

Commemorative Air Force - Swiss Wing

# CONTACT

Quarterly Newsletter

Volume 20, No. 78

September 2015



**Titelfoto:** Die Scottish Aviation Twin Pioneer HB-HOX hochglanzpoliert im Dienste der Schweizer Grundbuchvermessung.  
[Foto: G. Bouma Collection]

Scottish Aviation «Twin Pioneer» in der Schweiz:

## Wo sind sie geblieben?

Anlässe der CAF Swiss Wing:

## NEAT, Pilsen und Full-Reuenthal



### Liebe CAF Swiss Wing-Mitglieder

Für diese Ausgabe habe ich als Redaktor anstelle unseres Wing Leaders das Vorwort geschrieben.

Unser CONTACT ist schon seit langem kein eigentlicher «Newsletter» mehr sondern hat sich über die Jahre zu einer richtigen kleinen Schweizer Flugzeugzeitschrift gemausert. Damit muss man sich natürlich auch der Konkurrenz stellen und versuchen, immer wieder interessante Themen zu finden, die nicht gleichzeitig von anderen Zeitschriften präsentiert werden. Konsequenterweise macht es also bei «75 Years Battle of Britain» keinen Sinn, etwas über Hurricane und Spitfire zu schreiben. Auch nicht über die Messerschmitt Bf 109. Wir haben dafür ein ganz seltenes Flugzeug gefunden, und können seine unglückliche Geschichte in dieser Ausgabe präsentieren: Die Ayres LM200 Loadmaster.

Es ist sicher schon allen mehrfach aufgefallen, dass nicht selten die «regulären» Zeitschriften gleichzeitig einen Bericht zu einem Flugzeug oder einem Ereignis bringen. Das hat einerseits damit zu tun, dass solche Artikel oft von externen Autoren an verschiedene Zeitschriften geschickt werden und andererseits, dass halt jeder auf der Suche nach dem «Speziellen» ist und es sich daher durchaus ergeben kann, dass man aus unterschiedlichen Richtungen kommend, auf das selbe Flugzeug stösst. Genau das ist uns jetzt mit der Scottish Aviation Twin Pioneer passiert. Über dieses Flugzeug hat man jahrelang nichts gelesen....

Seit Anfang des Jahres habe ich Fotos und Berichte zusammengesucht und alles war bereit um in der Septemberausgabe des CONTACT gedruckt zu werden. Im Juli berichtete AEROPLANE ausführlich über die «Twin Pin» und im August SKYNEWS. Halb so schlimm - wir haben natürlich noch einige ganz spezielle Details, die die anderen Zeitschriften nicht beleuchtet hatten.

Kuno Gross

## 70 Jahre Befreiung von Pilsen Convoy of Liberty

Roger Burri «D-Day to V-Day» - stand auch dieses Jahr als Motto im Zentrum den 70 Jahr-Feierlichkeiten zur Befreiung von Pilsen zwei Tage vor dem Waffenstillstand vom 8 Mai 1945.

Jonas Keusch, seines Zeichens Mechaniker F/A-18, und ich starteten am 2. Mai um 0900 vom Birrfeld nach Pilsen, CZ. Wie so oft war der Wetterreport nicht gerade rosig. Aber die Stinsy ist ja ein Aufklärungsflugzeug und findet somit immer den Weg. Unser Ground Team fuhr vom Birrfeld mit zwei Anhängern mit einem Dodge CC, einem M29 Weasel Vollkettentransporter von 1942 und einer Harley-Davidson WLA bereits früh am selben Tag los. Über Bayern flogen wir nach Letkov-Plzen, dem Pilsen am nächsten gelegenen Flugfeld.



So musste es wohl im Krieg gewesen sein: Das Flugfeld war kaum zu erkennen und gelandet wurde auf einer bombierten Piste mit relativ hohem Gras. Kurz nach dem Landen kamen junge Leute aus dem Hangar und bemusterten enthusiastisch die «Stinsy». Sie halfen dann beim Tanken, schieben und offerierten mir sogar einen Hangarplatz. Ja was es denn kosten würde, fragte ich auf unsere typische korrekte Schweizer Art - «Nichts»; ich könne dann abends eine Runde Bier spendieren, war die lachende Antwort der Gruppe.

Die Stinson hatte die Ehre als einziges Flugzeug aus dem Krieg, den „Convoy of Liberty“- welcher aus ungefähr 600 Fahrzeugen und Panzern der US Armee bestand zu überfliegen.

Es gab in den folgenden Tagen noch viele sehr schöne Flugstunden in und um Pilsen und selbst Polizisten, was bei Tiefflügen sehr gut zu sehen war, winkten der Stinson zu.



**Oben:** Der M29 Weasel wird mit einer Fähre über den Fluss gebracht **Links:** Roger und Jonas in der Stinson der CAF Swiss Wing über Pilsen **Unten:** 200'000 Menschen säumen die Parade des legendären «Convoy of Liberty» mit über 600 Originalfahrzeugen und Panzern der US Armee [Fotos: Roger Burri]

Vom Pilsener Military Car Club wurden wir eingeladen, an ihren Ausflügen teilzunehmen. Nebst einer unglaublichen Gastfreundschaft und viel Bier ist das Übersetzen eines 100 Fahrzeuge-Convoys mittels einer Fähre über einen Fluss zu erwähnen.

Die vier Tage in Pilsen bleiben uns allen in bester Erinnerung und ich hoffe, dass die Stinson an der 75-Jahrfeier am „Convoy of Liberty“ am 8. Mai 2020 auch wieder stolz die US Air Force des Zweiten Weltkriegs repräsentieren wird.



## Frühlingsanlass des Swiss Wing Besuch NEAT Erstfeld

*Caf Col Herny Saladin* Am Pfingst- samstag war der Besuch der NEAT - Baustelle der Alptransit angesagt. 33 Frauen und Männer haben sich angemeldet. Es war ein guter Zeitpunkt, denn fast alle Arbeiten am Jahrhundertwerk sind abgeschlossen.

Die ersten Besucher waren schon in Embrach bei Hess-Car eingestiegen, die grösste Gruppe stieg am Flughafen Kloten in den Bus und der letzte Halt war im Birrfeld. Unser Fahrer war über die spezielle Verkehrssituation an diesen Morgen bestens im Bild - überall Stau! So wählte er die Route durchs Freiamt, erreichte die Gotthardautobahn bei Rotkreuz und dann ging die Fahrt Richtung Brunnen zur Axenstrasse. In Altdorf konnten wir die total verstopfte Autobahn von ferne sehen. Wenige Minuten später erreichten wir unseren ersten Zielort, das Empfangsgebäude mit der Kantine.

An einem halbstündigen Vortrag bekamen wir alles Wissenswerte und auch die Sicherheitsmassnahmen für Besucher zu hören. Seit fünfzehn Jahren wird gebaut, hier in Erstfeld ist der Anfang und 57 km weiter südlich werden die Züge den Tunnel wieder verlassen. Fahrzeit 18 Minuten, mit einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h! Nach dieser spannenden Einführung wurde schon zum Mittagessen gerufen. Die festlich geschmückte Betriebskantine zauberte ein leckeres Essen auf die Tische und zum Schluss, als Überraschung wurde eine herrliche Torte herbeigebracht: Vreni hatte Geburtstag! Am Nachmittag ging es dann zur Ausrüstung der Besucher und mit den Kleinbussen zum

Stolleneingang. Zwei Kilometer weit fährt man in den Versorgungsstollen, von dort ging zu Fuss in die erste Röhre des Bahntunnels. Hier ist alles praktisch fertig. Muss es ja sein, denn in wenigen Wochen wird nach 15-jähriger Bauzeit der erste Zug durchfahren. Fast ein Jahr lang werden Versuchsfahrten durchgeführt, alle Notfallprozeduren müssen geübt werden. Wir marschierten



durch die Querverbindungen, durch einen Rettungsstollen und auch neben dem Geleise in einer der beiden Röhren. Die Personenzüge werden mit 250 km/h durchrasen - aber was ist mit den Güterzügen (nur 160 km/h)? Die Lösung sieht so aus: Ein Personenzug fährt los, dann folgen drei Güterzüge hintereinander. So verlässt der dritte Zug den Tunnel, bevor der nächste Personenzug angesaust kommt. Wir sind alle sehr beeindruckt, was hier geleistet wur-



de und auch in Zukunft geleistet wird. Ein bisschen dürfen wir stolz sein auf die innovativen Geister unserer Zeit, müssen aber doch bedenken: 1862-72 hat Louis Favre mit seinen hunderten von Mitarbeitern den Eisenbahntunnel in zehn Jahren durchgeschlagen, für den Strassentunnel brauchte man auch zehn Jahre. Dieses Bauwerk ist nicht (nur) für die Schweiz, es ist ein Teil des Europäischen Schnellbahnsystems.

Wir dürfen gespannt sein, was die Testfahrten bringen - und dann auf den Eröffnungstag im nächsten Jahr. Am Schluss der Führung gingen wir noch zum Ausstellungsraum mit den Anschauungsmodellen. Dann kam auch schon die Heimfahrt, wieder über Schleichwege durch den Aargau und nachher Richtung Zürich. Wir haben viel Neues gesehen, vieles verstehen gelernt und danken Max Schönenberger für die tadellose Organisation.

**Oben:** Die Besuchergruppe der CAF wird mit der nötigen persönlichen Sicherheitsausrüstung ausgestattet.

**Mitte:** Die Besuchergruppe wird anhand eines Modells über den Tunnel und dessen Installationen informiert

**Unten:** Die ganze Gruppe, CAF Swiss Wing und Fokker-Team - obwohl der Anlass am Pfingsttag stattfand fanden sich insgesamt 33 Teilnehmer. [Fotos: Henry Saladin]



## Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2015

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!



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

## Rundflüge für eine gute Sache Flugtag Hospiz

*Kuno Gross* Der Verein «Hospiz Aargau» setzt sich für Menschen am Ende des Lebens ein und entlastet betreuende Angehörige. Er arbeitet interdisziplinär mit Hausärztinnen und -ärzten, Spitex-Organisationen, Onkologie-Fachpersonen der Krebsliga, Sozialarbeitenden, Therapeuten und Seelsorgenden zusammen.

Am Samstag, dem 27. Juni, fand zum Anlass des 20-jährigen Bestehens des Vereins mit Unterstützung des Flugplatzes Birrfeld, dem Lions-Club Brugg und dem Aeroclub Aargau ein Flugtag für die zahlreichen Mitarbeitenden statt. In acht Flugzeugen konnten die Mitarbeiter, Gäste und Mitglieder einen kurzen Rundflug geniessen. Geflogen wurde von 1700 bis 2150 Uhr und in diese Zeit wurden 157 Passagiere befördert. Auch zwei Mitglieder der CAF Swiss

Wing beteiligten sich an diesem speziellen Anlass. Theo Arter war nicht nur zuständig für die Musikanlage sondern kümmerte sich auch um die Passagiere welchen dann Werner Meier die Gegend von oben zeigte. Die «Stinsy» flog an diesem Tag bis zum Sonnenuntergang neun Einsätze - mehr als alle anderen teilnehmenden Flugzeuge.

