Ausgabe 2/2024

PHILATELIE UND LUFTPOST

Schweizer Sehenswürdigkeiten

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV

Erstflug Zürich - Košice 27. März 2024
Airbus A220-300, HB-JCB, CMD Markus Eppich, F/0 Nico Reinhardt

Erstflug (Vaduz) - Zürich - Cluj-Napoca 28. März 2024
Airbus A220-300, HB-JCB, CMD C. Ulmer, F/0 Simon L. Marti

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich Seite 5

PCS-Daten, Redaktionsschluss Seite 6

Vorwort. Liebe Mitglieder
Markus T. Stäuble Präsident PCS Seite 7
René Koller Präsident SAV d/f Seite 8/9

Neuentdeckung nach 103 Jahren Seite 10
Bernd Wöhlbrandt / Eingesandt von J.E. Palmer

Wussten Sie schon schon … Wirbelschleppen. Seite 13
Walter Kalt

Ballonaufstieg EXPO 64 - und dann waren es zwei Ballone Seite 14
Werner Liechti

Katapultstart und Decklandung / Catapultages et appontages d/f Seite 16/28
KKdt Fernand Carrel

Der kleine Einschreibe-Zettel im Format A12 (13x18 mm) Seite 39
Werner Liechti

DETAINED IN FRANCE DURING GERMAN OCCUPATION Seite 46
Werner Liechti

Die Kunstflugstaffel Patrouille Suisse Seite 48
Werner Liechti

Batten – «Tochter des Himmels» Seite 59
Walter Kalt

La Caquerelle-Lausanne / Tag der Aerophilatelie Seite 63
Markus T. Stäuble

Wussten Sie schon schon … Lockheed F-117 A "Nighthawk" Seite 67
Walter Kalt

Die sieben grössten Flugzeuge der Welt Seite 69
Walter Kalt / Eingesandt von Steffen Eckard Dresden

Überdruckbriefmarken aus der Serie Schweizer Bahnhöfe

Philatelisten-Club Swissair
Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident, **Mitgliederdienst,** **Aktionen**	Stäuble Markus T. Irchelstrasse 49 8400 Winterthur Tel. +41 52 212 25 22 E-Mail: mstaeuble@swissmail.com
Ehrenpräsident & **Vizepräsident**	Beer Peter Breite 9 5623 Boswil Tel. +41 44 860 89 48 E-Mail: peterbeer@gmx.ch
Ehrenpräsident	Rusterholz Albert Hofwiesenstr. 262 8050 Zürich Tel. +41 44 312 49 82 E-Mail: arusterh@bluewin.ch
Korrespondenz, **Neuheitendienst,** **Nachversand**	Däppen Lise Kasernenstrasse 24 8180 Bülach Tel. +41 44 860 27 73 E-Mail: baslertuebli@yahoo.com
EDV Informationsverwaltung	Ehrat Peter Chliweg 20 8424 Embrach Tel. +41 44 865 20 61 E-Mail: pehrat@gmx.ch
Protokoll	Erne Iris Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach Tel. +41 44 825 19 15 E-Mail: iris.erne@bluemail.ch
Grafik, **Philatelie und Luftpost,** **Homepage, Versand, Archiv**	Kalt Walter Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf Tel. +41 44 837 15 60 E-Mail: kawa@vtxmail.ch
Finanzen	Liechti Werner Postfach 742 2501 Biel/Bienne Tel. +41 32 365 90 80 E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch
Clubabende	Waespi Marcel Chappelistrasse 13 8604 Hegnau Tel. +41 44 945 38 81 E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair
Markus T. Stäuble, Präsident, Irchelstrasse 49, 8400 Winterthur
www.philclub-swissair.ch

Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein
Vorstand und Funktionen im SAV

Präsident: **Luftposthandbuch SAV** **Tag der Aerophilatelie** **Homepage, Mitgliederkontrolle,** **Neuheitendienst, Archiv**	René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich Tel: +41 79 400 41 14 Email: r.koller@gmx.net
Aktuarin, Jugendstelle, **Tag der Aerophilatelie** **Nachwuchsförderung, Archiv**	Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil Tel: +41 55 210 91 53 Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
Finanzen, **Tag der Aerophilatelie,** **Neuheitendienst**	G. Gorgerat Schönengrundstr. 13 8600 Dübendorf Tel: +41 79 317 88 69 Email: sav@ggorgerat.ch
Rundsendedienst:	Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au Tel: +41 44 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Auktionen	Johannes E. Palmer Falkenweg 3 D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg Deutschland Tel: +49 1725 13 1381 Email: mail@aerophil.de
Vereinsadresse:	Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Engelstrasse 3 8004 Zürich www.sav-aerophilatelie.ch

Sondermarke
Kunstengagement
der Post

Sondermarke 150 Jahre
General Henri Guisan

Der **PCS-Clubabend** findet jeden 1. Montag des Monats um 19.00 Uhr in der bxa, Grindelstrasse 20, 8303 Bassersdorf statt.

2024 07. Okt. 04. Nov. Vortrag 02. Dez. Chlausabend.

Vortrag
04. Nov. 2024 Manuel Kaufmann «Walter Mittelholzer»

2025 06. Jan., 03. Feb., 03. März, 07. Apr., 05. Mai
02. Juni, 07. Juli, 01. Sep., 06. Okt., 03. Nov.
01. Dez. Chlausabend

Vortrag Frühling und Herbst, Thema und Referent noch offen.

