

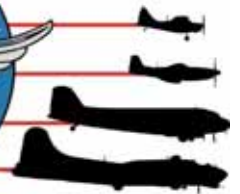
Commemorative Air Force - Swiss Wing

CONTACT

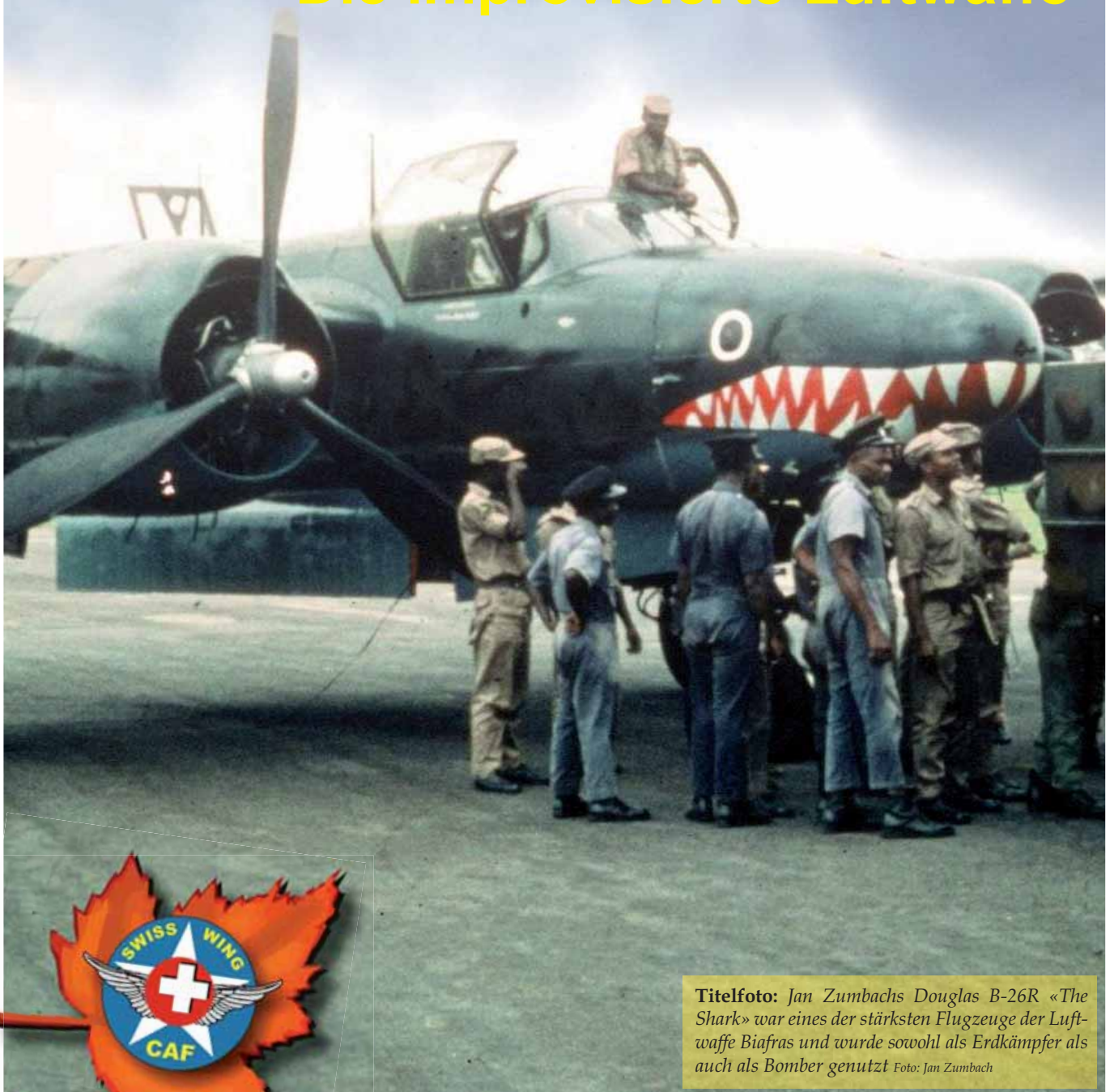
Quarterly Newsletter

Volume 20, No. 80

Dezember 2015



CAF Swiss Wing - Herbstanlass Flieger Flab Museum Dübendorf 1968-1970 Krieg um Biafra Die improvisierte Luftwaffe



Titelfoto: Jan Zumbachs Douglas B-26R «The Shark» war eines der stärksten Flugzeuge der Luftwaffe Biafras und wurde sowohl als Erdkämpfer als auch als Bomber genutzt Foto: Jan Zumbach



„Wie kriege ich die Finanzen zusammen um ein Flugzeug zu kaufen und in den Originalzustand zu versetzen?“ Ein sehr restaurationsbedürftiges Flugzeug wartet in Amerika auf sein weiteres Schicksal. Es handelt sich um eine C-47, das Leitflugzeug beim D-Day im Jahre 1944 mit dem Namen „THAT'S ALL, BROTHER“.

Getreu der Losung der CAF, WWII-Flugzeuge zu erhalten, zu restaurieren und wieder in die Luft zu bringen, kam die C-47 «auf den Radar» der CAF, und so beschloss man, das Flugzeug wieder flugtüchtig zu machen und es später als eine Art fliegendes Klassenzimmer einzusetzen.

Im Mai dieses Jahres startete die CAF eine *Kickstarter Campaign* mit dem Ziel, erst einmal \$ 75'000 zu sammeln, um das Flugzeug anzuschaffen und erste Restaurationsarbeiten durchzuführen. Am 30. Juni konnte Präsident Steve Brown mitteilen, dass bereits rund 2100 Unterstützer rund \$ 328'700 zur Verwirklichung des Projekts beigetragen haben, einem Projekt mit geschätzten Gesamtkosten von ungefähr \$ 500'000.

Man könnte nun salopp bemerken, dass die Amerikaner schon immer ein bisschen mit der „grossen Kelle anrührten“. Die Kampagne zeigt aber auch sehr deutlich, wie offenbar sehr viele US-Bürger so intensiv mit der eigenen Geschichte verbunden sind, dass es möglich ist, sehr viel Geld in kurzer Zeit aufzubringen, um so ein Projekt zu verwirklichen.

Es bitzeli überspitzt und fabulierend ausdrückt: Wenn d' CAF Swiss Wing es zweits Flugzüg möcht, mach e *Kickstarter Campaign* und 's klappt!

H. Engler

Col. Hansjörg Engler

Reichenbach im Kandertal BBQ der CAF Swiss Wing

Daniel Rohrer Auch dieses Jahr fand das traditionelle Barbeque in Reichenbach statt und das Programm versprach einiges: Fallschirmspringer, zwei Grossmodelle der Stinson L5, die echte Stinson L5 und Vorführungen des *Swiss Jet Scale Team*.

Doch beim Flugplatz angekommen, zeigte der Windsack, wer der Boss ist. War es letztes Jahr der Regen, so störten am 25. Juli heftige Winde und Böen den Flugbetrieb in Reichenbach empfindlich, sodass bereits vor dem Mittag das Fallschirmspringen abgesagt werden musste. Auch das wunderschöne Grossmodell der Stinson L-5 von René Barthlomé aus Thun blieb am Boden. Aber unsere «Stinsy» kämpfte sich mit Max und Monique tapfer durch die Winde und erreichte den kleinen Flugplatz gerade rechtzeitig zum Apéro, wo sie von ungefähr 20 CAF Mitgliedern und Ferdy Nietlisbach mit seiner *Wilga* begrüsst wurden. Da es ja «nur» windete, konnte Dani Stadelmann ohne Schwierigkeiten den Grill einheizen. Bald roch es wunderbar nach Steaks und Würsten, dazwischen auch nach Haut, wenn der Arm des Grilleurs wieder etwas zu nah an den Rost kam. Nach dem Mittagessen trotzten dann die Mitglieder des *Jet Scale Teams* dem Wind und verwöhnten uns mit tiefen Überflügen, Loopings und anderen Figuren ihrer aussergewöhnlichen Modelle. Es gab vom Hunter über Tiger, Alpha Jet bis zu einer SR-71 alles zu bestaunen. Schon unglaublich, wie detailgetreu diese Jetmodelle gearbeitet sind und wie sie dann in der Luft kaum von echten Flugzeugen zu unterscheiden sind. Bis zum nächsten Jahr und Danke an alle, die das BBQ ermöglicht haben.



Oben: Die vier Tiger F5-E der Patrouille Suisse flogen am späten Nachmittag zum Anlass des Seenachtsfests in Spiez
Andere Fotos: Einige Eindrücke vom CAF Swiss Wing-BBQ in Reichenbach an der Kander *Fotos: Rita Rohrer & Henry Saladin*





Herbstanlass der CAF Swiss Wing Besuch in Dübendorf

Caf Col Hansjörg Engler Henry Saladin konnte am späteren Samstagvormittag 27 teilnehmende CAF-Mitglieder und Begleitpersonen begrüßen und sie umgehend an die beiden Führer Hansjörg Kuhn und Heinz Barth übergeben.

In zwei Gruppen wurden wir durch die Museumshallen zur öffentlich nicht ohne weiteres (nur Führungen!) zugänglichen Motorensammlung geführt. Manches laute oder leisere „Ohh“ war beim Anblick der ausgestellten Exponate in der hellen Halle zu vernehmen. Wir wurden erst einmal über die Entstehungsgeschichten und Funktionsweisen der einzelnen Motorengattungen informiert: Nun wissen wir Bescheid über Umlaufmotoren, H-, V-, Reihen- Boxer- und Sternmotoren sowie einzelne Unterarten. Dann ging es Schritt für Schritt an den schweizerischen, deutschen, englischen, französischen, italienischen, österreichischen und amerikanischen Flugmotoren vorbei, und zu manchen Motoren hörten wir extrem viel Wissenswertes von den äusserst kompetenten Führern. Die Kolbenmotoren aus der Zeit vor dem Ersten Weltkriegs (WWI), aus der Zwischenkriegszeit und aus der Zeit des WWII mit der sich damals rasend schnell entwickelnden Motorenteknik beeindruckten; unter anderem der riesenhafte Wright R-3350-988 TC18EA Turbo Compound (Cyclone 18) mit 3400 PS, der in der DC-7 und in der „Super Connie“ verbaut wurde.

Oder der Junkers Juno 213A, der die Ju-88 G-5 angetrieben hatte. Oder der R.R. Griffon für die Fairey Firefly (1942). Oder der Hispano Suiza 12Y (HS77), der 1941 bis 1974 in den C-Serien und der Morane Dienst zu tun hatte. Oder der 14-Zylinder-2-Sternmotor A74 RC (1935) von Fiat, der die Fiat CR-42 und die Fiat G-50 antrieb. Oder der Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major (1934, 28-Zylinder-Sternmotor), der u.a. die Boeing Stratocruiser antrieb. Oder, oder, oder.....

Nach so viel gefühlten Auspuff-Gerüchen aus Motoren, die mit Propellern ausgerüstete Flugzeuge antrieben, wechselten wir zur „Jet-Triebwerk-Abteilung“. Exponate aus allen Zeitepochen, angefangen aus der Spätzeit des WWII bis zum heutigen Tag, Einstrom (Turbojet)-, Zweistrom (Turbofan, Mantelstrom)-Triebwerke, darunter das A.S. Sa.6-Triebwerk aus dem legendären P-16 oder das de Havilland Goblin 35B aus dem „Vämpi“ lagen einträchtig neben einander und gaben Zeugnis von der extremen, technisch hochstehenden und höchst anforderungsreichen Entwicklung in den letzten rund 75 Jahren. Nach dem stärkenden Mittagessen im Restaurant „Holding“ ging es am Nachmittag mit denselben Führern wie am Vormittag durch die Museumshallen.

Und auch hier profilierten sich Heinz



Barth und Hansjörg Kuhn als hoch kompetente Kenner der Ausstellungsexponate, diskutierten mit uns, wiesen auf Details hin, wussten Geschichten zu den einzelnen Flugzeugen; über Entwicklung und Einsätze. Was für ein Unterschied zum normalen Museumsbesuch, den die eine oder der andere doch schon mal absolviert hat.

Zusammen gefasst: Ein hoch interessanter, informativer und lehrreicher Anlass mit tollen Führern und interessierten Teilnehmern.