Am Abend waren dann rund 180 Gäste im Birrfeld und genossen einen schönen, informativen und unterhaltsamen Abend bei „Speis und Trank“, Schwyzerörgelimusik und sehr guter Stimmung. Als Festrednerinnen und Festredner „amteten“ Nationalrätin Ruth Humbel, Nationalrat Geri Müller, Rolf Tschannen, als OK-Präsident des Hospiz, Margrit Beck, Präsidentin der L. Thut Stiftung, Richard Plüss, als Gemeindegammann der Standortgemeinde Lupfig, Frau Lilian Studer von der EVP, Alois Wyss, Präsident Lions



**Oben:** Ursula Hover, eine der Samariterinnen erhält von Werner Meier die letzten Informationen vor dem Start [Foto: Gertrud Maurer]

Brugg, Heinz Wyss, als Vertreter des Flugplatzes Birrfeld.

Zitat Heinz Wyss, stellvertretender Flugplatzleiter: «Für mich persönlich war es ein grosser „Aufsteller“ zu sehen und zu spüren, wie sich alle Helferinnen und Helfer mit Freude und Begeisterung für den in jeder Beziehung gelungenen Anlass eingesetzt haben. Eine Begeisterung, die sich auch auf die Gäste und Organisatoren übertragen hat!»



Schweizerisches Militärmuseum Full  
Festungsmuseum Reuenthal  
Militärgeschichtliche Anlagen

## Alle zwei Jahre in Full-Reuenthal Militärfahrzeugtreffen

*Rolf Suhner* Am ersten Juliwochenende fand bei sehr grosser Hitze das 6. internationale Militärtreffen in Full statt. Bereits kurz nach Eröffnung strömten die Begeisterten in Scharen auf das Gelände.

Auch der Vereinsstand der CAF Swiss Wing war wieder an prominenter Stelle aufgebaut.

Auf dem grossen Gelände waren verschiedene Dioramen wie ein Feldflugplatz mit einer Spitfire IX WZ JJ «Lady Ellen III» von Lt Fawcett, oder ein deutsches MG Nest, englische Soldaten vor ihren Zelten, oder der schweizerische Zivilschutz mit einem Lazarett zu bestaunen.

In der nahen Kiesgrube zeigten diverse Panzer wie der T-34 aus dem 2. Weltkrieg oder der T-72 aus russischer Produktion sowie Schweizer Schützenpanzer ihr Können. Kurz vor der Mittagspause erschien CAF-

Pilot Werner Meier mit der Stinson L-5 am bleiernem Himmel. Henry Saladin kommentierte gekonnt am Mikrofon die gezeigten Flugeinlagen wie Performance Demo, Recognitionflug sowie Zielflug für die Radarflab 35 mm und Rapier. Nach dieser Demonstration überflog die Stinson nochmals das Gelände und entschwand Richtung Birrfeld.

Dem Schreiber wurde es trotz reichlichem Getränkevorrat und Sonnenhut zu heiss und er verliess am frühen Nachmittag die gelungene Vorstellung mit vielen Fotos und positiven Eindrücken.



## 11. Flüügerchilbi Beromünster

Erik Schwickardi Bei traumhaftem Flugwetter strömten mehr als 2500 Flugbegeisterte an die „Flüügerchilbi“ auf dem Flugplatz Beromünster: Flugzeuge und Helikopter standen pausenlos im Einsatz.



Ein ganz spezielles Highlight war das „Oldtimer-Fly in“. Rund ein Dutzend historischer Flugzeuge flogen den Flugplatz Beromünster an und waren an der „Chilbi“ zu Gast. Das Publikum hatte die Möglichkeit, diese exklusiven Aviatik-Raritäten aus nächster Nähe zu bewundern. Zu bestaunen waren nebst Oldtimer-Flugzeugen auch wunderschöne historische Automobile und Motorräder namhafter Marken. Zwei Helikopter, sechs Flugzeuge und die Tandem-Fallschirmspringer waren pausenlos im Einsatz für die beliebten Rund- und Schnupperflüge.



**Oben:** Nebst der knallgelben Bucker Bü 131 Jungmann von 1939 sah man in Beromünster auch eine Dornier Do 27 von 1956 und eine Piper Super Cub von 1961  
[Foto: Martin Thöni]

«An der Flüügerchilbi 2015 hat einfach alles gestimmt – das Traumwetter, Helikopter, Flugzeuge, Fallschirmspringer, Ballonfahrer: Wir möchten uns bei allen Besuchern recht herzlich bedanken.», sagt zu Frieden Hans-Rudolf Müller, Präsident des Flubag-Verwaltungsrats.



## Flugmeeting der Spitzenklasse La Ferté Alais

Kuno Gross Das „Meeting Aerien“ der „Amicale Jean Baptiste Salis“ findet jedes Jahr Ende Mai auf dem Aéro-drome Cereny-Ly Ferté Alais statt. Diese Flugshow ist neben den „Flying Legends“ in Duxford wohl eine der grössten Veranstaltungen dieser Art in Europa.

Nachdem wir in der Nähe übernachtet hatten waren wir am Samstagmorgen bald in der Schlange vor dem Aéro-drome. Alles lief sehr professionell ab und kurz danach hatten wir das Auto geparkt und befanden uns auf dem Weg zur Flugzeugausstellung. Super. Da sah man einfach mal „etwas anderes“. Nichts gegen die Spitfires in Duxford – aber irgendwann hat man die dann auch gesehen. In La Ferté-Alais findet man auch französische Flugzeuge, die einem sonst eher selten begegnen und zu meiner Überraschung war da auch eine grosse Anzahl von Flugzeugen aus dem Ersten Weltkrieg – zumeist allerdings als flugfähige Replikas.

Und als diese Doppeldecker dann ab 13:00 in der Luft waren gaben sie richtig Gas. Unglaublich, was in diesen Maschinen steckt. Sehr eindrücklich war die Morane G, mit der die Leute von „Réplic' Air“ im September 2013 zum 100 Jahr

Jubiläum von Roland Garros' Flug das Mittelmeer überquert hatten.

Der ganze Anlass war sehr professionell organisiert und es herrschte eine sehr angenehme, entspannte Atmosphäre. Etwas Pech hatten wohl die, die am Samstag einen Rundflug mit der Ju-52 machen wollten, denn der linke Motor wollte nicht mehr rich-

tig laufen. Über nacht wurden dann die nötigen Teile aus Dübendorf herangebracht und am Sonntagmorgen brummte die alte Maschine wieder zuverlässig durch die Luft. Die Kollegen von der CAF French Wing waren natürlich auch vor Ort und empfingen uns freundlich an ihrem Stand. Zwei Tage Flugshow vom Feinsten – ich war bestimmt nicht das letzte Mal in La Ferté-Alais.



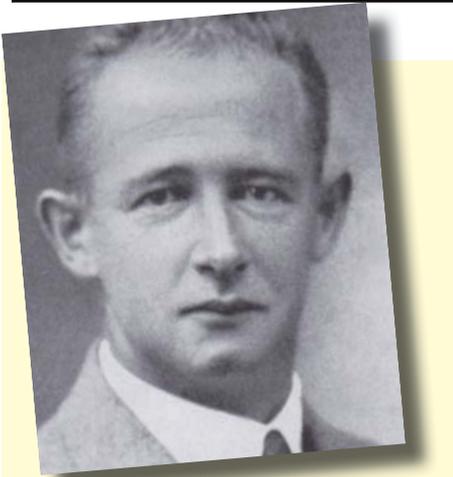
**Oben:** Eröffnet wurden die Flugvorführungen mit der Caudron GIII, einer Replika der «Amicale Jean Babbtiste Salis» und einem Nachbau der Morane G von «Réplic'Air» .

[Foto: Peter Froidevaux]

**Mitte:** Die Hawker Sea Fury in den Farben der Australischen Marine zusammen mit einem Hawker Hunter T Mk 68 der Schweizer Luftwaffe. [Foto: Peter Froidevaux]

**Unten:** Die «Swissair» DC-3 stand leider nicht für Rundflüge zur Verfügung. Im Vordergrund eine Jodel D9 Bébé. [Foto: Johann Zsidy]





**Flugzeugkonstrukteur  
Henry Fierz**

Henry Fierz reiste im Jahre 1920 in die Vereinigten Staaten von Amerika, um sich in der amerikanischen Flugzeugindustrie die neuesten Erkenntnisse anzueignen. Bevor er dort aber eine Anstellung fand, musste er sich zuerst einmal im Strassen- und Tiefbau seinen Lebensunterhalt verdienen. Danach hatte er Anstellungen bei den Flugzeugfirmen Curtiss und Douglas, wo er sich mit allen Aspekten des Flugzeugbaus vertraut machte, und verbrachte auch noch einige Zeit beim bekannten Motorenbauer Packard.

Als er 1925 in die Schweiz zurückkehrte, wurde er Chefkonstrukteur bei der Flugzeugfirma von Alfred Comte in Oberrieden. Seine erste Konstruktion war die AC-1. Bekannter wurden aber die späteren Flugzeugtypen: AC-4, AC-8, AC-11 und AC-12.

Henry Fierz trat 1934 aus der in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratenen Firma aus und wurde technischer Leiter bei der Swissair. 1940 kam er als technischer Leiter und Chefkonstrukteur zu der 1939 gegründeten Firma Pilatus, wo der P-2 1945 sein erstes in nennenswerter Zahl gebautes Flugzeug war.

Danach kamen der P-4 (1948) und der P-3 (1953) und schliesslich seine weltweit bekannteste Konstruktion - der PC-6 «Porter» (1959).

Henry Fierz, der nie einen Pilotenschein besass, starb 1972 in Buochs im Alter von 75 Jahren.

*Die Angaben sind dem Artikel von Roger Mazardo, «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik», Band 84, entnommen.*

## Auf dem Weg zum PC-6 Porter Einzelstück Pilatus P-4

**Kuno Gross** Während seiner Tätigkeit bei der Firma von Alfred Comte hatte Henry Fierz bereits einige Flugzeuge konstruiert, die vielseitig anwendbar waren. Leider blieb ihnen der kommerzielle Erfolg versagt und einzig der AC-4 wurde in elf Exemplaren gefertigt.

Das Prinzip solcher Flugzeuge blieb dem begabten Konstrukteur jedoch immer im Kopf. Am 22. März 1948 vollführte der fünf-sitzige, von Henry Fierz konstruierte Pilatus P-4 seinen Erstflug. Er war ganz offensichtlich eine Weiterentwicklung der bei Alfred Comte gefertigten Flugzeuge. Der P-4 war, wie schon die Comte-Flugzeuge, als abgestrepter Hochdecker mit Spornrad konstruiert.