Alle Daten und vieles mehr auf **www.philclub-swissair.ch**

Redaktionsschluss für das Heft 1/2025
ist der 01. Februar 2025
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.
Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8303 Bassersdorf

Sondermarken

Symbolik der Tiere

Druck: Ideenwerk Radeburg, www.iw-radeburg.de, info@iw-radeburg.de

Liebe Vereinsmitglieder, geschätzte Leser

seit vielen Jahren publizieren wir unser Vereinsheft «Philatelie und Luftpost» als Gemeinschaftsausgabe des Philatelisten-Club Swissair PCS und des Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV. Die Beiträge zu den verschiedenen Themen sind manchmal kurz und bündig, es wird meist ein besonderer Beleg vorgestellt und häufig sind die Beiträge aber auch detailliert und umfangreich, immer jedoch mit guten Bildern dokumentiert. Zusammengetragen werden diese Artikel von unserem Redaktor Walter Kalt, der seit vielen Jahren für unser Vereinsheft Verantwortung übernimmt. Es sei ihm an dieser Stelle für einmal unseren herzlichsten Dank ausgesprochen, dass er sich immer wieder von neuem für ein interessantes Gesamtkunstwerk ins Zeug legt – Danke Walter!

Des Weiteren durften wir an der Generalversammlung zwei Mitgliedern zu ihrer langjährigen Mitgliedschaft gratulieren. Es waren dies Hans Rothenbühler für 25 Jahre und Kurt Reutlinger für 50 Jahre Mitgliedschaft. Ihnen sei hier nochmals herzlich gratuliert. Kurt konnte leider nicht persönlich an der GV teilnehmen, weshalb ich ihm die Medaille, Urkunde und ein kleines Geschenk des PCS persönlich überbrachte. Beiden nochmals herzliche Gratulation!

Kurt Reutlinger, 50 Jahre PCS

Hans Rothenbühler, 25 Jahre PCS

Bezüglich der Zahlungsmoral bei den Mitgliederbeiträgen zeichnet sich ein durchzogenes Bild ab. Viele zahlen innerhalb der Zahlungsfrist mit dem zugestellten QR-Einzahlungsschein. Es gibt aber leider immer wieder jene Mitglieder, die gemahnt werden müssen, und dies oft mehrmals; irgendwann wird dann doch noch gezahlt, aber mit dem falschen Einzahlungsschein. Man muss dazu wissen, dass uns der Verband eine Rechnung schickt, die wir im Frühjahr bezahlen müssen und da sind wir auf den vollständigen Eingang der Mitgliederbeiträge angewiesen. Wir haben deshalb im Vorstand beschlossen, dass wir die Mitgliederbeiträge für das

Jahr 2025 bereits Ende 2024 einziehen, um dann ebenfalls zeitgerecht die Verbandsrechnung zahlen zu können. An der GV 2025 wird dieses neue Rechnungsdatum zu einer Änderung der Statuten führen.

Wir gehen mit grossen Schritten auf das Winterhalbjahr zu und die kalte Jahreszeit lässt nicht nur unsere Gemüter beruhigen, sondern gibt uns auch wieder mehr Zeit, uns mit unseren Schätzen zu beschäftigen. Ich wünschte mir noch ein paar Mitglieder mehr an den Clubabenden und hoffe, dass Sie bei guter Gesundheit die Schönheit der Philatelie geniessen.

Markus T. Stäuble, ihr PCS-Präsident, Winterthur

Liebe Vereinsmitglieder

Am 31. August wurde der **Tag der Aerophilatelie zum 100 Jahr Jubiläum des Soldatendenkmals "LE FRITZ" in La Caquerelle Kt. Jura** durchgeführt. Es war ein denkwürdiger Anlass. Er zeigte, dass die Aerophilatelie lebt und erfolgreich ist.

Das **Vereinsjahr 2024** läuft auf vollen Touren. Es ist das **Vorbereitungsjahr zum Jubiläum 100 Jahre SAV 2025**. Auf der SAV-Homepage www.aerophilatelie-sav.ch finden Sie die ganze Planung 2025.

Der **Neuheitendienst** hat rund **10 neue Belege** für das Jahr 2024 produziert. Sie sind auf der HP beschrieben bzw. abgebildet. Sie warten auf Käufer.

An der **BERNABA'2025** (Do, 15. bis Fr, 17.05.2025) feiern wir unser **Jubiläum 100 Jahre SAV** verbunden mit der Vernissage des neu aufgelegten Luftposthandbuchs SAV 2025 (Verkaufsbeginn), einer **kleinen Feier mit Bankett für die Mitglieder SAV und besondere Ehrengäste**. An einem **SAV-Informationstisch** werden wir **Werbung** für die Aerophilatelie machen.

An der der **BERNABA'2025** wird der Verband Schweizerischer Philatelistenvereine VSPhV das **LPH SAV 2025 jurieren**.

Am Sa, 24. Mai 2025 wird der **Tag der Aerophilatelie 2025** nochmals auf dem **Flugplatz Langenthal-Bleienbach BE** stattfinden, nachdem er wegen der Corona-Pandemie damals kurzfristig abgesagt werden musste.

Der SAV ist zurzeit sehr aktiv. Noch haben wir einen vorbildlichen Vorstand. Aber seien Sie sich alle bewusst, dass ein verjüngter Vorstand das Steuer übernehmen muss. **Im 2026 werden die Weichen für die Zukunft neu gestellt.** Es geht um den erfolgreichen Erhalt der Schweizerischen Aerophilatelie und den SAV.

Die Bedeutung der Flugpost ist direkt vom Interesse der Flugpost-sammler abhängig!

René Koller, Präsident SAV, Zürich

Chers membres de l'association

Le 31 août, **la journée de l'aérophilatélie 2024** a été organisée à l'occasion du **centenaire du monument aux soldats "LE FRITZ" à La Caquerelle Ct. Jura.** Ce fut un événement mémorable. Il a montré que l'aérophilatélie est vivante et qu'elle a du succès.

L'année associative 2024 bat son plein. C'est l'année de **préparation au jubilé des 100 ans de la SAS en 2025**. Vous trouverez toute **la planification 2025** sur le site Internet de la SAS www.aerophilatelie-sav.ch.

