



CAF «Airsho 2000»

Um es gleich vorwegzunehmen: Alle «Überlebenden» erhielten vom CAF Hauptquartier nachträglich einen Ansteckknopf zugestellt mit der Aufschrift «ARCTIC AIRSHO 2000 - SURVIVOR»! - Ja, es stimmt: Die diesjährige «Airsho» wurde tatsächlich bei Temperaturen um den Gefrierpunkt (!) und einem starken, kalten, bissigen Wind durchgeführt! Und dass sie überhaupt durchgeführt wurde, war gar nicht so selbstverständlich! - Beim Pilot-Briefing am Samstag Morgen wurde hin und her diskutiert, ob bei solch

misslichen Wetterverhältnissen überhaupt geflogen werden soll.

Was war passiert? - Schon mehrere Tage vor dem Airsho-Weekend kreiste im unteren Teil des Golfs von Mexiko ein Hurrikan. Für uns zum Glück blieb er dort lange Zeit praktisch stationär. Trotzdem hatte er Auswirkungen auch in Florida, wo unsere erste Reisegruppe dies mit teilweise ausgiebigen und heftigen Regengüssen zu spüren bekam. Als sich der Hurrikan dann am Mittwoch nach Norden in Richtung Texas zu verschieben begann, wirbelte er die dortigen Wetterverhältnisse derart durcheinander, dass sich vom polaren Norden Kanadas eine riesige Kaltluftblase löste, quer durch den



*Begrüssung durch Joe Cowan,
Chief of Staff*

Halbkontinent irrte und in Texas (!) vom Donnerstag auf den Freitag einen totalen Wetterumsturz mit einem Temperatursturz von über 30° Celsius (!) auslöste. Dieses unfreundliche, kalte Wetter blieb uns dann bis am Montag erhalten und beim Start zum Rückflug in die Schweiz zeigte sich die Sonne in Midland erstmals wieder, aber nur ganz zögerlich!

Trotz des arktischen Wetters wurde das Airsho-Programm an beiden Tagen mit nur wenigen Kürzungen durchgeführt. Die Zahl der Besucher fiel bescheiden aus und der grau-kalte Himmel trug das seinige dazu bei, dass die sonst unvergleichliche Airsho-Stimmung einfach nicht recht aufkommen konnte. Dies war auch bei unserer Reisegruppe nicht anders,

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite 3
Bill Lear	Seite 7
Airshow Lugano	Seite 8
F4-WM, Interlaken	Seite 9
Rettungsinsel Schweiz	Seite 10
Flugplatzfest, Kägiswil	Seite 14
Millenniums Flight	Seite 16
5 Jahre CAF / SSS	Seite 18
News, Veranstaltungen	Seite 20





Wenigstens konnten wir am Freitag einwenig mit dem PAX-Transporter fahren, bis auch ihm die Luft ausging



Lefty Gardner's Stolz: Eine wunderschöne P-38 Lightning

denn viele sahen sich die Airshow nicht vom Chalet sondern vom geheizten Reisecar aus an! Die berühmte Ramp Party der Marshalls mit Pizza und Bier musste in einem Hangar durchgeführt werden und nur wenige nahmen daran teil. «Unsere» Flüge mit CAF Warbirds konnten nicht wie üblich am Freitag Vormittag durchgeführt werden, sondern mussten im Anschluss an das Samstag-Nachmittagprogramm bei grau-kaltem windigem Wetter abgewickelt werden.

Dabei hatte alles so gut angefangen! In Dallas-Fort Worth war es die ganze Zeit schön und sommerlich heiss und man erzählte uns, dass die Metroplex-Gegend seit über 90 Tagen keinen Regen mehr hatte. Wir freuten uns darauf, der Gruppe die via Florida reiste und dort vom Sonnenschein nicht gerade verwöhnt wurde, einen schönen und heissen Abschluss in Texas bieten zu können. Selbst auf der Dyess Air Force Base, die wir gemeinsam am Donnerstag Nachmittag besuchten, war das Wetter noch fast unerträglich heiss (weit über 30°C). Aber dann, in der Nacht zum Freitag, kam der völlig überraschende «Absturz». Bob Rice, der Direktor der CAF, versicherte uns, dass solche Wetterkapriolen in

Midland nur ganz selten vorkommen und dass wir nun mit grosser Sicherheit davon ausgehen dürfen, dass es in den kommenden Jahren wieder bei blauem Himmel sommerlich heiss sein werde! (Sein Wunsch in Gottes Ohr!)

Das Vor-Programm in Dallas Fort Worth, einem Mekka der amerikanischen Fliegerei, verlief bei bestem Wetter von A bis Z problemlos, war äusserst interessant und abwechslungsreich. Die Besuche bei Lockheed-Martin, Southwest Airlines, Bell Helicopter und auf dem DFW International Airport boten allen viel Neues und Faszinierendes.

Neben den fliegerischen Highlights wird ganz bestimmt allen Beteiligten die beispiellose Gastfreundschaft in bester Erinnerung bleiben, mit der wir während den fünf Tagen in Dallas von George Lodge, Jim Goad und andern Mitglieder des DFW Wings nach Strich und Faden verwöhnt worden waren.

Col Adi Meier



Fellow CAF Members,

I am an associate and would like to contact any of your members who have served during World War II.

Best wishes

Barry Salmon
729 Melinda Dr
Mesquite TX 75149-2528
USA

English if possible

10-30-00

Anm. der Redaktion: In Texas wird Airshow ohne «w» geschrieben



Die B-17

Ecke des Präsidenten

Absichtlich
leergelassen



Tora - Tora - Tora,

*Oben: Eine B-25 beim Überflug
Rechts: Die F-14 verlässt die Szene
Unten: Die FIFI ist eingenebelt ...*

B-29 «FIFI»



Florida - Programm

Samstag, 30. September

Pünktlich um 10 Uhr flogen wir von Zürich Kloten mit einer zweistrahligen Boeing 767 der American Airlines weg. Nach 11 Std. 15 Min. Schönwetterflug trafen wir um 14.30 Ortszeit in Dallas ein. Mit uns reisten auch Dr. Bruno Stanek und sein Sohn Oliver. Nach den Zollformalitäten teilte sich die Reisegruppe auf, ein Teil blieb in der Gegend von Dallas wo ein interessantes Programm auf ihn wartete. Um 18.00 Uhr startete unsere Gruppe wieder mit einer Boeing 767 der American Airline nach Orlando in Florida. Nach 2 Stunden 45 Minuten Flug trafen wir dort ein und wurden mit einem grossen Reisebus zum Hotel gefahren. Es war inzwischen schon 22.30 Uhr (04.30 Schweizerzeit), so waren wir recht froh, endlich ins Bett sinken zu können.

Sonntag, 1. Oktober

Kurz vor 9 Uhr fuhren wir los zum Cape Canaveral und trafen um 10 Uhr beim Kennedy Space Center ein. Hier war natürlich Dr. Bruno Stanek in seinem Element und lieferte uns viele Informationen vom Beginn der Raumfahrt bis hin zu den neuesten Projekten. Eine VIP-Tour mit einem Kleinbus und einer fachkundigen Führerin verlieh uns Einblicke, die nur wenigen Leuten zugänglich sind. Nach einem schmackhaften Mittagessen im «Lunch Pad» Restaurant standen IMAX Kinotheater und diverse andere Filmvorführungen auf dem Programm. Es war imposant zu hören, dass beim Start eines 2050 Tonnen schweren Space Shuttles im Umkreis von 30 km alle Scheiben zittern. Wie mussten die damals gezittert haben, als die 3000 Tonnen schweren Saturn V des Apollo Programms abgehoben haben. Um 18 Uhr fuhren wir zur nahe gelegenen Cocoa Beach, wo wir in einem

Feinschmecker-Restaurant direkt am Strand mit Menüs à-la-Carte verwöhnt wurden. Der Bus brachte uns nach 21.00 Uhr wieder zurück zum Hotel.

Montag, 2. Oktober

Um 8.30 Uhr brachen wir auf nach Clearwater, um die Basis der Küstenwache zu besuchen. Nach dem Eintreffen um 9.45 Uhr sahen wir eine ausführliche Videovorführung über die Aufgaben der Küstenwache. Die Schwerpunkte liegen hauptsächlich bei der Überwachung der Küstengewässer, Drogenschlebern das Handwerk legen, illegale Einwanderung stoppen, aber auch Leben von Schiffbrüchigen retten. Bei einem Rundgang durch die riesigen Hangars konnten wir die grossen Helikopter und die viermotorigen Hercules C-130-Transportmaschinen in- und auswendig kennen lernen. Das Mittagessen nahmen wir in der Mannschaftskantine ein. Auch hier kamen die Feinschmecker nicht zu kurz, vor allem was das Dessert betraf. Anschliessend fuhren wir zu Firma BAE-Systems ganz in der Nähe. Hier wurden wir über die Herstellung von Flugsimulatoren informiert. Filmen oder Fotografieren war in diesem Werk leider nicht erlaubt.