Das Flugzeug war aber noch weit mehr als seine inoffiziellen Vorgänger ein echtes „Vielzweckflugzeug“. Als Passagierflieger konnte es ausser dem Piloten weitere vier Personen befördern. Obwohl es nicht als luxuriöse Reisemaschine gedacht war, war es mit einer schallgedämpften Kabine und einer Heizung ausgestattet. Immer die Wartungsfreundlichkeit im Blick waren die Innenseiten der Seitenwände aus einem leicht abwaschbaren Plastikmaterial gefertigt.

Selbstverständlich konnten die vier Passagiersitze mit weni-

gen Handgriffen ausgebaut, zusammengeklappt und im hinteren Teil der Kabine verstaut werden. Damit wurde für die Fracht viel Platz gewonnen.

Dank der weit öffnenden Doppeltüre auf der linken Seite konnten nicht nur die Passagiere äusserst bequem ein- und aussteigen, die Türdimension von 1,70 m x 1,07 m erlaubte auch das einfache Beladen mit fast einer halben Tonne sperriger Fracht.

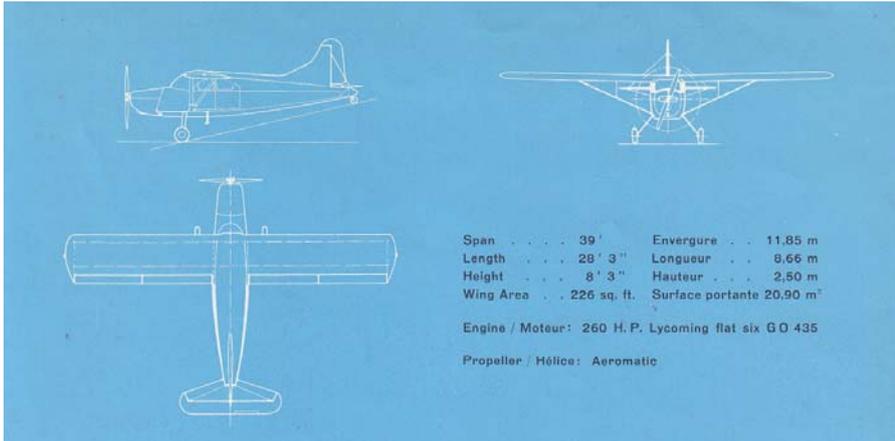
An weitere Einsatzmöglichkeiten wurde bei der Konstruktion ebenfalls gedacht. So besass der P-4 eine



*Die Fotos oben entstammen einem Prospekt für den P-4. Das Stahlblatt-Fahrwerk, welches für die Serienflugzeuge vorgesehen war, ist sehr professionell hineinretouschiert worden.*

*Das Foto unten zeigt die tatsächliche Fahrwerkskonstruktion des einzigen je gebauten P-4; elegant war sie wirklich nicht.*



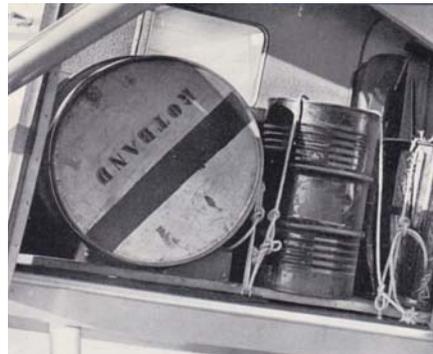
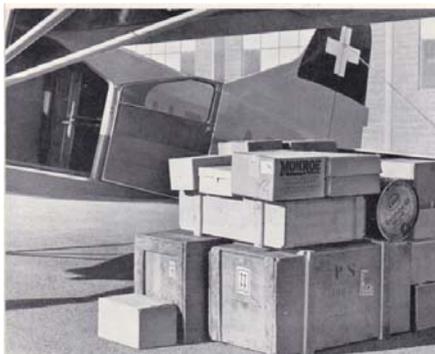


war und deshalb die eigenen Projekte zurückstellen musste.

Der einzige P-4 blieb bei Pilatus und stürzte am 13. Oktober 1957 bei einer Übung mit der Rettungsflugwacht im Sustengebiet auf den Steingletscher ab. Bei diesem Unfall kam ein mitfliegender Fallschirminstruktor auf tragische Weise ums Leben und das Flugzeug erlitt einen Totalschaden.

Vom P-4 ist nicht viel übrig geblieben. Nebst dem oben erwähnten Prospekt gibt es nur noch eine kleine Anzahl von Fotos. Selbst die Firma Pilatus schrieb auf Anfrage: „Über den P-4 gibt es leider nur sehr wenige Angaben – sogar bei uns.“

Zwei Jahre nach dem Verlust des P-4 landete Pilatus dann mit dem PC-6 „Porter“ einen Volltreffer. Der „Porter“ ist eine konsequente Weiterentwicklung des P-4 und bis heute das Mass aller Dinge im Bereich STOL in dieser Klasse von Flugzeugen.



Öffnung im Boden, welche zur Installation einer Kamera gedacht war. Der P-4 konnte als Sprühflugzeug in der Agrarfliegerei eingesetzt werden. Auch die Verwendung als Sanitätsflugzeug war fest vorgesehen – dafür konnten zwei Bahnen übereinander installiert werden. Die geräumige Kabine bot dann immer noch genug Platz für eine medizinische Begleitperson.

Die gewölbte Frontscheibe gewährte dem Piloten einen ausgezeichneten Blick und das Flugzeug hatte den Ruf, dass es sehr angenehm zu fliegen war. Sein 260 PS Lycoming GO 435-A Sechszylindermotor brachte es auf eine Reisegeschwindigkeit von 210 km/h. Die Startstrecke des P-4 betrug etwa 170 Meter und die Reichweite war ungefähr 900 Kilometer. Das breite und robuste Fahrwerk war für Landungen auf unvorbereiteten Pisten geeignet.

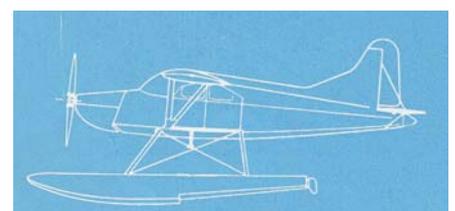
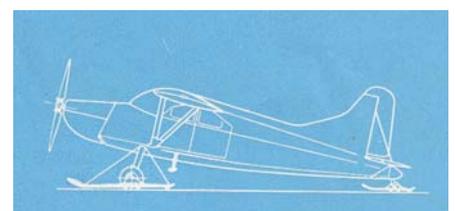
Das Flugzeug hatte offensichtlich Potenzial. Dies wurde auch von Pilatus erkannt, da man einen sechsseitigen Prospekt in Englisch und Französisch druckte und den P-4 1949 zusammen mit dem Trainer P-2 auf



der internationalen Flugschau in Le Bourget präsentierte.

Leider blieb der P-4 ein Einzelstück. Trotz der vielen guten Eigenschaften, die das Flugzeug aufwies war es in seiner Konstruktion zu dieser Zeit bereits veraltet. Der Rumpf bestand immer noch aus einem bespannten Metallrohrrahmen und die Flügel waren aus Holz gefertigt und mit Stoff bespannt. Als der P-4 zum ersten Mal flog, kamen bereits überall Ganzmetallflugzeuge in Mode.

Der Erfolg blieb dem P-4 wohl aber vor allem daher versagt, weil Pilatus voll mit dem Lizenzbauprogramm der De Havilland-Düsenjäger für die Schweizer Flugwaffe ausgelastet



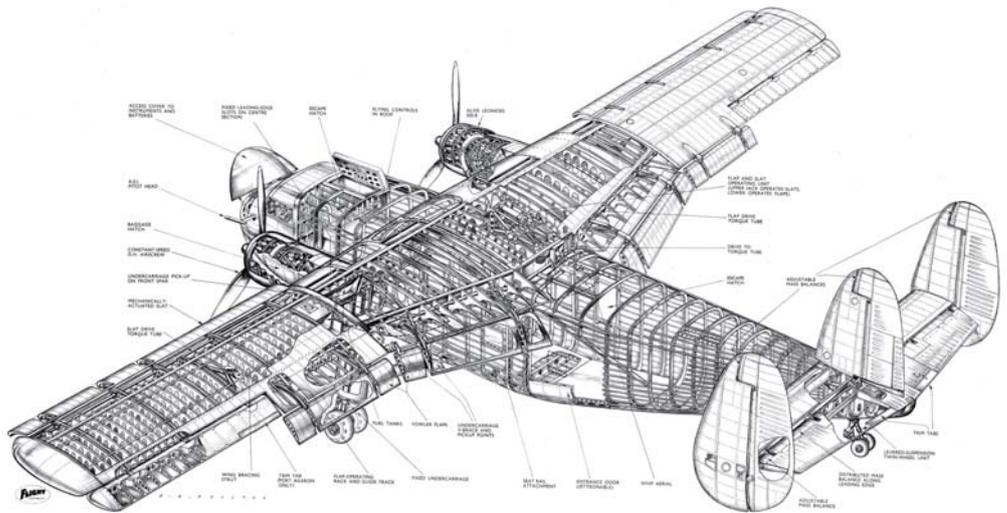
*Für den Serienbau waren auch Varianten mit Ski und Schwimmern vorgesehen - gebaut wurden sie aber nie.*

*Ein herzliches Dankeschön geht an die Firma PILATUS in Stans, welche Zeichnungen und Fotos für diesen Beitrag zur Verfügung stellte.*

## Scottish Aviation Twin Pioneer

**Kuno Gross** Die Firma Scottish Aviation wurde 1936 in Prestwick als Flugschule gegründet und betätigte sich ab 1938 auch mit der Wartung von Flugzeugen. Während des Zweiten Weltkriegs war man hauptsächlich mit der Wartung und der Reparatur von amerikanischen Consolidated B-24 Bombern beschäftigt. Als der Krieg dann vorbei war, hatte die Firma ein Problem: Es gab keine Aufträge mehr. Wie alle anderen britischen Flugzeugfirmen versuchte man mit neuen Modellen das Überleben zu sichern.

Hoffnung schöpfte man aufgrund einer Ausschreibung des Luftfahrtministeriums für ein „leichtes Verbindungsflugzeug“. Man entwickelte den *Prestwick Pioneer*, einen dreissitigen Hochdecker mit guten STOL Eigenschaften. Die *Pioneer* war im Aussehen



und den Massen der alten amerikanischen Stinson L-1 sehr ähnlich - ausser beim Leergewicht, denn sie wog mit 1700 Kilogramm rund 30% mehr. Die Leistungen des Motors waren leider zu schwach, so dass die Royal Air Force (RAF) das Flugzeug rundweg ablehnte. Erst mit dem Einbau des Alvis Leonides-Motors konnte man 1950 die RAF überzeugen. Die *Pioneer* wurde aber dennoch kein Verkaufsschlager und bis auf wenige Ausnahmen wurden alle der 59 gebauten Exemplare von der RAF übernommen.