Le **service des nouveautés** a produit une dizaine de nouveaux documents pour l'année 2024. Ils sont décrits ou illustrés sur le site. Ils attendent des acheteurs.

Lors de **BERNABA'2025** (du jeudi 15 au vendredi 17.05.2025), nous fêterons les **100 ans de la SAS avec le vernissage de la nouvelle édition de l'ouvrage de référence de la poste aérienne SAS 2025** (début de la vente), une **petite fête avec banquet pour les membres SAS et des invités d'honneur particuliers**. Nous ferons de la publicité pour l'aérophilatélie sur une **table d'information de la SAS**.

La Fédération des sociétés philatéliques suisses (**FSPhS) jugera le LPH 2025 de la SAS** lors de l'exposition.

Le samedi **24 mai 2025, la Journée de l'aérophilatélie** se tiendra à nouveau **sur l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach BE**, après avoir dû être annulée à court terme à l'époque en raison de la pandémie de Corona.

La SAS est actuellement très active. Nous avons encore un comité exemplaire. Mais soyez tous conscients qu'un comité rajeuni devra prendre la relève. **En 2026, les jalons seront posés pour l'avenir.** Il en va de la réussite du maintien de l'aérophilatélie suisse et de la SAS.

L'importance de la poste aérienne dépend directement de l'intérêt que lui portent les collectionneurs!

René Koller, Président SAS, Zurich

Neuentdeckung nach 103 Jahren

Philatelie ist nicht nur ein Hobby. Es ist auch nicht nur das blosse Zusammentragen oder Lückenfüllen. Ein Teil der Philatelisten erforscht die Vergangenheit, stellt Zusammenhänge her und bringt Dinge ans Licht, die vergessen waren. Grosse Quellen für diese Tätigkeit sind Fachbücher, Archive und auch technische und technologische Innovationen, wie der Computer oder das Internet. Das alleine genügt aber nicht. Über viele Jahre und Jahrzehnte erworbenes Fachwissen des eigenen Spezialgebietes und ein Quäntchen Zufall bescheren uns allen neues Wissen. Aufgrund der Fülle von Informationen bekommen Poststücke dabei eine besondere Bedeutung zu. Und so kommt es, dass man hin und wieder von Wieder- und Neuentdeckungen lesen kann, die bis dato unbekannt waren. Dieses Glück bescherte das bekannte Auktionshaus Aerophilatelie Johannes Palmer im Juli 2024 gleich zweimal. Ihm wurde die Ausstellungssammlung nebst Nachlass eines französischen Philatelisten und Ausstellers zur Auflösung übergeben. Für die notwendigen Kurzbeschreibungen und Kategorisierungen wurde ich als bekannter Fachexperte, seines Zeichens philatelistischer Buchautor für dieses Sammelgebiet, beauftragt. Um alle Postsachen bestens in Augenschein nehmen zu können wurden diese mit einer Auflösung von 600 dpi eingescannt. Ein grosser Monitor tat sein Übriges, um Kleinigkeiten besser als mit einer Lupe erkennen zu können. Und so kam es, dass halb vom Stempel verdeckt eine Aushilfsausgabe des Sammelgebietes SCADTA vom Oktober 1921 in Grösse sichtbar wurde. Mit hoher Wahrscheinlichkeit waren diese Aushilfsausgaben in der kolumbianischen Hauptstadt notwendig geworden, weil nach der Einführung des wöchentlichen Liniendienstes ab 26. September 1921 die nahe gelegene Provinzhauptstadt Neiva plötzlich eine grössere Menge an Briefmarken in der Stückelung von 10 und 30 Centavos benötigte. Diese konnten zeitnah nur aus der Hauptstadt geliefert werden. Jedoch erhöhte sich auch dort unvorhergesehen der Bedarf sehr schnell, sodass man mehrere Aushilfsausgaben in den Monaten Oktober und November 1921 mit Aufdrucken durch Buchstabenleisten-Stempel anfertigte, die meistens nur geringe Auflagen umfassten. Alle diese Aufdrucke und ihre Typen wurden durch Philatelisten der ersten Stunde und auch später erfasst und mit Einzelmarken, Bogenteilen und Briefen belegt. Und so kann man sie u. a. im Theodore Champion 1930, im Kessler 1936, im Silombra 1956, im Gebauer 1963, im Leo Temprano 1984 und natürlich auch im Michel 2023 als Abbildung finden. Man sieht dort die Aufdruckvarianten „30 ¢“; „$ 0 30“ und „$ 0 30 ¢“ (Michel 9 I, II, III). Unser Fachexperte staunte aber nicht schlecht, als er auf dem vorliegenden Brief nur den Aufdruck „0 3 0“ sah. Na gut, bei der vorliegenden linken Null war nur die rechte Hälfte abgeschlagen. Dann fehlt eben auch das $-Zeichen. Aber der Abstand von der Null zur 30 war schon ungewöhnlich gross. Abbildungen von Exemplaren der Michel 9 II bestätigten einen kürzeren Abstand.