Dafür wurden wir mit Testflügen in einem Helikoptersimulator beglückt. Da zeigte sich, dass selbst professionelle Fliegerprofis, die sonst Linienflugzeuge fliegen, ihre liebe Mühe hatten, dieses ungewohnte Metier zu beherrschen. Um 16 Uhr gings dann weiter zu einer

grossen Shopping Mall, wo es alles zu kaufen oder bewundern gab, was das Herz beehrte. Nach 18.30 Uhr liessen wir uns dann wieder zum Hotel chauffieren, damit wir noch genügend Zeit hatten, ein gutes Nachtessen in einem der netten Restaurants der Umgebung zu geniessen.

Dienstag, 3. Oktober

Um 7.30 Uhr waren wir Richtung Kissimmee-Airport unterwegs. Zuerst besuchten wir Tom Reilly's Warbird Restoration Museum. Kaum zu glauben, dass hier flugtaugliche Vögel entstehen. Wenn man den Zustand des Materials und die engen Arbeitsplatzverhältnisse betrachtete, kamen eher Erinnerungen an einen Autoabbruch auf. Ein Teil unserer Gruppe benutzte die Gelegenheit, mit zwei AT 6 Harvard der angegliederten Warbird Adventures Inc. Rundflüge zu machen. Für diejenigen, die sich noch mehr hätten leisten wollen, wäre bei der Stallion Corporation eine wunderschöne Mustang P51 bereitgestanden. Daraus wurde aber leider nichts, weil die Wolkendecke wieder einmal zu tief hing, wie schon des öfteren in den letzten Tagen. Es gab immer wieder Regengüsse, gemischt mit heissen Sonnenstrahlen.

Um 12.15 Uhr liessen wir uns dann nach Polk City zum «Fantasy of Flight»-Museum fahren, wo zuerst ein Mittagessen serviert wurde. Auch hier konnte ein vorgesehener Flug mit einem Ultralight leider nicht durchgeführt werden, weil der Wind einfach zu stark blies. Dafür war das Museum umso sehenswerter; eine sagenhafte Vielfalt an Flugzeugen aus allen Zeitepochen der Fliegerei gab es zu bestaunen. Bei einer Führung durch die Werkstätten erhielten wir einen Eindruck, was es bedeutet, aus Bruchstücken einen flotten Vogel zu bauen. Beim Standlauf eines halbfertigen Oldtimers mit Rotationsmotor

wurde uns bewusst was diese Piloten damals für einen ohrenbetäubenden Lärm ertragen mussten. Kurz nach 17 Uhr fuhren wir wieder zum Hotel zurück und anschliessend war der Abend wieder zur freien Verfügung.

Mittwoch, 4. Oktober

Nach einem faulen Morgen mit wohlverdientem Ausschlafen ging's um 12.30 Uhr los nach Spruce Creek in der Nähe von Daytona Beach. Was wir hier zu sehen bekamen, übertraf alle unsere Vorstellungen. Nicht umsonst bezeichnen die Einwohner des Dorfes diesen Ort als «Himmel auf Erden». Um hinein zu gelangen muss man eine Eingangskontrolle passieren, vergleichbar mit einem Grenzübergang. Dies ist auch nicht verwunderlich bei der Anzahl von Millionären, die hier wohnen. Bei den meisten Häusern sind grosse Hangars angebaut - natürlich mit Klimaanlage ausgerüstet und sauber glänzend, so dass die Böden nur so spiegeln. In jedem Hangar stehen in der Regel mehrere Flugzeuge oder Helikopter. Es besteht auch ein ganzes Netz von Rollwegen zu diesen Hangars, die nur



Auch das gibts: Heinz Peier restauriert und modifiziert eine L-39

von Flugzeugen und Golfcarts befahren werden dürfen. Wir waren noch nicht sehr lange dort, da wurden je eine T-34, T-28, Varga und eine Piper L-4 hergerollt, mit denen wir einen gut 10 Minuten dauernden Rundflug erleben durften. Danach wurden wir in 10 Golfcarts verladen und gingen auf eine Besichtigungs-Tour. Was da in all diesen Hangars herumstand, liess keinen Zweifel offen, dass hier sehr reiche Leute wohnen. Viele sind pensioniert und können jeden Tag ihrem Hobby - der Fliegerei - gleich vor der Haustür frönen. Im Hangar unserer Gastfamilie (CAF-Florida Wingleader Col Dick Russel) wurden wir anschliessend mit kulinarischen Leckerbissen verwöhnt. Dazu gesellte sich auch Mr. William P. Lear Jr., der Sohn des berühmten Learjet Konstrukteurs, zu uns, der ebenfalls hier wohnt. Er selbst ging während des 2. Weltkriegs mit 17 Jahren in einem einsitzigen Kampfflugzeug als jüngster Pilot in die Geschichte ein. Flugzeugrennen wie die berühmte Bendix Trophy, Tiefflugakrobatik sowie Testflüge mit der P-16 in Altenrhein verliehen ihm grosses Ansehen. Er zeigte uns ein Video aus seiner Zeit als Testpilot. Schon war es wieder 19 Uhr, Zeit um Abschied zu nehmen. CAF- Florida Wing - herzlichen Dank, es war wunderschön!

Donnerstag, 5. Oktober

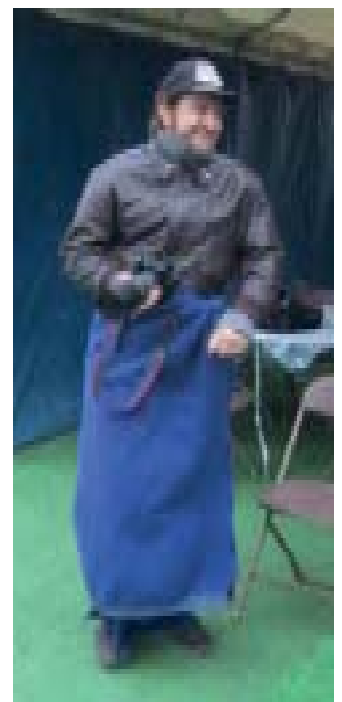
Sehr früh um 03.45 Uhr hiess es aus den Federn zu steigen, denn um 6.30 Uhr war Abflug von Orlando nach Dallas, wo wir von der zweiten Reisegruppe, die über Dallas-Fort Worth

gereist war, im bereitstehenden komfortablen Reiscar empfangen wurden. In einer fünfstündigen Fahrt fuhren wir zuerst nach Abilene, wo wir nach einem Mittagessen in der Offiziersmesse die Dyess Air Force Base mit B-1-Bombern und C-130- Hercules Transportern besuchten. Dann ging's weiter nach Midland, wo uns ein Wochenende an der «Airsho» die Confederate Air Force erwartete.

Obwohl die Tage in Florida viel zu kurz waren, verbrachten wir doch eine schöne und eindrückliche Zeit, die uns in bester Erinnerung bleiben wird. Wir können diese Reise, insbesondere den Teil über Florida, allen Fliegerei- und Raumfahrt-Enthusiasten bestens empfehlen.

Col Fritz Nyffeler

*Dies war aber nicht in Florida ...
Col Christian Gloor wusste sich zu helfen*





Immer wieder ein Höhepunkt ...
mitfliegen in einem Warbird
links, die B-29 «FIFI»
rechts, die B-25, Mitchell



Dallas Fort Worth (ohne ...)



Midland (mit ...)

Gruppenbild



people



William P. Lear, Jr

William P. «Billy» Lear junior verblüffte die Welt der Aviatik, als er 1946 mit 17 Jahren als jüngster Pilot der Geschichte das damals führende Einsitzer-Kampfflugzeug Amerikas - die berühmte zweimotorige Lockheed P-38 Lightning - flog, ein Flugzeug, das er selbst von der Kriegsmaterialverwaltung erstanden hatte.

Bill ist der Sohn des berühmten verstorbenen Erfinders und Flugzeugkonstruktors des Learjet, William P. Lear senior, welcher 1950 von Präsident Truman die hochkarätige Collier Trophäe erhielt für den bedeutendsten Beitrag zum Flugwesen im Jahr 1949.

Es war das Ziel von Bill, an der berühmten Bendix Trophy teilzunehmen, dem Rennen ohne Grenzen zwischen Van Nuys in Kalifornien nach Cleveland, Ohio. Das erreichte er sowohl 1946 wie 1947 im Alter von 18 beziehungsweise 19 Jahren. Dieser Rekord besteht heute noch – Bill war und ist bis heute der jüngste Teilnehmer dieser nationalen Flugveranstaltung.