Bei der Airshow von Farnborough im Jahre 1955 stellte man dann die *Twin Pioneer* vor. Abgesehen von den guten STOL-Eigenschaften hatte das Flugzeug mit der alten *Pioneer* nichts gemein. Die «Twin Pin» war darauf ausgelegt, dass sie nebst der zweiköpfigen Mannschaft 13 Passagiere oder gerade einmal 907 Kilogramm an Fracht mitführen konnte - für ein zweimotoriges Flugzeug die-

ser Grösse keine berauschende Leistung. Da das Flugzeug mit einem altmodischen Spornrad versehen war, konnte man keine Heckklappe installieren. Warum man dann aber auch noch auf eine grosse seitliche Frachttüre verzichtete ist bei einem Flugzeug, welches für den Einsatz in entlegenen Gebieten gedacht war, nicht einfach nachvollziehbar.

Charakteristisch für die Erscheinung des Flugzeuges waren das riesige, dreiteilige Seitenleitwerk und das „staksig“ wirkende feste Fahrwerk. Ausgerüstet wurde die «Twin Pioneer» wie schon die «Pioneer» mit dem Alvis Leonides-Motor.

Die Firma setzte nun alle Hoffnungen auf das neue Modell. Aber als es dann im Jahre 1957 zu zwei Abstürzen aufgrund von Materialermüdung in der Flügelabstrebung kam, zogen mehrere Kunden ihre Bestellungen zurück. 1967 wurde die Baureihe nach immerhin 87 verkauften Flugzeugen eingestellt - 39 davon gingen an den Hauptkunden RAF.

Nebst der wohl nicht allzu glücklichen Konstruktion der «Twin Pioneer» und dem Vertrauensverlust durch die beiden Unfälle hatte Scottish Aviation wie alle britischen Hersteller auch damit zu kämpfen, dass der Markt mit vielen ehemaligen Militärflugzeugen, vor allem der DC-3, überschwemmt war.

Heute befinden sich noch zwei «Twin Pin» im Einsatz in Australien. Ein drittes Exemplar könnte demnächst in England wieder fliegen.



## Twin Pioneer G-AOEO Swissair «Jura Air Lift»

**Kuno Gross** Bei der Airshow von Farnborough im September 1955 stellte Scottish Aviation ihre neue *Twin Pioneer* in den Farben der SWISSAIR aus. Das dritte Flugzeug der Baureihe mit der Registrierung G-AOEO sollte über den Winter zu Versuchszwecken für die SWISSAIR für Zubringerflüge in den Berggebieten eingesetzt werden. Man glaubte, dass sich das neue Flugzeug mit seinen hervorragenden STOL-Eigenschaften für die kurzen und teilweise provisorischen Landepisten gut eignen würde.

Vom 4. Januar bis zum 4. März 1957 setzte man die *Twin Pioneer* für Flüge von Zürich nach Davos, St. Moritz, Zermatt und La Chaux-de-Fonds ein. Transportiert wurden sowohl Personen als auch Fracht. Da das Flugzeug nicht ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen wurde, blieb die britische Registrie-

**Rechts, Oben:** Die «Twin-Pioneer» der Swissair ist im Januar 1957 auf dem St. Moritzer-See gelandet. Das Schweizerkreuz musste aus rechtlichen Gründen zugunsten des SWISSAIR-Pfeils entfernt werden [Keystone / STR]

**Rechts, Mitte:** Werbewirksam liess man die Passagiere direkt vom Flugzeug in den Pferdeschlitten umsteigen [Quelle: Unbekannt]

**Unten:** Start auf dem zugefrorenen See von St. Moritz [Quelle: Unbekannt]

rung bestehen und das zuvor in Grossbritannien aufgemalte Schweizerkreuz auf dem Leitwerk musste aus rechtlichen Gründen durch den Swissair-Pfeil ersetzt werden – was aber auf jeden Fall auch sehr gut aussah. Ob der Einsatz der *Twin Pioneer* in den Schweizer Bergen tatsächlich eine Idee der SWISSAIR war oder der Hersteller selber mit diesem Versuchsbetrieb das Käuferinteresse an seinem Flugzeug ankurbeln wollte, lässt sich heute nicht mehr feststellen.

So flog man also von Zürich aus nach St. Moritz, wo man auf dem zugefrorenen See landete, nach Davos, wo es damals noch einen kleinen Flugplatz gab, und auch nach Zermatt – genauer gesagt nach Täsch, wo die heute als Parkplatz der Matterhorn-Gotthard-Bahn genutzte Fläche als Landeplatz diente. Auch im Jura wurde geflogen. Von La Chaux-de-Fonds gab es vom 14. bis zum 31. März 1957 tägliche Flüge nach Genf. Nebst Passagieren wurden auch für den Export bestimmte Uhren nach Genf transportiert.

Obwohl die Versuche grundsätzlich befriedigend ausfielen, gab es wegen



den in der Schweiz gültigen Sicherheitsanforderungen im Einmotorenflug Einschränkungen bei der Zuladung. Am 4. April 1957 kehrte das Flugzeug daher nach Prestwick zum Hersteller zurück.

«Es hat sich erwiesen, dass ein Flugzeug, das technisch und wirtschaftlich alle Voraussetzungen für einen erfolgreichen Dauerbetrieb von Zubringerdiensten in unseren Bergverhältnissen erfüllen würde, heute noch nicht zur Verfügung steht. Die Frage wird weiterhin sorgfältig im Auge behalten werden» - so der Kommentar der SWISSAIR zu den dreimonatigen Versuchsflügen.



## Scottish Airlines G-AOEO Absturz in der Wüste

*Kuno Gross* Als der Österreicher Christoph Bischofer und seine Freunde im Januar 1996 die Geländestufe am Südrand der Hamada al-Hamra hinunterfuhren, wollten sie eigentlich nur möglichst rasch in den Erg Oubari, eines der grössten Dünenmeere Libyens, hineinfahren. Aber kurz davor entdeckten sie ein seltsames dunkles Gebilde, welches natürlich ihr Interesse weckte.

Das Gebilde entpuppte sich bald als grosser, dreiblättriger Propeller eines Flugzeuges. In der Nähe lag noch ein Flugzeugsitz, ein Schuh und kleinere Metallstücke, aber sonst keine grösseren Teile eines Flugzeuges. Man wunderte sich, machte ein paar Fotos und fuhr dann weiter – es war wohl eine der „seltsamen Begegnungen“, die man in der Wüste haben kann, ohne dass man danach je die Hintergründe erfährt.

Neun Jahre später beteiligte sich Christoph an einer Diskussion über Flugzeugwracks im Internet, wo er den Propeller erwähnte und vor etwa fünf Jahren stiess Wolfgang Kuhnmann, der sich ebenfalls für Wracks in der Wüste interessierte, auf einen Unfallbericht, der sich ziemlich mit den Angaben von Christoph deckte. Und am Ende führten die Spuren der verunglückten Maschine in die Schweiz – denn es handelte sich um kein anderes Flugzeug als die bekannte G-AOEO, mit welcher die

Swissair im Jahre 1957 den „Jura Air Lift“ durchgeführt hatte.

Am Samstag dem 7. Dezember 1957 war die G-AOEO mit sechs Insassen, darunter dem leitenden Direktor von Scottish Aviation, M.D. McIntyre auf dem Rückflug von einem Standard Oil-Ölfeld beim Atshan-Airstrip im Südwesten von Libyen nach Tripoli. Der Start war um 14:27 und man erwartete einen Flug von ungefähr 3,5 Stunden.

Die *Twin Pioneer* befand sich auf einer Werbetour und wollte neue Kunden unter den Ölfirmen finden. Als das Flugzeug nicht wie geplant eintraf, wurde eine Suche gestartet und man fand es kurz darauf etwa 485 Kilometer südwestlich von Tripoli zerschellt am Boden. Alle sechs Insassen waren beim Absturz tragischerweise ums Leben gekommen.

Die substanziellen Teile des Flugzeuges, welches eines der ersten sechs gebauten dieses Typs war, wurden geborgen und beim „Ministry of Supply research centre“ in East Kilbride untersucht. Man kam zum Schluss, dass der vordere Teil der „V-Stütze“ der linken Flügelstrebe einen Ermüdungsbruch erlitten hatte, welcher dann wiederum zum Abbrechen des linken Aussenflügels führte. Daraufhin muss das Flugzeug, völlig unkontrollierbar geworden, abgestürzt sein.

Der abgebrochene Flügelteil wurde etwa 1,2 Kilometer



Der Propeller der Twin Pioneer G-AOEO

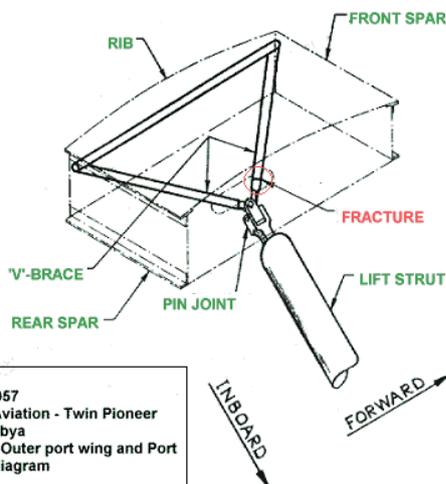


vom Flugzeugwrack entfernt liegend gefunden.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse erhielten alle *Twin Pioneers* ein Flugverbot, welches erst wieder aufgehoben wurde, nachdem der Hersteller die nötigen Verbesserungen gemacht hatte und alle Flugzeuge entsprechend modifiziert worden waren.

Quelle: ICAO Accident Digest No.9, Circular 56-AN/51 (240-244)

Fotos Christoph Bischofer



07 DEC 1957  
Scottish Aviation - Twin Pioneer  
Fezzan, Libya  
"V"-Brace, Outer port wing and Port  
lift strut diagram





## HB-HOX: Im Einsatz für die Grundbuchvermessung

*Kuno Gross* Nebst der G-AOEO, welche im Jahre 1957 für kurze Zeit für die SWISSAIR flog, kam noch eine zweite *Twin Pioneer* in die Schweiz. Dieses zweite Flugzeug hatte die Seriennummer 570 und absolvierte seinen Erstflug am 16. April 1959. Am 10. August desselben Jahres wurde es mit der Bezeichnung HB-HOX im Schweizer Luftfahrtregister eingetragen.

Die HB-HOX war bereits im Mai 1959 von der Eidgenössischen Vermessungsdirektion übernommen worden und diente der Grundbuchvermessung als stabile Plattform für Luftaufnahmen, welche als Grundlagen für die topographischen Karten dienten. Nach vier Jahren im Einsatz wurden stärkere Motoren angebaut und danach blieb das Flugzeug permanent bis ins Jahr 1978 bei der Landesvermessung im Einsatz.