Abb. 1
Eine „30 ¢ 30 ¢“ vom 02. Mai 1921 aus dem Nachlass

Abb. 2
Der Brief mit der neu entdeckten Aushilfsausgabe

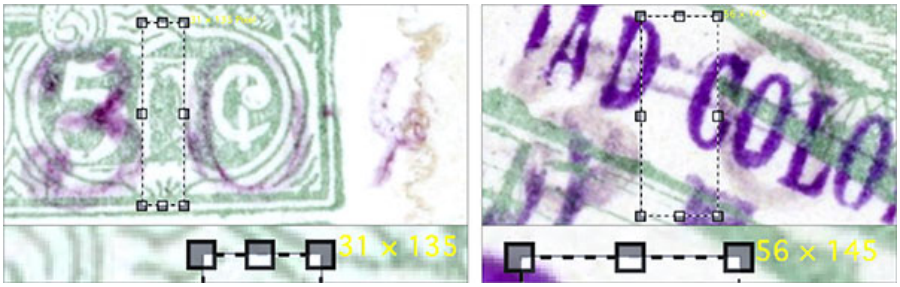


Abb. 3 Der Abstandsvergleich zwischen 3 und 0 zeigt eine ungefähre Verdopplung an (im Verhältnis: Breite 31 zu 56 Pixel)

Was hat es nun mit dieser Marke auf dem Brief nach Spanien vom Oktober 1921 auf sich? Ein Tagesdatum war auf dem deutlichen Stempel der Nationalpost nicht angegeben. Eine Fachliteratur könnte die Antwort geben. Im Jahre 2004 veröffentlichten Santiago Cruz und Dieter Bortfeldt das „Handbook of the SCADTA Provisional Surcharges 1921 - 1923“. Auf Seite 40 unter der Nummer 14 wurde eine Aushilfsausgabe abgebildet, der dem des vorliegenden Exemplars stark ähnelt. Beide Autoren vermuteten, dass das verstümmelte linke Zeichen ein „c“ sei, wobei das Symbol für den Centavos immer einen Querstrich besitzt (¢), der dort nicht erkennbar war. In unserem Fall ist die rechte Hälfte der Ziffer Null deutlich zu erkennen. Die sehr grossen Abstände zwischen allen drei Zeichen sind in beiden Fällen aber identisch, insbesondere zwischen dem linken und dem mittleren. Zur Freude der Leser dieser Fachliteratur haben die beiden Autoren alle Stempel mit 200 % Vergrösserung abgebildet. Die Übereinstimmung ist gegeben.

Abb. 4 Auszug aus dem Handbuch Cruz/Bortfeldt

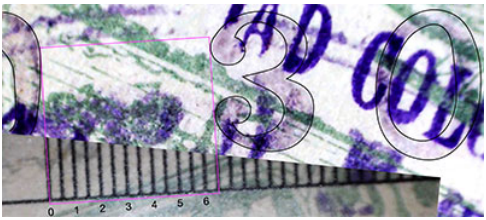


Abb. 5 Der Abstand stimmt mit ca. 6 mm bei beiden Exemplaren überein.

Abb. 6 Ausschnitt der entdeckten Aushilfsausgabe ohne und mit nachgezeichneten Linien

Cruz/Bortfeldt geben auf ihrer Seite 40 an: „Only stamp and cover recorded.“. Das ist nun nicht mehr so, denn einerseits bestätigt der neue Fund die Echtheit und Existenz dieser neuen Aushilfsausgabe „0 3 0“ und andererseits korrigiert sie die Annahme, dass das linke Zeichen ein „c“ sei.

Der zweite Fund ist nicht so sensationell, belegt aber ein Stückchen deutscher Philatelistengeschichte. Auf der Rückseite eines deutschen Konsularbriefes wurde eine handschriftliche Notiz eines bekannten Experten gefunden.

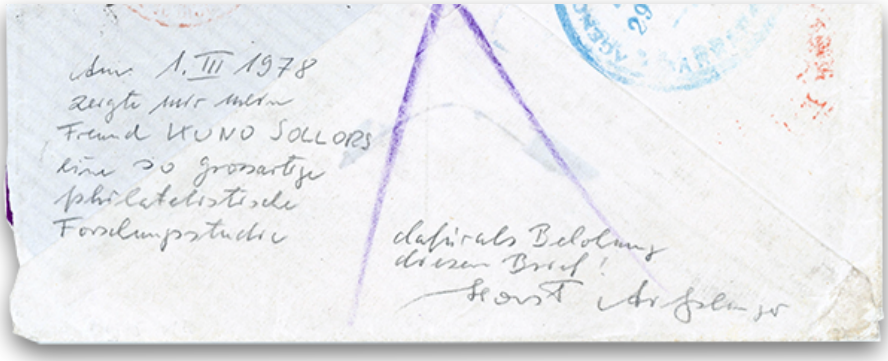


Abb. 7 Ausschnitt der Rückseite eines Loses, das im kommenden Herbst ebenso wie die entdeckte Aushilfsausgabe vom Auktionshaus Johannes E. Palmer in die geplante Herbstauktion geht.

Abbildung 4 „Handbook of the SCADTA Provisional Surcharges 1921 - 1923“ (Cruz, Bortfeldt; 2004) Alle übrigen Abbildungen stammen vom Autor mit freundlicher Genehmigung des Auktionshauses J.E. Palmer.

Bernd Wöhlbrandt / Eingesandt von J.E. Palmer, Pfaffenhofen-Biberberg

Wussten Sie schon schon …

dass die **Wirbelschleppen** hinter startenden und landenden Flugzeugen

noch minutenlang eine unsichtbare Gefahr für nachfolgende Luftfahrzeuge darstellen? An den Tragflächenenden findet ein Druckausgleich zwischen der Unterseite (hier herrscht Überdruck) und der Oberseite (hier herrscht Unterdruck) statt. Hierbei entsteht ein rotierender Wirbel, der nur durch Rauch oder Kondensation sichtbar wird. Bei Start und Landung verursachen die Landeklappen noch zusätzlich starke Verwirbelungen. Bei grossen Flugzeugen wie der der Boeing 747 erreichen diese unsichtbaren Wirbel die Stärke eines Tornados - wenn auch nur für kurze Zeit und auf begrenztem Raum. Verschiedene Abstürze kleiner und grosser Flugzeuge sind durch Wirbelschleppen verursacht worden. Zur Sicherheit werden Flugzeuge deshalb "gestaffelt", eine von der Flugzeuggrösse abhängige Wartezeit zwischen den Starts und Landungen verhindert diese gefährliche Begegnung mit den unsichtbaren Böen.