Wenn er gerade kein Rennen flog, übte er sich weiterhin in seiner P-38

in Präzisionsflug und Luftakrobatik. Er nahm an verschiedenen Flugveranstaltungen im ganzen Land teil, wobei er sogar P-38-Piloten aus dem zweiten Weltkrieg mit seinen jugendlichen Fähigkeiten erstaunte.

1948 trat Billy im Alter von 20 Jahren in die US Air Force ein, um sich als Luftwaffenkampfpilot und Offizier ausbilden zu lassen. Nach einem schrecklichen Unfall während einem Trainings-Formationsflug - seine Mustang wurde von Propeller einer über ihm fliegenden Mustang buchstäblich zersägt - schloss Bill die Ausbildung 1949 ab und wurde auf den Luftwaffenstützpunkt Fürstfeldbruck in Deutschland versetzt. Während des Koreakrieges blieb er bei einer der beiden USAF Kampfstaffeln, die Westeuropa gegen die sowjetische Bedrohung beschützten.

Nach Beendigung der koreanischen «Polizeiaktion» im Jahr 1953 verliess Bill die Air Force und begann eine turbulente Karriere als Mitarbeiter seines Vater in den Vereinigten Staaten. Kurz danach wurde er Präsident der europäischen Niederlassung in Genf. Der junge Lear flog, lebte und arbeitete während 20 Jahren in Genf und erlebte dort unglaubliche Abenteuer - beim Fliegen, im Geschäft und im persönlichen Leben.

Die Erzählung von Bill führt uns durch die frühe Entwicklungszeit des Learjet, den unglückseligen Versuch, dieses phänomenale Flugzeug in der Schweiz zu bauen, und seine zufälligen Flüge mit dem schweizerischen P-16 Erdkampf-flugzeug, von welchem viele Konstruktionsdetails in den Learjet eingebaut wurden und diesen zu einem der erfolgreichsten und zuverlässigsten Privatjet aller



An einer Geburtstagsparty hatte ich Bill Lear (rechts im Bild) kennen gelernt. Eine Legende war für mich fassbar geworden. Er erzählte mir seine Erlebnisse, die er in der Schweiz erlebt hatte. Sehr interessant ist auch die P-16-Story, machte er doch mit diesem Typ einige Testflüge.

In einigen Folgen werde ich Ihnen diese P-16 -Geschichte näherbringen, denn erstmals werden die Aussagen eines erfahrenen US Jetpiloten (aus der damalige Zeit) im Contact publiziert.

Mit dem politischen Abwürgen des N-20 und später der P-16 hat nach Ansicht von Bill Lear die Schweiz einen grossen Fehler gemacht. Es waren zukunftsweisende Flugzeuge, aber die innovative Denkweise im schweizerischen Parlament fehlte - vielleicht auch heute noch (Anm. der Red.).

Col Werner Meier

Zeiten machten - und nebenbei zu einem allen geläufigen Begriff.

Die Geschichte weitet sich aus auf die letzten Versuche seines Vaters, der weltweiten Aviatik seinen Stempel aufzudrücken, nämlich mit der Entwicklung eines zwei-motorigen «pusher» -Einpropellerflugzeug für



Geschäftsleute - der LearFan.

Nach dem Tod seines Vaters im Jahr 1978 und dem anschliessenden Zusammenbruch des LearFan-Programms 1985, liess sich Bill auf eine gefährliche Nacht- und Nebelaktion für seine Heimat ein. Zwischen 1985 und 1990 arbeitete er von London und Wien aus in den meisten osteuropäischen Ländern, indem er vorgab, ein schweizerischer Waffenhändler zu sein.

In Tat und Wahrheit war er «Unterlieferant» des CIA, dem Nachrichtendienst der amerikanischen Armee, dem Nachrichtendienst der Luftwaffe, dem Verteidigungsnachrichtendienst (Defence Intelligence Agency DIA), der britischen MI-5 und MI-6 und des DGSE (Direction Generale de la Sécurité Extérieure), dem französischen Geheimdienst - bis der Eiserne Vorhang viel und die Sowjetunion zusammenbrach. Diese Episoden sind aufschlussreich, lehrreich, faszinierend und erschreckend.

Die Memoiren von Bill sind unglaubliche Erzählungen aus einem Leben voller Risiken und Intrigen, durchsetzt mit humorvollen Anekdoten aus seinem weiten Feld von Fliegerei und anderen Erlebnissen, sowie seiner «Gespensterarbeit».

Im nächsten Contact: Bill Lear und die P-16

LUGANO 22 Luglio 2000 ... con il naso all'insù !



Diesen Sommer gab es auf der Flaniermeile in Lugano etwas Besonderes zu sehen: Der beschauliche «Golfo» wurde zum Schauplatz einer Airshow der eher ungewöhnlichen Art.

Über einer mit Bojen gekennzeichneten Wasserlandepiste, den einen zur Wasserung, den anderen als Displayachse dienend, gaben sich Wasserflugzeuge (Piper 18, Cessna 172), Amphibienflugzeuge (Lake 250, Canadair 415), Hubschrauber (Ecoureuil, Alouette III, Super Puma), Akroflugzeuge (Pitts, Suchoi 29 und 31, CAP 21D, PC-7 Team) und Jets (F-18, Patrulla Àguila) auf Casa 101, Embraer 135 ein Stelldichein.

Von 2 bis 5 Uhr Nachmittags erfüllten

sie das natürliche Amphitheater zwischen San Salvatore, Sighignola und Monte Brè mit Motoren- und Rotorengknatter und Jetgedröhne, kurz: mit Musik für CAF-Ohren!

Leider fehlte ein bisschen «Merlin-Magic», da die angekündigte Fiat G46 nicht teilnehmen konnte.

Dass schon aufgrund der nicht wenigen natürlichen Hindernisse - sprich: Berge - und der auferlegten Lateralen- und Höhenbeschränkung (der Flugverkehr auf dem Flughafen Agno wickelte sich normal ab) die ganze Sache auf engem Raum dargeboten werden musste, entlockt einem ein «Chapeau!» an die Piloten. Diese Leistungen, das rege Publikumsinteresse (Eintritt gratis) und das Wetterglück (anders als vor 3 Jahren mit Regen und tiefliegenden Wolken...) lassen einen hoffen, dass die Organisatoren unter der Aegide von Lugano Turismo auch in Zukunft solche Events veranstalten werden.

Col Christian Gloor

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



report

WM der F4 Scale Modellflugzeugen

Am 25. August 2000 besuchte ich die Weltmeisterschaft der F4 Scale Flugzeuge auf dem Flugplatz Interlaken. An dieser Weltmeisterschaft nahmen 120 Piloten und 300 Team-Mitglieder aus 28 Ländern teil. Die ganze Palette der Fliegerei war zu sehen, von den Anfängen der Fliegerei bis zu den heutigen modernen Jets. Die sogenannten Scale –Modelle sind originalgetreu nachgebaute Modellflugzeuge, für welche es in der Regel keine Bausätze gibt. Sie alle konnte man im Flug bewundern – es war eine Augenweide. Wenn sie nicht gerade im Einsatz waren konnte man sie im Hangar aus nächster Nähe betrachten, fotografieren und filmen.



links oben: wer ist im Mittelpunkt ?
oben: Ju-52, ist sie es - oder doch nicht ?

Ein super Anlass, der bei schönstem Postkartenwetter abgehalten wurde.

F4 Large Scale Final

1. Switzerland 8774.25
2. Austria 8385.25
3. Great Britain 8192.25

Individuals

1. Lüthi Andreas, (SUI) Bücker Jungmeister
2. Niederstrasser W.(AUT) Bücker Jungmeister
3. Reeves Mick (GBR) Gloster Javelin



Hawker Tempest Mk V

Ein weiterer Höhepunkt findet nächstes Jahr statt: Vom 20. bis 24. November 2001 werden in Thailand die 4. Weltmeisterschaften in der Jet-Scale Klasse durchgeführt. Sechs Teilnehmer, die sich qualifizieren müssen (und sich teils schon haben), werden die Schweiz mit ihren wunderschönen Jet-Scale Modellen vertreten.

Col Werner Meier

Die altehrwürdige Venom von Erich Himmler wird die ältere Generation von Jets vertreten



GONE WEST

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Euch über den traurigen Verlust dreier Kollegen zu informieren:

CAF Col Robert Elsässer
(1922 - 2000)

CAF Col Helmuth Gutleben
(1940 - 2000)

CAF Col Gerhard Paul
(1942 - 2000)

Alle drei Verstorbenen werden wir als passionierte Aviatiker und als gute Freunde in Erinnerung behalten.