Ganz oben: Morane-Saulnier D-3800 und Fieseler Storch im «Neutralitätsschutzanstrich» in der Museumshalle Foto: H.J. Engler

Mitte: Ein Bristol Hercules IV Doppelsternmotor mit 1370 PS, wie er ab 1942 zum Einsatz kam Foto: H.J. Engler

Unten: Hans Jörg Kuhn erklärt den Blériot-eindecker Foto: H. Saladin

Links: Die zahlreich erschienenen Teilnehmer lauschen gespannt den Ausführungen von Heinz Bart Foto: R. Rohrer



50 Jahr Jubiläum 8./9. August 2015 Flugtage Sitterdorf

CAF Col Henry Saladin Man kann sich das heute nicht mehr vorstellen: Eine kleine Gruppe von Flugenthusiasten will einen Flugplatz bauen! Genau das ist vor 50 Jahren in Sitterdorf passiert. Das Land konnte gekauft werden und es entstanden in kurzer Zeit ein Hangar, ein Restaurant, ein Kinderspielplatz, ein Tiergarten, ein Minidrom für Modellautos.

Heute sind hier je eine Flugschule für Flächenflugzeuge, Helikopter und Fallschirmspringer beheimatet. Zum Jubiläum wurden die Oldtimerflugzeuge, Oldtimerautos und Oldti-



mertraktoren zum Fly-In eingeladen. Als grosse Attraktion führte der Zepelin der Edelweiss Passagiere auf einen Rundflug über die Ostschweiz und den Bodensee. (Natürlich vom ersten Moment an ausgebucht).

Am Samstag und Sonntag besuchten wir mit unserer Stinson L-5 diesen sympathischen Anlass, genossen das schöne Wetter und die festliche Stimmung auf dem Platz.

Wir gratulieren den Freunden in Sitterdorf zu ihrem tollen Anlass.

Wir freuen uns, bald wieder einmal in die Ostschweiz zu kommen.



Oben: EKW C-3605 Unten links: Ein Cadillac in der Ausstellung Unten rechts: Eine Morane-Saulnier MS.505 «Criquet» -mittels eines Lycoming O-540 Motors auf «Storch» getrimmt Fotos: Henry Saladin

St. Stephan 2015 Hunterfest im Simmental

Caf Col Werner Meier Alle Jahre wieder führt der Hunterverein Obersimmental ein Hunterfest durch - notabene mit Gratis-Eintritt. Am Samstag findet jeweils auch die Generalversammlung des Vereins statt. Jedes Jahr ist der Hangar praktisch voll. Das zeugt von einer verschworenen Gruppe.

Als wir am Morgen des 29. August 2015 mit der „Stinsy“ ins Simmental einfliegen, stellen wir schon regen Verkehr auf der Kantonstrasse fest. Nach der Landung um 09:45 war jedoch der Flugplatz noch am Erwärmen. Die Eingeflechten sassen vor ihren Campern und genossen ihr Frühstück.

Die gut organisierte Verpflegungsmannschaft war um diese Zeit schon aktiv. So kamen wir ohne Probleme zu unserem Kaffee mit Gipfeli.

An diesem Hunterfest konnte man einen regen Jet-Betrieb miterleben, visuell und auch akustisch.

Es wurden auch Passagierflüge durchgeführt; jeder Doppelsitzer war mit einem glücklichen Passagier „bestückt“. Mit heftigen Winken verabschiedeten sie sich jeweils und mit einem noch heftigeren kamen sie zurück. An diesem Anlass machen die Piloten auch gleich ihre jährlichen Checkflüge. Durchstartmanöver wurden geübt.

Die Landungen ohne Landeklappen stellten hohe Anforderung. Die Landegeschwindigkeit bei einem Gewicht von 8 Tonnen beträgt 275 km/h.

Die Landung musste dann wirklich am Anfang der Piste erfolgen, ansonsten wäre ein Durchstarten unabwendbar.

Die Unfälle in England und Dittigen hatten Auswirkungen bis nach St. Stephan. Formations- und Kunstflüge wurden gestrichen. Die Veranstalter verzichteten freiwillig (in Absprache mit dem BAZL) auf solche Vorführungen. Bei strahlend schönem Wetter und angenehmen 26° genossen die über 4000 Zuschauer aber trotzdem den Jet-Flugbetrieb. Die «Swissair DC-3» konnte bewundert werden und ein Überflug der «Breitling Super Constellation» durfte auch nicht fehlen. Ein gelungener Anlass, der nächstes Jahr wieder stattfinden wird. Die CAF Swiss Wing wird wieder dabei sein.



CAF Swiss Wing in den USA Washington und Midland

CAF Col Henry Saladin Sieben Reise-
teilnehmer haben sich am 24. August
in Kloten getroffen und UNITED
brachte sie in achteinhalb Stunden
nach Washington DC. Die Einreise in
die USA war immer noch langwierig,
aber wir haben es geschafft. Der Dri-
ver stand schon bereit und führte uns
ins Hotel Hilton Capital.

Am nächsten Morgen trafen wir uns
zur Stadtbesichtigung. Der Führer,
Herr Müller, gebürtig aus Salem am
Bodensee, ist vor 45 Jahren ausgewan-
dert und jetzt pensioniert. Mit ihm ha-
ben wir die amerikanische Geschichte
wieder einmal besser verstehen ge-
lernt. Wir begannen mit dem Friedhof
Arlington und haben dann alle Geden-
kstätten der ausgefochtenen Kriege
besucht. Dabei ist einem bewusst
geworden, wieviele Amerikaner in Eu-
ropa, in Korea, in Vietnam und auch
in den jüngeren Konflikten ihr Leben
liessen... nicht immer zugunsten ihres
Landes. Im Laufe des Tages kamen
wir dann auch zum Capitol, welches
leider nicht zu besichtigen war, weil es
restauriert wird. Beim Weissen Haus
standen wir am Gitter, Herr Obama
war gerade am Telefon, konnte uns
daher nicht persönlich empfangen.
Man müsste viele Tage hier sein, um
nur die wichtigsten Monumente, Ge-
bäude und Museen zu besichtigen.
Wir beschränkten uns dann am Nach-
mittag auf das Smithsonian Museum.
Gegen Abend kamen wir ins unter-
kühlte Hotel zurück und nach dem
Apéro fanden wir ein gediegenes Res-
taurant, wo wir den Tag ausklingen
liessen. Der Mittwoch war dem Besuch
des Air- and Space-Museums gewid-
met. Die ganze Geschichte der Luft-
fahrt mit den vielen Originalen wird
hier grosszügig ausgestellt und in den
Werkstätten werden noch weitere sehr
wertvolle Objekte aufbereitet – ob sie

noch Platz finden? Vom
Gesehenen reichlich
ausgefüllt kamen wir
ins Hotel zurück, Proce-
dere wie am Vortag.
Der Donnerstag war
wieder Reisetag. Von
Washington DC wur-
den wir nach Houston
und dann nach Midland
geflogen, Käfighaltung
bei Wasser ohne Brot.
Peter fasste nun einen
Van für uns und brachte
die Gruppe ins Hilton.
Von früheren Reisen
wusste Peter ein Steak-
house in der Nähe. Die
Hallorufe des Personals
bei unserem Eintreten
zeigten, dass die CAF
Swiss Wing immer sehr
willkommen ist.
Am Freitagvormittag
fuhren wir zum Flug-
platz, um am Trainings-
tag mit etwas mehr Be-
wegungsfreiheit den
AIRSHO-Besuch einzu-
leiten. Wer früher schon
einmal hier war, mus-
te zwangsläufig sehr
enttäuscht sein. Wir
wussten zwar, dass das
CAF-HQ nach Dallas
ziehen würde, aber dass
der Umzug genau in der
Woche vor der AIRSHO
stattfinden musste, war
doch sehr frustrierend.
Das Museum war be-
reits leer und geschlos-
sen, die grosse Halle leer
und die *Nose Art*-Samm-
lung war ebenfalls ge-
schlossen, der Shop nur
noch ansatzweise vor-
handen.
Die *Flightline* war ein
müder Abgesang zu
früher, hatte aber den



Von oben nach unten: Eine ganz seltene
Macchi MC.202 im attraktiven Wüsten-
tarnmuster
Die Stinson L-5 in der speziellen Ausfüh-
rung mit der Aufhängung für das «Brodie
System»
«Zukunftsmusik von Vorgestern»: Die ein-
zige noch existierende Horten Ho.229.
Ebenfalls bereits Geschichte: Space Shuttle
«Discovery» Fotos: Henry Saladin



Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2015

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!



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



Vorteil, dass die Flugzeuge gut fotografiert werden konnten. Nach dem Besuch der „Gunfighter“-Lounge mit den beiden Staffdamen Donna Blalack und Leah Block machten wir uns wieder auf die Rückfahrt zum Hotel. Übrigens: Das Thermometer fiel an diesem Abend erstmals unter 35 °C!

Am Freitag bekamen wir wieder unseren VIP-Parkplatz und auch das Officers-Zelt war für uns offen. Zur Mittagszeit erfolgte die offizielle Eröffnung der AIRSHO. Mit einer Hundertschaft von Harley-Davidson-Bikes begann die Parade, dann Singen der Nationalhymne und eine kurze Ansprache eines Veteranen. Dann begannen die Vorführungen der verschiedenen Flugzeugtypen. Da die einzige angekündigte viermotorige Maschine, eine Boeing B-17, nach dem Start in Dallas Probleme mit einem Motor hatte und zurückkehrte, gab es im Programm jedoch eine Lücke. Dann kamen die pyrotechnischen Aktionen. Früher hatte man Szenen aus dem Krieg in Europa gezeigt, jetzt, weil viele Flugzeuge aus dem Pazifikkrieg hier waren, erlebten wir „Schiffsangriffe“, „Bombardierung von Tokio“ und die „Schlacht um Midway“. Um 15 Uhr starteten die sechs F-16, *Fighting Falcon* der «Thunderbirds» zu ihrer Schau. Während 35 Minuten erlebten wir eine Jet-Vorführung von höchster Präzision, und weil es ja Kampfflugzeuge sind, auch mit der entsprechenden akustischen Untermalung.

Für vier Gruppenmitglieder gab es noch den Flug mit einer B-25 *Mitchell*. Als Commander flog Frau Beth Jenkins. Obwohl eigentlich ein Flug mit der B-17 vorgesehen war haben die Passagiere das Erlebnis sehr genossen. Nach der Verabschiedung von der Crew des „Devil Dog“ ging es zuerst zum Apéro und dann ins Steakhouse „Susan“.

Am Sonntag fuhren wir schon am Vormittag zum Flugplatz, es bestand nochmals die Möglichkeit, einen Passagierflug zu machen. Tatsächlich waren drei Flüge in einer T-28 Trojan zu haben. Markus, Küde und Jost packten die Gelegenheit beim Schopf.

Am Nachmittag wurde nochmals dasselbe Programm wie bereits am Vortag gezeigt, und da wir den Ablauf schon kannten, konnten wir uns auf die Hauptpunkte und auf das Fotografieren konzentrieren. Die Bomber „warfen“ Bomben, die Jäger setzen Maschinengewehrfeuer ein und die Pyrotechniker am Boden bekamen auch heisse Köpfe.

Nach der Formation „Missing Man“ kamen nochmals die Thunderbirds zum Einsatz. Mit ihren F-16 zeigten sie wieder ihre Show, wie sie in Europa aufgrund viel strengerer Vorschriften nicht möglich wäre, auch der Einsatz



von Feuer und Rauch gäbe bei uns wahrscheinlich Anlass zu größeren Diskussionen.

Der Rest ist kurz erzählt: Die Rückflüge von Midland via Houston und Washington DC ergeben halt eine Reisezeit von 20 Stunden.

Aber nächstes Jahr ist die CAF in Dallas; wir dürfen gespannt sein.

Ein herzliches Dankeschön an die Organisatorin Evelyn Klocker von *Cosmos Tours* und den Begleiter Peter Winkler.

Oben: Die zufriedenen Passagiere Markus Fraefel, Kurt Mühlberg, Harry Gasser und Peter Winkler nach dem Flug mit der B-25 «Devil Dog» **Hauptbild:** Die B-25 «Devil Dog» rollt durch den Rauch der Pyro-Show zum Start **Unten links:** Eine der mächtigsten Douglas A-1 Skyraider **Unten rechts:** Die Bell P-39 Airacobra war der erste US-Jäger mit Bugradfahrwerk.