Walter Kalt, Bassersdorf
Quelle: http://www.airventure.de/history.html G.Schmid

Ballonaufstieg EXPO 64 - und dann waren es zwei Ballone

In den 1950/1960er Jahren wurden viele Ballonaufstiege für jegliche Sammelzwecke durchgeführt. Die Kataloge von Peter Muggler[2] und Johannes E. Palmer[3] geben einen profunden Einblick in dieses Sammelgebiet. Dieses stand und steht aufgrund der meist privaten Angelegenheiten und der verwendeten Bezeichnung „Ballonpost“ unweigerlich im Clinch mit der offiziellen Post und dem Ausstellungswesen. Fred Dolder hatte sich mit den karitativen Ballonfahrten international einen Namen gemacht und einen florierenden Geschäftszweig aufgebaut. Für die PTT waren diese Unternehmungen nicht immer gerne gesehen, denn mit „Ballonpost“ entstand der Eindruck, dass die Ballonaufstiege etwas mit der Schweizer Post zu tun hätten. 1964 hat die NZZ einen sehr kritischen Artikel über die Ausgabepolitik und die unerfreuliche Sonderpost der Post publiziert.[4a] Da stösst man auf nicht schmeichelhafte Ausdrücke wie „Geschäftemacherei“, „Unverfrorenheit“ usw. Das weckt natürlich Interesse und so deckt man manchmal auch bisher unbekannte Fakten über ein Ereignis auf, obschon dieses schon 60 Jahre zurückliegt. Wie z.B. 1964 als die PTT anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung (EXPO 64) eine offizielle Ballonpost zugunsten der Stiftung Pro Juventute lancierte.

Der an der EXPO 64 ausgeführte Ballonaufstieg wird im SLH[5] unter der Nummer SF 64.3 wie folgt beschrieben:
29.9.1964 Ballonaufstieg „EXPO“ zugunsten der Pro Juventute
Start Lausanne, Ballon „Eduard Spelterini“ | Pilot: Fred Dolder

In der Tat waren es zwei Ballone, die mit der Sonderpost ab dem EXPO-Gelände in Lausanne-Ouchy um 10:55 h gestartet sind. Das Bild rechts vom Start beim EXPO-Gelände macht einen neugierig, wenn man weiss, dass dabei 65'185 Sendungen mit dem Gesamtgewicht von 482,9 kg, aufgeteilt in 26 Postsäcken, sowie die Piloten und Ehrenpassagiere in die Lüfte gehoben werden mussten. Nebst dem Gasballon „Spelterini“ (HB-BOB) mit Fred Dolder stieg auch der „Circus Knie - Stadt Rapperswil“ (HB-BIW) mit den Piloten Peterka und Michel auf.[1,4b,6]

Leider ist nicht bekannt, wie die Säcke auf die beiden Ballone aufgeteilt worden sind.

Abb. 1 | Start der beiden Ballone.[6]

Abb. 2 | 29.9.1964, einer der 65'185 mitgeführten Sonderumschläge. Der Sonderumschlag war Pflicht und wurde zu 30 Rp. verkauft. Taxe 2 Fr. für das In- und Ausland, Einschreiben und Express waren nicht zugelassen, Flugpost dagegen schon, sofern die Zusatztaxe gedeckt war. 4'994 Sendungen wurden ins Ausland verschickt, davon 3'427 nach Deutschland. Der Adressat Dr. med. Emil Kocher war u.a. Vertrauensarzt der PTT und SBB und bekannt für seine Einsätze bei Dr. Schweitzer in Lambarene, was ihm den Spitznamen „Urwalddoktor" eingebracht hatte.

Nach dem Start wurden die beiden Ballone durch eine leichte Brise auf den Lac Léman, den Genfer See gestossen. Infolge Windstille schwebten sie dann etwa drei Stunden lang auf der Diagonale St-Prex-Thonon. Gegen 16 h kam etwas Bewegung in die Luft, welche die Ballone wieder Richtung Schweizer Ufer brachte. Der KNIE landete um 16:50 h bei Puidoux-Village und der SPELTERINI um 17:20 h bei Savigny. Als nächst gelegene Poststelle mit Maschinenstempel wurde Vevey bestimmt, obwohl es auch Lausanne hätte sein können. Aus „rationellen Gründen" wurden die Briefschaften nach Lausanne 2 gebracht, wo der Ankunftsstempel Vevey 1 auf der Rückseite angebracht wurde. Dies nahm zwei Tage in Anspruch. Die Stiftung Pro Juventute konnte dann einen Betrag von 91'259 Franken entgegennehmen.[6]

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:
1. Bericht der Poststelle Lausanne 2, signiert J. Grivel, PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02 | 2. Ballonpost Schweiz, 2001, Verlag Peter Muggler | 3. Handbuch und Katalog Caritative Ballonpost 1946-2022, Band 3 Schweiz, 2023, Aerophilatelie Palmer | 4. Neue Zürcher Zeitung (a) 18.7.1964 (b) 30.9.1964 via www.e-newspaperarchives.ch | 5. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 6. Tribune de Lausanne 30.9.1964 via www.scriptorium.bcu-lausanne.ch

Katapultstart und Decklandung (Cat shots and traps)