Der Vorstand des CAF Swiss Supporter Squadron

report



Die Schweiz als Rettungs- insel

Letzter Teil: Genaue Fakten zum
Abschuss der Me's-109E

Ich hatte im Juni 2000 die Gelegenheit mit Robert Heiniger einige Gedanken auszutauschen und er hat dann spontan die «Beweisaufnahme der Militärjustiz vom 9.9.1944» zur Verfügung gestellt. Erstmals wird nun dieser einmalige Tatsachenbericht (mit Genehmigung des Bundesarchiv) veröffentlicht - natürlich im «Contact» der CAF-SSS.

Nach seiner Ansicht war dieser Vorfall von allerlei Ungereimtheiten begleitet wie Missverständnisse, unklare Ausgangslage etc. Was aber schlussendlich zum tragischen Ende geführt hat, ist eindeutig auf die katastrophalen Funkverbindungen zurückzuführen.

Ich bedanke mich bei Robert Heiniger recht herzlich für seine Mithilfe.

Col Werner Meier

1. Am 5. September 1944 vormittags bombardierten amerikanische Luftstreitkräfte das südwestdeutsche Gebiet von Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. Nach dem Bombardement kam es zu den Fliegergrenzverletzungen und zum Angriff auf unsere Jagdflieger.

2. Die von USA-Pilot Oblt Gallagher gesteuerte Boeing (B-17, Nr. 337'866), an deren Bord Hptm Jaspers als Kommandant einer Bombergruppe (command pilot) mitflog, erhielt über Stuttgart Flaktreffer. Die Folge war, dass zwei Motoren ausfielen, ein weiterer Motor Störungen zeigte und die Benzin- und Oeltanks beschädigt wurden. Hptm Jaspers als Kdt. der Gruppe entschloss sich in die Schweiz einzufliegen. Er verlangte Jagdschutz und erhielt denselben

durch zwei Mustang-Jagdflugzeuge. In deren Begleitung flog die B-17 um 11.07 Uhr - zu welcher Zeit in der Ostschweiz schönes Wetter mit guter Sicht herrschte - in der Gegend von Stein a/Rh. / Eschenz in den schweizerischen Luftraum ein.

3. Als sich die Boeing über dem Weiler Hagenbuch südlich Frauenfeld, wurde sie vom Flab. Det.95 mit 25 Schuss 7,5 cm Granaten beschossen, ohne jedoch getroffen zu werden. Die Geschosse kreppten nach der Wahrnehmung Hptm Jaspers circa 150 m neben dem Bomber auf dessen Höhe. Zur Zeit des Beschusses war das Fahrgestell des Bombers nicht ausgefahren; auch war er noch nicht von schweizerischen Jagdflugzeugen begleitet; dagegen befanden sich die beiden Mustangs noch immer in dessen Nähe.

Um dem Feuer der Flab auszuweichen nahm die B-17 Kurs nach Westen in Richtung Winterthur. Um 11.20 Uhr wurde über Embrach die untere Bordkanzel mit 2 Maschinengewehren und Mg-Munition abgeworfen, nachdem schon vor dem Einflug in die Schweiz mit dem Abwurf verschiedenen Bordmaterials begonnen worden war, um das beschädigte Flugzeug zu erleichtern. Die über Ermbrach abgeworfene Kanzel durchschlug das Haus No. 126 an der Hauptstrasse; Personen kamen nicht zu Schaden.

4. Um 11.10 Uhr wurde in Dübendorf Fliegeralarm gegeben. Die dort seit dem 4.9.44 im Einsatz stehende Flieger Kopanie 7 (mit 8 Me-109 E) war auf Alarmstufe 3/2 (Pilot im Flugzeug) gesetzt. Zur gleichen Zeit hatte die Einsatzzentrale (EZ) des Kdo. Fl.BMD (Flieger Beobachtungs Melde Dienst) für den Schwarm 1 der Fl.Kp. 7 folgenden Startbefehl erteilt: «Alarmstart, Position Zürich, 3000 meter, Überwachung nach Osten».

11.12 Uhr erfolgte der Start des Schwarms 1. Er hätte von Hptm Laederach, dem Kdt der Fl. Kp.7, geführt werden sollen. Dieser hatte aber von 09.37 bis 11.02 mit dem in Dübendorf stationierten Mustang im Auftrag des Kdo. Fl. & Flab. Trp. (Flieger und Flab Truppen) einen Versuchsflug ausgeführt, sodass er beim Alarmstart noch nicht beim Flugzeug war. Als Stellvertreter hätte Oblt Heiniger den Schwarm führen sollen.

Weil aber bei dem am gleichen Morgen ausgeführten Funkprüfflug das Funkgerät in dem Oblt Heiniger zugeordneten Flugzeug nicht einwandfrei funktionierte, übernahm Oblt Künzler die Führung des Schwarms und gleichzeitig der ersten Patrouille. Als Zweiter flog in der 1.Patr Oblt Schoch. Die zweite Patrouille (Patr.) im Schwarm 1 wurde von Oblt Heiniger als Führer und Oblt Treu als Zweitem gebildet. Als der Schwarm 1 die befohlene Position über Zürich erreicht hatte, gab die EZ (Emil) auf Grund der ihr von der A.W.Z. 5 A (Auswerte Zentrale) übermittelten Meldung des Postens 601 des Fl.B.M.D. bei Stein a/Rh. über den um 11.07 Uhr erfolgten Einflug eines viermotorigen Flz. unbekannter Nationalität in 2100 Meter Höhe und zweier einmotoriger Eindecker ebenfalls unbekannter Nationalität, um 11.27 Uhr folgende Meldung an die Einsatzstaffel durch: «Aviso 1 bombo + 2 bibi positione Loki direzione Atlanta».

Von dieser durch Funk übermittelten Meldung fing Oblt Schoch lediglich das Bruchstück «Positione Loki» auf. Dies veranlasste ihn, nach vorn zum Schwarmführer zu fliegen und in Richtung Winterthur abzudrehen, worauf der Schwarm diesen Kurs einschlug.

6. Nach Kursänderung bemerkten die Piloten in der Gegend von Winterthur-Kloten die B-17, die nach ihrer Wahrnehmung unbegleitet war

und Richtung Westen fliegen. Der Schwarm 1 nahm den Bomber um 11.20 Uhr ins Geleit, indem die 1.Patr. (unter Führung von Oblt Künzler) im Rücken des Bombers ausholend links und rechts auf dessen Höhe aufschloss, während die 2.Patr. (unter Führung von Oblt. Heiniger) etwa 500 m über und 500 bis 800 m hinter dem Bomber die Deckung übernahm.

Oblt Künzler flog, wie dies besprochen und befohlen worden war, dem Bomber in einer seitlichen Entfernung von 600 bis 1000 m etwas überhöht links vor, schoss eine grüne Signalarakete ab und beschrieb hierauf eine Linkskurve, um den Bomber in Richtung Flugplatz Dübendorf zu leiten. Die B-17 quittierte zwar die Rakete nicht, folgte aber trotzdem der Linksbewegung Oblt Künzlers, worauf dieser gegen den Flugplatz abstach, um dem Bomber die Landerichtung anzuzeigen. In seinen Platz zurückgekehrt gab Oblt Künzler hintereinander zwei weitere grüne Raketen ab, die wiederum nicht quittiert wurden. Ebenso wenig fuhr der Bomber sein Fahrgestell aus. Erst nachdem Oblt Schoch auf Befehl des Schwarmführers eine vierte Rakete abgefeuert hatte, reagierte die B-17 mit einer Doppeltsternrakete und setzte zur Landung an, die nach einigen Platzrunden um 11.42 Uhr glatt vonstatten ging.

7. Nachdem Oblt Künzler die erste Rakete abgeschossen und der Bomber mit der 1. Patr. in Richtung Dübendorf abgedreht hatte, betrachtete Oblt Heiniger die Aufgabe der von ihm geführten 2. Patr., - nämlich die 1.Patr. zu decken - für erledigt. Er kurvte deshalb mit Oblt Treu nach links weg, um dann wieder an seinen Platz zu gelangen. Er liess indessen den Bomber nicht aus den Augen und überwachte auch weiterhin den Luftraum .

Als sich die 2. Patr. um ca. 45° von der Flugrichtung der B-17 entfernt hatten, stachen plötzlich aus grosser Höhe die

beiden Mustangs, welche offenbar in der Nähe der B-17 geblieben waren und die Funkverbindung mit ihr aufrecht erhalten hatten, in einem Winkel von ca. 20° bis 30° von rechts hinten steil auf die zweite Patr. nieder.

Zunächst wurde das Flugzeug von Oblt. Treu beschossen; es stürzte sofort in einer vrillenähnlichen Spirale, eine Rauchfahne nachziehend, in den Hürstwald bei Zürich-Affoltern ab. Oblt Treu fand dabei den Tod. Vermutlich war er schon in der Luft an seiner Schlagader des Kopfes oder Halses getroffen worden. Sehr wahrscheinlich war er selbst nicht zum Schuss gekommen. Sein Flugzeug ging vollständig in Trümmer.