**Oben:** Die HB-HOX in vollem Glanz. Seit 1959 war sie im Einsatz für die Schweizer Grundbuchvermessung.

[Foto: Martin Kyburz]

**Mitte:** Die *Twin Pioneer* diente in der Schweiz und in Österreich als stabile Plattform für Luftaufnahmen.

[Quelle unbekannt]

**Unten:** Die HB-HOX glänzte bereits 1982 nicht mehr, als sie noch vor dem Verkehrshaus ausgestellt war.

[Foto: Joop de Groot]



Im Juni 1978 wurde sie nach Alpnach überflogen und von dort am 15. Juli mit einer speziell präparierten Fähre zum Verkehrshaus der Schweiz in Luzern transportiert.

Im Verkehrshaus wurde die HB-HOX im Freien mit einigen anderen Flugzeugen ausgestellt, bis man sich entschloss, die *Twin Pioneer* aus dem Inventar des Museums in private Hände abzugeben. Am Lasthaken eines Super-Puma der HELOG wurde die HB-HOX am 20. September 1983 ins damalige Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen geflogen und dort für den Strassentransport nach Sion zerlegt.



Es war ursprünglich geplant, die *Twin Pioneer* in Sion wieder in einen flugtüchtigen Zustand zu versetzen. Aber daraus wurde nichts. Teilmontiert, ohne die äusseren Flügelhälften und ohne die Motoren wurde das Flugzeug hinter dem Hangar der Firma Farner abgestellt. Es verblieb mit wechselnden Positionen, ohne restauriert zu werden, in Sion.

Nach einiger Zeit hatte man den Gedanken, die HB-HOX je wieder silberglänzend am Himmel zu haben, wohl ganz aufgegeben und das Flugzeug diente fortan der Platzfeuerwehr als Übungsobjekt – was natürlich auch nicht half, den stark korrodierten Zustand zu verbessern.



Heute steht die einst stolze HB-HOX als verwahtes Wrack am nördlichen Pistenrand in Sion und es besteht kaum Hoffnung, dass sie sich je wieder im alten Glanz präsentieren wird.

**Oben:** Am 9. September 1991 stand die HB-HOX hinter dem Hangar der Farner Air Service in Sion. Sie wurde nach dem Transport von Luzern her nie wieder koplettiert.

[Foto: Don Hewins]

**Mitte:** Im August 1993 befand sich das Flugzeug an einem anderen Ort auf dem Flugplatz Sion aber die geplante Restaurati-on hatte noch immer nicht beginnen können.

[Foto: Petr Popelář]

**Unten:** Im Jahre 2013 war es offensichtlich, dass die HB-HOX nie mehr fliegen würde. Bevor das Flugzeug in seinem traurigen heutigen Zustand abgestellt wurde, diente es der Flugplatzfeuerwehr noch als Übungsobjekt.

[Foto: Quelle Unbekannt]



## Sicher nicht das schönste Flugzeug Ayres LM 200 Loadmaster

*Kuno Gross* Für den 1930 geborenen Fred Ayres lief es glänzend. Der ausgebildete Flugzeug-Ingenieur stieg 1955 als Pilot in die Landwirtschaftsfliegerei ein und war dann der erste, der in den 1960er-Jahren in seiner eigenen Firma gebrauchte Thrush-Sprühflugzeuge von Sternmotoren auf PT6A-34 Propellerturbinen umrüstete.

Der Hersteller des Thrush, Rockwell-International, übernahm das Konzept und die Flugzeuge wurden nun unter dem Namen Ayres Thrush gebaut. 1977 gliederte Rockwell-International das Werk in Albany, Georgia, aus dem Konzern aus und es wurde von Fred Ayres übernommen. Die Ayres Corporation produzierte von nun an die Thrush-Reihe und brachte einige Innovationen auf den Markt. Das Geschäft mit den Sprühflugzeugen lief gut und die Ayres Corporation produzierte und lieferte auch Komponenten für weitere Firmen – unter anderem Frachttüren für die Boeing 727, welche von FedEx von Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen umgebaut wurden. Fred Ayres wollte mehr. Seit den frühen 1990er-Jahren hatte er an einem eigenen, neuen Flugzeug gearbeitet. Der *Bushmaster* war in der Grösse und der Konfiguration in etwa mit der Cessna C208 *Caravan* zu vergleichen. Durch die bestehende geschäftliche Verbindung zu FedEx erfuhr Ayres, dass diese einen grossen Bedarf nach kleinen Frachtflugzeugen hatten. Das Flugzeug sollte in den Dimensionen zwischen der Cessna C 208 und der Fokker F-27 angesiedelt sein. Ayres sah seine Chance und trat mit seinem

Projekt an FedEx heran. Der *Bushmaster* entsprach jedoch nicht den Vorstellungen und wurde für zu klein für die vorgesehene Aufgabe befunden.

In der Folge vergrösserte Ayres sein Flugzeug und der Rumpf wurde so gestaltet, dass er vier normierte „Unit Load Devices“ vom Typ LD3, welche FedEx hauptsächlich verwendete, im 54,5 m<sup>3</sup> grossen Frachtraum aufnehmen konnte.

Mit dem neuen Design konnte das Flugzeug nun dreimal mehr Last aufnehmen als die Cessna, brauchte aber nur wenig mehr Platz am Boden. Das modifizierte Konzept überzeugte FedEx und Ayres sah seine grosse Chance.

Um das Flugzeug mit nur einem Piloten operieren zu können, durfte es nach den amerikanischen Vorschriften auch nur einen Antrieb haben. Aus diesem Grund kam man auf die Idee, die Kraft von zwei gekoppelten Turbinen vom Typ LHTEC CTP800-4T über ein Getriebe von Westland Aerospace auf einen einzigen Propeller laufen zu lassen. Da sowohl die Turbine als auch das Getriebe von renommierten Herstellern kommen sollten, welche genau diese Komponenten für den geplanten Boeing-Sikorsky RAH-66 *Comanche* entwickelten, konnte sich Ayres nicht vorstellen, dass es in diesem Bereich Probleme geben könnte.

Der sechsblättrige Hamilton-Standard-Propeller des Loadmaster musste sehr gross sein. Tatsächlich war er dann zu gross für das ursprünglich geplante Arrangement, der Propeller hatte nicht mehr genügend Bodenfreiheit. Es musste entweder die Antriebs Einheit höher platziert oder das Heck des Flugzeuges abgesenkt, der Rumpf schräg gestellt werden. Mit der zweiten Option hätte man aber den von



hinten zugänglichen Frachtraum nicht mehr direkt von den Lastwagen aus beladen können, da die Ladekante nun zu tief gewesen wäre.

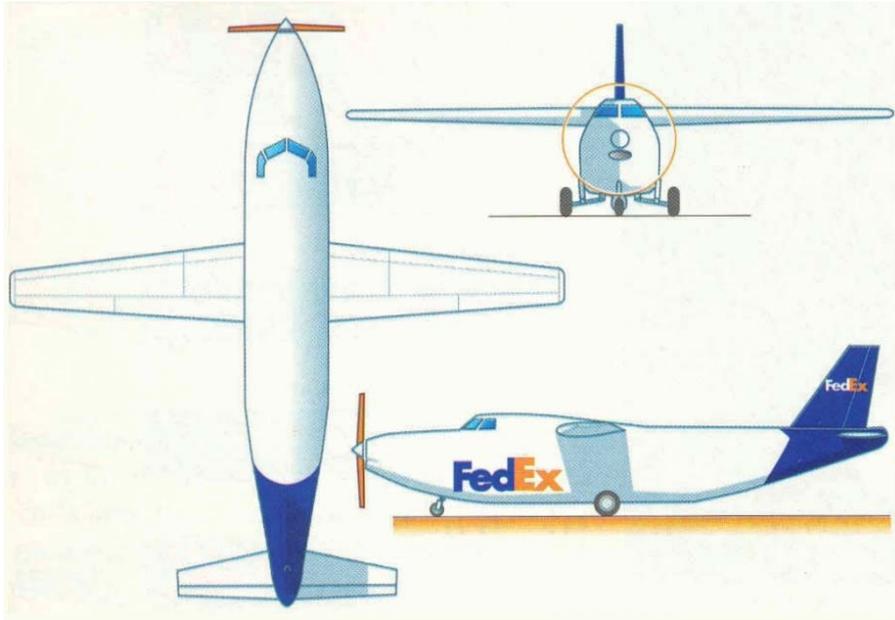
Man entschied sich also für das Höherlegen des Treibwerks. Dies hatte wiederum zur Folge, dass man das Cockpit ähnlich wie bei der Boeing 747 auf den Rumpf aufsetzen musste. Das Flugzeug sah mittlerweile alles andere als elegant aus, es war aber einfach gehalten, robust konstruiert und komplett auf die gedachte Verwendung hin ausgelegt.

1998 kaufte Ayres den tschechischen Flugzeugbauer LET, welcher 1936 als Reparaturbetrieb für AVIA gegründet worden war. Seit 1977 baute LET in grossen Stückzahlen die 19-plätzigere LET L-410, welche vor allem an die russische Aeroflot verkauft wurde. Seit 1988 war die grössere L-610 im Programm und nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion hatte man die LET 610G mit westlichen Triebwerken und westlicher Avionik entwickelt, da

**Unten:** Der Prototyp des LM200 bei Rollversuchen im Jahr 2000.

[Foto: Quelle unbekannt]





## Sunnemart

# EINKAUFS- ZENTRUM BREMgarten



21 Geschäfte  
unter einem Dach



2 Stunden gratis  
Parkplätze + Parkhaus



erreichbar mit  
Bahn und Bus

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

man neue Käufer akquirieren musste. Ayres' Idee war es, das Höhenleitwerk der L-410 und das Seitenleitwerk der L-610 für sein neues Flugzeug zu verwenden. Zudem sollte LET alle Flügel, das Heckteil sowie den Lufteinlass bauen. Die Berechnung des Rumpfes hatte Ayres an Fairchild-Dornier, einem ebenfalls sehr renommierten Flugzeughersteller in den USA, abgegeben. Während Fairchild die Rümpfe für die Maschinen in den USA bauen sollte, würde LET die Rümpfe für die Flugzeuge für den europäischen Markt konstruieren.

Als FedEx im Mai 1999 bekanntgab, dass sie mit der Umwandlung von 25 weiteren Optionen in feste Bestellungen mittlerweile 77 *Loadmaster* geordert hatten, sah es danach aus, als hätte Fred Ayres alles richtig gemacht: Er hatte einen starken Erstkunden und alle Hauptkomponenten wurden von namhaften Herstellern geliefert.