Seit meinem ersten Flug mit einer Hornet, den ich am 22. April 1987 in Baden-Söllingen auf einer F/A-18 B der kanadischen Luftwaffe in Europa absolvierte, verging kein Jahr, in dem ich nicht auf diesem Flugzeugtyp geflogen war, bevor er 1997 in unsere Luftwaffe eingeführt wurde. Ich hatte eine Menge Erfahrung mit der F/A-18 D gesammelt, insbesondere während der Evaluierungsphase des neuen Kampfflugzeugs in den USA und in der Schweiz, während der atemberaubenden Demonstrationsflüge der F/A-18 D "Night Attack"-Version am China Lake 1989 und während des Nonstop-Überführungsflugs der J-5231 von St. Louis nach Emmen in der Nacht vom 15. auf den 16. Dezember 1996. Ausserdem fand mein alter Freund und Waffenbruder, Vizeadmiral John "Spider" Lockard, jedes Mal, wenn ich zur US Navy reiste, einen Grund, mich zu einem Flug mit einem seiner Flugzeuge zu bewegen, für die er die Programme, die operationellen Flugtests und die Führung inne hatte. Im Jahr 1989 lud er mich zu zwei Flügen ein, bei denen ich vom Testkatapult aus startete und auf einer der Start- und Landebahnen des Naval Air Test Center in Patuxent River in der Fangvorrichtung landete. 1990 machte ich in Kanada meine erste Erfahrung mit der Luftbetankung einer Hornet. Während der zusätzlichen Tests der F/A-18 mit verbesserten F-404-Triebwerken in Patuxent River im Mai 1988 war ich von der US Navy eingeladen worden, den Flugzeugträger CVA-66 "America" zu besuchen und eine Nacht dort zu verbringen. Ich war von einem C-2A Greyhound an Bord gebracht worden, dem COD ("Carrier onboard delivery"), der täglich Personal, Besucher, Ersatzteile und Post zu den Flugzeugträgern brachte. In dieser Funktion hatte ich eine Landung als Passagier auf einem nach hinten gedrehten Sitz erlebt, um die Abbremsung erträglicher zu erleben, sowie ein Katapult bei der Rückkehr auf die Erde. Die Erfahrung, an Bord eines Flugzeugträgers zu leben, werde ich nie vergessen. Nichts ist der Hölle ähnlicher als die Atmosphäre auf einer aktiven Brücke. Wie die Seeleute sagen, ist dies der gefährlichste Arbeitsplatz der Welt. Überall stehen Flugzeuge, umgeben von einer Menge hektischer Menschen, die je nach Funktion bunte Jacken tragen. Während der Hochphase landet alle 30 Sekunden ein Flugzeug. So muss der Bereich "Landung" schnellstmöglich freigegeben werden. Gleichzeitig werden andere Flugzeuge von den Bugkatapulten in die Luft geschickt. Dabei besteht die ständige Gefahr, von einem Triebwerk angesogen oder von dessen Strahldruck ins Meer geblasen zu werden. Auf dem Deck ist ständige Schwimmwesten-Tragpflicht mit Schutzbrille oder heruntergeklapptem Helmvisier. Damit wird verhindert, dass die Augen nicht durch umherfliegende Trümmer verletzt werden. Dazu kommt ein dauernder, fürchterlicher Lärm mit einem stickigen Kerosingeruch und dem Dampf der Katapulte. Erst von der Kommandobrücke aus, fünf Stockwerke höher, wird klar, dass es sich in Wirklichkeit um ein extrem gut abgestimmtes Ballett von unglaublicher Präzision handelt.

Noch nie hatte ich die Gelegenheit, mit einer F/A-18 zu landen und katapultiert zu werden. Dies erzählte ich meinem Freund John Lockard ohne jegliche Hintergedanken. Bei einem periodischen Besuch in Bern liess er sich vom reibungslosen Ablauf unseres F/A-18-Programms überzeugen. Nach seiner Rückkehr in die USA rief mich John an und teilte mir mit, dass er alles arrangiert habe, damit ich meine Ausbildungslücke schliessen könne. Ich müsse ihm nur sagen, welcher Termin für mich in Frage käme. Das war fast zu schön, um wahr zu sein. Vom 21. bis 26. April 1997 fand in Las Vegas die "Global Air Chiefs Conference" zur Feier des 50. Jahrestags der Gründung der US-Luftwaffe als unabhängige Waffe statt. Die Luftwaffe war bis 1947 dem Militär untergeordnet und hiess US Army Air Force. Mit Ausnahme von Libyen, Iran und Syrien wurden sämtliche Luftwaffenchefs aus der ganzen Welt eingeladen, darunter auch aus Russland und die östlichen Länder. Ich sollte mit 80 Kollegen aus allen Teilen der Welt daran teilnehmen.

Dafür beschloss ich, einen Abstecher zur Cecil Field Naval Air Station in Florida zu machen. Diese war der Startort für meinen ersten Katapultflug und lag Fahrwerksbeinahe auf der Heimwegstrecke. Der Termin für den Testflug wurde auf den 28. und 29. April angesetzt. Der erste Tag wurde für verschiedene Überprüfungen und Vorbereitungen genutzt. Der eigentliche Flug fand am folgenden Tag statt.

Am Montag, 28. April, wurde ich frühmorgens von Chief Warrant Officer Wagner abgeholt, um einen interessanten Tag zu verbringen. Für meine lange dauernde Überfahrt über den Nordatlantik während der Überführung der J-5231 hatte ich einen "Waiver" (Verzichtserklärung) erhalten, was die gründlichen Untersuchungen und Vorbereitungen betraf, die normalerweise für "feet wet"-Flüge erforderlich sind. Das bedeutet "nasse Füsse", was im Jargon der Navy die Bezeichnung für alles ist, was über Wasser passiert. Heute wäre dies nicht mehr möglich, angesichts der hohen Gefährlichkeit von Operationen auf Flugzeugträgern. Die Navy wollte dieses Mal kein Risiko eingehen. Mir blieb nichts erspart, oder fast nichts. Es begann in Cecil Field mit einer medizinischen Untersuchung, ähnlich wie die analogen halbjährlichen, regelmässigen Untersuchungen in der Schweiz und einem Test in der Dekompressionskammer. Dann folgte die Übernahme und Anpassung der Flugausrüstung, eine umfassende Einweisung in die Überlebensausrüstung auf See, die Benutzung des Schleudersitzes und des Fallschirmlandesimulator. Am Mittag fahren wir mit dem Auto nach Jacksonville, wo die Schwimmprüfungen im Schwimmbad stattfand. In der Umkleidekabine war ich mit zwanzig Hubschrauberpiloten der US Navy zusammen, welche die gleichen Prüfungen ablegen mussten wie ich. Alle waren schwarz, zwanzig Jahre alt und etwa 1,90 m gross. Wahrscheinlich waren sie deshalb Hubschrauber-Piloten, weil sie nicht in das Cockpit eines Kampfflugzeugs gepasst hätten. Sie alle sahen wie Hochleistungssportler aus. Dagegen fiel ich als 60-Jähriger, graumeliert und mit beginnendem