8. Oblt Heiniger sah das Flz. von Oblt Treu in einer Entfernung von etwa 800 bis 1000 m aus einer Höhe von ca. 2000 m über Boden abstürzen. Unmittelbar darauf wurde er selbst beschossen, und zwar vermutlich von der zweiten Mustang, der dem ersten, welcher Oblt. Treu abgeschossen hatte, etwas überhöht ständig nachfolgte.

Oblt Heiniger verspürte unter sich verschiedene dumpfe Knalle. In der Kabine sprühte es von Funken, und es entwickelte sich Rauch. Nach Überwindung des ersten Schreckens kontrollierte Oblt Heiniger die Instrumente und die Steuerung; das Flz. erwies sich als noch steuerfähig. Der Motor arbeitete noch stossweise. Oblt Heiniger sah dann den Angreifer von rechts hinten in einen Winkel von 45° aus einer Entfernung von ca. 800 m gegen sich herunterstechen. Als die Mustang - ungefähr über Oerlikon näher herangekommen war, wich ihm Oblt. Heiniger geschickt durch Hochziehen aus. Der Mustang beschoss ihn erneut, ohne jedoch zu treffen. Oblt. Heiniger liess sich nun in einer Spirale bis in eine Höhe von etwa 300 m über Boden fallen und fing das Flz. auf. Er fuhr das Fahrgestell heraus und

schickte sich zur Landung auf dem Flugplatz Dübendorf an.

Der Verfolger, der sehr schnell wieder gestiegen war, setzte über dem Dietliker Wald erneut zu einem Angriff von hinten an, welchem sich Oblt Heiniger ein zweites Mal durch Hochziehen, entziehen konnte, was jedoch nur teilweise gelang, da er diesmal von der Salve der Mustang getroffen worden zu sein scheint; jedenfalls entwickelte sich in seiner Kabine weisser, beissender Rauch, der ihn zu betäuben begann. Seine letzte vernünftige Überlegung war, das Fahrwerk einzuziehen und eine Bauchlandung vorzunehmen. Er umkreiste den Flugplatz im Gleitflug und näherte sich, über die Montagehalle kommend, der Halle der Swissair. Da er die Landeklappen nicht ausgefahren hatte und infolgedessen seine Geschwindigkeit zu hoch war, drohte eine Kollision mit der Swissair-Halle.

Er zog deshalb seine Maschine in einer Rechtskurve etwas hoch und landete, nach links absackend und am Boden schiefernd um 12.24 Uhr in Richtung Bomberpark mit einer Bauchlandung. Das Flz. geriet in Brand. Durch die sofort herbeieilenden Bergungsmannschaften konnten der Pilot geborgen und das Feuer gelöscht werden. Oblt. Heiniger wurde mit einer Rissquetschwunde an der linken Stirnseite, einer Rippenquetschung rechts und Brandwunden am rechten Arm ins Kantonsspital Zürich eingeliefert, von wo er bereits am 8.8.44 zur Nachbehandlung nach Hause entlassen werden konnte.

Sein Flz. wurde infolge der Bauchlandung und des seitlichen Durchsackens erheblich beschädigt. Es wies ca. 10 Einschüsse von vorn und teilweise von unten auf. Es konnte festgestellt werden, dass mit seinen Waffen nicht geschossen worden war.



Robert Heiniger (1912) bei seinem Vortrag anlässlich der Jubiläumstagung 5 Jahre CAF/SSS

Nach dem letzten Angriff auf Oblt Heiniger verschwanden die beiden Mustang Richtung Kloten und verliesen die Schweiz um 11.30-11.33 Uhr in Richtung Turgi, Brugg und Frick.

9. 11.25 oder 11.26 Uhr landete auf dem Flugplatz Dübendorf ein von Oblt Fanelli geführter Liberator-Bomber (B-24 Nr. 955'205) der beim Angriff auf Karlsruhe Treffer erhalten hatte. Bis zur Grenze wurde er von zwei Mustangs begleitet. 11.13 Uhr flog er bei Schaffhausen in die Schweiz ein, ohne bis Dübendorf irgendwelchen Schweiz. Flugzeugen zu begegnen.

10. Von einem Luftkampf hatten Oblt Künzler und Oblt Schoch nichts wahrgenommen, da sie während dieser Zeit mit der B-17 Richtung Greifensee-Volketswil flogen. Oblt Künzler sah lediglich, als er sich über dem Stiegenhof östlich des Flugplatzes befand, einen Mustang aus Richtung Zürich gegen den Flugplatz hinunterstechen.

Er will aber geglaubt haben, Hptm Laederach befinde sich noch immer mit der in Dübendorf stationierten Mustang in der Luft. Ferner sah er ein Flugzeug rauchend vor der Swissair-Halle stehen. Oblt Schoch hatte inzwischen die Meldung «Nördlich Winterthur» aufgefangen, weshalb die erste Patrouille Richtung Winterthur-Frauenfeld flog. Da sie dort nichts Verdächtiges sah kehrte sie zurück und landete um 11.52 Uhr.

Ergebnisse der Untersuchung.

Verhalten der amerikanischen Besatzungen und deren Verantwortung.

Hptm Jaspers als comand pilot, der den Funk bediente, hätte die beiden ihn be-

gleitenden Mustang nach Überfliegen der Schweizergrenze zurückschicken sollen.

Dass diese beiden Mustang die Angreifer auf die Flugzeuge der Fl.Kp. 7 waren, unterliegt nach den Akten, insbesondere nach den Wahrnehmungen verschiedener Erdbeobachter, keinem Zweifel. Die amerikanischen Jäger hatten die Aufgabe, die B-17 bis zur Schweizergrenze zu schützen, weshalb sie nach Erreichen der Rhein-Bodensee-Linie hätten umkehren sollen, wie dies die beiden anderen Mustang, welche die am gleichen Vormittag bei Schaffhausen einfliegende Liberator von Oblt Fanelli begleiteten, getan haben, und zwar ohne dass ihnen ein spezieller Befehl übermittelt worden wäre.

Es ist denkbar, dass die Mustang-Piloten, welche die B-17 begleiteten, nicht wussten, wie und wo die Schweizergrenze verläuft. Umsomehr aber hätten ihnen vom begleiteten Bomber aus entsprechende Befehle zugehen sollen. Dies wäre möglicherweise geschehen, wenn der Navigator der B-17 Schweizer Karten mitgeführt hätte, wie derjenige der B-24.

Die Verantwortung dafür, dass dies nicht der Fall war, mag bei den amerikanischen Kommandostellen liegen, welche den Navigatoren der eingesetzten Bomber vorschrieben, welche Karten mitzunehmen sind.

Nach den Depositionen von Oblt Fanelli wird nämlich dem Navigator die Mitnahme nur derjenigen Karten befohlen die für den Zielanflug direkt notwendig sind. Es wird dabei dem Navigator überlassen, weitere Karten mitzuführen, falls er es für tunlich erachtet. Oblt Fanelli selbst hielt es für selbstverständlich, dass bei einem Flug nach süddeutschem Gebiet auch Schweizer Karten mitgenommen wurden. Er konnte dann auch ohne wei-

teres direkten Kurs nach Dübendorf nehmen, ohne dass er von Schweizer Jägern dorthin geleitet werden musste.

Der Navigator der B-17 hatte nach der Aussage von Oblt Gallagher auch ohne Karte Kenntnis vom ungefähren Verlauf der Grenze, sodass er der übrigen Besatzung nach Überfliegen des Rheins mitteilen konnte, man habe vermutlich die Schweizergrenze überquert.

Der Pilot Oblt Gallagher und die Besatzung wussten, dass sie sich über schweizerischem Hoheitsgebiet befanden. Die Me-109, die sie einige Minuten nach dem Überfliegen der Flab-Stellungen im Thurgau sichteten, erkannten sie an den Hoheitsabzeichen ohne weiteres als Schweizer Jagdflugzeuge, die sie zu einem Schweizer Flugplatz führen wollten. Ein Begleitschutz durch die Mustang war nicht mehr notwendig und Oblt Gallagher will denn auch in diesem Zeitpunkt Hptm Jaspers mitgeteilt haben, er solle die Mustang zurückschicken. Er habe darauf Hptm Jaspers am Funkapparat sprechen sehen und dieser habe ihm nachher bestätigt, einen solchen Befehl durchgegeben zu haben. Hptm Jaspers hat sich bis zur Landung in Dübendorf nervös und unsicher gezeigt; insbesondere sei er nie im klaren gewesen, ob sich sein Flugzeug über der Schweiz befinde.

