

Flugfestival Dübendorf 2000

Grosseinsatz für das CAF/SSS! Schon bei den Vorbereitungsarbeiten zum Flugfestival hatten sich einige unserer Mitglieder als Helfer betätigt. An der eigentlichen Show vom 16. bis 18. Juni standen dann aber insgesamt deren 22 im Einsatz. Um es vorweg zu nehmen: Das CAF/SSS hat beim OK einen sehr positiven Eindruck hinterlassen. Allen Helfern – auch der Crew am Werbestand - sei darum an dieser Stelle bestens gedankt!

Das OK hatte unser Team fast ganz «en bloc» behalten und dem Ramp-Control zugewiesen. Dazu gehörte das «Follow-me, Marshalling» und die Bereitstellung der Flugzeuge für die Ausstellung und Vorführungen.



Mustang, Morane und Flying Fortress geben sich ein Stelldichein

V.l. B-17, PC-12, PC-9, B-25, A-26



Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite 3
CAF	Seite 5
VAL/Replica	Seite 6
Kaaboomm	Seite 6
Rettungsinsel Schweiz	Seite 7
Amici del Hunter	Seite 9
Windkanal/Emmen	Seite 10
Veteranen Anlass	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12

Aus personellen Gründen war es aber auch nötig, die Sicherheitskräfte zu unterstützen und unvorsichtige Besucher aus dem Gefahrenbereich der Flugzeuge zu weisen.

Daneben galt es, Busse für die Crew-Transporte zu bestellen. Ausserdem war die Feuerwehr ein paar Mal zu rufen, weil beim Auftanken der Flugzeuge oder infolge der Hitze Brennstoff auslief. Mit dem rasenden «Tatü-Tatü» gab es natürlich für die zahlreichen Zuschauer Sonder-Actions ... Der Sektor «Nord» des Ramp-Controls umfasste hauptsächlich den Rundflugbetrieb mit der JU-52, DC-3, DC-4, Il-18 und Kleinflugzeuge. Der Sektor «Süd», wo der Hauptharst des CAF/SSS stand, erstreckte sich über das gesamte Ausstellungsgelände und die Warbird-Ramp.

Am Freitag, dem ersten Flugtag, wurden wir sozusagen ins Wasser geworfen. Zwar hat es nicht geregnet, doch die Vorinformationen zum Einsatz waren ziemlich mager gewesen. Da war nicht zu verhindern, dass es bei der Einweisung der ankommenden Flugzeuge ein paar «Knöpfe» gab.

Col Fredi Lienhard schleppt die B-17 zum «Engine start»



Col Monika Schulz und Elisabeth Meier unter Druck ... unser Werbestand fand reges Interesse bei den Besuchern (leider bestand er nur aus einem Tisch - Sponsoren meldet euch bei Adi Meier).

Am Samstag, dem Haupttag, verlief dann alles wie am Schnürchen. Im Ausstellungsgelände war es programmgemäss ruhig, während bei den Warbirds doch ziemlich Betrieb herrschte. Am Sonntagmorgen kamen die motorlosen Flugzeuge zum Zuge. Das CAF/SSS-Team hatte darum etwas Musse und

Gelegenheit, bei der Taufe der D 3801 Morane J-143/ HB-RCF zuzuschauen. Übrigens: Es heisst, die Morane höre jetzt auf den typisch französischen Namen «Swiss Lady»...

Um 14.30 Uhr ging der Tanz so richtig los! Für die Abreise der Gäste-Flugzeuge hatte der Speaker ein Korso angekündigt. An die 30 Einheiten waren vom Ausstellungsgelände auf den Taxiway «Tango» zu schieben und aufzureihen oder auf der Ramp in Position zu schleppen. Anschliessend hoben sie ab, eine nach der anderen: Kleinflugzeuge, P-51, Helikopter, Fighter Collection, Airliner und Bomber. Nach zwei Stunden war das Abflugspektakel vorbei. Noch waren 2 Hunter, 2 «Vämpi» und 1 Venom von der Ausstellungshalle zur Warbird-Ramp zu verschieben. Dabei liess zu guter Letzt der alte «Vevey-Traktor» aus lauter Anspannung sein Wasser heiss laufen ...

Col Hans Hinnen



18.15 Uhr, der Kofferraumdeckel als Arbeitstisch - die CAF organisiert den abendlichen Abflug.



P-40



A-26



oben - im Mittelpunkt ...
unten - auch Siesta muss sein ...



Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Die Beteiligung der CAF/SSS am Flug festival Dübendorf 2000 im vergangenen Juni war wahrhaftig ein Höhepunkt in unserem Jahresprogramm!

Es freut mich riesig, dass sich so viele Mitglieder als Helfer eingesetzt haben. Das Organisationskomitee des Aero Clubs Zürich hat diesen Einsatz speziell anerkannt. Es hat den Dank sogar mit der Hoffnung verbunden, bei Gelegenheit wieder auf unsere Unterstützung zählen zu dürfen ...

Bemerkenswert ist auch, dass das OK uns erlaubt hat, in Uniform aufzutreten. Ja – es wurde fast gewünscht! Wenn ich an die vielen Fragen der Zuschauer und die unzähligen Fotos, die sie von uns «schossen», zurückdenke, hat uns die Uniform jedenfalls einen Publizitätsschub beschert.

Der bei der JU-Air eingerichtete Werbeposten und ein zweites, plakat-grosses CAF/SSS Logo auf einem der Schlepptraktoren haben das ihrige beigetragen. Beim Verkauf von Werbematerial, so Monika Schulz, hat überdies noch ein Gewinn herausgeschaut. Bravo!

Der Vorstand bemüht sich weiterhin, das Betätigungsfeld für alle Mitglieder zu erweitern. Eine Zusammenarbeit mit der JU-Air ist bekanntlich bereits im Gange. Weitere Projekte sind momentan noch unter der Lupe – doch davon ein Andermal.