#### Technische Daten LM 200:

- Länge: 21,03 m
- Flügelspannweite: 19,50 m
- Höhe: 6,85 m
- Flügelfläche: 42,13 m<sup>2</sup>
- 2x LHTEC CPT800-4T ( 2.400 PS)
- Leergewicht: 4.082 kg
- Max. Startgewicht: 8.618 kg
- Max. Geschwindigkeit: 363 km/h
- Reisegeschwindigkeit: 306 km/h
- Steigrate (max. Gewicht): 9,5 m/s
- max. Reichweite: 2.075 km
- Reichweite mit max. Zul.: 1205 km
- 1-2 Mann Besatzung
- 34 Passagiere / 3400 kg Ladung

Obwohl das Projekt bereits eine Verzögerung von einem Jahr hatte, platzierte FedEx Optionen für weitere 175 Maschinen und man hoffte, dass der *Loadmaster* im November 1999 seinen Erstflug absolvieren würde.

Für Ende 2000 war die Zertifizierung vorgesehen und ab dann sollte alle zwei Monate ein Flugzeug die Werkshallen verlassen. Aber es sah nur so aus, als würde alles richtig laufen. Bald sollte nicht nur das Programm im Rückstand sein, sondern auch grosse Schwierigkeiten bei den Herstellern der Hauptkomponenten auftauchen. Fairchild-Dornier geriet in finanzielle Schwierigkeiten und konnte, trotz der Vorauszahlung von USD 300'000, die Berechnung der finiten Elemente für den Rumpf des *Loadmaster* nicht mehr durchführen. Von den ursprünglich vorgesehenen 1300 *Comanche*-Helikoptern wurden nur zwei Prototypen gebaut, bevor das Programm eingestellt wurde, und die Entwicklung des Triebwerkes erlitt vielfache Verzögerungen. Die Probleme mit dem Triebwerk führten dazu, dass vorläufig nur Rollversuche mit dem Prototypen durchgeführt werden durften.

**Rechts:** Es war offensichtlich auch geplant, den *Loadmaster* für das Militär einzusetzen und in einer späteren Version auch mit Schwimmern auszurüsten.

[Foto: Quelle unbekannt]

Auch beim Gewicht des LM 200 gab es Schwierigkeiten: Das Gesamtgewicht des Flugzeugs war um einiges höher als das von der FAA erlaubte Maximum für einmotorige Maschinen. Aber es kam noch schlimmer. Auch bei



der Firma LET lief es schlecht. Anstatt die L-410 weiterzubauen, hatte man sich in Tschechien auf den *Loadmaster* und die neue L-610G konzentriert, welche aber keine Abnehmer fand. Die finanziellen Reserven von LET schwanden sehr schnell.

Die Ayres Corporation hatte selber nur noch minimale Mittel zur Verfügung und war deshalb nicht in der Lage, LET zu helfen. FedEx weigerte sich, Geld einzuschüssen und beharrte darauf, nur zu zahlen, wenn das Projekt die entsprechenden Fortschritte machte.



In der Folge reichte die bedeutendste Gläubigerbank von LET im September 2000 einen Konkursantrag ein, welcher auch von einem Teil der Belegschaft unterstützt wurde.

Fred Ayres stand nun vor unlösbaren Problemen und musste daraufhin 2001 ebenfalls Konkurs anmelden. Nur wenige Monate vor dem geplanten Erstflug kam das ambitionöse «Projekt Loadmaster» zu einem abrupten und brutalen Ende. Im Jahre 2002 ging auch die Firma Fairchild-Dornier in die Insolvenz.

Das Einzige, was vom *Loadmaster* heute noch übrig ist, sind die Reste des unfertigen Prototyps auf einem Abstellplatz hinter den Fabrikationsgebäuden der Thrush Aircraft neben dem South West Georgia Regional Airport in Albany.

Ob das Projekt in Zukunft je wieder weitergeführt wird?

Der Eigentümer der Thrush Aircraft in Albany, Hughes Payne, meinte auf meine Anfrage: "The fuselage with wings sits in our scrap area on its tail. One day that may be worth resurrecting but I do not know... lots of planning will need to be done beforehand."

**Rechts:** Die Reste des einzigen Prototyps des LM200 im Mai 2015 auf dem Gelände der Thrush Aircraft

[Fotos: Hughes Payne]



## Nur wenige Flugzeuge im Haslital Nostalgieflytag 2015

**Rolf Suhner** Am 6. Juni 2015 fand der 6. Nostalgieflytag im Haslital auf der Homebase der 11. Fighter Squadron auf dem Flugplatz Meiringen statt.

Da ich sowohl Mitglied bei der CAF als auch beim AVS (Antonov Verein Schweiz) bin, hatte ich bereits im Februar an der GV einen Platz in der Antonov An-2 reserviert. Am Samstagmorgen fuhr ich bei schönstem Wetter nach Grenchen. Pünktlich um 9:30 Uhr hob die Antonov mit zwölf Passagieren Richtung Berner Oberland ab. Um 10:15 Uhr überflogen wir den Flugplatz Meiringen. Auf dem Tarmac standen bereits sechs

Kleinflugzeuge. Soeben landete auch die *Super Connie*. Nach der perfekten Landung wurde die An-2 von zahlreichen Schaulustigen mit Winken begrüsst. Christoph Dubler informierte uns, dass er eine Führung durch den Hangar für uns organisieren konnte. Nach der Verteilung der Besucherbadges erfolgte eine interessante Führung. Da in der Vorwoche eine militärische Rettungsübung statt fand, waren diverse Flugzeuge wie Pilatus PC-6 *Turbo Porter*, eine PC-7, eine PC-9 mit Scheppsackvorrichtung, eine F5E *Tiger* der Patrouille Suisse sowie ein Eurocopter EC-635 und ein *Super Puma* im Hangar untergebracht. In der Sattlerei werden die gebrauchten Bremsfallschirme untersucht und wieder zu-

sammengefaltet. Auch wurde die Verwendung eines Schleudersitzes genaustens erklärt. Nach der Besichtigung besuchte ich den CAF Stand im grossen Hangar. Hansjörg Engler, Theo Arter und einige andere waren ebenfalls anwesend. Der Besucherstrom hielt sich jedoch in Grenzen. Gegenüber dem Vorjahr waren deutlich weniger Nostalgieflyzeuge und auch weniger Besucher anwesend. Eigentlich schade bei dem guten Wetter und der optimalen Infrastruktur. Die *Super Connie* mit Ihrem „60 Jahre Sticker“ sowie die Ju 52 (die als einziges Flugzeug die Passagierflüge anbieten durfte) waren sicher die Highlights an diesem Meeting.

Da sich grosse Gewitterwolken über dem Haslital bildeten entschied unser Pilot, vorzeitig abzufliegen. Christoph Dubler vereinbarte mit den Ju 52 Piloten eine «Air to Air» Session. Über dem Brienersee drehte die An-2 eine Schlaufe und wartete auf die Ju 52. Dann flogen wir ein Stück gemeinsam, und aus beiden Flugzeugen wurde eifrig fotografiert. Via Kandertal, Adelboden, Freiburger Alpen und Seeland ging es Richtung Grenchen, wo unser Ausflug an den Nostalgieflytag endete. Ich werde nächstes Jahr wieder am Meeting teilnehmen - in der Hoffnung, dass dann mehr Flugzeuge anwesend sein werden.

**Links:** Die *Junkers Ju 52* über dem Brienersee - gesehen aus der An-2. [Foto: Rolf Suhner]



## THRUSH A I R C R A F T

**Kuno Gross** Der Thrush ist mit über 3000 gebauten Exemplaren aller Varianten eines der weltweit meistverbreiteten Landwirtschaftsflugzeuge – aber wohl auch das mit der wechselhaftesten Geschichte.

Der Erstflug des von Leland Snow entworfenen Snow S-2 fand 1956 statt. 1965 wurde die Firma Snow Aeronautical dann von Aero Commander übernommen, welche wiederum dem Konzern Rockwell International gehörte. 1977 wurde das Werk in Albany, Georgia, wo das mittlerweile Thrush Commander genannte Flugzeug gebaut wurde, an die Ayres Corporation verkauft. Ayres hatte bereits zuvor gebrauchte Thrush von Sternmotoren auf Propellerturbinen umgerüstet und produzierte die Flugzeuge nun unter eigenem Namen weiter. Nach dem

Desaster mit dem LM 200 Loadmaster geriet die Ayres Corporation im Jahre 2001 in Konkurs und am 30. Juni 2003 wurde das Werk mit all seinen Komponenten von Hughes Payne gekauft und weitergeführt. Unter dem Namen der mittlerweile fünften Firma, Thrush Aircraft, werden die Flugzeuge seither erfolgreich weitergebaut und weiterentwickelt.

Der Thrush hat noch einen „Bruder“ in Osteuropa: Der polnische PZL-Mielec M-18 Dromader wurde Mitte der 1970er-Jahre mit Hilfe von Rockwell entwickelt und seither in über 760 Exemplaren gebaut. Interessanterweise wurden ungefähr 200 Stück des M-18 in die USA verkauft. Selbst als Kampfflugzeug wird das Flugzeug verwendet. Die amerikanische Firma IOMAX leitet ein ursprünglich bereits von Fred Ayres entworfenes „Border Patrol Aircraft“



**Rechts:** Der Thrush 710P hat ein Leergewicht von 2,9 Tonnen und eine Zuladung von fast 3 Tonnen - wovon ein grosser Teil auf die 3687 Liter Chemikalien abfällt.

[Foto: Thrush Aircraft]

aus dem Thrush ab. Das Archangel genannte Flugzeug ist mit elektrooptischen Systemen und sogar mit Hellfire-Raketen ausgerüstet und wird in den Vereinigten Arabischen Emiraten und in Jordanien eingesetzt.

Mehr zu den vielseitigen Flugzeugen findet sich auf seiner Website: [www.thrushaircraft.com](http://www.thrushaircraft.com)

### 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  
Ferdinand Nietlisbach 079 200 7260  
Jost Schneeberger 031 911 8177  
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, W. Meier  
Druck: Wehntal Druck GmbH 8165 Schöfflisdorf  
Konto (IBAN): CH07 0900 0000 5000 8429 6



## Veranstaltungskalender / Reisen 2015

29. August	Hunterfest St. Stephan	Flight Ops
6. September	Flügerchilbi Bleienbach, Langenthal	Flight Ops
19. September	Besuch Flieger- & Flab-Museum, Dübendorf	CAF Anlass
7./8. Oktober	Fliegerschiessen Axalp ob Brienz	
10./12. Oktober	Air Days, Verkehrshaus Luzern	
28. November	Jubiläumsanlass 20 Jahre CAF Swiss Wing	CAF Anlass
29. November	Aviatikbörse Bassersdorf	CAF Stand

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



### Gesucht: Fliegerbücher, Zeitschriften usw.

Für unseren Vereinsstand sind wir immer auf der Suche nach Fliegerbüchern, Zeitschriften und anderen Artikeln, welche etwas mit der Fliegerei zu tun haben. Falls sie etwas haben, was sie nicht mehr brauchen - melden sie sich doch bitte bei Theo Arter unter: [stand@caf-swisswing.ch](mailto:stand@caf-swisswing.ch)

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](http://www.caf-swisswing.ch) oder direkt bei Werner Meier, Itenhard 47, CH-5260 Bremgarten ([werner.meier@caf-swisswing.ch](mailto:werner.meier@caf-swisswing.ch))

## Stinsy-Wein Rot & Weiss



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.