Bäuchlein wirklich positiv auf. Aber es gab keinen einzigen Blick der Verachtung, nicht einmal einer der Verwunderung. Ich legte die komplette Flugausrüstung an, mit Helm, Schwimmweste, Anti-G-Hose und Flugstiefeln. Unter dem unergründlichen Blick des Hauptfeldweibels betrat ich das Schwimmbad. Als guter Schwimmer, geübt im Schnorcheln und zugegebenermassen in Badehose musste ich die erste Prüfung absolvieren: einen Gegenstand vom Boden des Schwimmbeckens holen. Das war ganz einfach. Die zweite Prüfung bestand aus Sprüngen vom 5-Meter-Brett unter einer Fallschirmkorolle, die über mir abgeworfen wurde. Dabei musste ich an die Wasseroberfläche aufsteigen, ohne in Konflikt mit der Fallschirmkorolle zu kommen. Schliesslich musste ich mich vom Helm und der Anti-G-Hose befreien, mit und ohne Aktivierung der Schwimmweste. Die dritte Prüfung bestand darin, vollständig ausgerüstet ein Rettungsboot zu besteigen. Dies wurde langsam streng für mich. Die vierte Prüfung war hundert Meter schwimmen, komplett ausgerüstet bis auf den Helm und die Sauerstoffmaske. Die fünfte Prüfung bestand aus 50 Meter Schwimmen mit gefesselten Füssen. Das stand ich nicht durch. Glücklicherweise wurde mir die sechste Prüfung, die schlimmste, erspart. Sie besteht aus einem Rumpf eines grossen Hubschraubers, der auf einer Schiene montiert ist. Dieser Heli-Rumpf senkt sich um 180°, um die eigene Achse drehend, ins Wasser, so dass er in zehn Metern Tiefe umgekehrt zum Stehen kommt. Dann müssen die acht Insassen, die darin eingeschlossen sind, sich losreissen, die Notausgangstüre öffnen und herauskommen, bevor sie zu viel Wasser geschluckt haben. Das war für mich ungeheuerlich, weil ich nicht der hinterste sein möchte. Während der ganzen Übung hielten zwei Rettungstaucher die Augen offen, um nötigenfalls bei kleinsten Anzeichen von Schwierigkeiten eingreifen zu können. Ich war froh, diesen Tag erfolgreich geschafft zu haben.

Am nächsten Tag traf ich um 07:00 Uhr im Besprechungsraum der VFA-106-Staffel den Demonstrationspiloten, Stützpunktkommandant Cecil Field, Hauptmann John Leenhouts (Colonel für Erdlinge!). Er erklärte mir, dass er mit 1600 Landungen derzeit den Rekord in der Atlantikflotte innehätte und er jede Gelegenheit nutze, um seinen Rekord zu halten. Dazu muss man wissen, dass für die "Naval aviators" nichts mehr zählt als die Anzahl der Landungen. Selbst Kampferfahrung und Auszeichnungen sind zweitrangig. Die Landung, vor allem bei Nacht, bleibt die ultimative Prüfung.

Nach jeder neuen Hundertschaft von Landungen erhält man einen neuen "Patch" mit der betreffenden Zahl. Jeder "Patch" wird auf die Flugjacke genäht, bis er den Stoff vollständig bedeckt, vorne, hinten und an den Ärmeln. Es fehlt an Eleganz, aber so unterscheidet man die alten Hasen von den "Nuggets", d.h. den jungen Leuten, die ihre erste Einsatzrunde absolvieren. Hauptmann Leenhouts ist nicht nur eine Legende, sondern auch ein Mann, den es zu schlagen gilt.

In einem einstündigen Briefing erläuterte er mir den Ablauf des Fluges. Ich musste auf dem hinteren Sitzplatz sitzen, da es sich um einen Einweisungsflug handelte. Die F/A-18 Piloten der Navy fliegen selbst nach einer umfassenden Vorschulung nicht auf dem Vordersitz in einem Zweisitzer auf dem Flugzeugträger, sondern fliegen direkt in einem Einsitzer. Die Fluglehrer hängen zu sehr an ihrem Leben... Die einzigen Landungen, die mit dem Schüler auf dem Vordersitz erfolgen, sind mit dem T-45 Goshawk-Trainingsjet, einer navalisierten Version des Hawk, den wir auch in der Schweiz eingesetzt hatten. Wir starteten um 09:00 Uhr zum nuklearen Flugzeugträger CVN 73 "George Washington", der ca. 180 km vor Norfolk kreuzt, ca. 1000 km NNW von Cecil Field entfernt. Dort führte ein Geschwader von S-3A Viking, Flugzeuge zur U-Boot-Bekämpfung, tagsüber Qualifikationsflüge durch. Es wurde also keine grosse Menschenmenge erwartet. Der Wetterbericht für die Region sagte eine kompakte Decke um 3000 ft (1000 m) mit leichtem Regen und guter Sicht voraus. Wir flogen mit einem optimalen Verbrauchsprofil zum Flugzeugträger, Reiseflug auf Flugfläche 330 (10'000 m/M) und Instrumentenanflug für die erste Landung. Dann folgten 3-4 Landungen mit Sichtanflug. Auf dem Flugzeugträger wurde aufgetankt und im Sichtflug unter der Decke nach Cecil Field zurückgekehrt. Das Flugzeug hatte die F/A-18 D Seriennummer 400.