Congratulation



Buochs 9. Juni 2000, 17:10 Uhr

Erstmals seit mehr als vierzig Jahren war die gedrungene Silhouette einer Morane wieder zu sehen. Die CAF-SSS gratuliert dem Morane Team herzlich und wünscht viel Erfolg und «many happy landings.»

V.l. Peter Zweifel, Hansruedi Dubler, Max Vogelsang (Stefan Hangartner fehlt auf dem Bild)





Die Confederate Air Force will ihren Namen ändern

An unserer Generalversammlung vom 27. Februar dieses Jahres informierte unser amerikanischer Freund, Col George W. Lodge, über die wichtigsten Erkenntnisse und Beschlüsse der «Wing Staff Conference» (neben der Generalversammlung die zweitwichtigste Sitzung der CAF), die eine Woche zuvor in Midland, Texas, stattgefunden hatte.

Hauptthema war zweifellos die ins Auge gefasste Namensänderung oder mit anderen Worten: die Aufgabe des bisherigen Namens *Confederate Air Force*. Diese einschneidende und schmerzhafteste Änderung, die von einem unabhängigen Komitee von CAF Colonels unter der Leitung vom Col Art Johnston gefordert und vom General Staff (Verwaltungsrat) der CAF einhellig unterstützt wird, ist mit folgenden Argumenten begründet:

1. Schon heute übersteigt der ordentliche Bedarf an Geldmitteln das aus den bisherigen Quellen zur Verfügung stehende Einkommen.
2. Die CAF Wings und Squadrons haben zunehmend Schwierigkeiten, weitere Sponsoren für den Betrieb und Unterhalt unserer älter werdenden Flugzeugflotte zu finden.
3. In den USA ist heute jeder Antrag für staatliche Subventionen verbunden mit einem Spiessrutenlauf zur Sicherstellung einer (fragwürdigen!) „Political Correctness“ (politische Korrektheit).
4. Die zunehmende Notwendigkeit, die Bezeichnung «Confederate» immer häufiger und überall zu be-



gründen, verwässert unsere echten Ziele.

5. Es ist unser Ziel, unsere Mitgliedschaft zu erweitern und zu vergrössern und der Öffentlichkeit jenes Stück Geschichte weiterzugeben, da die grösste je gebaute Armada von Kriegsflugzeugen wesentlich dazu beitrug, der Welt die Freiheit zu erhalten.

Während die Bezeichnung «Confederate» für uns Schweizer eine durchaus positive Bedeutung hat (siehe Fünfliber: Confoederatio Helvetica) ist sie in den USA seit dem Bürgerkrieg vom 1861-65 eindeutig negativ besetzt. Damit in Verbindung gebracht werden Rassismus, Sklaverei und der grässliche, blutige Bruderkrieg der Süd- gegen die Nordstaaten der USA. Noch heute reagieren daher viele Einwohnerinnen und Einwohner der amerikanischen Nordstaaten sowie „das offizielle Amerika“ auf alles mehr oder weniger allergisch, was mit der Bezeichnung «Confederate» verbunden oder gar mit der Südstaatenflagge geschmückt ist. Übrigens: Auch das Grau der bisherigen CAF Uniformen kann an das Grau der Konföderierten Armee erinnern. Daher der letztjährige Wechsel auf die Khakifarbe.

Falls die GV dieser Initiative zustimmt, soll gleich anschliessend ein Wettbewerb für einen neuen Namen ausgeschrieben werden. Grosse Chancen

werden voraussichtlich jene Vorschläge haben, die auf den Buchstaben CAF basieren oder sich mit der bisherigen Zusatzbezeichnung «Ghost Squadron» verbinden lassen (der Vorstand SSS nimmt gerne Eure Vorschläge entgegen).

Die geplante Namensänderung findet aber innerhalb der CAF nicht nur Verständnis und Unterstützung. Einige Mitglieder des konservativen Flügels sind der Ansicht, dass eine Aufgabe der Bezeichnung «Confederate» ein Verrat an der Sache der CAF wäre.

Um an der Generalversammlung vom Oktober 2000 die notwendige 75%-Hürde nehmen zu können, bitten Initiativ-Komitee, Geschäftsleitung und Verwaltungsrat der CAF um breite Unterstützung durch die Befürworter an der Urne.

Der Vorstand des SSS, der diese Initiative zwar ohne Begeisterung aber auch ohne Vorbehalt unterstützt, empfiehlt allen Swiss CAF Colonels, diese zur Sicherung der Zukunft der CAF unumgänglichen Namensänderung mit ihrem Stimmzettel zu unterstützen. Wir werden dafür besorgt sein, dass das Stimmaterial rechtzeitig zugestellt wird.

CAF Col Adi Meier

report

Eine VAL-Replica-Maschine der CAF verunfallt.

Am 17. April dieses Jahres wurde eine CAF Replica-Maschine vom japanischen Typ VAL (Torpedobomber) bei Filmaufnahmen in Hawaii in einen Unfall verwickelt. Der Pilot, CAF Col Gene Armstrong, erlitt glücklicherweise nur leichte Verletzungen und konnte nach deren Behandlung und einer gründlichen Untersuchung das Spital wenige Tage später wieder verlassen.

Bei einem gefilmten «Tiefflugangriff» streifte die Unglücksmaschine mit dem linken Flügelende eine Palme, wurde nach links unten zu Boden gerissen, überschlug sich und schlitterte auf dem Rücken eine weite Strecke bis zum Stillstand. Glücklicherweise brach kein Feuer aus, waren doch die Treibstoff-tanks praktisch voll.

Vielleicht war dies auch dem Umstand zu verdanken, dass Motor und Propeller beim Aufprall abgerissen wurden und circa 25 Meter vom Flugzeug entfernt liegen blieben.