Fotos: Harry Gasser





75 Jahr Jubiläum Fliegerschule Birrfeld

CAF Col Henry Saladin Die Flugschule Birrfeld hat sich für dieses Jubiläum am 21. / 22. August etwas Spezielles einfallen lassen: Ein Tag der offenen Türe sollte alles zeigen, was auf dem Flugplatz zu sehen ist.

Der Freitagnachmittag war der Tag der Schulen der Gemeinden rund um den Flugplatz. In Scharen sind sie gekommen und wurden mit einem reichhaltigen Programm belohnt. Zuerst gab es ein Briefing, dann wurde ein Parcours durch den Flugplatz abgesprochen, immer begleitet von einem Helfer oder einer Helferin der Flugschule und der Flugfeldcrew. Die Luftwaffe brach-

te einen Super Puma, der bestiegen werden konnte. Viele verschiedene Flugzeuge waren auf den Abstellplätzen zu bewundern, danach ging man durch Hangars und Werkstätten, und auch die Fahrzeuge der Flugplatzinfrastruktur wurden gezeigt. Am Samstag kamen die Interessierten aus der näheren und weiteren Umgebung. Unser Vereinsstand war gut positioniert, direkt neben der „Stinsy“. Viele Kinder haben die Gelegenheit benutzt, ins Flugzeug zu klettern und Mamis und Papis zückten ihr iPhone, um ein Foto zu schiessen. Das Wunderwetter lud zum Fluge ein, fünf Passagiere nutzten die Gelegenheit für einen halbstündigen Rundflug mit Werner Meier. Wir konnten interessante Gespräche am

Stand und beim Flugzeug führen. Der Kontakt mit den Besuchern hat viel Goodwill für die Fliegerei geschaffen. Es ist den Verantwortlichen des Birrfeldes und ihren Helfern sowie auch unserer Standcrew herzlich für ihren Einsatz zu danken.



Bell P-39 Airacobra und Ford Model A Speedster Franz Zumstein Einen der treffendsten Kommentare zur P-39 las ich in Bud Andersons Memoiren: „Die P-39 sah gut aus, wäre es nach dem Aussehen allein gegangen, hätte sie sogar ein grossartiges Flugzeug sein müssen. Die Russen liebten sie über alles und hatten am Ende die meisten davon, weil sie diese riesige 37mm-Kanone in der Nase hatte und damit zu Tiefangriffen gegen Panzer eingesetzt werden konnte. Unterhalb von 15'000 Fuss war die P-39, genannt Airacobra, eine anständige Maschine, wenn auch etwas schwach auf der Brust. Weil je-

operieren, war die P-39 dafür der perfekte Jäger. Nur über 15'000 Fuss wurde die Airacobra zu Hackfleisch verarbeitet; sie war nutzlos in Westeuropa, wo sich praktisch alle Luftkämpfe doppelt so hoch

doch Panzer in der Regel unterhalb von 15'000 Fuss abspielten.“



Die Südseeszene, die ich abgebildet habe, könnte sich ereignet haben, denn die Airacobra wurde auch z.B. über Guadalcanal mit Erfolg als Erdkämpfer eingesetzt. Die Inselschönheit, die mit dem Wachsoldaten flir- tet, sitzt in einem Ford Model A Speedster, das es in dieser Form als Serienwagen gar nicht gab. Den Wagen, der aus vier Zylindern und 3286 Kubik 40PS schöpfte, gab es als Viertürer, Zweitürer, als Coupé, als offenen Tourer, Roadster, und gar als Lastwägelchen. Doch den formschönen Roadster mussten die Flugzeugmechaniker in ihren Mussestunden, wenn sie denn welche hatten, zusammengebastelt haben, oder aber der Zeichner in seiner Fantasie!

Kapitulation vor 45 Jahren Der Biafrakrieg 1967-1970

Kuno Gross Wenn man heute auf die Weltkarte schaut, wird man Biafra nicht mehr finden. Das kleine Land ist beinahe aus dem Bewusstsein der Menschheit verschwunden und damit wohl auch die Erinnerung an eine beispiellose afrikanische Tragödie.

Nigeria in Westafrika, das bevölkerungsreichste Land des Kontinents, heute vor allem durch dubiose Emails aber auch durch die Verschmutzung des Nigerdeltas durch die Ölfirmen und das brutale Wüten der Sekte „Boko Haram“ im Norden bekannt, ist das Zentrum dieser Geschichte. Ursprünglich ein Konstrukt des britischen Kolonialreiches, wurde das Land ohne grosse Rücksichtnahme auf die lokalen ethnischen, kulturellen und historischen Begebenheiten 1960 in die Unabhängigkeit entlassen.



Die Sezession des Ostens erfolgte, nachdem es mehrfach zu Pogromen und Massakern von Seiten der Bevölkerung des Nordens gegen die Igbo, welche aus dem Osten stammten, gekommen war und vor allem, nachdem die Zentralregierung im Mai 1967 eine Gebietsreform verabschiedet hatte, bei der das Land in zwölf Bundesstaaten aufgeteilt wurde. Der Autor Frederick Forsyth beschrieb die Vorkommnisse eindrücklich in seinem Buch „Biafra Story“.

Die Geschichte der Sezession ist zu vielfältig und zu unübersichtlich, um hier in der Kürze in allen Aspekten beleuchtet zu werden. Aber nebst allen anderen Gründen ging es auch



um einen kostbaren Rohstoff: Öl. Nigeria, beziehungsweise der dominante Norden, konnte es sich ganz einfach nicht erlauben, die ölfreiche Provinz im Osten zu verlieren... Da die nigerianische Armee ihre Soldaten traditionell zum grössten Teil aus dem Norden rekrutierte, stand Biafra praktisch ohne eigene Armee da und man glaubte, die abtrünnige Provinz mit einer kurzen „Poliizeiaktion“ wieder in die Föderation eingliedern zu können.

Niemand ging davon aus, dass sich die Biafraner in kürzester Zeit organisieren und eine Verteidigungsarmee aufstellen könnten, welche den zahlen- und ausrüstungsmässig mehrfach überlegenen Nigerianern die Stirn bot. Trotz erbitterten Widerstands zeigte sich jedoch bald die militärische Unterlegenheit Biafras. Vor allem den Bombardierungen durch die nigerianische Luftwaffe hatte Biafra nichts entgegenzusetzen. Auch die Blockade des Hafens von Port Harcourt durch ein Kriegsschiff konnte Biafra nicht verhindern. Vermittlungsversuche Dritter, wie etwa der Generalsekretäre des Commonwealth und der UNO, scheiterten an der harten Haltung des nigerianischen Militärdiktators Yakubu Gowon. Am 18. Mai 1968 eroberten die nigerianischen Truppen Port Harcourt.

Biafra verlor damit den Zugang zum Meer und die freie Versorgung von aussen. Etwa zwei Drittel Biafras waren besetzt; das verbliebene Territorium konnte Nachschub nur noch über Hilfsflüge, hauptsächlich von den Inseln São Tomé und Fernando Póo aus bekommen. Als das IKRK im Juni 1969 nach dem Abschuss eines seiner Flugzeuge die Hilfsflüge einstellte, verschlechterte sich die Versorgungslage weiter.

Nigeria griff zum Mittel der totalen Blockade, um Rest-Biafra zu bezwingen. Nach unterschiedlichen Angaben sind dabei zwischen 750'000 und zwei Millionen Menschen aufgrund der Hungersnot ums Leben gekommen. Nachdem es vom Herbst 1968 an etwa ein Jahr lang nach einer militärischen Patt-Situation aussah, war das zunehmend geschwächte Biafra der im Dezember 1969 einsetzenden Schlussoffensive von Gowons Truppen nicht mehr gewachsen und musste am 15. Januar 1970 schliesslich kapitulieren. Biafra wurde wieder dem nigerianischen Staat eingegliedert, während die Igbo auf Jahrzehnte keine bedeutenden Posten in Militär oder Verwaltung mehr erhielten.

Oben links: Ärmelaufnäher mit der aufgehenden Sonne, dem Wappen Biafras.

Bemerkung: Die Artikel auf den folgenden Seiten beschäftigen sich ausschliesslich mit auf die Fliegerei bezogenen Teilaspekten des Biafrakrieges.

Die nigerianische Luftwaffe DC-3, MiG-17 und Il-28

Kuno Gross Obwohl Nigeria 1960 unabhängig wurde, hatte es bis 1964 keine eigene Luftwaffe. Vor allem mit Unterstützung des damaligen Westdeutschland wurde der Aufbau mit Dornier Do 27 und Piaggio P.149 begonnen.

Mit den zunehmenden Spannungen in Nigeria kam es bald zu einem Embargo für Flugzeuge aus westlichen Nationen, was aber nur dazu führte, dass die Sowjetunion ihre Chance sah und auch nutzte. Bereits im August 1967 wurden tschechische LET L-29 geliefert, welche für eine Zeitlang zusammen mit zwei aus dem Sudan erstandenen Jet Provost T.5 die wichtigsten Kampfflugzeuge der Nigerianer waren.

Ebenfalls im August 1967 wurden die ersten MiG-17 mit Antonov An-12 nach Nigeria gebracht und dort von russischem Personal wieder montiert. Aufgrund von russischen Restriktionen durften diese Flugzeuge nicht von Piloten aus westlichen Ländern geflogen werden; es kamen hauptsächlich Ägypter zum Einsatz. Deren Begeisterung, in Nigeria zu kämpfen hielt sich aber in Grenzen und bald schon musste man erkennen, dass sie tatsächlich völlig nutzlos waren.

Natürlich war der Krieg in Nigeria auch für Söldner interessant und nach kurzer Zeit befanden sich Piloten aus England, Südafrika, Belgien, Frankreich, Polen und Australien auf der Angestelltenliste der nigerianischen Luftwaffe – angeworben über eine in der Schweiz ansässige Agentur.

Deren Motivation war um einiges höher als die der Ägypter und so kam man in Nigeria bald auf die Idee, die russischen Restriktionen zu umgehen und begann die Söldner auf den MiG-17 auszubilden. Das liess sich natürlich nicht lange verheimlichen und in der Folge gaben die Sowjets die Beschränkungen auf.

Der bekannteste dieser Söldner-Piloten war der ehemalige RAF-Pilot Ares Klootwyk aus Südafrika, der es auf der MiG-17 zu 189 Einsätzen brachte.

Ein anderer südafrikanischer MiG-Pilot war der einzige Pilot, der auf nigerianischer Seite im Einsatz ums Leben kam. Mike Thompsett stürzte in

der Nähe von Port Harcourt wegen Treibstoffmangel ab.

Nigeria erhielt auch sechs Iljushin Il-28 Bomber, welche wiederum von ägyptischen Besatzungen geführt wurden. Auch deren Effektivität liess zu wünschen übrig, da sie sich offensichtlich grundsätzlich aus jeder möglichen Gefahrenzone heraushielten – man redete von „stratosphärischen Bombardierungen“. Als Hilfsbomber wurden umgebaute DC-3 eingesetzt, bei welchen über ein Rollensystem nachts Bomben von Hand aus der Ladetüre heraus abgeworfen wurden. Der Effekt dieser Bombenabwürfe war minimal; es gelang nie, den einzigen verbliebenen Flugplatz in Biafra, Uli, effektiv zu beschädigen, geschweige denn, ausser Betrieb zu setzen.

Waren die Piloten aus Ägypten schlichtweg nicht motiviert, für Nigeria zu kämpfen, so hatten die Söldner absolut kein Interesse, den Grund ihrer Anstellung zu zerstören. Wenn Uli für die Hilfsflüge weggefallen wäre, dann hätte Nigeria die teuren Söldner wahrscheinlich auch bald nicht mehr gebraucht.

Erst als nebst den Ägyptern und den Söldnern auch «Freiwillige» aus der DDR eintrafen wurden die Angriffe mit den MiGs effektiver. Obwohl es nie offiziell bestätigt wurde, erzählt man, dass es diese deutschen Piloten waren, die am 5. Juni 1969 die DC-7 des Roten Kreuzes über Biafra abgeschossen haben.