Oblt Gallagher hat vor dem Untersuchungsrichter wesentlich bestimmter ausgesagt als Hptm Jaspers.

Dessen Darstellung ist mit Vorsicht aufzunehmen, vor allem, nachdem er die Me-109 bei ihrer Annäherung an die B-17 an ihren Hoheitsabzeichen als Schweizer Flugzeuge erkannt habe - der Mustang, mit dem er bisher verkehrt hatte, mitgeteilt haben will: «Schweizerische Jäger als Begleitflugzeuge, nicht schießen», worauf die Mustang nicht mehr geantwortet habe. Der Funkverkehr zwischen der B-17 und der Mustang war vorher nach der

eigenen Darstellung Hptm Jaspers ohne Störung verlaufen. Mit dieser Tatsache stimmt die Vermutung des Hptm Jaspers, der Mustang habe die letzte Meldung nicht empfangen, da der Sender des Bombers auf betreffende Wellenlänge von Anfang des Fluges an nicht einwandfrei funktioniert habe, nicht recht überein. Zum mindesten wäre zu erwarten gewesen, dass Hptm Jaspers versuchen würde, die Mustang wiederholt anzurufen, um sich zu vergewissern, dass er die letzte Meldung verstanden habe.

Selbst dann hätte er dies tun sollen, wenn weder er noch die übrige Besatzung des Bombers vom Luftkampf etwas bemerkt haben sollten, wie behauptet wird. Selbst wenn die Kompetenzen zwischen dem command pilot Hptm Jaspers und dem Piloten Oblt Gallagher nicht klar abgegrenzt sein mochten - wie behauptet wurde - so konnte der Erstgenannte doch die Führung des Flugzeuges den hierfür in erster Linie Verantwortlichen, Oblt Gallagher und dem Navigator überlassen und sich auf die Funkverbindung mit der Mustang konzentrieren.

Verhalten der Flab

Es ist als bewiesen anzunehmen, dass die B-17, die von Oblt Gallagher gesteuert wurde, vom Flab-Detachment 95 von der Stellung bei Wängi (TG) beschossen wurde. Zwar befand sich dieser Bomber nicht zu der vom Schiessoffizier des Det. angegebenen Zeit des Beschusses (11.25-11.27 Uhr), sondern wesentlich früher in der Gegend südlich Frauenfeld; denn bereits um 11.20 Uhr wurde er bei Winterthur vom Schwarm 1 der Fl. Kp. 7 ins Geleit genommen. Auch nach den Plänen des Fl.B.M.D. befand sich um 11.25-11.27 Uhr kein fremder Bomber in der Reichweite des Flab. Det.95. Ebenso wenig dürfte die vom Schiessoffizier genannte mittlere Flughöhe des beschossenen Bombers von

7000 m, sofern darunter nicht etwa die Schrägdistanz zu verstehen ist, richtig sein, da diese Angaben allen übrigen Darstellungen widerspricht (Fl.B.M.D: 2100 m beim Einflug; Hptm Jaspers und Oblt Gallagher: ca. 3000m beim Beschuss). Allein nach den Aussagen der Letztgenannten kann kein Zweifel obwalten, dass gerade ihr Bomber beschossen wurde.

Wegen des Beschusses durch die Flab kann den verantwortlichen Offizieren kein Vorwurf gemacht werden. Der Bomber war im Zeitpunkt des Beschusses nicht von schweizerischen Jagdflugzeugen begleitet, wie nun auch Hptm Jaspers zugab. Der Schwarm 1 der Fl.Kp. 7 nahm die B-17, wie erwähnt, erst bei Winterthur ins Geleit und der Schwarm 2 hatte zur Zeit des Beschusses noch keinen Startbefehl erhalten. Auf eine Landeabsicht des Bombers konnte auch nicht aus Anzeichen geschlossen werden. Insbesondere liess er auf das Warnfeuer des Flab.Det. 95 hin weder das Fahrgestell heraus noch feuerte er eine Rakete ab. Das gleichzeitige Erscheinen von Jagdflugzeugen, die von den Telemeterleuten des Det. einwandfrei als fremde erkannt wurden, liess eher darauf schliessen, dass der Bomber die Schweiz wieder verlassen wolle.

Im weiteren wurden untersucht: Der Flieger-Beobachtungs-Melde-Dienst (Fl.B.M.D) und dessen Funkverkehr, das Verhalten der Flieger Kp. 7 und von Hptm Jaspers sowie die Funkgeräte FG IX (Me-109E) und das UKW Gerät FU.G 16, mit denen die Me-109 G ausgerüstet war.

Der rot-weisse Neutralitätsanstrich



Mit Befehl vom 16.9.44 hat das Kdo. Flieger&Flab.Truppen im Einvernehmen mit dem Herrn Oberbefehlshaber der Armee eine zusätzliche Kennzeichnung der schweizerischen Kriegsflugzeuge durch rot-weisse Streifen angeordnet und damit der Möglichkeit Rechnung getragen, dass die vorher angebrachten blossen Hoheitsabzeichen unter Umständen eine Verwechslung nicht ausschlossen oder bei dem schnellen Tempo zu spät erkannt wurden. (Beweisaufnahme Militär-Justiz vom 7.9.44 act.93)

Der Luftangriff durch die amerikanischen Flugzeuge wäre wohl nicht einseitig verlaufen, wenn die Piloten des Schwarms 1 oder wenigstens einer derselben die Meldung der EZ in Bern von 11.17 Uhr «Aviso 1 bombo + 2 bibi positione Loki direzione Atlanta» vollständig aufgefangen hätten. Dieses Versagen der Funkverbindungen kann den Piloten nicht zur Last gelegt werden.

Auszüge aus dem 15-seitigen Untersuchungsbericht der Militär-Justiz, aufgezeichnet durch Col Werner Meier



report

Muisig im Hangar – Flugplatzfest Kägiswil 19.-20. August 2000

Was haben fliegen und Jazz miteinander zu tun? Aus Erfahrung wussten wir, dass sowohl fliegen als auch Jazz mit Passion und Leidenschaft für etwas sehr Gefühl- und Genussvolles miteinander zu tun haben. Aber auch Stil und die dritte Dimension beflügeln sowohl Flieger wie Jazzer. Das war unsere Motivation, ein spezielles Flugplatzfest in die Wege zu leiten. Wir wollten für jedermann etwas bieten, was uns auch gelungen ist.

Mit viel Charme konnte wir ein paar sehr schöne Flugzeugen auf unser schönes "Flugplätzli" im Herzen der Schweiz locken. Aus St.Gallen kam die T-28 von Reto Kuprecht zu uns.

Von den Pilatus Flugzeugwerken konnten wir eine PC-12 begrüßen. Die Motorfluggruppe Pilatus (MFGP) ist seit dem Gründerjahr 1971 auf unserem Flugplatz aktiv. Die MFGP besteht mehrheitlich aus Angestellten der Pilatus Flugzeugwerke AG mit

Früh übt sich ...



Die beiden JU-52 im tiefen Überflug

total circa 70 Mitgliedern, von denen ungefähr 40 in der MFGP fliegerisch aktiv sind. Der Flugzeugpark besteht derzeit aus drei Flugzeugen: Piper Cup J3C, Grumman Tiger AA-5B und Aerospatiale Tobago TB-10.

Aus Biel kam eine Bücker-Jung-meister und eine Stearman 75, PT BA 75-118 zu uns. Der Besitzer der Stearman Rupprecht Baumberger ist mit unserer Segelfluggruppe seit Jahren verbunden. Die Stearman 75 hatte in der amerikanischen Luftfahrt eine wichtige Rolle. Die ersten Modelle 75 wurden 1933 an die US-Army und die US-Navy als Grundschulflugzeuge ausgeliefert. Von 1933 bis 1945 wurden total 8525 Stearman der Reihe PT13 – PT27 zu einem Stückpreis von damals 12291 US-Dollar von der US-Army und der US-Navy gekauft.

Nach dem Krieg wurden die Flugzeuge je nach Ausrüstung zu 500 bis 700 US-Dollars an Private verkauft. Viele der Stearman wurden dann vom Original 220 PS Motor auf 450 PS-Motoren umgerüstet und wurden als Sprayflugzeuge in der ame-

rikanischen Agrarindustrie verwendet. Die PT BA mit der Seriennummer 75-118 wurde 1938 an die US-Army ausgeliefert und als Grundschulflugzeug verwendet. In der Zeit bis 1945 erlitt sie zweimal Totalschaden, wurde aber immer wieder aufgebaut. Auch die 75-118 wurde 1945 an Private verkauft. 1947 wurde sie in den USA total restauriert und in ihren Originalzustand von 1932 gebracht. Später wurde die 75-118 nach England verkauft.