Zusammen mit drei anderen CAF-Maschinen wurde das betroffene Flugzeug für die Herstellung von Aufnahmen zu einem neuen Pearl- Harbor-Film von der CAF an die Filmgesellschaft Big Ship Productions Inc. geleast.

Es war eine auf der Basis eines Vultee BT-13 Trainers aufgebaute Replica-Maschine, die seit 1971 der «Tora! Tora! Tora!»-Gruppe des Gulf Coast Wings gehörte.

Die FAA und das NTSB haben unmittelbar eine Untersuchung eingeleitet. (CAF Mitteilung)

CAF Mitteilung



VULTEE BT-13A VAL (Replica)



Mitsubishi A6M «Zeke und Zero». Der Name Zero wurde abgeleitet vom Japanischen Jahr 2600 (1940).

KAABOOOMM – dann war er weg ...

...der Hinterteil des KC-135. Das Überdruckventil der Kabine wurde nach 5 Jahren überprüft. Dieses Ventil wird im Flug nur aktiviert, wenn die normale Druckregulierung nicht mehr funktioniert.

Ein Techniker verwendete bei diesem Test einen «selbstgebastelten Druckmanometer.» Dieses Druckmessgerät hatte weder einen Endanschlag, noch eine Maximum-Anzeige. Als die Kabine unter Druck gesetzt wurde, verpasste der Techniker nun den ersten Umgang des Zeigers und auf ihrem zweitem Umgang machte es dann ...BOOMM... Der eine Teil der Kabine wurde über 60 Meter weit weggeschleudert - «Sache gibt's».

Ob diese Maschine wieder repariert wird, entzieht sich meiner Kenntnis. (wm)

Die fluguntüchtige KC-135



report



Die Schweiz als Rettungsinsel



CAF Col Pio dalla Valle geb. 17. Jan. 1926 in Zürich. Heute wohnhaft in Neuhausen am Rheinfall

Teil 2

1944: Meine persönlichen Erinnerungen an die Bomberlandungen

Es muss an einem Samstagnachmittag im März 1944 gewesen sein, als die ersten B-24 Liberator über Zürich erschienen und mit brennenden Motoren und schwarzen Rauchfahnen hinter dem Milchbuck oder dem Zürichberg in Richtung Dübendorf verschwanden.

Obwohl ich meinem Vater bei den Gartenarbeiten helfen sollte, nahm ich kurz entschlossen mein Velo und fuhr über den Milchbuck nach Dübendorf. Während meiner ganzen Velofahrt konnte ich das dramatische Schauspiel der notlandenden Bomber verfolgen.

Als ich etwas später auf dem Flugplatz Dübendorf ankam, ging das atemberaubende Geschehen unvermindert weiter. Am nördlichen Ende konnte ich einige B-17 und B-24 erkennen, die in den letzten Wochen und Tagen hier gelandet waren. Am südwestlichen Teil des Flugplatzes, an der Bahnlinie Dübendorf-Uster, verfolgte ich vom Maschendrahtzaun

aus den Ablauf der gefährvollen Landungen.

Auf dem ganzen Landefeld verstreut standen oder lagen viele viermotorige Bomber mit eingezogenen Fahrwerken und verbogenen Propellern. Einige standen auf der Nase, andere brannten. Immer wieder kamen neue dazu. Hin und wieder erfolgten Explosionen. Nicht weit von mir flog ein B-24 Bomber so tief über das Bahntrasse, dass er die Fahrleitung der SBB herunterriss, wobei die schleudernden Drähte zwei 12-jährige Knaben töteten.

Erst jetzt erkannte ich, wie gefährlich mein Standort war, doch die Neugier war grösser als die Angst, ich blieb.



1Lt Jan H. Sefton landete die B-24 H-1-FO (42-7513) in Dübendorf. Im Anflug durchtrennte er die Fahrleitung der SBB. Propeller Motor 1 in Segelstellung, Motor 2 grosser Ölverlust (18. März 1944).

Als ich abends nach Hause kam, erteilte mir mein Vater einen Ruffel, weil ich statt der längst fälligen Gartenarbeiten den konfusen Bomberlandungen nachgelaufen sei.

Der 1. April 1944: die Bombardierung von Schaffhausen

Dass die Schweiz versehentlich auch angegriffen wurde, zeigte die irrtümliche Bombardierung von Schaffhausen, an der etwa 30 B-24 der 392th und 44th US-Bombergruppe beteiligt waren.

Bei diesem schwersten Bombenangriff auf Schweizer Gebiet starben 40 Menschen und über 200 wurden schwer verletzt. Der Sachschaden betrug 35 Mio. Franken. Viel unersetzliches Kulturgut ging verloren, vor allem im Museum zu Allerheiligen.

Der 13. April 1944

An diesem Tag belegte die 8th Air Force mit 626 Bombern die Kugellagerwerke in Schweinfurt, die Dornier-Flugzeugwerke in Oberpfaffenhofen, Lechfeld und die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Augsburg mit Bomben. 38 viermotorige B-17 gingen verloren. 13 davon erreichten schwer beschädigt die Schweiz.

Der 24. April 1944

Ein weiterer Höhepunkt von Bomberlandungen in der Schweiz war der 24. April 1944, als 754 Bomber der 8th US Air Force Ziele in Süddeutschland und Bayern angriffen. Die Amerikaner verloren dabei 40 Flugzeuge. 14 schwer beschädigten Bombern gelang es, in Dübendorf und anderen Orten in der Schweiz zu landen.



Me 109E, Doppelpatrouille der Schweizer Luftwaffe über den Alpen

Laut einem Bericht der US Air Command Europe ereignete sich an diesem Tag folgendes:

754 Bomber der 8th Air Force, aufgeteilt in drei Divisionen, hatten den Auftrag, Ziele im Süden Deutschlands anzugreifen.

Viele dieser Bomber wurden schon beim Anflug auf ihre Ziele von den deutschen Jägern abgeschossen oder schwer beschädigt, so dass eine Rückkehr nach England nicht mehr möglich war.