Ganz oben: Die ersten L-29 «Delfin» wurden im August 1967 an die Nigerian Air Force (NAF) ausgeliefert. Hier die NAF-401 in Lagos im Frühjahr 1969

Oben: Eine Il-28 mit Reifenschaden in Port Harcourt (1969)

Unten: Die rechte MiG-17F (NAF-605), teilweise sichtbar, stammt vermutlich aus Ägypten (Siehe Raketenhalterungen)

Ganz unten: Staubsturm beim Turbinenstart der NAF-612 der 1. Kampfbomberstaffel auf der Enugu Airbase (1969)

Alle Fotos: Keith E. Sissons



Drei ungewöhnliche Piloten Sie flogen für Biafra

Kuno Gross Die einheimischen Piloten Biafras sind meist nur mit dem Vornamen bekannt. Es gibt aber auch drei Europäer, die massgeblich an den Einsätzen der Luftwaffe Biafras beteiligt waren.

Am wenigsten kennt man wohl den Deutschen **Friedrich Herz**. Herz machte seine erste Bekanntheit mit nigerianischen Flugschülern bereits als Ausbilder bei der Luftwaffe in Ueterseen. Im September 1967 traf Herz in Biafra ein, um eine der zwei B-25 in bis zu drei Einsätzen pro Tag zu fliegen. Bereits im Dezember kehrte er nach einem Absturz und schwerer Verletzung nach Deutschland zurück. Im Januar 1968 war er wieder in Biafra - dort hatte es aber zuerst keine einsatzfähigen Flugzeuge mehr für ihn. Erst Ende September 1969 flog Herz wieder Luftangriffe. Er war einer

der Piloten der «Biafra Babies» und flog 172 Einsätze. Im Dezember desselben Jahres soll er auch eine der verspätet eingetroffenen T-6 Texan geflogen und dabei mehrere MiG-17 der Nigerianer zerstört haben.

Jan Zumbach - «Kamikaze Brown» - war ein polnischer Pilot schweizerischer Abstammung. Während des Zweiten Weltkriegs flog er für die RAF, danach betätigte er sich als Lufttaxiunternehmer, ein Geschäft, welches er jedoch weniger mit dem Transport von Personen als mit gefälschten Pfundnoten betrieb. Danach führte er eine Diskothek in Paris und war dann zum Jahreswechsel 1961/62 mit dem Aufbau der Luftwaffe von Katanga beschäftigt. Er flog auch selber Kampfeinsätze gegen die Regierungstruppen. Vor dem Zusammenbruch Katangas konnte er sich noch nach Frankreich absetzen und betrieb dann einen Handel mit Flugzeugen. Als Biafra Kampfflugzeuge suchte,

war Zumbach wieder mit im Spiel. Er lieferte eine gebrauchte Douglas B-26 und flog diese während etwa einem halben Jahr. Als das Flugzeug nicht mehr einsatzfähig war, verliess Zumbach Ende 1967 Biafra.

Die wohl schillerndste Figur unter den Europäern in Biafra war **Carl Gustaf Ericsson von Rosen**. 1935 flog er im Abessinienkrieg für das Rote Kreuz, im Zweiten Weltkrieg für Finland in einer zum Bomber umgebauten DC-2, dann baute er die Luftwaffe Äthiopiens auf und flog danach 1960-62 für Hilfeinsätze im Kongo. Im Sommer 1968 war er als Pilot für ein Hilfswerk in Biafra tätig, bis er wegen Waffenschmuggel entlassen wurde. 1969 arrangierte er die Lieferung der ersten MFI-9B Leichtflugzeuge, den sogenannten «Biafra Babies», bildete einheimische Piloten aus und flog sogar die ersten fünf Kampfeinsätze, bevor er dann erschöpft wieder nach Schweden zurückkehrte.

Jan Zumbach's Douglas B-26 Der mit dem Haifischmaul

Kuno Gross Nebst den «Biafra Babies» gibt es ein weiteres Flugzeug, welches mit diesem Konflikt mindestens so berühmt geworden ist: «The Shark», Jan Zumbach's B-26R.

Wahrscheinlich ist es nicht so sehr der Einsatzerfolg dieses Flugzeuges sondern vielmehr der Umstand, dass Jan Zumbach ein Buch über seine Einsätze veröffentlicht hat, was zu diesem Bekanntheitsgrad führte.

Als sich die politische Lage anfang zuspitzen, versuchte Biafra fieberhaft, Kampfflugzeuge zu beschaffen. Über verschiedene Mittelsmänner konnte man für 320'000 US-Dollar eine ausgemusterte B-26R der französischen Luftwaffe erwerben, welche dann über mehrere Überführungsetappen am 29. Juni 1967 Biafra erreichte. Das Flugzeug war unbewaffnet und zudem noch mit einer speziellen Nase für Radarversuche versehen worden.

Bevor es zum Einsatz kommen konnte, musste es zuerst kampfbereit gemacht werden. Da man keine der normalerweise eingebauten amerikanischen

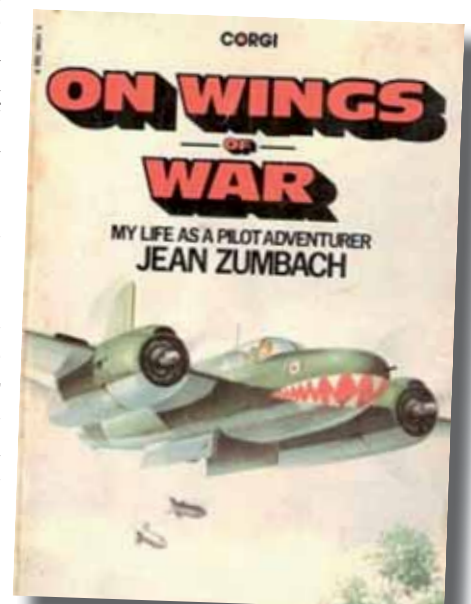
Browning-Maschinengewehre beschaffen konnte, verwendete man ein einzelnes Maschinengewehr tschechischen Ursprungs, welches durch ein Loch in der Flugzeugnase schoss. Der MG-Schütze, der dahinter lag konnte nichts sehen. Es war der Pilot, der mit dem ganzen Flugzeug zielte und zur Schussabgabe an einer Schnur zog, welche am Arm (nach anderen Quellen am grossen Zeh) des Schützen befestigt war. Auf dieses Signal hin zog der Schütze den Abzug durch...

Auch mit den Bomben hatte man so seine Probleme, denn reguläre Bomben waren für Biafra nicht zu kaufen. Somit musste man sich selber behelfen. Aus Fässern und Feuerlöschern fertigte man improvisierte Bomben. Diese wurden dann manuell von einem oder zwei «Bombardiers» aus dem geöffneten Bombenschacht befördert. Trotz all dieser Improvisationen waren die Einsätze teilweise erfolgreich.

Jan Zumbach war ein sehr erfahrener Pilot und „The Shark“ wurde zum



Oben: Mai 1967. Die B-26R s/n 41-39531 (N12756) in Belgien, kurz vor der Überführung nach Westafrika. Foto: Bob Rongé Collection



Schrecken der nigerianischen Bodentruppen. Die biafranischen Flugzeuge starteten zu bis zu drei Kampfeinsätzen jeden Tag, was nicht nur die Maschinen sondern auch die Besatzungen stark belastete. Vielleicht war es noch nicht einmal das tatsächliche Resultat dieser Einsätze, welches den wahren Wert der kleinen biafranischen Luftwaffe ausmachte sondern der moralische Effekt, den die Flugzeuge auf die eigenen und vor allem auch auf die gegnerischen Truppen hatten.

So war es nicht zuletzt der Einsatz der biafranischen B-26, welcher die Nigerianer dazu veranlasste, sich ernsthaft um eine eigene starke Luftwaffe zu bemühen und dann die MiGs aus Russland zu kaufen.

Leider war die Ersatzteilversorgung praktisch nicht vorhanden und so ging es nicht lange, bis Zumbachs B-26R nicht mehr einsatzfähig war. Bereits am 4. Oktober 1967 musste sie auf dem Flugplatz von Enugu abgestellt und aufgegeben werden.

Mitte August 1967 traf eine zweite Maschine aus den Beständen der französischen Luftwaffe ein. Diesmal war es eine RB-26P mit Glasbug. Auch diese Maschine wurde sofort kampfbereit gemacht. Mittlerweile hatte man auch gelernt, die Flugzeuge mit selbstgefertigten, ungelenkten Raketen auszurüsten.

In der Nacht vom 2. auf den 3. Dezember flog diese zweite B-26 zusammen mit einer B-25 einen nächtlichen Angriff auf die nigerianische Luftwaffenbasis von Calabar.

Der Angriff war erfolgreich. Die beiden Maschinen kehrten trotz heftiger Fliegerabwehr nach Port Harcourt zurück. Die B-26 hatte allerdings ein beschädigtes Fahrwerk. Sie konnte aber ohne Feuer zu fangen eine Bauchlandung hinlegen. Weniger Glück hatte die Besatzung der kurz danach landenden B-25.

Ganz oben: Jan Zumbach (r) mit Jacques Lestradeim im Cockpit der noch nicht mit dem Tarnanstrich versehenen B-26R. Foto: Jan Zumbach via Michael Robson

Oben: Zumbachs B-26R mit Tarnung und Haifischmaul. Foto: Jan Zumbach

Mitte: Die B-26R nachdem sie bei der Landung einen Reifenschaden erlitten hatte. Ein Ersatz musste extra aus Frankreich beschafft werden - bis dahin war das Flugzeug nicht einsatzfähig. Foto: Jan Zumbach via Michael Robson

Unten: Die beschädigte RB-26P, wie sie den Nigerianern in die Hände fiel. Foto: Oseni Oladigbolu

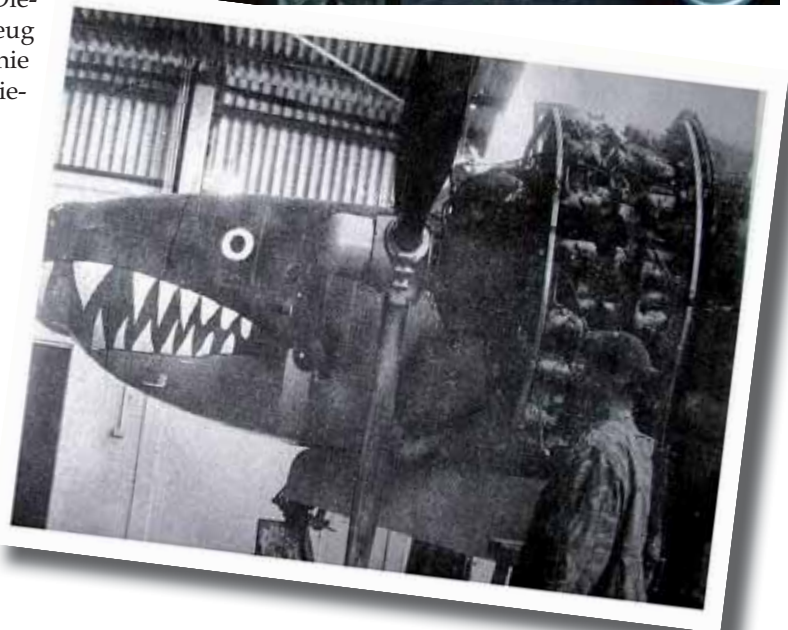
Das Flugzeug traf einige Palmen, da es in der Dunkelheit zu tief anflog. Motoren und Flügel wurden abgerissen und das Flugzeug stürzte ab. Major Ezeilo und Freddy Herz, der Pilot, überlebten während das dritte Besatzungsmitglied ums Leben kam.

Der Verlust dieser beiden Flugzeuge traf die biafranische Luftwaffe hart - sie war jetzt praktisch ohne effektives Offensivpotential.

Nachdem Port Harcourt später von den Nigerianern überrannt wurde, fiel ihnen am 19. Mai 1968 auch Jan Zumbachs B-26 in die Hände. Man begann bald, sie zu reparieren.

Als die Biafraner erfuhren, dass das Flugzeug eventuell in der nahen Zukunft gegen die ehemaligen Besitzer eingesetzt werden könnte, schickten sie eines Nachts einen kleinen Commando-Trupp los. Dieser hatte die Mission, das Flugzeug endgültig zu zerstören.

Der Auftrag wurde ausgeführt, nach der Explosion einer Handgranate im Cockpit der B-26 war man sich sicher: Dieses Flugzeug würde nie mehr fliegen.



Malmö Flygindustri MFI-9B Die «Biafra Babies»

Kuno Gross Graf Gustav von Rosen soll die Idee gehabt haben, die Flugzeuge vom Typ MFI-9B mit Raketen auszurüsten und als Kampfflugzeuge zu verwenden. So war es aber nicht. Die schwedische Firma Malmö Flygindustri (MFI), eine Tochterfirma von SAAB, hatte bereits vorher ihr Leichtflugzeug MFI-9 so modifiziert, dass es an zwei Unterflügelstationen Waffenbehälter aufnehmen konnte.