**Front Page:** Scottish Aviation “Twin Pioneer” in Switzerland , where have they gone?

**Editor’s Address:** *Kuno Gross*

Over the years our CONTACT has evolved from the wing’s newsletter to an aviation publication. The challenge is to find interesting and exclusive themes which are new to the reader. It doesn’t make much sense to cover the well known Hurricane and Spitfire or the Messerschmitt Bf 109 at the “75 Years Battle of Britain”. In this issue we present the story of a rare “Bird”, the Ayres LM200 Loadmaster.

You may have noticed that occasionally the regular aviation magazines cover the same event or subject despite their effort to be exclusive. Earlier this year I did some research on the Scottish Aviation Twin Pioneer with the intent to cover this aircraft in the September CONTACT, only to find that “AEROPLANE” in July and “SKYNEWS” in August covered the “Twin Pin” extensively. Nevertheless we shall present a few details missed by the other publications.

**Convoy of Liberty, 70 Years Anniversary of Pilsen Liberation:** *Roger Burri*

On May 2<sup>nd</sup> at 0900 Jonas Keusch, F/A-18 technician and myself took off in “Stinsy” form Birrfeld to Pilsen. The weather was lousy but the L-5 was well suited for this task. Our ground support team had left very early in the morning as well, consisting of two trailers, a Dodge CC, a M29 Weasel tracked transport 1942 and a Harley-Davidson WLA. Crossing Bavaria we landed at Letkov Plzen, the nearest airfield of Pilsen. The field was hard to identify, overgrown with grass and sloping ground, the way it must have looked in the war. We had an enthusiastic welcome eager to help with refueling and an offer of hangar space. What would be the charge? Just a few beers! At the “Convoy of Liberty” our Stinson had the honor of being the only wartime aircraft at the parade of some 600 vehicles and tanks. We were hosted the following four days by the Pilsen Military Car Club and made several flights even at low levels and were waved at by friendly police everywhere. We had a great time and hope to be there again in 2020 to represent the USAir Force.

**Photographs:** Roger Burri and Jonas Keusch en route to Plzen.-The Weasel M29 is ferried across a river. Some 200’000 visitors and 600 original WW-II vehicles at the parade.

**Spring Visit of the “New AlpTransit Tunnel” at Erstfeld:** *CAF Col Henry Saladin*

The Neat project is part of the Rotterdam-Genoa rail connection. Two single track tunnels of 57 km between Erstfeld and Bodio at an elevation of 550 meters above sea level will replace the old tunnel at 1100 meters which has steep access ramps on both sides and dates back to 1872. It will permit speeds of 250 kph for passenger trains and 160 kph for goods trains. The highest elevation of the mountains above the tunnels is 2300 meters of rock! After 15 years of construction time the test runs will commence this year and full service is expected in 2016. Significant time and power savings will result from this increase in capacity.

Our group consisted of 33 members and travelled by bus to the site. We were received at the information center for a full briefing on the project including safety procedures during the visit. A scale model gave us a preview of what to expect. After an excellent lunch we proceeded to the base and put on hard hats and safety vests and were given a water bottle each. In two small busses we drove thru an access tunnel to a cavern and a gate to the eastern tunnel. We were shown the emergency evacuation path along the wall with hand rails leading to cross connections between the eastern and western tunnels every 325 meters. As is the custom in all mining and tunneling projects the patron saint of the miners “Barbara” has her place in a small alcove in rock wall in the access tunnel.

**Photographs:** Size of the tunnel section. Properly equipped inside the eastern tunnel. The group: Members of the CAF and the Fokker Team.

**“Hospiz Aargau” Flying Day, for a good cause:** *Kuno Gross*



This association takes care of older people and works closely together with Medical practitioners, therapists, cancer specialists and social services. On June 27<sup>th</sup> on the occasion of the 20<sup>th</sup> anniversary of the Supporters of the Birrfeld Airfield a Flying day was organized with the help of the Airfield, the Aeroclub of Aargau, the CAF and the Lions Club to give a chance to all volunteers and guests to make a short flight. From 17:00 to 21.50 157 passengers were taken up. The CAF was present with its booth and the Stinson with pilot Werner Meier who made nine flights. The event was visited by many prominent members of the community. It was a great feeling to see how many helpers and volunteers participated with great enthusiasm. About 180 guests enjoyed the event with a traditional Swiss band during dinner.

**Photograph:** Werner Meier briefing Samaritan Ursula Hover for a flight in the Stinson

#### **Military Vehicles Meeting Full-Reuenthal:** *Rolf Suhner*

This event takes place every two years. The first July weekend this year attracted a large crowd. The CAF was present with its booth. In the nearby quarry WW-II tanks showed off their skills, T-34 and Russian T-72 among others. Several "Dioramas" artistically presented scenes of an airfield with Spitfire IX WZ JJ "Lady Ellen III" of Lt Fawcett as well as a German MG position, English soldiers in their camp and a Swiss First Aid Station. Pilot Werner Meier appeared with the Stinson and gave the 35 mm Anti Aircraft and Rapier batteries an opportunity to practice target acquisition. As usual the evolutions of the Stinson were commented live by Henry Saladin.

**Photographs:** Stinson in a tight turn, Tanks in the quarry.

#### **11<sup>th</sup> Flüügerchilby Beromünster:** *Erik Schwikardy*

This Flying Fair has become a tradition at Beromünster. Some 2500 visitors were present to admire airplane and car old timers. Two helicopters offered rides and tandem parachute drops were popular. Perfect weather and an excellent event! **Photograph:** Bücker Bü 131 Jungmann 1939.

#### **"Meeting Aérien" of the Amicale Jean Baptiste Salis, La Ferté Alais:** *Kuno Gross*

This meeting is probably the biggest aviation show and rates with Duxford as the best in Europe. It takes place every year in May. We had spent the night in the vicinity and arrived early Saturday morning. The organization was perfect and offered some unusual historic machines of World War I, mostly replicas in flying condition which performed spectacular flights in the afternoon. The Morane G replica of "Replic Air" actually did a crossing of the Mediterranean in 2013 in honor of the "Roland Garros" centenary. Unfortunately the Ju-52 had engine trouble which could only be fixed by Sunday. We were well received by the French CAF Wing and shall certainly return again.

**Photographs:** Caudron GIII and Morane G replicas open the show. Hawker Sea Fury in Australian Navy markings with a Hawker Hunter T Mk 68 of the Swiss Air Force. Swissair DC-3 and a Jodel D9 Bébé.

**Henry Fierz, Aircraft Constructor:** Source: Roger Mazardo "Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik" Band 84.

Henry Fierz travelled to the United States of America in 1920 with the intention to study the latest development in the American aviation industry. Before he found employment in this field he worked in highway engineering to earn a living. He then worked for Curtiss and Douglas where he acquired skills in aircraft construction. Thereafter he also spent some time with the well known Packard engine builder.

When he returned to Switzerland in 1925 he joined the aircraft company of Alfred Comte at Oberrieden as chief constructor. His first aircraft was the AC-1, followed by the better known AC-4, AC-8, AC-11 and AC-12. In 1934 he left the company and joined Swissair as chief

technician. In 1940 he became technical director and chief constructor at the newly founded Pilatus Company. His first project was the P-2 in 1945 of which several were built, followed by the P-4 (1948), the P-3 (1953) and the well known PC-6 Porter (1959). Henry Fierz who never possessed a pilot license died 1972 in Buochs at the age of 75.

#### **On the way to the PC-6 Porter: The Solitary Pilatus P-4: Kuno Gross**

During his time with the firm of Alfred Comte, Henry Fierz had constructed several types of useful multi-purpose aircraft among which only the AC-4 was a success and eleven were built. The basic concept of such an aircraft however continued to present a challenge to Henry Fierz and resulted in the 5-seater P-4 which took off on its first flight on March 22<sup>nd</sup> 1948. Obviously it was a further development of the Alfred Comte designs featuring a high wing with struts and tail wheel. The cabin could seat pilot plus four passengers, its cabin could be heated and it was lined with sound proofing panels, easy to keep clean. The passenger seats could be removed easily and stowed to make room for freight. A large double door on the left side measuring 1.7m by 1.07 meters provided easy access. The floor panel was designed to permit installation of a camera. Other uses were agricultural spraying or two stretchers one above the other which would still leave room for a nurse or attendant.

The curved windshield provided excellent visibility and the plane had a reputation of being easy to fly. Its Lycoming 260 hp GO 435-A six cylinder engine allowed a 210 kph cruising speed, a take-off distance of 170 meters and range of 900 km. The sturdy landing gear was suitable for rough fields. For the 1949 Le-Bourget Aviation Show a six page brochure in French and English was printed. Unfortunately the P-4 did not succeed. All-metal designs had taken over. The P-4 fuselage still had a tubular metal fuselage and the wings were wood and fabric. Also at the time Pilatus was fully engaged in the license production of the De Havilland jet fighter for the Swiss Air Force. The Prototype was lost in an accident on October 13<sup>th</sup> 1957. Even at Pilatus only scarce documentation is available on this project. Yet, two years later Pilatus presented the successful PC-6 Porter which surely traces its roots to the P-4.

**Photographs:** Portrait of Henry Fierz, Different landing gear designs of the P-4, Specifications of the P-4, Cargo door, freight, medical and passenger versions, Ski and float options. Photographs and contributions by PILATUS, Stans.

#### **Scottish Aviation: Twin Pioneer: Kuno Gross**

This company was founded in 1936 as a flight school and was engaged in aircraft maintenance as well since 1938. During WW-II its activity was mainly service and repair of American Consolidated B-24 bombers. At the end of the war, Scottish Aviation, like many others were out of work and had to find another activity to stay alive. Initial hopes were based on the request for proposals by the Air ministry for a light liaison aircraft. The "Prestwick Pioneer" a three-seat high wing design resulted which resembled the old American L-1, except for the weight. With 1700 kg it was 30% heavier. The craft was under powered and was refused by the RAF. Fitted with the Alvis-Leonides engine it was accepted in 1950 by the RAF and 59 planes were built mostly for the Air Force. At the Farnborough air show in 1955 the "Twin Pioneer" was presented. Except for its STOL performance it had very little in common with the Pioneer. The "Twin Pin" was designed to carry two pilots and 13 passengers or 907 kg of freight, a rather poor show for a twin of this size. The tail wheel design precluded fitting of a rear cargo door. Neither was a side cargo door provided. Powered by two Alvis-Leonides engines, its high fixed landing gear and triple fins it was easily recognized. A total of 87 aircraft were sold including 39 for the RAF. Unfortunately two planes were lost due to wing-strut failures and further orders were cancelled. Although the aircraft performed well, its bulky appearance did not win many admirers. The market was also swamped with World War II DC-3. Production of the "TwinPin" was discontinued in 1967. Today there are still two Twin Pioneers in service in Australia. A third may fly shortly in England.