Für die angeschossenen Bomber gab es nur zwei Alternativen, entweder in

Deutschland zu landen oder die Flucht in die neutrale Schweiz zu versuchen, das hiess mit anderen Worten, eine harte Kriegsgefangenschaft in Nazi-deutschland oder eine mildere Internierung in der friedlichen Schweiz.

5. September 1944.

Der Abschuss von Oblt Paul Treu

Ein schwerer Zwischenfall ereignete sich am 5. September 1944, als zwei Schweizer Jagdflugzeuge (Me-109) von US-P-51 Jägern abgeschossen wurden.

An diesem folgenschweren Tag war ich wiederum Zeuge des Luftkrieges über dem Himmel von Zürich. Ich war damals Werkzeugmacherlehrling im 3. Lehrjahr, 18 Jahre alt und frischgebackener C-Segelflieger, als ich das tragische Geschehen mitverfolgen konnte.

In der Stadt Zürich ertönten am späteren Vormittag die Luftschuttsirenen. Vorschriftsgemäss hätte man sich in den Luftschutzkeller begeben müssen. Als Flugzeugnarr liess ich meine Oerlikon-Schnelldrehbank stehen und eilte auf das Dach meiner Lehrfirma, der Reishauer-Werkzeuge AG an der Limmatstrasse Zürich 5, wo ich mit schwarzen Rauchfahnen einfliegende B-17 Bomber mit meinen eigenen Augen beobachten konnte.

Eine der beschädigten B-17 wurde von zwei Schweizer Me-109 Jagdflugzeugen eskortiert. Seite an Seite



Die Me-109E von Oblt Robert Heiniger nach ge Glücklicher Notlandung

flogen sie neben dem rauchenden, viermotorigen Bomber daher, um ihn nach dem nahen Flugplatz Dübendorf zu lotsen, als plötzlich zwei silberglänzende US-Jagdflugzeuge vom Typ P-51 Mustang aus dem hellblauen Himmel herunterstiegen und den ersten Schweizer Jäger (Me-109E) mit Leuchtschurmunition unter Beschuss nahmen. Sofort begann das Flugzeug zu brennen und stürzte trudelnd der Erde zu, wo es, eine schwarze Rauchfahne hinter sich herziehend, hinter dem Waidberg verschwand.

Im gleichen Schwung kurvten die US-Jäger unter dem Bomber hindurch, stiegen senkrecht wieder nach oben, wobei sie der zweiten Schweizer Me-109E von unten in den Bauch schossen. Auch diese kippte sofort nach unten und verschwand nach anfänglichem Sturzflug in Richtung Dübendorf. Während die erste Me-109E (J-378) mit Oblt Paul Treu am Steuer bei Neuaffoltern

am Boden zerschellte und der Pilot dabei getötet wurde, gelang es Oblt Robert Heiniger, seine schwerbeschädigte Me-109E (J-324) mit eingezogenem Fahrwerk in Dübendorf zu landen.

Am Abend erzählten wir uns, mein jüngerer Bruder Werni und ich, das Geschehen am Kriegshimmel der Stadt Zürich.

Werni war am gleichen Tag im Schulgarten des Bühlschulhauses in Zürich-Wiedikon mit dem Ernten seines Schüler-Gemüsebeets beschäftigt, als auch er den ungleichen Luftkampf über dem Waidberg mitverfolgen konnte. Plötzlich ertönten in seiner Nähe die harten Einschläge einer Geschossgarbe, die von einem der P-51 abgeschossen wurde. Verletzt wurde niemand. Spätere Untersuchungen der Polizei führten zur Auffindung der Einschüsse beim nahen Schulhaus. Einige der 12,7-mm Projektile konnten sichergestellt werden. Bekanntlich bestand die Bewaffnung des P-51 aus 6 schweren Flügelmaschinengewehren des Kalibers 12,7 mm (½ Zoll).

Im nächsten Contact:
Genauere Fakten zum Abschuss der Me-109

Quellen:
«Kleine Fliegerei»
von CAF Col Pio dalla Valle
«Stranger in a Strange Land»
by Stapfer and Gino Künzli



report

Amici del Hunter

Diese Gruppierung, finanziert von Mitgliederbeiträgen, Sponsoren und Einkünften von Meetings und Passagierflügen, operiert zwei Hunter Kampfflugzeuge aus Ex-Beständen der Schweizer Luftwaffe (ehemals Flugwaffe).

Es handelt sich dabei um den Einsitzer HB-RVT (J-4080), basiert auf dem ehemaligen Militärflugplatz Ambri, und den Doppelsitzer HB-RVR (J-4201), momentan in Samedan - bis in Ambri eine Unterkunft für sie gefunden ist.

Die J-4080 war 1999 im Juni an der Airshow in Locarno zu sehen und für das Jahr 2000 gibt es einige Anfragen aus Italien, aber noch keine aus der Schweiz... Am 30. Juli 1999 absolvierte J-4201 ihren ersten Flug für die «Amici

del Hunter» (AH) An Bord waren Roberto Battaglioni, Präsident der «AH», Pilot der J-4080 und auf Swisair MD-11, und Tony Wirz, welcher tragischerweise auf seinem Ultra-Light letzten Oktober in Frankreich tödlich verunglückt ist.

Mit der J-4201 werden nun Passagierflüge angeboten, um die Einkünfte der «AH» zu erhöhen und somit den Flugbetrieb zu garantieren.

Leider hat die Gemeinde Quinto die Bewilligung zur Durchführung der Passagierflüge verweigert und so ist die «AH» gezwungen, diese Flüge vorerst woanders durchzuführen. So wurden im August 1999 ab Sion 9 Flüge mit Passagieren (7 Männer und 2 Frauen) durchgeführt.