Niemand interessierte sich dafür. Die zehn Mustermaschinen, die die schwedische Luftwaffe zum Testen bekam, wurden an den Hersteller zurückgegeben und danach zivil registriert.

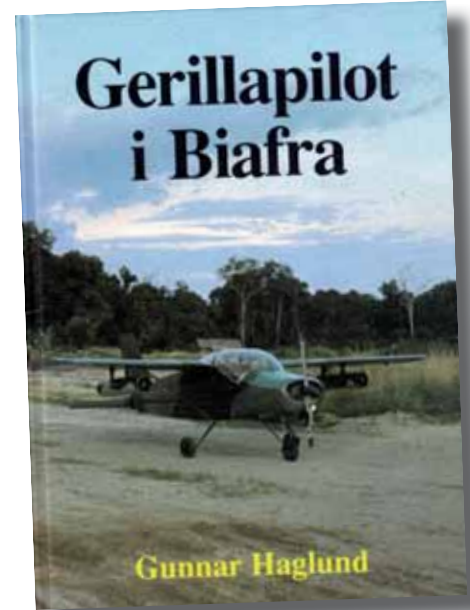
Von Rosen wusste offensichtlich, dass es die für das Militär umgebauten Flugzeuge gab und es wurde ein kompliziertes Geschäft organisiert, bei dem fünf dieser Flugzeuge angeblich an eine Flugschule in Tansania verkauft wurden. Da kamen sie aber nie an, sondern erreichten über einen Umweg via Frankreich das sogenannte „Camp I“ in Libreville, Gabon. Dort wurden je zwei Raketenbehälter mit je sechs ungelenkten 68 mm Matra-Raketen angebracht und die Flugzeuge mit einem grünen Tarnanstrich versehen. Nach einem Monat Vorbereitung und Training wurden die fünf Flugzeuge am 22. Mai 1969 nach Biafra überführt. Der Überführungsflug wurde gleich dazu genutzt, einen Überraschungsangriff auf den Flughafen von Port

Unten: Während der Vorbereitung im «Camp 1» in Gabon wurden die MFI-9 mit den Raketen-Pods ausgerüstet. Jeder Pod war mit sechs französischen 68mm SNEB Raketen ausgerüstet, welche paarweise abgefeuert werden konnten Foto: Pierre Mens



Harcourt auszuführen, wobei mehrere nigerianische Flugzeuge zu Schaden kamen. Gelandet wurde in „Camp II“ in der Nähe von Uga. Schon zwei Tage später wurde die nächste Attacke geflogen. Bereits vor Tagesanbruch starteten vier MFI-9B, so dass man sicher sein konnte, die Nigerianer auf dem Flugplatz von Benin noch fast im Dunkeln zu überraschen. Man hatte sich in zwei Gruppen zu je zwei Flugzeugen aufgeteilt – zwei Flugzeuge griffen von Westen an und die anderen zwei von Osten. Von Rosens Flugzeug hatte ein elektrisches Problem, welches verhinderte, dass er seine Raketen abfeuern konnte aber die anderen drei konnten ihre Waffen gegen die Flugplatzinstallationen einsetzen. Der Rückflug von Benin endete hingegen fast in einem Desaster. Die Flugzeuge hatten nur noch sehr wenig Treibstoff, als sie biafranisches Gebiet erreichten und zusätzlich gelang es den vier Piloten nicht mehr, den sehr gut getarnten Landeplatz zu finden. Von Rosens elektrisches Problem hatte sich nicht gelöst – im Gegenteil, nun funktionierte auch der Funk nicht mehr, er konnte die anderen Piloten nicht anweisen. Endlich erkannte einer der Piloten die Landestelle und ging nieder – die anderen sahen ihn und folgten. Nach der Landung erkannten sie, dass sie gar nicht an ihrem Startpunkt gelandet waren. Dieser Landeplatz wurde fortan „Camp III“ genannt. Die Nigerianer waren nun ziemlich nervös – die biafranische Luftwaffe war zurück!

Noch im selben Monat verliessen



von Rosen und die anderen schwedischen Piloten Biafra und kehrten nach Schweden zurück. Im August 1969 konnten noch einmal vier weitere MFI-9B auf ebenso dubiosen Wegen erworben werden, wie schon beim ersten Mal.

Danach blockierte die schwedische Regierung solche Geschäfte, da sie auf die Neutralität des Landes achten wollte. Ebenfalls im August kehrte von Rosen zurück und kümmerte sich um die Ausbildung von weiteren biafranischen Piloten. Danach nahmen die Aktivitäten der biafranischen Luftwaffe merklich zu. Hatte man sich zuerst hauptsächlich auf Ziele bei der nigerianischen Luftwaffe konzentriert, griff man nun zusätzlich auch Industrieanlagen, vor allem solche der Ölindustrie an. Auch Schiffe wurden nicht

Sunnemart

EINKAUFS-
ZENTRUM
BREMgarten



21 Geschäfte
unter einem Dach



2 Stunden gratis
Parkplätze + Parkhaus



erreichbar mit
Bahn und Bus

www.sunnemart.ch

verschont und bei einem speziellen Angriff gelang es ein wichtiges Kraftwerk für längere Zeit ausser Betrieb zu setzen. Den Nigerianern war es mittlerweile gelungen, den Funkverkehr der Biafraner zu stören, was die Einsätze der „Biafra Babies“ teilweise erheblich behinderte. Unter der Leitung von Friedrich Herz wurde daher ein Angriff gegen diese Funkstation geflogen. Es gelang, sie zu zerstören.

Ab Ende November fokussierten sich die Angriffe der „Biafra Babies“ auf nigerianische Bodentruppen, die zum finalen Angriff gegen Biafra zusammengezogen wurden. Dabei sollte auch ein entscheidender Angriff gegen das nigerianische Hauptquartier in Obrikon geflogen werden. Die Luftabwehr der Nigerianer war erheblich. Die „Biafra Babies“ mussten ihren ersten Verlust hinnehmen. Auch die nigerianische Luftwaffe reagierte mittlerweile schneller, die beiden verbleibenden MFI-9B wurden kurz nach ihrer Landung im „Camp II“ von zwei MiG-17 angegriffen. Ein Flugzeug wurde zerstört und eines schwer beschädigt. Die Moral in der biafranischen Luftwaffe war nach dem Verlust des Piloten und der drei Flugzeuge auf dem Tiefpunkt.

Auch die Lage Biafras insgesamt war sehr schwierig geworden. Friedrich Herz verliess das Land am 22. Dezember für „Weihnachtsferien“.

Die Flugzeuge blieben aus Mangel an Treibstoff fast die ganze Zeit am Boden. Am 4. Januar kam es zu einem tragischen Zwischenfall, als die MFI-9B von Ibi Brown in der Luft explodierte. Man vermutete eine Fehlfunktion einer der zwölf Raketen. Nach diesem Unfall verblieb noch eine einzige einsatzbereite MFI-9B, welche nun zusammen mit einer North American T-6 die gesamte biafranische Luftwaffe darstellte. Kurz darauf wurden die Operationen eingestellt.



Ganz oben: Eine MFI-9 beim Start, noch ohne die Raketen-Pods

Oben: Die Angriffe der «Biafra Babies» wurden vorwiegend auf Baumwipfelhöhe ausgeführt - praktisch unerreichbar für die Fliegerabwehr *Foto: Pierre Mens*

Pan African Airlines

An der Seite des Skorpions

Kurt J. Jaeger Als 1967 die «Polizeiaktion» der Zentralregierung gegen Colonel Ojukwu und sein unilateral deklariertes Biafra anliefe, begannen hektische Evakuationsflüge von massiv bedrohten Biafranern aus dem moslemischen Norden von Nigeria. Tausende versuchten die Flucht in das von Ojukwu versprochene „promised land“ östlich des Niger Rivers.

Zu Hunderten wurden die Biafraner aber auch in teilweise haarsträubenden Aktionen mit Flugzeugen der Pan African Airlines (PAAN) aus den Städten im Norden ausgeflogen.

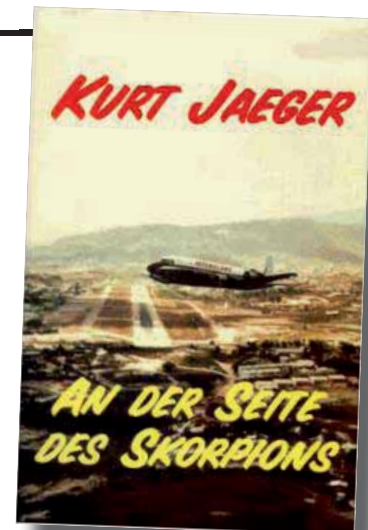
Zusätzlich begann die Ölfirma Shell-BP, die im Nigerdelta und in Port Harcourt stationierten Spezialisten und ihre dort lebenden Familien abzuziehen und über Lagos nach Europa in Sicherheit zu bringen.

Die Beech 18's und die DC-6 der PAAN waren im Dauereinsatz.

Als die Biafraner am 9. August 1967 in einem blitzkriegähnlichen Vorstoss

über die Nigerbrücke bei Onitsha die Regierungstruppen im Mid-West bis zur Stadt Enugu überrannten, wurde als Folge vom damaligen General Gowon der „Totale Krieg“ gegen die Sezessionisten im Osten ausgerufen. Während Ojukwu über Mittelsmänner versuchte, schnellstens eine funktionierende Luftwaffe in Biafra aufzubauen, gelangte die Zentralregierung in Lagos an Russland, den Sudan und Ägypten, um kurzfristig moderne Düsenjäger vom Typ MIG-17, Ilyushin IL-28 Bomber und Hunting P-84 Jet Provost zur Verfügung zu haben.

Die in Lagos ansässige PAAN verfügte zu der Zeit über mehrere Beech G-18 sowie ein- und zweimotorige Cessna Flugzeuge, die für Charterflüge im In- und Ausland eingesetzt wurden. Daneben standen je eine Douglas DC-6 und eine DC-4 für Transportflüge zur Verfügung. Diese wurden denn auch kurzfristig für die militärischen Bedürfnisse von der Zentralregierung requiriert. Um den plötzlichen Bedarf an Transportflugzeugen abzudecken, musste die PAAN in der Folge noch zusätzliche DC-4's von den USA ein-



fliegen. Zu der Zeit war ich Chefpilot und damit auch zuständig für die Rekrutierung von Piloten und Mechanikern, die jetzt zusätzlich benötigt wurden. Der Mannschaftsbestand der Firma wuchs dramatisch. Hauptsächlich, um den technischen Unterhalt der schweren Flugzeuge aufrecht zu erhalten.

Der Druck auf die PAAN und ihre Piloten wurde immer grösser. Es kam dazu, dass gewisse Piloten bis zu 240



Stunden im Monat fliegen mussten. Das hiess, dass sie fast Tag und Nacht unterwegs waren, um den Nachschub an Material und Soldaten sicherzustellen. Zugleich wurden auf den Rückflügen vermehrt Verwundete an Bord genommen, ein Zeichen, dass die Kämpfe an der Front an Heftigkeit zunahmen.

Die PAAN flog praktisch pausenlos. Nachdem im März 1968 Calabar an der östlichen Küste von Nigeria durch Landungseinheiten der nigerianischen Marine eingenommen wurde, begannen wir mit Transportflügen zusätzliche Truppen dort hinzubringen. Der berühmte Colonel Adekunle, alias «Black Scorpion», wurde nun von General Gowon beauftragt, den Angriff auf Port Harcourt mit aller Kraft zu intensivieren. Bei der Truppe wegen seiner Brutalität gefürchtet, hatte Adekunle das Zeug dazu, seine Soldaten durch Sümpfe und Morast im Nigerdelta zu treiben und Port Harcourt nach heftigen Kämpfen einzunehmen.

Port Harcourt war aber schwer zu halten. Die Gegenangriffe, der teilweise durch ausländische Söldner befehligten biafranischen Truppen waren gut organisiert. Adekunle fürchtete, wegen Munitions- und Personalmangels zum Rückzug gezwungen zu werden. PAAN flog nun Tag und Nacht Versorgungsflüge nach Port Harcourt, wo der Flugplatz noch gehalten werden konnte.