Zu verschenken

Lederteil vom offiziellen CAF-Gurt (ohne Schnalle)

Gekauft 1998 in Midland/TX
Praktisch neu. Länge 102 cm
Bezeichnung auf dem Leder:
1611U, Dutyman 36 Genuine
Leather, Government Spec Cert. PE
2-2927

Col Hugo Freudiger
P 031 / 931-7339
G 031 / 324-3892
N 079 / 273-9809

An Ostern 2000 überflogen Isidor von Arx als Navigator und Rupprecht Baumberger als Pilot die 75-118 in die Schweiz. Für die 458 km brauchten die beiden total 10 ½ Std. verteilt auf 3 Tage. Die neue Home Base der 75-118 ist nun Biel-Kappelen.

Als weitere Attraktion konnten wir die Patrouille Suisse, die Ju-Air und einen Airbus A-330 von der Swissair für je

einen Überflug gewinnen. Unsere Zuschauer haben diese Leckerbissen mit grösster Begeisterung aufgenommen.

Am Sonntag war auf unserem Programm Z'morge-Brunch im Hangar mit der Wilhelm-Toll-Band und natürlich mit Rundflügen in einem unserer Clubflugzeuge angesagt. Für die kleinen Besucher hatten wir Mister-Magic-Charismo für uns gewin-

nen können. Er hat nicht nur unsere kleinen Zuschauer fasziniert, nein auch die Grossen wurden von ihm verzaubert. Alles in allem war es ein sehr gut gelungenes Fest, an das wir uns auch noch heute gerne zurückerinnern.

Col Angelika Steiner



report

CAF-Florida Wing und Millennium Flight

Am 8. April 2000 begleitete ich Hans Georg Schmid auf seinem Flug von New Smyrna nach Lakeland. Bei diesem Überflug an die Sun'n Fun Airshow in Florida, flog er in einer Warbird-Formation der «Confederate Air Force». In meiner Cessna war der Kameramann des Schweizer Fernsehens, der Filmaufnahmen für die Sendung «10vor10» machte.

Col Werner Meier

Nach einem ausgiebigen Morgenbuffet im Hangar der George Baker Aviation begann um 09.00 Uhr das Briefing. Der F-16 Squadron Commander der Florida National Guard, John Aldous, stellte die 4 vierer Formation minutiös zusammen. Flight-leader war Bob Mahanor, ein pensionierter B-747 Captain; er flog als Alfa 1, dann folgten die Bravo-, Charlie- und Delta-Formationen

Flughöhe, Einflugverfahren, Sprechfrequenzen usw. wurden festgelegt, die Reisegeschwindigkeit auf 110 Knoten reduziert, damit ich mit meiner 180 PS starken Cessna 172 der Formation folgen konnte. Mit dabei war natürlich auch der Kameramann des Schweizer Fernsehens DRS, Heinz Heim. Unser Rufzeichen war «Fotoplane und Millennium-Flight».

Um die Radarkontrollen nicht aus der Fassung zu bringen, wird der «Transponder» nur beim ersten und letztem Flugzeug der Formation eingeschaltet. Wir flogen clean, also ohne Transponder und Strobeslights und hatten volle Freiheit - mit anderen Worten: wir konnten oben, unten, links, rechts oder quer zur Formation fliegen.

Um 10.00 Uhr war «Start up». Das gleichzeitige Starten der Motoren ist beeindruckend. Heinz hatte mit seiner Kamera alle Hände voll zu tun, denn das war dann doch ein aussergewöhnliches Ereignis für uns, wo man hinschaute: Flugzeuge, Flugzeuge ...

Die perfekte Synchronisation aller Rollbewegungen, Abbremsen der Motoren und Aufinieren zum Start war eine Augenweide. Die Piloten dieser T-34 waren fast alle ehemalige Militärpiloten, und sie pflegten auch weiterhin das «wettkampf-mässige Formation flying».

Nach dem Start flog der Flight Leader eine weite Linkskurve um das Aufschliessen der anderen vierer Formation zu ermöglichen. Mit meiner Cessna konnte ich im Steigflug der Formation jedoch nicht folgen und so nahm ich dann mit Vollgas die Innenbahn. Für die «Long-Ez» von HG Schmid war dies natürlich kein Problem. Locker genoss er die Freiheit und kurvte um uns herum.



Empfang von HG Schmid durch die CAF, Florida Wing

Auf 2500 Fuss und einem Kurs von 215° ging es dann Richtung Lakeland.

Ein wunderschöner Anblick: 17 Trainer in Formation und ein HG Schmid, der langsam die Formation überflog - ein Schweizer Kreuz inmitten dieser Army-, Air Force- und Navy-Flugzeuge. Das letzte Flugzeug der Formation war LEO 201, eine rot-grüne T-34. Bei einigen Flugmanövern war das sofortige Erkennen des «last bird» sehr wichtig - ja überlebenswichtig.

Unser «Air work» begann und Heinz Heim dirigierte mich immer wieder in die verschiedenen Aufnahmepositionen. Dies war nicht immer so einfach, denn mit offenem Fenster verloren wir doch etwa 7 Knoten.

Wenn wir uns dann doch etwas zu übermütig verhielten, mussten wir das Fenster wieder schliessen, um nicht im Besenwagen zu landen.

Da die Flugzeuge strikte ihre Positionen hielten, waren sehr nahe Über-





Ankunft in Lakeland

flüge möglich und Heinz konnte eindruckliche Filmsequenzen machen.

Die Long-Ez flog auf unsere Anweisungen hin immer wieder in verschiedenen Positionen. Die (schweizerische) Unterhaltung führten wir auf englisch, damit die Formation unsere Manöver mitverfolgen konnte. Auf der Formationsfrequenz (123.42 MHz) war ausser einigen Anweisungen des Flight-Leaders und unseren Gesprächen, Funkstille angesagt. Den Kontakt zu den verschiedenen ATC-Leitstellen hielt unser Flight-leader und er organisierte auch unsere Ankunft in Lakeland.

Normal wäre der «Warbird South Arrival», also von Süden auf den Downwind der Piste 09R. Capt Bob Mahanor erhielt jedoch die Bewilligung für einen direkten Anflug in den

RH-Downwind. Die Piste 09L ist übrigens ein Rollweg, die jedoch während der Sun'n Fun Airshow als Landepiste erhalten muss.

Etwa 10 nautical miles vor Lakeland reorganisierte sich die kompakte Formation, um im zweier Päcklein landen zu können. Capt. Hans Georg Schmid übernahm nun das Amt des Flight-Leaders und führte die amerikanische Formation zur Landung.

Im Downwind mussten wir die Höhe von 2500 Fuss halten, denn unterhalb tummelten sich massenhaft die kurligsten Ultralights. Die Formation reduzierte nun die Geschwindigkeit auf 100 kt und der 3 miles-Final wurde mit 80 kt geflogen.

Die Alfa-Formation landete so weit als möglich nach dem Pistenanfang damit die nachfolgenden Flugzeuge genügend Platz hatten. Dies darum, weil die Rollwege überlastet waren. An dieser Airshow landen innerhalb von wenigen Stunden um die 1000 Flugzeuge.

Schon beim Briefing wurde ich auf die zu erwartenden Turbulenzen aufmerksam gemacht. Ich flog hinter LEO 201 und war dann tatsächlich etwas überrascht über die Heftigkeit dieser Tur-

HG Schmid (rechts) und Werner Meier
... was gibts neues?

bulenzen, und ich musste mich wirklich an den Boden kämpfen. Auch beim Rollen war Arbeit angesagt, wollte doch meine Cessna wie ein störrischer Esel immer wieder auf die eine oder andere Seite ausbrechen. Nach dem Parkieren auf dem Flugzeug-Campingplatz war dieser einmalige Flug zu Ende und wir um einige Erlebnisse reicher.

Fun Stuff

(alle Gespräche entstammen der Realität)

Pilot: Good morning, Frankfurt ground, KLM 242 request start up and push back, please (Turbinen starten und vom Terminal zurückschieben)

Tower: KLM 242 expect start up in two hours.

Pilot: Please confirm: two hours delay?

Tower: Affirmative:

Pilot: In that case, cancel the good morning!
(aus Rexair)

Pilot: F LX 30, Kontrollraum, bitte kommen, wir haben nur noch wenige Liter Treibstoff, Erbitte Anweisung!

Kontrollraum: Bitte geben Sie uns ihre Position an, wir haben Sie nicht auf unserem Radarschirm ...!

Pilot: Wir stehen auf der Landebahn 02 und möchten wissen, wann der Tankwagen kommt!

Aufruf!