Dieses Jahr sind, wiederum ab Sion, am 7.-8. September Passagierflüge vorgesehen. Also: wer noch ein bisschen Taschengeld übrig hat, sollte sich sofort für den September anmelden.

Die Preise betragen SFr. 3700,- für einen Flug von 25 Minuten Dauer und SFr. 5900,- für 55 Minuten. Für Informationen und Anmeldung ist die Flugschule AVILU in Lugano zuständig. Bürozeiten 06.30 bis 21.00, Tel. 091 / 610-1616

Col Christian Gloor

Die J-4201 im schnellen Tiefflug ...



report

Im Windkanal

Zum dritten Male bot sich Gelegenheit, einen Betrieb der SF, der Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge + Systeme AG, zu besuchen. Am 7. April galt das Interesse dem Windkanal in Emmen.

Dort, in der Reuss-Aue, trafen sich 19 CAF/SSS-Mitglieder. Sie wurden vom Center-Leiter, Herr Dr. Wildi, begrüsst und auch geführt. Zunächst gab es sozusagen als «Refresher» im Besucherzentrum einen kurzen Überblick über die SF Organisation.

Dann aber ging der Referent bald zu den Aufgaben des Centers über. Wer bisher der Ansicht war, hier würde nur an der Aerodynamik von Flugzeugen getüftelt, täuschte sich. Zwar war der Windkanal in der Sparte «Militäraviatik» gross geworden und hat weltweit Spitzenleistungen erbracht. Heutzutage aber nehmen die Aufträge aus dem Rüstungssektor stark ab. Wohl werden am F/A-18 Modell noch reihenweise Messungen gemacht. Doch dies nur, weil bekanntlich die Produktion dieses Kampffjets eingestellt wird und befürchtet werden muss, dass die

Herstellerfirma früher oder später keine technischen Daten mehr liefern wird. So nimmt die SF aus kommerziellen Gründen vermehrt Aufträge aus dem nichtmilitärischen Bereich entgegen. Sei es von Fahrzeugherstellern, Renn-dress-Fabrikanten oder Raketenbauern usw. Aber auch hier trocknet der Markt zusehends aus. Am Horizont droht somit der schweizerischen Industrie ein weiterer «Know-how»-Abbau!

Nach der Einführung erfolgte der nicht minder interessante Rundgang durch die verschiedenen Windkanal-Anlagen - vom relativ kleinen Überschallkanal bis zum grössten für Flugzeugmodelle im Massstab 1:7. Beeindruckend hier die Windmaschinen, zu denen wir Zutritt hatten und in denen wir uns zwergenhaft vorkamen. Überraschend auch der Prüfstand für die F1-Rennbolide von Sauber-Petronas. Hier konnte man vor allem die Probleme und Tücken des Windkanal-Testings gut erkennen. Erstaunlich auch die Präzision und Ausarbeitung der verschiedenen Flugzeug-Testmodelle, die in den Nebenzimmern zu sehen waren – ein Traum für Modellbauer! Ein hochinteressanter Einblick in die Welt der Aerodynamik – nur schade, dass infolge einer Programm-Änderung keiner der Kanäle in Betrieb war.

Im Anschluss an den zweistündigen Besuch der SF begab sich die CAF/ SSS-Gruppe zu einem Imbiss ins nahe Restaurant Löwen in Waldbrücke.

Col Hans Hinnen



A-320 und die ARIANE 5



Keep'em flying, Partners!



**Abteilung Spezialreisen
Hirschengraben 8
3001 Bern**

**Telefon: 031 / 390 55 55
Telefax: 031 / 390 55 50
E-mail: post@bern.marti.ch
Homepage: www.marti.ch**

Der Veteranen Anlass 2000 ist vertagt

An unserer Generalversammlung im Februar wurde mitgeteilt, dass in der zweiten Jahreshälfte 2000 in Zusammenarbeit mit dem Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) ein Anlass zur Ehrung der Schweizer Fliegerveteranen des 2. Weltkriegs unter der Regie des SSS durchgeführt werden soll.

Die entsprechende Planung wurde unsererseits unverzüglich in Angriff genommen. Nach eingehender Be-

sprechung verschiedener Szenarien mit dem Präsidenten des VFL, Hanspeter Fankhauser, zeigte sich jedoch, dass ein solcher Anlass nur dann sinnvoll wäre, wenn er mit dem angekündigten Besuch ehemaliger, im 2. Weltkrieg in der Schweiz internierter US-Piloten und Bombermannschaften verbunden werden könnte.

Soweit so gut - Anfang Juni liess uns der Obmann der Swiss Internees Association, Bob Long, via Armin Camenisch mitteilen, dass die geplante Reise in die Schweiz wegen ungenügender Anmeldungen leider nicht durchgeführt werden könne. Dabei ist

natürlich zu bedenken, dass die meisten dieser Leute über 80 Jahre alt sind und die Strapazen eines Transatlantikfluges deutlicher und nachhaltiger verspüren als jüngere Semester. Aufgrund der neuen Ausgangslage wurde zusammen mit dem VFL entschieden, den Veteranentag für ehemalige Aktive der schweizerischen Fliegertruppen zu verschieben.

B-17 mit Spitfire



news

**Absichtlich
leergelassen**



Col Franz Betscha überwacht die B-17 beim Motorenstart...