Es war bei einem dieser Flüge bei dem PAAN einen ersten Verlust an Flugpersonal und Material erleiden musste. Ende September 1968, bei einem nächtlichen Anflug mit einer voll



beladenen DC-4 auf die nur mit ein paar Ölfackeln markierte Piste von Port Harcourt streifte die Maschine die Baumwipfel und stürzte kurz vor der Piste ab. Über 60 Soldaten kamen dabei ums Leben. Im entstandenen Feuer lagen auch noch Tonnen von Mörsergranaten.

Bis jetzt hatten wir noch nie direkte Probleme mit der biafranischen Luftwaffe gehabt. Allerdings bombardierte eine Douglas B-26 an einem frühen Morgen den Flugplatz von Kaduna, wo sie einen Treffer im neu erstellten Hangar der NAF landete und Schaden

anrichtete. Im November 1969 verteidigte die biafranische Armee praktisch nur noch einen kleinen Gebietsstreifen bei Uli Ihiala, wo die von der Insel São Tomé aus operierenden Hilfsflüge bei Nacht auf einem geraden und verbreiterten Stück Landstrasse landeten.

Wir waren gerade aufgebeten worden, einen Transportflug mit Möbeln für das neue Hauptquartier in Port Harcourt durchzuführen. Die Maschine landete unbehelligt auf der ziemlich verwahrlosten Piste und dutzende Soldaten, die dort stationiert waren, begannen die DC-4 zu entladen. Niemand sah oder hörte die biafranische AT-16, die im Tiefflug von Norden anflug.

Zwei weisse Striche am Himmel näherten sich der abgestellten DC-4. Dann explodierte das Flugzeug auch schon in einem Feuerball. Der Raketenangriff kam völlig überraschend. Die Flugabwehr, die nahe dem Kontrollturm aufgestellt war, eröffnete das Feuer erst, nachdem schon alles vorüber war und in hellen Flammen stand.

Als ich zwei Stunden später dort landete, um die unverletzte Besatzung auszufliegen, lag die DC-4 zusammengeschmolzen auf dem ebenfalls geschmolzenen Teerbelag. Rund zwei Dutzend Soldaten, die mit dem Entladen beschäftigt waren, hatten in den Flammen ihr Leben verloren. Weitere 30 waren bei einem Einschlag in das als Soldatenunterkunft dienende Abfertigungsgebäude getötet worden. Es war der für die PAAN einzige direkte Schaden an Material durch Feindeinwirkung der biafranischen Luftwaffe.



Oben links: Der Park und die Büros der «Pan African Airlines» auf dem Lagos-Ikeja Airport fotografiert aus dem Cockpit einer Transportmaschine. (April 1965) **Mitte:** Der Autor im Cockpit der DC-4 5N-ABP auf einem Flug zwischen Lagos und Monrovia (28. Dez. 1970)

Unten: Bei einer Landung in Makurdi brach der DC-6A 5N-AFT das vordere Fahrwerk ein, nachdem die Maschine über einen schlecht aufgefüllten Bombenkrater gerollt war. Das Flugzeug war zuvor mit Japan Airlines unter der Registrierung JA6202 geflogen. Fotos: Kurt J. Jaeger

International Airlift West Africa

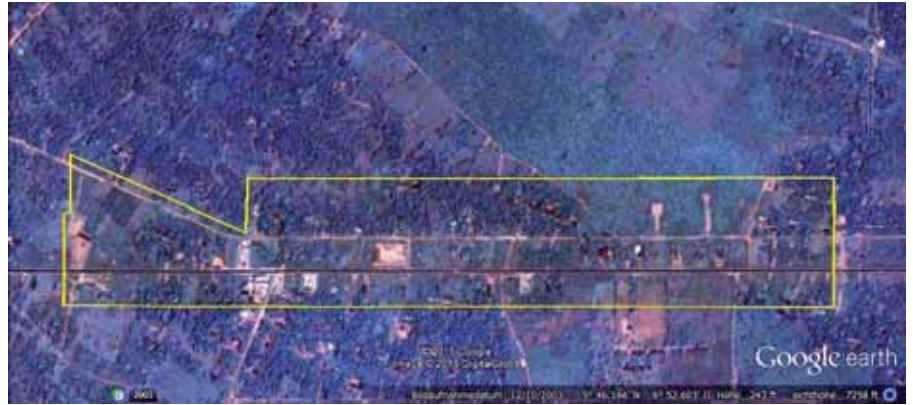
INALWA

Marcel Tschudin Ein typischer Tag beim Biafra Airlift. Wir schreiben den 5. Mai 1969. Es ist gerade 14.30h geworden und ich werde von meinem „Boy“ Jérôme nach gut drei Stunden Schlaf unsanft aus dem Bett geholt - ein neuer Arbeitstag beginnt.

Das Frühstück hat Jérôme bereits vorbereitet, denn die Zeit drängt. Mein Arbeitstag beginnt bereits um 15.30h im Ops-Büro am Flugplatz von Cotonou im westafrikanischen Staat Benin. Wir haben heute zwischen 16.30h und 06.45h insgesamt 15 Flüge eingeplant: Am Start sind heute Nacht zwei C-97 *Stratocruiser*, die HB-ILY und die HB-ILZ und drei DC-6A/B, die HB-IBS, HB-IBT und die TF-FRA.

Als ich am Flughafen ankomme, hat *Loadmaster* Almgren seine Ladungen Milchpulver bereits in die HB-ILY (geplanter Abflug 16.30h) verladen und auch *Loadmaster* Fewel ist dabei, seine HB-IBS (geplanter Abflug 16.40h) mit den letzten Bündeln Stockfisch zu beladen. Ich muss immer darauf achten, dass alle *Loadmaster* gleich viele Flüge mit dem „Stockfisch-Bomber“ fliegen. Warum? Geladen war zwar Stockfisch - aber gleichzeitig auch mindestens 100kg quicklebendige Maden. Die waren dann einfach überall im Flugzeug: Sie fielen von der Decke auf den Kopf oder krabbelten vom Boden die Beine hoch. Deshalb hatte jeder *Loadmaster* fünf Stück Schnur bei sich: eines

Unten: Zwei C-97 des IKRK, HB-ILY und HB-ILZ, fliegen in Formation entlang der Küste bei Dahomey, eine kurze Distanz entfernt von ihrer Basis in Cotonou *Foto: Marcel Tschudin*



Oben: Als Port Harcourt gefallen war, konnten die Hilfsflüge nur noch über den Behelfsflugplatz «Annabelle», eine verbreiterte Teerstrasse gleich südlich der Ortschaft Uli, durchgeführt werden. Der nächtliche Anflug auf die schmale Piste war sehr gefährlich, denn die Beleuchtung konnte wegen der feindlichen Flugzeuge jeweils nur während weniger Sekunden kurz eingeschaltet werden. Auf dem Satellitenbild ist klar zu erkennen, dass die Spuren der Landepiste weitgehend entfernt worden sind...

für den Hals, zwei für die Ärmel und zwei für die Hosenbeine...

Während ich das Beladen der nachfolgenden Flugzeuge kontrolliere, ist die HB-ILY erfreulich pünktlich um 16.35h *ready for take-off*: RWY 24 und die HB-IBS hat soeben die Motoren gestartet. Schlussendlich gehen auch die restlichen drei Flugzeuge einigermassen pünktlich auf die Reise nach dem von der nigerianischen Armee eingeschlossenen Biafra. Der Tag - oder besser die Nacht - hat heute gut begonnen!

Nach einem einfachen Nachtessen geht es zusammen mit meinem finnischen Ops-Kollegen an die Vorbereitung der zweiten Welle. Um 19.45h ist ein Besuch auf dem Tower eingeplant - erstens um den *Controller* zu wecken und zweitens gibt es bald Kontakt mit dem ersten Rückkehrer aus Biafra. Dieser gibt uns jeweils einem *Update* über die nachfolgenden Flugzeuge mit ETA (*Estimated time of arrival* - geschätzte Ankunftszeit).

Für uns ist das wichtig, vor allem auch für die Planung der Beladungssequenz der zweiten Welle.

Zwischen 20.15h und 20.25h landen die ersten drei Flugzeuge wieder in Cotonou - das *Marshalling* wird von uns überwacht, denn auf dem kleinen *Tarmac* dürfen sich die ankommenden und zum Start rollenden Flugzeuge nicht gegenseitig blockieren.

Inzwischen haben wir erfahren, dass die TF-FRA und die HB-ILZ in Uli rund 30 Minuten Verspätung eingefangen haben. Für die C-97 HB-ILZ ist damit heute Nacht der dritte Flug bereits fraglich geworden.

Kurz vor der Landung kommt die Nachricht, dass *Loadmaster* Odier krank ist und nicht weiterfliegen kann. Um einen Kollegen aufzubieten reicht die Zeit nicht mehr. Kurzentschlossen entscheide ich, selbst als *Loadmaster* auf den nächsten Flug zu gehen. Als ich im riesigen Cockpit der C-97 sitze, ergreift mich das übliche Angstgefühl



- schießt die biafranische Fliegerabwehr aus Versehen auf uns? Sind die nigerianschen Bomber über Uli, oder gar die MiG-Jäger?

Um 22.40h geht es los. Schon sind die Schaumkronen der Wellen im Mondschein unter uns zu sehen - in knapp zwei Stunden werden wir in Uli landen. Die Crew studiert nochmals die wirren Geheimcodes, die für den Einflug nach Biafra zu verwenden sind. „John orders a beer“ könnte zum Beispiel heissen: „We descend to 3,500 feet“. Nach einem *Holding* sind wir um 00.35h im *Final approach* zum Uli-Airstrip, einem Stück ausgebaute Landstrasse.

Für einen kurzen Moment werden die Pistenlichter eingeschaltet, sodass sich die Crew orientieren kann, und schon knallen wir hart auf die Piste - kein Ort für schöne Landungen. Gleichzeitig wird die Pistenbeleuchtung ausgeschaltet. Wir werden in eine Ausladebay gelotst. Draussen sind bereits etwa 30 Uniformierte der Biafra Air Force zu sehen, die den Auslad der 16 Tonnen Milchpulver besorgen. Heute haben wir keinen Bombenalarm

und müssen nicht in den Splittergraben rennen - nach 40 Minuten sind wir wieder am Rollen, es geht zurück Richtung Cotonou.

Ungefähr 20 Minuten nach *Take-off* ist die innere Anspannung vorbei und im Cockpit werden die ersten Sprüche gemacht. Einen dritten Flug schaffen wir heute aber nicht mehr. Die Verspätung ist zu gross.

Wir kreuzen noch die beiden Balair DC-6A/B, die bereits auf dem dritten Flug Richtung Uli unterwegs sind und landen nach gut 75 Minuten Flugzeit sicher in Cotonou.

Wir haben uns bemüht, die Leute zu kontaktieren, welche die Urheberrechte an den in den Artikeln verwendeten Fotos haben. Dies ist aus verschiedenen Gründen leider nur teilweise gelungen. Wer immer glaubt, dass er Rechte an einem oder mehreren der Fotos besitzt, soll sich bitte bei der Redaktion melden, so dass wir ein Belegexemplar des CONTACT übergeben können.

Wir hoffen, mit den Artikeln und den Fotos zum Biafrakrieg etwas dazu beigetragen zu haben, dass diese unglaubliche Tragödie, aber auch die Leistungen, welche durch die Flugzeugbesatzungen erbracht wurden, nicht noch mehr in Vergessenheit geraten.



Die DC-6A/B HB-IBT auf dem Tarmac in Cotonou nach einem Motorenwechsel. In der Nacht vom 6. auf den 7. Mai 1969 stürzte die Maschine im Landeanflug auf Uli um 22.52h ab - die vier Besatzungsmitglieder kamen dabei tragischerweise ums Leben. Foto: Marcel Tschudi

Fliegen mit unserem Warbird „Stinsy“

Koordinator:

Henry Saladin - Telefon 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri - Telefon 056 667 3843

Ruedi Lang - Telefon 052 343 8153

Werner Meier - Telefon 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach - Telefon 079 200 7260

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 H.J. Engler, H. Rechsteiner

Druck: Wehntal Druck GmbH
8165 Schöffliisdorf

Konto (IBAN): CH07 0900 0000 5000 8429 6

Der CONTACT erscheint vierteljährlich und ist das offizielle Publikationsorgan der 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.