Auf unserer Homepage möchte ich schöne Aufnahmen von Warbirds oder Stimmungsbilder publizieren. In der Photo-Galerie wird eine spezielle Seite eingerichtet. Schicken Sie mir bitte ihre Aufnahmen per e-mail (JPEG) oder per Post mit dem Aufnahmedatum und -ort. Es würde mich freuen, wenn wir zusammen eine schöne Galerie aufbauen könnten.

Werner Meier
Jtenhard 47
5620 Bremgarten
meilei@swissonline.ch

Jubiläumstagung 5 Jahre CAF / SSS

Fast auf den Tag genau 5 Jahre nach der Gründungsversammlung der Swiss Supporter Squadron luden die Schweizer Colonels wiederum ins Fliegermuseum nach Dübendorf ein.

Am Samstag, dem 25. 11. 2000, stieg am Gründungsort nämlich eine würdige Geburtstagsfeier.



Präsident Col Hans Hinzen

Eine stattliche Zahl von rund 65 Mitgliedern und interessierten Begleitpersonen fand sich ein, um dem Festakt beizuwohnen. Aufmerksam folgte sie den spannenden Ausführungen der zwei illustren Gastreferenten, welche der SSS-Vorstand für das Jubiläum gewinnen konnte:

Hans Heiri Stapfer, freier Aviatik-Journalist und Verfasser des Buches «Strangers in a Strange Land», das auf Berichten von in der Schweiz internierten amerikanischen Fliegern basiert, vermochte zuerst ein Stimmungsbild der bedrückenden Zeit um 1944 zu zeichnen.

Anschliessend konzentrierten sich die Ausführungen auf einen bestimmten

Tag, nämlich den 5.9.1944, als eine Patrouille von Schweizer Me-109 während einer Begleitmission für eine von England kommende und im Einsatz havarierte B-17G nach Dübendorf völlig unerwartet von 2 amerikanischen Jägern P-51D der 339th Fighter-Group angegriffen wurde.

Der bis heute nicht ganz geklärte Zwischenfall hatte für den einen der beiden Schweizer Piloten, Oblt Treu, leider tödliche Folgen. Doch niemand Geringerer als der andere Schweizer Kampfpilot, Oblt „Böbl“ Heiniger, war es, der das Publikum nun noch einmal mit den dramatischen Ereignissen von damals zu fesseln vermochte. Vor uns stand der Mann, der seine mehrmals getroffene Me-109 durch geschickte Ausweichmanöver weiteren Angriffen entziehen konnte und mit stillstehendem Motor in Dübendorf eine Bauchlandung vornehmen musste.

Wie durch ein Wunder wurde er dabei nur leicht verletzt, und mochten diese bange Minuten damals auch nicht lustig für ihn gewesen sein, so konnte sich „Böbl“ jetzt, mit 88 Jahren, einer gewissen Heiterkeit in seinen Ausführungen nicht erwehren. Vielleicht liegt in diesem feinen Sinn für Humor das Geheimnis seiner ansteckenden Vitalität.

Nach dem offiziellen Teil stand den Jubiläumsgästen dann das neugestaltete Museum zum freien Rundgang offen und zwischen den Propellermaschinen stand auch schon der Apéro bereit. Schliesslich wurde ein feines Abendessen serviert, das selbstverständlich mit einer maximalen und speziell angefertigten Geburtstagstorte abgerundet wurde. Bei allerlei Köstlichkeiten und angeregten Gesprächsrunden klangen so die ersten 5 Jahre des SSS aus. Wir wünschen dem Verein noch viele wei-

tere gesunde Jahre mit beachtenswerter und illustrier Gefolgschaft und freuen uns auf weitere attraktive Veranstaltungen.

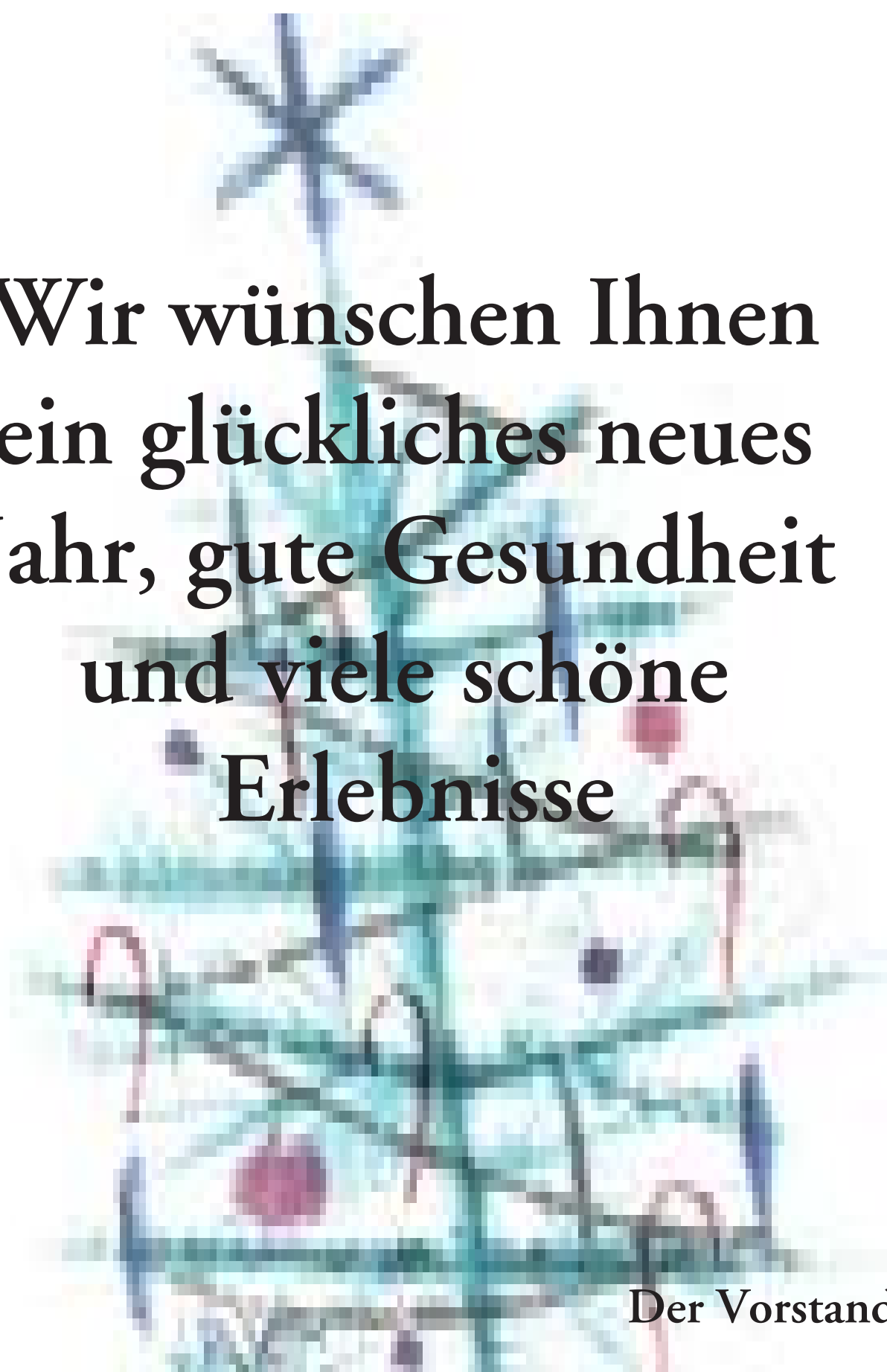
Ein ausführlicher Bericht über die Geburtstagsfeier folgt im nächsten «Contact» (Februar).

Col Reto Wullschlegler



Midland 2000





**Wir wünschen Ihnen
ein glückliches neues
Jahr, gute Gesundheit
und viele schöne
Erlebnisse**

Der Vorstand

news

Absichtlich leergelassen

Veranstaltungen

Generalversammlung CAF/SSS
 19. - 20. Mai 2001
 Fête de l'Aéro-Club / Sion
 25. -27. Mai 2001
 Precision Flying in Buochs /SM
 16. Juni 2001
 Besuch bei der Festungsbrigade 23
 Gotthardfestung
 25. - 26. August 2001
 Dittinger Flugtage
 31. Aug. - 1.Sep. 2001
 AVIA Meisterschaft, Emmen

*Leserreisen der
 Aero Revue*

26. - 27. Mai 2001
 Air Fete, RAF Mildenhall
 29. Sep. - 9. Oktober 2001
 Texas - CAF Airsho

**Generalversammlung
 17. März 2001**

17. März 2001

CAF / Swiss Supporter Squadron

www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hin-
 nen,
 Spycherweg
 12,

8542 Wiesendangen

Vizepräsident: CAF Col Adi Meier,
 Friedhofweg

28, 4600 Olten

Sekretariat: CAF Col Monika
 Schulz,

Tramstrasse 31, 5034

Suhr

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

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