Veranstaltungen

- WM der F4 Scale Flugzeuge, Militärflugplatz Interlaken
19.-20. August 2000
- Flugplatzfest in Kägiswil
26. August 2000
- AVIA Meisterschaft, Emmen
2./3. September 2000
- Aéroport de le Blécherette, Fête de l'Aviation
22. September 2000
- Tag der offenen Tür, Payerne und Fliegerdemo Tiger, PC-7 und Puma
4./5. Oktober 2000
- Fliegerdemo Axalp
7./8. Oktober 2000
- Flugtag Hausen, Modellflug

**Leserreisen der
Aero Revue**

- 30. Sept.-10. Okt. 2000
Florida & Texas - CAF Airshow
- 1.-3. Dezember 2000
Fliegermuseum München

CAF / Swiss Supporter Squadron

www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
542 Wiesendangen

Vizepräsident: CAF Col Adi Meier,
Friedhofweg 28, 4600 Olten

Sekretariat: CAF Col Monika Schulz,
Tramstrasse 31, 5034 Suhr

Impressum «CONTACT» ist das Publikationsorgan des Swiss Supporter Squadron der CAF in Midland TX, USA

Editor: CAF Col Werner Meier,
Itenhard 47,
5620 Bremgarten

Druck: Abo Druck, 5620 Bremgarten

CAF / SSS - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.
.....	CAF/SSS-Pin	5.00
.....	CAF/SSS-Sticker	2.50
.....	CAF/SSS-Patch	15.00

exkl. Por-

Name

Vorname

Strasse

Ort

Bestellungen an:
CAF Col Reto Wullschleger, Arkadenweg 6, 8600 Dübendorf
FAX 01 / 823-2178



Die Schweiz als Rettungsinsel für die US Air Force in Europa

- In drei Folgen berichte ich, als Zeitgenosse und Augenzeuge, über die amerikanischen Bomberlandungen in der Schweiz.
- Der brennende Bomberhimmel über der Zürich und die Notlandungen der schweren Bomber in der Schweiz von 1943-45
- Der Luftkrieg über Süddeutschland und der Schweiz

In Zürich gab es zu jener Zeit (1943/45) fast keinen Tag ohne Fliegeralarm. Tag und Nacht überflogen immer wieder alliierte Fliegerverbände die neutrale Schweiz. Es verging kaum eine Woche, ohne dass angeschossene und rauchende US-Bomber die Stadt überquerten, um dann im nahegelegenen Dübendorf zu landen.

Als 18-jähriger Zürcher konnte ich als Augenzeuge dieses dramatische Geschehen fast täglich mitverfolgen. In den folgenden Abschnitten versuche ich meine persönlichen Eindrücke, die Erlebnisse der am Geschehen über Zürich beteiligten US-Besatzungen sowie die entsprechenden Berichte des US Air Command Europe wiederzugeben.

Zwischen 1943 und 1945 landeten 166 amerikanische Bomber in der Schweiz. Über 1740 amerikanische Flieger wurden bei uns interniert. Davon versuchten 947 zu entkommen, um von England aus wieder an Luftangriffen auf Deutschland teilnehmen zu können.

Ihr Weg führte über Italien oder durch das von den Deutschen besetzte Frankreich nach Spanien und Portugal. Nicht allen gelang die abenteuerliche Flucht. 184 davon wurden bei uns wie-

der erwischt und im Wauwilermoos in ein Internierungslager mit verstärkter Bewachung gesteckt.

Die vorliegenden nackten Zahlen, innerhalb dieses Zeitraums, widerspiegeln den gnadenlosen Bomberkrieg der US Air Force über Süddeutschland. Sie zeigen nur die wichtigsten Tageseinsätze. Die zahlreichen Angriffe mit weniger als 500 Bombern sind hier nicht enthalten. Die täglichen Luftangriffe auf Mittel-, Ost- und Norddeutschland sowie das übrige Europa sind hier ebenfalls nicht dargestellt, wurden aber mit dem gleichen materiellen Aufwand bestritten.

Die fast jeden Tag durchgeführten US-Bombereinsätze und Verluste über Süddeutschland und der daraus erfolgten US-Bomberlandungen in der Schweiz, ersehen Sie aus der Tabelle.

Der Auftakt am 1. August 1943

Das von der deutschen Wehrmacht besetzte Europa stand im harten vierten Kriegsjahr, als am 1. August 1943, erstmals bei Tag, schwere amerikanische Bomber den alten Kontinent angriffen und die rumänischen Ölfelder von Ploesti in Rumänien bombardierten.

Der 13. August 1943

Zwei Wochen später, am 13. August 1943, erfolgte der erste Angriff bei Tag auf die grossdeutschen Städte Regensburg und Wiener Neustadt, wo sich ein Teil der Messerschmitt-Flugzeugwerke befanden (Me-109, Me-110, Me-262).



Messerschmitt-Halle, ein rauchender Trümmerhaufen. Links in der Ecke die bruchgelandete Me-262 VI

An diesem Tag starteten in Begasi, Libyen, 114 schwere US-Bomber vom Typ B-24 Liberator in Richtung Europa und bombardierten unerwartet das Herz der deutschen Jagdflugzeug-Produktion. Dieser Tagesangriff kam für die Deutschen völlig überraschend. Die Jagdabwehr über Bayern und Österreich war schwach dotiert. Nur zwei B-24-Bomber gingen bei diesem Angriff verloren. Einer der beiden schwer beschädigten B-24 konnte sich in die neutrale Schweiz absetzen und führte bei Thurau/Will SG mit eingezogenem Fahrwerk eine geglückte Notlandung durch. Anschliessend steckte

**US Bombereinsätze und Verluste über Süddeutschland
Zeitraum März bis September 1944**

	In England gestartet		total Verluste	davon Landungen	CH
18. März	738	B-24	43		16
13. April	662	B-17	38		13
24. April	754	B-24	40		14
11. Juli	1176	B-17/B-24	20	8	
12. Juli	1402	B-17/B-24	24	10	
13. Juli	1043	B-17	10		5
16. Juli	1087	B-17	11		1
21. Juli	1110	B-24	31		8
31. Juli	705	B-17	10		2
usw.					



B-24 nach geglückter Notlandung

die Besatzung das Flugzeug in Brand. Dieser Liberator B-24 D-75-CO von der 93th Bomb Group mit dem Beinamen «Death Dealer» war der erste von 166 schweren US Air Force Bomber, die in den Jahren 1943-45 in der Schweiz Zuflucht fanden.