Merry Christmas & Happy 2016



Wir wünschen allen unseren Lesern und Leserinnen eine frohe Weihnacht und ein glückliches und erfolgreiches neues Jahr.

Geniessen Sie unseren «Stinsy-Wein» an einem lauen Sommerabend und denken Sie dabei daran, dass sie mit jedem Schluck die CAF Swiss Wing unterstützen.

Rotwein: Cabernet Sauvignon (Kalifornien), Weisswein: Chardonnay (Frankreich). Mindestbestellmenge: 6 Flaschen à 0,5 Liter.

Informationen und Bestellformular finden Sie auf unserer Website: www.caf-swisswing.ch oder direkt bei Werner Meier, Itenhard 47, CH-5260 Bremgarten (werner.meier@caf-swisswing.ch)

Stinsy-Wein Rot & Weiss



Front Page: Jan Zumbachs' Douglas B26-R "The Shark" in the Biafran Theater.

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

Dear CAF Members, How does one get the funds to buy an old aircraft and restore it to flying condition? A vintage airplane in the USA unsure of its destiny, it is a C-47 which was a lead aircraft on D-Day in 1944 with the name "THAT'S ALL BROTHER". True to its principles the CAF set out to tackle this project and restore the aircraft to flying condition and put it to the task of a flying class room. In May this year president Steve Brown could announce that a "Kick Starter Campaign" to collect 75'000 Dollars had been initiated as a first step. In June he was able to report that 2100 Donors had pledged \$ 328'700 towards the estimated project cost of \$ 500'000.

It shows again, that many US citizens are proud of their history and willing to contribute to such projects.

I wonder if the Swiss Wing would be able to start such a campaign for a second aircraft.

CAF Swiss Wing BBQ in Reichenbach: *Daniel Rohrer*

The traditional BBQ took place on 25th July. Some twenty CAF members attended. Weather conditions were gusty winds and low ceiling. Stinson with Max and Monique arrived but no passenger flights were made and even the paras remained on the ground. This allowed a lot of time to admire the scale models of the Swiss Jet Scale Team which was present as well. As the weather improved we could witness the performance of the scale models. Their aerobatic evolutions were impressive and from a distance the Tigers, Hunters, Alpha Jets and a SR-71 looked like real planes. It was amazing to witness the skill of the "grounded" pilots in getting their scale models safely in the air and back on the ground after steep climbs, rolls, loops, Cuban eights and low passes. Despite the weather it was a great BBQ. See you next year.

Photographs: Grill master Dani, Stinson L-5 and little brother, Hunter scale model, Four Tigers of the Patrouille Suisse.

Aviation Museum Dübendorf: *Hansjörg Engler*

A special visit to the aviation engine museum was arranged by Henry Saladin. This exhibit is part of the Dübendorf "Flieger -Flab-Museum" (Aviation and Air Defence) which is not normally open to the public. 27 CAF members were guided in two groups by Hansjörg Kuhn and Heinz Barth whose extensive knowledge of aviation engines impressed all of us. Engines from the earliest days of aviation until the jet age are on display and document the evolution and developments, some more successful than others to harness power, weight and efficiency in the quest of flight. Piston and rotary engines of World War I, speed as a goal between the wars, power in WW II for fighters and bombers, civil aviation transports culminating in Wright R-3350-988 TC18EA Turbo Compound 3400 hp for the DC-7 and Super Constellation. To name just a few others: Junkers Jumo 213 A of the Ju-88 G-5; RR Griffon of the Fairey Firefly; Hispano Suiza 12Y (HS77) of the Morane; Fiat 14-Cyl.radial A74 (1935); Pratt &Whitney R-4360 Wasp Major 28-cyl of the Boeing Stratocruiser
We then moved to the Jet Age with exhibits of the earliest attempts to move away from combustion cycle and reciprocating engines to a continuous flow. Various

designs were explained in detail from the Whittle to the latest turbo shaft and high bypass ratio systems. Exhibits included the A.S. Sa Jet of the P-16 and the de Havilland Goblin 35B of the Vampire. A separate exhibit of different propellers powering turboprops concluded the tour of the morning.

Photographs: Morane Saulnier D-3800 and Fieseler Storch in Swiss neutrality paint scheme, Bristol Hercules IV 1370 hp, The Blériot, Heinz Bart gets the full attention.

50-Year Jubilee Sitterdorf: *CAF Col. Henry Saladin*

It is hard to believe. 50 years ago a group of aviation fans and pilots decided to build an airfield. In a short time they were able to acquire the necessary land. A hangar was built, a restaurant followed, a playground and mini-track for model cars were built. Today Sitterdorf is home for a flight school, a parachute club and home for private planes and helicopters. The party attracted a lot of visitors, car and plane old-timers and the Zeppelin of Edelweiss which offered passenger flights. Our Stinson was also present on both days.

Photographs: EKW C3605 turboprop, Morane-Saulnier MS.505 "Criquet" Lycoming P-540 in the looks of a "Storch", Old-timer Cadillac.

Hunter-Party St Stephan 2015: *CAF Col. Werner Meier*

This annual event takes place at a former air force strip in the Simmen valley in the Bernese Oberland. A group of dedicated Hunter fans is determined to keep their aircraft flying and the meeting attracts other Hunters also from abroad and veterans are welcome. Hunter pilots did their check rides with go-arounds. The pattern and approach require precision in this valley. With a weight of 8 tons landing speed is 275 kph and touch down at the threshold is a must. About 4000 visitors enjoyed the spectacle and some took the opportunity to experience a flight in a jet. Other attractions were a "Swissair" DC-3 and fly-past of the "Breitling" Super Constellation. Out of deference to the recent accidents in England and Dittingen there were no formation and aerobatic flights. In any case we will be there again next year with our Stinson.

Photograph: Line-up of Hunters

CAF Swiss Wing in the USA, Washington and Midland: *CAF Col Henry Saladin*

Seven members of the Swiss Wing travelled to the USA this year. First stop was Washington DC where we enjoyed two days of visits to all the interesting sites with a German speaking guide who emigrated some 45 years ago from southern Germany. His knowledge of USA history and explanations of the political system was most impressive. On the last afternoon we visited the Smithsonian Air and Space Museum. And then on to Midland via Houston for the AIRSHO. Our leader Peter Winkler who knows his way around Midland took us to his favorite Steak House where he was greeted enthusiastically by the staff. Needless to say we enjoyed the best service. On Friday we explored the training day and the freedom to walk around the airfield. We were disappointed that the museum had already been moved, the Nose Art was closed and the shop limited to essentials. Although the flight line was reduced compared to previous years it was easier to take pictures. We enjoyed the VIP

parking and the chalet tent where we made friends. The opening ceremony with hundreds of Harley-Davidson-Bikes parading on the taxiway was impressive, it was followed by the national anthem and a speech by a veteran. Parade of the aircraft present followed. We missed the B-17 which had an engine problem. The show centered on the Pacific Theatre, Tokyo raid and Battle of Midway. Most impressive was the half hour presentation of the F-16 "Fighting Falcons" with their precision formation. As the B-17 was not available Markus, Kurt, Harry and Peter booked a ride in the B-25 "Devil Dog" with Beth Jenkins as commander, whereas Jost, Markus and Kurt went up in the T-28 Trojan. The "Missing Man" formation and the Thunderbirds F-16 drew great applause in closing the show. Our return was uneventful. Our thanks go to Peter Winkler and Cosmos Tours for the perfect organization.

Photographs: Happy B-25 passengers, the B-25 "Devil Dog" taxiing and pyrotecnics in the background Douglas A-1 Skyraider; Bell P39 Airacobra.

75 Year Jubilee Flying School Birrfeld: *CAF Col Henry Saladin*

For this occasion an Open-House for the surrounding communities was organized and was well attended. Children were particularly welcome and accompanied by pilots were shown around the field, the hangars and workshops. Airplanes were lined up and many photographs of "future pilots" were taken. The CAF Stinson which is based at Birrfeld made several passenger flights and the CAF info booth attracted a lot of attention. The Air Force was present with a Super Puma helicopter.

Photographs: The "Open House" poster and the CAF Stinson, Super Puma inspected by children, CAF booth.

Bell P-39 Airacobra and Ford Model A Speedster: *Franz Zumstein*

I quote from "Bud Andersons Memoirs":

It was a good-looking airplane. If looks counted for anything, it would have been a great airplane. And the Russians absolutely loved them, and wound up with most of them. Under 15'000 feet, the P-39, called Airacobra, was a decent if underpowered performer. But the Airacobra was mincemeat above 15'000 feet, and useless in Western Europe, where all of the flying and fighting was at double that altitude..... But in October of 1942, I was thrilled to be flying it. It was unique, with its engine behind the cockpit, the propeller shaft running between the pilot's legs. It had a tricycle landing gear, unlike anything in our arsenal except the P-38. And the cockpit was more like a car's, with a door instead of a swing-up or sliding canopy, and windows that actually rolled up and down with a crank. You could taxi the thing while resting your elbows on the sill, like cruising the boulevard on a Saturday night.

The Pacific scene which I have sketched could have happened. The Airacobra served at Guadalcanal as ground attack aircraft with some success. The island beauty flirting with the guard from a Ford Model A Speedster. In fact this car was never produced in this form. With a 4-cylinder 3286 cubic 40 hp engine it was available as 4-door, 2-door, open tourer or pick-up. The sketched car may have been built by airplane mechanics in their spare time (if they had any) or existed in the artist imagination.

Sketch: A tropical island scene by Franz Zumstein

The Biafra War 1967-1970: Kuno Gross

Looking at an African map today you won't find the little country once called Biafra. Yet for four years in the sixties of the last century this southeastern part of Nigeria tried unsuccessfully to fight for its independence. Nigeria, the most populous nation of Africa is also the most ethnically fragmented country with multitude of languages and dialects. Tribalism and the predominantly Moslem North versus Christian South are the cause for continued conflicts which lately have surfaced again with the brutal actions of the "Boko Haram". After massacres of Christian Igbos by Moslems the Government introduced a reform and divided the country into 12 Provinces with more autonomy. The history and events which followed are best described in Frederick Forsyth publication "Biafra Story". It was clear that Nigeria could not accept the secession of the oil rich South and an armed conflict ensued. Traditionally the army was dominated by northern members and the mainly Igbo Christian South had few soldiers for its defense. Yet in a surprisingly short time Biafra put up a fighting force. The conflict lasted several years as international opinion was divided. Biafra enjoyed some sympathy and help from the West, notably France, Portugal, South Africa, Israel and neighboring African countries whereas the Nigerian government was supported by the Soviet Union, Syria, Sudan, Tchad, Niger and Egypt. Despite heroic resistance Biafra suffered from aerial bombardments. The loss of Port Harcourt deprived Biafra of its supply channel, two thirds of its territory was soon lost. Re-supplies by air from Sao Tomé and Fernando Poo still managed to evade the blockade. Attempts by the UN to intervene were opposed by the military dictator of Nigeria, Yakubu Gowon. With the total blockade of Biafra and after the huge loss of life estimated from 750'000 to two million Biafra capitulated on January 15th 1970. Its territory was integrated in the Nigerian Federation and the Igbo were excluded from any positions in the administration or military.

Illustrations: Maps of Nigeria and Biafra, Uniform patch of Biafra, Rising Sun.

The Nigerian Air Force, DC-3, MiG-17 and Il-28: Kuno Gross

Note: This article exclusively covers the aerial activity during the Biafra war. With increasing tensions in Nigeria an embargo for aircraft from Western nations was proclaimed. This led to chance for the Soviet Union to get involved. In August 1967 Czech LET L-29 were delivered and together with two Jet-Propost T-5 acquired from Sudan became the core of the Nigerian Air Force (NAF). The first MIG-17 were supplied in Antonov An12 transports and assembled by Russian personnel and flown mainly by Egyptians as western pilots were banned by the Russians. By and large the NAF was rather ineffective as the foreign pilots were poorly motivated. This situation soon attracted mercenaries from England, South-Africa, Belgium, France, Poland and Australia reportedly by an agency in Switzerland. Their experience and motivation was recognized and soon they were checked out on the Russian MIG-17 and the Russian objections were dropped. One of the mercenaries, a former South-African RAF pilot by the name of Ares Klootwyk recorded 189 missions. Another South-African MIG pilot was the only victim on the Nigerian side. Mike Thompsett crashed near Port Harcourt due to fuel starvation. The NAF also received six Iljushin Il-28 bombers again manned by Egyptians. They were rather ineffective as they kept out of danger by "Stratospheric Bombing". Some DC-3's were used as bombers with

improvised bomb racks and manhandled thru the cargo doors mainly at night. Despite all these efforts the NAF never managed to destroy the only airfield in Biafra, Uli which was vital for the re-supply after the loss of Port Harcourt. This tragic conflict endured.