### **Twin Pioneer G-AOEO: Swissair "Jura Air Lift" Kuno Gross**

At the Farnborough Air Show in 1955 the third production "Twin Pioneer" registered G-AOEO in SWISSAIR colors was presented to the public. It was thought that the STOL ability of this airplane would best be suited for short and rough air strips.

From January 4<sup>th</sup> to March 4<sup>th</sup> 1957 G-AOEO was tested on flights between Zürich and Davos, St Moritz, Zermatt and La Chaux-de-Fonds. Passengers as well as freight were carried. The aircraft remained on British registry and the Swiss Cross had to be replaced with the Swissair Arrow for legal reasons. It is not quite clear whether these flights were a Swissair idea or a promotional effort by the builders. In St Moritz landings were made on the frozen lake, in Davos a temporary field was used. In Zermatt the site of today's car park at Täsch served the purpose. In the North-West daily flights from Chaux-de-Fonds to Geneva between March 14<sup>th</sup> and 31<sup>st</sup> took place, mainly carrying passenger but also certain watches for export were dispatched by air. Although the test flights were successful, the Swiss Safety regulations required an engine-out performance which at these altitudes would have reduced the take-off weight to unacceptable levels. A suitable aircraft at that time was not available and G-AOEO returned to Prestwick on April 4<sup>th</sup> 1957.

**Illustrations:** Technical drawing of the Twin Pioneer, Advertising Brochure, Landing on frozen Lake St. Moritz, passenger pick-up by sleigh, Jura Air Lift pamphlet Basel-Geneva, Take-off at St. Moritz.

### **Scottish Airlines G-AOEO: Crash in the desert: Kuno Gross**

When in 1996 the Austrian Christoph Bischofer and his friends descended the south rim of the Hamada al-Hamra, bound for the largest sand sea in Libya they noticed a strange object. On closer examination it turned out to be a three-bladed propeller of an airplane. In the vicinity lay an airplane seat, a shoe and a few metal pieces. They took a few pictures and drove on. It was one of those strange "encounters" in the desert which seldom reveal their true stories. Yet, nine years later Christoph took part in an internet chat on the subject of plane wrecks and mentioned their find in the desert. Wolfgang Kuhmann, who some five years ago had come across an accident report that seemed to fit this propeller find concluded that there must be a match. Indeed, the wreck was identified as the G-AOEO which had been used by Swissair for the "Jura Air Lift". On Saturday December 7<sup>th</sup> 1957 the Twin Pioneer had taken off from Atshan Airstrip in South-West Libya with six on board among them the director of Scottish Aviation M.D.McIntyre after a demo flight for potential customer Standard Oil. When the aircraft was overdue a search located the wreck 485 km south-west of Tripolis. There were no survivors. Analysis of the recovered parts by the "Ministry of Supply Research Centre" at East Kilbride established the cause of the crash as follows. "Fatigue fracture of the front V-brace of the left wing". The outer part of the left wing was located 1.2 km from the wreck site. With the separation of the wing, the aircraft became uncontrollable.

Source: ICAO Accident Digest No.9, Circular 56-AN/51 (240-244). Following this accident all Twin Pioneers were grounded until a suitable modification had been effected.

**Photographs:** Crash site (Google Earth), Propeller in the desert (Christoph Bischofer) Sketch of fracture (Scottish Aviation)

### **HB-HOX Mission: Aerial Survey: Kuno Gross**

Apart from the G-AOEO which for a few months operated for Swissair there was another Twin Pioneer serial number 570, first flight April 16<sup>th</sup> 1959 which since August 10<sup>th</sup> of the same year operated in Switzerland as HB-HOX in aerial survey missions for the Swiss Topographic Institute. After four years in operation more powerful engines were installed. HB-HOX remained in this service until 1978.

It was then flown to Alpnach and transferred by ferry to the Swiss Traffic museum at Lucerne where it was displayed in the open. In 1983 it was airlifted by a Super Puma to Emmen and

readied for transport by road to Sion Airport. The project to return it to flying condition was not pursued and the aircraft ended as training object for the Sion fire fighters.

**Photographs:** HB-HOX (Martin Kyburz), HB-HOX over a Swiss Lake (Source unknown), 1982 at the Swiss Traffic Museum in Lucerne (Joop de Groot), Three phases of decay (Don Hewins, Petr Popelar)

### **Ayres LM 200 Loadmaster, A strange sight: Kuno Gross**

Fred Ayres, born 1930, Aircraft Engineer, Agricultural pilot since 1955 first to convert the Thrush from radial engines to PT6A-34 Turboprops in his own works. Rockwell, the builder of the Thrush took on this project and renaming it "Ayres Thrush". In 1977 the Ayres Corporation took over the works in Albany, Georgia from Rockwell-International and continued the Ayres Thrush production. The firm thrived and took on other projects such as freight doors for the Fed-Ex Boeing 727 conversions. Since the 1990ies Fred Ayres had worked on a design of a special small freighter, sized between the Cessna C208 Caravan and the F-27 Fokker and which he named the "Bushmaster". He approached Fed-Ex who looked for a type that could accommodate four "Unit Load Devices" Type LD3 in a 54.5 cubic meters cargo hold. Ayres increased the size of the fuselage which would hold three times the useful weight of the Caravan. A novel approach was used for the increased power required. As regulations for single pilot operation precluded the usual twin engine design, Ayres got Westland Aerospace to develop a twin arrangement of its LHTEC CTP800-4T turbines with a common gear box to drive a center line propeller. The components would come from Boeing-Sikorsky which had developed a similar gear design for the Comanche. In turn the Hamilton-Standard Propeller with six blades required increased ground clearance and the power unit had to be mounted higher and the cockpit was raised in "747" style. Meanwhile all these modifications resulted in a rather strange looking bird. Fairchild Dornier was to produce the fuselage for the US market, whereas LET would handle the assembly for the European market. For this purpose Ayres had bought the Czech firm of LET, builder of the L.410 19 passenger jet with the idea that it would also take on the production of parts for the renamed "Loadmaster". In 1999 Fed-Ex placed an order for 77 Loadmasters and everything looked fine for certification in late 1999. Fed-Ex increased their order to 175 planes despite the delay until 2000. However problems started to show up with the builders of the main components. Fairchild-Dornier had financial difficulties despite an advance of USD 300'000 they could not finalize the calculations for the fuselage. Of the 1300 Comanche helicopters only two proto types were built and the power plant adaptation was cancelled. The net result was that only ground testing could be conducted with a proto type and no assurance of a production start. The weight had increased beyond the maximum allowed for single engine aircraft. At LET concentration on the Loadmaster project and the new L-610G exhausted their reserves. Fedex held back payments until progress was evident. In the end LET went broke and Fred Ayres filed for protection as well. In 2002 Fairchild-Dornier became insolvent. The only remnants of the Loadmaster project are parts of the proto type on the grounds of Thrush Aircraft next to the South-West Georgia Regional Airport in Albany.

**Photographs:** Proto Type loading containers, Proto Type taxiing, Front, Top and Side View, Passenger and Sea Plane versions, Specifications, The remnants of the Proto Type at Albany. Photograph by Hughes Payne, Thrush Aircraft site.

### **Nostalgic Air Meet June 6<sup>th</sup> Haslital: Rolf Suhner**

As I am a member of the CAF as well as the Antonov Club I booked a seat on the Antonov as early as possible for this event. At 09:30 we took off from Grenchen in the direction of the Bernese Oberland. At 10:15 we reached Meiringen Air Base, home of the 11<sup>th</sup> Fighter Squadron. Pilot Christoph Dubler informed us that he had arranged a guided tour thru the hangars. Already on the ground were several light aircraft and the Super Constellation was on final approach. We received our visitor badges and proceeded to the hangar. The week

before a military rescue exercise had taken place and the participating aircraft were still lined up: a Pilatus PC-6 Turbo Porter, a PC-7, a PC-9, a Patrouille Suisse Tiger F5E, a Eurocopter EC 635 and Super Puma. We could witness the repair and maintenance of the braking chute and the function of the ejection seat was explained in detail. The CAF booth was manned by Theo Arter and Hansjörg Engler. Compared to the year before there were fewer aircraft present, most probably due to the bad weather forecast. On our return flight Christoph Dubler had arranged for an AIR to AIR photo opportunity with the Ju 52 pilots after which we returned via Lake Brienz, Adelboden, Freiburg Alps and the Seeland before it started to rain. Hopefully next year there will be more participants at this event.

**Photograph:** The Ju 52 over Lake Brienz taken from the Antonov.

#### **THRUSH Aircraft:** *Kuno Gross*

With more than 3000 aircraft built, THRUSH is the most successful agricultural type. It also has a most varying history. First flight of the Leland Snow S-2 dates back to 1956. In 1965 Aero Commander which was part of the Rockwell took over Snow Aeronautical. In 1977 the Ayres Corporation acquired the works in Albany, where the meanwhile re-named Thrush Commander was being built. Ayres had already converted used Thrush from radial engines to turboprops and continued production under the Ayres name. After the "Loadmaster LM200" disaster Ayres Corporation went bankrupt in 2001. In 2003 Hughes Payne bought the Albany works and continued production of the Thrush 710P which meanwhile has a 2.9 tons empty weight and a useful load of 3.0 tons or 3687 liters of chemicals.

The "Thrush" has a Polish brother. In the 1970ies, with the help of Rockwell the Mielec M-18 Dromader was developed and some 760 aircraft were built. About 200 were sold in the USA. Originally Fred Ayres had toyed with idea of a "Border Patrol Aircraft" version of the Thrush. Later on the IOMAX company persued this alternative under the name of "Archangel". Equipped with Hellfire Rockets it was delivered to Jordan and the Emirates. More about Thrush: [www.thrushaircraft.com](http://www.thrushaircraft.com)

**Photograph:** Thrush



COMMEMORATIVE AIR FORCE  
**SWISS WING**



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

## Anmeldung

**Name / Vorname:** \_\_\_\_\_

**Adresse:** \_\_\_\_\_

**PLZ / Ort:** \_\_\_\_\_

**Beruf:** \_\_\_\_\_

**Telefon:** \_\_\_\_\_

**Email:** \_\_\_\_\_

**Geburtsdatum:** \_\_\_\_\_

**Unterschrift:** \_\_\_\_\_

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

Ich hätte gerne mehr Informationen über die CAF Swiss Wing

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