Ab August 1943: Verschärfung des US-Bomberkrieges über Europa

Mit dem massiven Eingreifen der US-Luftwaffe ins Kriegsgeschehen änderte sich im August 1943 auf einen Schlag die Luftlage über Europa. Immer mehr US-Bomber der Typen B-17 und B-24 erschienen in riesigen Bomberpulks über Deutschland und begannen mit der systematischen Zerstörung deutscher Städte und Industrieanlagen. Während die Amerikaner ihre Angriffe bei Tag durchführten, bombardierten die Briten bei Nacht, wobei sie ihre schweren Lancaster- und Halifax-Bomber einsetzten.

Ende August 1943 war die deutsche Luftabwehr noch ziemlich intakt. Dabei erlitten die amerikanischen Bomber bei ihren Tagesangriffen schwere Verluste. Täglich gingen zwischen 40 und 60 Bomber verloren. Über Schweinfurt, der Kugellagerstadt, sollen an einem Tag über 200 Bomber abgeschossen worden sein.

Um diese auf die Dauer nicht tragbaren Verluste zu verkleinern, planten die Amerikaner verschiedene Massnahmen, so u.a. mit massiven täglichen Einsätze von 1000 und mehr Bomber (max. 1402 am 12. 7 1944). Damit sollte die rasche Zerstörung der deutschen Jäger-Produktionseinheiten

eingeleitet werden. Hauptziele waren vor allem die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Regensburg und Wiener Neustadt, die Focke-Wulf-Flugzeugwerke in Bremen, die für die deutsche Rüstungsproduktion wichtige Kugellagerfabrikation (Kugel-Fischer) in Schweinfurt und die deutschen und rumänischen Erdölraffinerien usw.

Durch den massiven Einsatz von US-Begleitjägern vom Typ Mustang P-51 gelang es der US Air Force immer mehr, die Bomberverbände vor den deutschen Jäger zu schützen.



*Fliessbandmontage in der USA (oben)
- parkiert in Dübendorf (unten)*



Die kleine Schweiz, Notlandeplatz für US-Piloten

Die Schweiz, als kleine Insel inmitten dieses infernaln Geschehen, war für viele US-Flugzeugbesatzungen (10-Mann pro Bomber) die letzte Chance, der harten deutschen Kriegsgefangenschaft zu entgehen.



B-24J-150-CO (44-40168)

So z.B. am 18. März 1944, als von England aus 738 B-24 Liberator zum Angriff auf Süddeutschland starteten. Während für die 2th Air Division Friedrichshafen als Bombardierungsziel vorgesehen war, griff die 3th Air Division Ziele in München, Oberpfaffenhofen, Lechfeld, Landsfeld und Memmingen an. 43 Bomber kehrten von ihrem Einsatz nicht mehr zurück. 16 davon landeten unter dramatischen Umständen in der Schweiz, viele davon auf dem Militärflugplatz Dübendorf, wo ich an diesem Tag als Augenzeuge dabei war.

Teil 2 im nächsten Contact

Quellen:
«Kleine Fliegereien»
von CAF Col. Pio dalla Valle
«Stranger in a Strange Land»
by Stapfer and Gino Künzli

report



Die Schweiz als Rettungs- insel



*Pio dalla Valle
geb. 17. Jan. 1926 in
Zürich.
Heute wohnhaft in
Neuhausen am Rhein-
fall*

Genauere Fakten zum Abschuss der Me-109E

739 viermotorige B-17 Flying Fortress waren an der Mission beteiligt. Sechs Flugzeuge kehrten nicht nach England zurück. Zwei davon landeten in der Schweiz.

Die Umstände der Notlandung einer der beiden B-17 G-70-Bo (43-37866), mit dem schönen Beinamen «Blues in the Night», stand im direkten Zusammenhang mit dem geschilderten Abschuss zweier Schweizer Jagdflugzeuge im letzten CONTACT.

Captain Alvin W. Jaspers führte als Pilot und Geschwaderführer die 390th Bomb Group zu den Daimler-Benz Flugmotorenfabriken in Stuttgart, Sindelfingen und Untertürkheim. Sofort nach Abwurf der Bombenlast drehte die Maschine scharf nach rechts unten ab, um dem starken Abwehrfeuer der deutschen Flak zu entgehen. Trotz diesem Abwehrmanöver erwischte es den Bomber an verschiedenen Stellen. Motor 4 musste stillgelegt und die Propeller in Segelstellung gebracht werden. Motor 2 wurde ebenfalls getroffen. Er lief rauh und zog eine Rauchfahne hinter sich her, während Motor 3 durch eine angeschossene Kraftstoffleitung Benzin verlor. Nur Motor 1 konnte noch seine volle Kraft entfalten. Aus

den drei Flügel tanks floss Benzin ins Freie. An eine Rückkehr nach England war auch in diesem Fall nicht zu denken. So entschloss sich der Kommandant, wenn irgendwie möglich, mit dem schwer beschädigten Bomber die neutrale Schweiz zu erreichen. Um beim Anflug über den Bodensee der schweren Flak von Friedrichshafen auszuweichen, führte er seine B-17 in einem weiten Bogen über Konstanz in die Schweiz hinein.

Mit ihren drei defekten Motoren verlor die Maschine immer mehr an Höhe. Über Frauenfeld geriet die «Blues in the Night» in das Feuer der Schweizer Flak, die aber glücklicherweise nicht traf.

Etwas 12 Kilometer vor Dübendorf übernahmen dann die beiden Schweizer Me-109E die Eskorte des amerikanischen Bombers. In einer weiten Schleife über dem Limmattal näherten sich die drei Flugzeuge der Stadt Zürich, als plötzlich über dem Waidberg der überraschende Angriff erfolgte. Die beiden P-51 Mustang-Piloten der US Air Force, 1Lt Earl E. Erickson und 2Lt. Nathan Ostrow von der 339th Fighter Group, glaubten, zwei deutsche Messerschmitt vor sich zu haben.