The Egyptian pilots were not motivated and the mercenaries had no interest in the loss of their jobs. The effectiveness increased only when volunteers from the German Democratic Republic replaced the Egyptian pilots. Although never confirmed, it is rumored that it was one of them who shot down the Red-Cross DC-7 on June 5th 1969 over Biafra.

Photographs: L-29 "Delfin" NAF-401 in Lagos, (spring 1969); Ilyushin 28 with tire damage at Port Harcourt (1969); The partly visible MIG-17 NAF-605 is presumably Egyptian, note the rocket rack; Sand storm at start-up of NAF-612 at Enugu Airbase.

They flew for Biafra, three unusual Pilots: *Kuno Gross*

The national Biafran pilots are only known by their given names but there are three Europeans who have been involved on the Biafran side.

Friedrich Herz, German: Flight instructor German Air Force at Unterseen where Nigerian Pilots trained. Arrives in September 1967 to fly the Biafran B-25 with up to three daily missions. Returns to Germany in December after a crash and serious injuries. In January 1968 back in Biafra. Lack of aircraft until September 1969. Flies the "Biafran Babies" total 172 missions, and with T-6 Texan reportedly destroys several NAF MIG-17.

Jan Zumbach, Polish pilot of Swiss origin, also known as "Kamikaze Brown". RAF pilot in WW-II. Air Taxi operator and disco owner in Paris. In 1961/62 participates in the development of the Katanga Air Force, flies missions against the government. Escapes to France, deals in aircraft, sells a B-26 to Biafra and flies it for about six months, leaves Biafra at the end of 1967 as the B-26 is grounded.

Carl Gustaf Ericsson von Rosen, probably the most enigmatic European figure in the Biafra war. He flew in the Abyssinia war in 1935 for the Red-Cross, in WW-II for Finland in a DC-2 converted bomber. Involved in the build-up of the Ethiopian Air Force. 1960-62 pilots relief flights in the Congo. In summer of 1968 relief flights for Biafra until he is accused of arms smuggling. In 1969 he arranges the delivery of the MFI-9B light planes soon named "Biafra Babies" and trains Biafran pilots to fly enemy missions with the rocket equipped planes. (Refer to special report in this issue). Exhausted he returns to Sweden.

The Shark, Jan Zumbach's B-26; *Kuno Gross*

Besides the "Biafra Babies" there is this aircraft which made a name for itself in the Biafra conflict. Jan Zumbach's book has helped to conserve the memory of this unique story. As the political situation became critical, Biafra desperately tried to build up its air power. With limited means and thru unofficial channels a retired French Air Force B-26 was located and acquired for 320'000 USD. The B-26 was not armed, it had special nose which had housed a special radar. Before it could be used it had to be converted. As the standard Browning Machine Guns were unobtainable, a single Czech infantry machine gun was installed to fire thru an opening in aircraft nose. The gunner could not see ahead and the pilot would aim with the attitude and signal the

gunner with the pull on a string when to fire. Bombing was also improvised with locally produced canisters which were released manually. Jan Zumbach was an experienced pilot and his "Shark" caused havoc among the Nigerian ground forces wherever he showed up. Biafrans typically flew up to three sorties a day which was good for morale. However the B-26R required service, fuel and spares which soon became a problem. On October 4th 1967 it was parked at the Enugu airfield for good. In August 1967 a second RB-26P arrived from France. It had a glass nose and meanwhile the Biafrans had developed unguided rockets with which it was equipped. In the night of December 2nd this aircraft accompanied by a B-25 attacked the Nigerian air base of Calabar. The raid was very effective and both aircraft returned to Port Harcourt despite heavy AA fire. The B-26 had a damaged landing gear and made a belly landing luckily without catching fire. The B-25 unfortunately came in too low in the dark and hit several palm trees. Wings and engines separated. Major Ezeilos and pilot Freddy Herz survived, a third crew member died. The loss of these two planes deprived the Biafrans of an effective offensive force. Later, when Port Harcourt was lost to the Nigerians on May 19th 1968 who set out to repair Jan Zumstein's B-26, the Biafrans sent out a commando to destroy the aircraft. This was accomplished by detonating a hand grenade in the cockpit.

Illustrations: May 1967, B-26R s/n 41-39531 (N12756) in Belgium; Title Page of Jean Zumbach's "On Wings of War"; Jan Zumbach and Jacques Lestradeim in the cockpit of the B-26R; The new paint job of the B-26R; Damaged tire, replacement had to be shipped from France; The damaged aircraft.

Malmö Flygindustri MFI-9B - The "Biafra Babies" Kuno Gross

It was said that Count Gustaf von Rosen had the idea to equip the MFI-9B with rockets. This is not quite true as the Swedish firm MFI, a SAAB affiliate had already modified its light aircraft MFI-9 to carry wing pods as weapon containers. Nobody was interested. The Swedish Air Force returned the test aircraft which were then registered as civilian. Von Rosen knew about these modified planes and a complex deal was set up to get hold of five reportedly for a Tanzanian Flight school. In fact the aircraft arrived in Libreville, Gabon and were fitted with pods, each containing six Matra 68mm rockets and repainted in green. On May 22nd 1969 the five aircraft were transferred to Biafra and on the way attacked the airport of Port Harcourt where several Nigerian aircraft were damaged. The next day a pre dawn attack was flown with four planes, two approaching Benin from the East, the other two from the West. On the return, already low on fuel they could not locate their camouflaged landing site and touched down on another field which became "Camp III". The Nigerians realized that the Biafrans were back. The Swedish pilots soon left and helped in training Biafran pilots. In August 1969 another four MFI-9B reached Biafra. But neutral Sweden soon stopped this business. The Biafran Air Force meanwhile had regained its momentum and other industrial targets including ships were hit. Another target was a transmitter station which jammed the Biafran radios. As Nigerian ground forces moved in the "Biafran Babies" had new targets but also suffered increasing losses. The Nigerian MIG-17 pilots had become a threat and with the decimation of the MFI-9B fleet the morale was low. One aircraft was lost when it exploded in the air due to a mal-function of a rocket. In the end only a North American T-6 and a single "Baby" remained. In January 1970 operations ceased.

Illustrations: Title Page “Gerillapilot I Biafra” by Gunnar Haglund; Two MFI-9B being fitted with rocket pods; MFI-9B without pods; Low level tactics to avoid AA fire.

Pan African Airlines: “On Scorpion’s Side”: *Kurt J. Jaeger*

When in 1967 the central Government started the police action against Col. Ojukwu and his unilaterally declared independence of Biafra, evacuation flights started for the threatened Biafrans in the mainly Moslem Northern Nigeria. Thousands were seeking refuge in the mainly Christian “promised land” east of the Niger River. At times hair raising flights took place with aircraft of the Pan African Airlines (PAAN) from cities in the North. In the South Shell and BP began evacuating their personnel from the oil fields via Lagos to Europe. The fleet of B-18’s and the DC-6 of PAAN were now in constant service. When on August 9th 1967 Biafran troops in a lightning attack crossed the Niger at Onitsa and chased the government troops all the way to Enugu, the total war against secessionist Biafra was declared by the then General Gowon. Whereas Ojukwu tried to build up an air force thru various connections, the central government in Lagos appealed to Russia, Egypt and the Sudan for help and got several MIG-17, Ilyushin IL-28 bombers and Hunting P-84 Jet Provost. The PAAN fleet based at Lagos consisted of several Beech G-18, Single and Twin-engine Cessnas for domestic and foreign charter flights. In addition there were a DC-6 and DC-4. As demand increased PAAN additional DC-4s were flown in from the USA. At this time I was Chief Pilot and had the responsibility for recruiting pilots. Our manpower increased dramatically as maintenance of the larger aircraft required more mechanics. Some pilots were up to 240 hours per month in the air to move soldiers and freight. Return flights increasingly carried wounded which was a sure sign of heavy fighting. When Nigerian Marines captured the eastern port of Calabar additional troops were moved to that area. The feared Col. Adekunle, known as “Black Scorpion” was then ordered by General Gowon to intensify the assault on Port Harcourt. Advancing thru the swampy terrain with heavy fighting the port was reached but proved difficult to hold. The Biafrans led by experienced mercenaries were well organized and made life for the Nigerians difficult. PAAN now was called to fly supplies I to Port Harcourt. It was on one of these flights that we had our first loss. Late in September 1968 a fully loaded DC-4 on a night flight struck trees on the approach to Port Harcourt and crashed short of the runway which was illuminated by flares only. Sixty soldiers lost their lives as mortar grenades exploded in the fire. Up to that time we had no direct involvement with the Biafran Air Force. One early morning however a Douglas B-26 bombed the airport of Kaduna and damaged a newly erected hangar of the NAF. By November 1969 the retreating Biafran army controlled only a small sector near Uli Ihiala, where relief supplies were ferried in from the island of Sao Tomé. We had just been asked to organize a transport of furniture for the new HQ AT Port Harcourt. The aircraft landed on the neglected runway and dozens of soldiers started to unload it. Nobody saw or heard the Biafran AT-6 approaching at low level from the North. Two white streaks approached the parked DC-4 which was transformed into a fire ball. The rocket attack came as total surprise. The AA battery installed near the tower opened fire only when all was over and the DC-4 was ablaze. When I landed there two hours later to pick up our unharmed crew the DC-4 had been reduced to molten metal on molten asphalt. About two dozen soldiers lost their lives in this fire. Another group of 30 perished in

the terminal building which served as their quarters. This was the only loss the PAAN suffered as a direct action of the Biafran Air Force.

Illustrations: Title page of Kurt Jaeger "On Scorpions Side"; Park and office of PAAN at Lagos Ikeja airport; In the cockpit of DC-4 5N-ABP December 1970; DC-6A 5N-AFT at Makurdi, a badly repaired bomb crater on the runway caused failure of the front gear. The DC-6 had previously been operated by Japan Airlines as JA6202.

INALWA, International Airlift West Africa: *Marcel Tschudin*

A typical day for the Biafra Airlift. It is 14:30 and my shift begins after three hours sleep. Duty at 16:30 at Cotonou airport in Benin, West Africa. Between 16:30 and next morning 06:45 we have planned a total of 15 flights. Tonight we have two Stratofreighters C-97 HB-ILY and HB-ILZ as well as three DC-6 A/B, HB-IBS, HB-IBT and TF-FRA for the job. When I arrive at the airport, loadmaster Amgren has readied HB-ILY with a load of milk powder and ready for take-off at 16:30. Loadmaster Fewel is completing the loading of dried cod on HB-IBS for take-off at 16:40. We make sure that dried cod fish flights are shared equally between loadmasters. With the cod fish invariably also maggots are part of the cargo which crawl all over. Each loadmaster would carry five strings, one for the collar, two for wrists and two for the ankles to keep them at bay. As I proceed to check the other aircraft, HB-ILY is ready for take-off at 16:35 and HB-IBS is starting its engines. The remaining three flights depart as scheduled, destination the enclosed piece of Biafra territory. Our day or rather night begins. With my Finnish colleague we plan the second wave of flights. We check with the tower to get an up-date of the ETA's in order to plan the loading sequence. Between 20:15 and 20:25 the first three is expected to land. We are informed that TF-FRA and HB-ILZ are delayed by 30 minutes in Uli. This may be too late for the third rotation. Shortly before arrival Loadmaster Odier reports sick and I decide to take over. As I sit in the cockpit of the huge C-97 I fight a slight feeling of panic. Would the Biafran AA gunners recognize as friendly or what about the Nigerian MIG's. At 22:40 we are airborne, in two hours we should be in Uli. Messages with the tower are all in code and at 00:35 we are on final approach to the enlarged road which serves as airstrip. Runway lights are switched on for a few moments for our touch-down. Uniformed soldiers are ready to unload our 16 tons of milk powder. Turn-around is 40 minutes. Safely air borne again we are able to relax. We cross the two Balair DC-6 A/B on their third rotation and land in Cotonou after 75 minutes, too late for a third flight.

Illustrations: Auxiliary airfield "Annabelle" south of Uli, a widened road; Two C-97 of the International Red Cross near Cotonou: