with a wheel landing for refuelling. Passengers had to disembark and this gave us a chance to take pictures. At Pula I found out that some 100 years ago during the Austro-Hungarian times a seaplane base existed at the island of Otok Karina. The remnants are still visible. Two days later I booked another flight, this time to the island of Hvar where we docked at the little village of Jelsa. Breakfast and a walk along the beach with time for more pictures and return to Split on the next flight filled the day. In the fall of 2015 a third DH-6 joined the fleet to serve new destinations which had been advertised for some time.

### **The Consolidated PBY-5a Catalina in Holland: Kuno Gross**

On July 17, 2015 we took an early morning flight to Amsterdam, rented a car and visited the new "Nationaal Militair Museum" in Soesterberg. Thereafter we drove to Lelystad, the home base PH-PBY, the oldest still flying Catalina approved for carrying passengers. Saturday morning we checked the early bird flight line and the "Aviodrome" which exhibits the history of the Dutch civil aviation. We had booked seats on the second flight of the Catalina that day. All told we were nine passengers, two pilots and two flight attendants. The briefing took place in a wooden shed built in the style of the "twenties". First we were shown a movie of the history of the PBY, followed by an efficient briefing for the flight and emergencies. We boarded over a ladder thru the blister on the left side and fasten our seatbelts. The two R-1830 1200 hp engines were started and soon we were in a climb over the IJsselmeer. As we did not have a full load we could move around. The preferred seats were next to the blisters which permitted a great view forward and rear as well as down and up, indeed ideal for marine patrols and sub marine hunting. With wheels up and reduced power and approximately 130 kph in the glide we touched down on the waters of the IJsselmeer. The pounding of the waves was strong and we were glad to be strapped in. Leaving a great spray behind at each of the two "splash and goes" we headed for a wheel landing at the home base.

The Catalina "Karel Dorman" (named after the Dutch Admiral of the East-Indies Fleet in WW-II) was built as number 300 in the Consolidated works in San Diego and was delivered on November 15<sup>th</sup> 1941 to the US Navy as the fourth of the PBY-5A type. Detailed to squadron VP-73 she served in Reykjavik escorting convoys and hunting submarines. With three subs destroyed she was the most successful PBY in WW-II.

Her post-war history is incomplete. She served as fire fighting plane in Canada and Chile and in a movie "Flipper". In 1989 she was idled after bankruptcy of the then owners. In 1994 she was brought to Holland and overhauled completely. Since 2004 she is based at Lelystad and is operated by a foundation from March to October.

For information refer to: [www.catalina--pby.nl](http://www.catalina--pby.nl). Or

Stichting Vrienden van de Catalina

Roadrunnerweg 100

8218 PH Lelystad Airport



The Netherlands

**Seaplanes in the Niger Delta, Tragic Accident:** *Kurt J Jaeger*

Bruce Taylor was an experienced pilot. For two years he flew for Gulf Oil in the Niger Delta, ferrying personnel or urgently needed equipment. While off-shore platforms were supplied by helicopters drilling sites in the delta were served by seaplanes touching down on the many side arms of the meandering Escravos River. Bruce had flown his Cessna 195 equipped with floats and wheels with hundreds of touch downs to his credit and knew the delta like his pockets. On July 28, 1968, two weeks after return from home leave he was again preparing for a flight. Low stratus clouds and heavy rains dominated the area. Shifting wind directions delayed departure to 09:00. The mission was to take three engineers to Warri and return with the three relieved personnel. Despite the warning of the Gulf transport manager, he took off in light rain. He operated the hydraulic pump to retract the wheels into the pontoons. He reached the destination in time, where a straight stretch of the river made the approach and take-off possible. The weather had not improved for the return flight, Bruce radioed ahead giving his expected arrival time. On approach, wheels extended, flaps set he prepared for a landing. Reportedly the passenger in the front seat objected and insisted to be taken to the old camp near the water. Irritated Bruce applied power and complied with the wish and concentrated on the new approach. What followed is reported by witnesses on the ground. The bearded fisherman who was responsible for ferrying people from the waterside to the main strip watched the approach and realized that the wheels were still extended. Frantic waving produced no result and seconds later a great fountain of water shot up where shortly before the Cessna had touched down. A wing separated, the tail momentarily pointed to the sky and disappeared. Despite intensive search by divers, the wreck nor any of the passengers could be recovered. A small error, probably under stress with dire consequences.

**Photograph:** A Cessna with floats of the type flown by Bruce Taylor.

**Short Mayo. A strange Piggyback:** *Kuno Gross*

The Short Mayo Combination consisted of a Flying Boat and Seaplane on its back to serve transatlantic postal missions. In the early 30'ies there was no aircraft which could carry freight across the Atlantic. A Short S.21 Maia Flying Boat in combination with a piggyback Short S.20 Mercury seaplane seemed the answer. A first start was successful on January 23, 1938 and on the following July 21 the first transatlantic flight took place. After separation over the Irish coast the Mercury covered 4600 km to Canada in 20 hours and 30 minutes with 272 kg freight. In October of the same year Mercury landed in South Africa after a 42 hours non- stop flight over 9726 km a world record at the time. In 1942 the Maia was destroyed by a German attack whereas the Mercury served the Royal Air Force as a trainer and was later scrapped.

**Stinson on floats:** A rare picture of a Stinson L-5 on floats: See the 1945 January edition of "Flying".

**Piper Super Cub HB-ORK - Switch from Ice to Water:** *Kuno Gross*

On January 18<sup>th</sup> 2003 two Super Cubs collided on Rosa-Blanche glacier during training flights. Both aircraft were severely damaged. HB-ORK was completely rebuilt and is now equipped with floats.

Pictures: HB-ORK with skis and since 2015 with floats.