Aus grosser Höhe erfolgte der überraschende Angriff, der den tödlichen Absturz von Oblt Paul Treu und die Notlandung von Oblt Robert Heiniger zur Folge hatte. Anschliessend griffen die beiden US-Flieger den Flugplatz Dübendorf an, auf dem sie einen deutschen Jägerstützpunkt vermuteten. Im letzten Moment erkannten sie, dass sie im Begriff waren, den Hauptflugplatz der Schweizer Flugwaffe anzugreifen. Im Tiefflug überflogen sie die vor ihr liegende «Swiss Air Force Base» und entfernten sich dann rasch in nördlicher Richtung.

Der rot-weisse Neutralitätsanstrich



Als Folge dieses irrtümlichen Abschuss beschloss das Kommando Flieger und Flab, sofort alle schweizerischen Militärflugzeuge mit einem rot-weissen Neutralitätsanstrich zu versehen, um die schweizerischen Me-109 von den deutschen Me-109 unterscheiden zu können. Gleichzeitig wurden die kriegsführenden Mächte über diese Präventiv-massnahme der Schweiz orientiert. Man erhoffte so, weitere Direktkonfrontationen zu vermeiden.

Zusätzliche Angaben

von M. Salm

Robert Heiniger gelang es, die beiden Mustang-Piloten und den Navigator des eskortierten Bombers ausfindig zu machen. Die Mustang-Piloten wollten nicht mehr an Kriegsergebnisse erinnert werden. Der Bomber-Navigator hingegen stellte sein sehr detailliertes Tagebuch zur Verfügung und lieferte noch weitere Angaben aus seiner Erinnerung. Damit war es möglich, die Vorgänge sehr genau zu rekonstruieren.



Der in die Schweiz eindringende Bomber war das Lead-Flugzeug des grossen Pulks, der die Mercedeswerke bei Stuttgart angriff. Neben der Besatzung flog der Chef der Mission, ein amerikanischer Luftwaffen-Oberst in diesem Flugzeug mit.

Als durch Flak-F Feuer ein Motor ausfiel, drehte der Pilot nach Süden, um gemäss den Weisungen des Briefings westlich des Bodensees auf Schweizer-Gebiet zu gelangen. Der Missionskommandant widersetzte sich aber dieser Absicht, er wollte unbedingt nach England zurückfliegen. Diese Kontroverse löste unter der Besatzung eine grosse Spannung aus. Es entstand der auch bei der Kriegsmarine bekannte Konflikt zwischen dem für das Schiff und die Besatzung verantwortlichen Captain und dem mitfahrenden Admiral, der für die ganze Flottille verantwortlich ist.

Nachdem dann ein zweiter Motor Feuer fing, drehte der Pilot entgegen der Meinung des Obersten erneut nach

Süden. Bald meldete der Navigator den Überflug des Rheins und die Ankunft über Schweizer Territorium. Zwei begleitende Mustangs blieben hier zurück. Der Oberst glaubte der Standortbestimmung des Navigators nicht, und behauptete, dass das Flugzeug sich noch immer über Deutschland befinde. Als dann in der Gegend von Frauenfeld die Schweizer-Flab irrtümlich das Feuer eröffnete, war dies für den Obersten die Bestätigung seiner Meinung. Obschon Pilot und Navigator eindeutig den Zürichsee identifiziert hatten, blieb der Oberst bei seiner Ansicht.

In der Zwischenzeit hatte der FLBMD den Bomber gemeldet und so den Alarmstart einer Doppelpatrouille der Fl.Kp 7 ausgelöst. Diese fand den Bomber alsbald im Raum Winterthur. Das Erscheinen von Messerschmitt-Flugzeugen überzeugte den Obersten nochmals von der Richtigkeit seiner Annahme, noch über Deutschem Gebiet zu fliegen. Dies obschon ihn der Pilot auf die grossen Schweizerkreuze an den Me-109 aufmerksam machte. Der Oberst wies die beiden noch ennet des Rheins wartenden Mustang per Funk an, unverzüglich die Me-109 anzugreifen. Die Mustang drangen sofort in den Schweizer Luftraum ein und wurden vom FLBMD gemeldet. Die Meldung wurde per Funk an die Doppelpatrouille weitergegeben, aber wie meistens, die Funkgeräte der Me-109 waren kurz nach dem Start ausgefallen, Die Warnung hatte die Piloten nie erreicht.

Inzwischen befand sich die Formation des Bombers mit den vier Me-109 westlich von Dübendorf in Vorberei-



tung für den Anflug von Dübendorf, wobei die Luftraum-Beobachtung nach feindlichen Jäger nicht mehr erstrangig war. Hier nun griffen die amerikanischen Jäger die beiden hinteren Me-109 unbemerkt an. Da die amerikanischen Jäger-Piloten nicht mehr über den Vorfall sprechen wollten, bleibt ungewiss, ob sie wissentlich zwei Schweizerflugzeuge angriffen, oder ob erst das späte Erkennen der Hoheitszeichen dazu führte, die beiden anderen Me-109 zu verschonen.

Aus den Beobachtungen der anderen Piloten ist anzunehmen, dass Oblt. Treu schon durch das Feuer der Mustang getötet worden ist und das Flugzeug dann führerlos in Affoltern .

Diese detaillierte Schilderung der Vorfälle lässt erkennen, wie stark kriegerische Handlungen von Einzelmenschen beeinflusst werden. Hätte der amerikanische Oberst die Navigation dem Navigator überlassen, oder hätte der Pilot auf sein Recht beharrt, nach verlassen des Bomberpulks allein zu entscheiden, oder die Funkgeräte gearbeitet hätten, wäre es nicht zu Kampfhandlungen gekommen.

M. Salm



report