Nachdem wir den Flugplan eingereicht hatten, brachte uns ein Lieferwagen zu unserer Maschine. Ich war schockiert, als ich feststellte, dass rund 100 Hornets in der "Flight line" aufgereiht waren, dreimal so viele, wie unsere Luftwaffe hat. Für einen Schweizer war dies ein überwältigender Anblick. Wir starteten pünktlich um 09:00 Uhr.

Zuerst ein paar technische Daten über den Flugzeugträger CVN 73 "George Washington":
- Tonnage: 95'000 t
- Länge / Breite: 330 m / 76 m
- Antrieb: 2 Kernreaktoren mit insgesamt 280'000 PS auf 4 Propellern
- Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h
- Geschwindigkeit für Katapult-/Landungsoperationen: 40 km/h
- Mindestkurvenradius: 2000 m bei einer Seitenneigung von 1,5°
- Anzahl der Flugzeuge an Bord: 85 (F-14, F/A-18, EA-6B, E-2C, S-3A) + diverse Hubschrauber
- Besatzung: 5200 Personen
- Länge / Breite des schrägen Landedecks "angled deck": 238 m / 26 m
- Achsversatz des schrägen Landedecks zur Schiffsachse: 14° nach Backbord (NB: Das Landedeck ist so versetzt, dass ein Flugzeug, das den Landeanflug verfehlt oder keinen Fangvorrichtung eingehängt hat, wieder starten kann, ohne mit den Flugzeugen zu kollidieren, die im vorderen Teil des Hauptdecks geparkt sind oder gerade an den Bugkatapulten starten)
- Anzahl der Katapulte: 4 (2 Bugkatapulte und 2 Seitendeckkatapulte auf der Backbordseite)
- Hub der Katapulte: 92 m

- Anzahl der Fangvorrichtungen: 4
- Abstand zwischen den Fangkabeln: 15 m
- Abstand Brückenanfang - erstes Fangkabel: 66 m
- Abstand drittes (optimales) Fangkabel - Ende der Brücke: 127 m.

CVN-73 George Washington

- Stoppabstand: 80-90 m (je nach Gewicht

Zurück zum Flug: Nach dem Start Aufstieg mit "mil power" (trockenes Vollgas) bis zur Reiseflughöhe. Ungefähr auf halber Strecke wurde das Wetter erwartungsgemäss schlechter. Wir flogen über eine kompakte Schicht mit einem Deckel bei 12'000 ft (ca. 4'000 m). Wir navigierten mit INS (Inertialzentrale). Normalerweise hätten wir "Marshal" anfliegen sollen, ein fiktiver Punkt, um in eine Warteschleife zu gehen, die sich normaler-weise über dem Flugzeugträger in 20'000 ft (ca. 6'000 m) befindet. Die S-3A Viking waren gerade nicht da. Deshalb gab uns die Anflugkontrolle direkt "Charlie", d. h. die Landeerlaubnis. Wir gingen also direkt nach "Plattform" auf 5'000 ft (ca. 1'500 m) hinunter und richteten uns nach der Anflugsachse aus. Wir wurden vom GCA/PAR (Präzisionsanflugradar) übernommen, der uns auf 1.000 ft (ca. 300 m) sinken liess, wobei wir auf die Endanfluggeschwindigkeit von 145 kts (270 km/h) absanken, mit ausgefahrenem Fahrwerk und Fanghaken. Dann gab es einen weiteren Sinkflug bis auf 600 ft (180 m). Bei 1,5 NM (2'800 m) von dem Schiff entfernt, sahen wir es und konnten die endgültige Ausrichtung vornehmen und den Sichtanflug fortzusetzen. "Call the ball" spätestens 0,75 NM (1'400 m) von der Brücke entfernt. Hier muss erklärt werden, was "Call the ball" bedeutet: der Pilot stellt seinen Sinkflugplan auf ein optisches Landungssystem ein, das auf einer Anordnung von Fresnel-Linsen - von den Franzosen Spiegel genannt - basiert und am linken Rand der schrägen Brücke angeordnet ist. Eine orangefarbene Linse, die als "Ball" oder "Meatball" (Fleischbällchen) bezeichnet wird, erscheint zwischen zwei Reihen grüner Linsen. Der "Ball" muss mittig zwischen den grünen Linsen bleiben. Wenn er darüber liegt, ist das Flugzeug zu hoch und umgekehrt. Das System wird von Gyroskopen gesteuert und korrigiert, also die Nick- und Rollbewegungen des Bootes. Der Pilot passt seine Neigung um 3° am Gas und seine Geschwindigkeit nur über die Inzidenzanzeige ("AOA indexer" oder über das "Head-Up Display" HUD) an. Wenn er korreckt ausgerichtet ist, seinen "Ball" perfekt zwischen den grünen Lampen hält und die Anstellwinkelanzeige "on speed" anzeigt, ist sein Aufschlag optimal und er wird sich an Kabel Nr. 3 festhalten. Es gibt keine Rundungen. Die Landung ist ein kontrollierter "Crash" und der Pilot darf die Brücke nicht

"suchen", sondern muss sich bis zum Aufprall voll auf seinen Ball konzentrieren.

Der Endanflug wird vom "Landing Signal Officer" (Landungssignaloffizier) LSO übernommen. Der LSO steht auf einer kleinen Plattform, die an der flachen Kante des Schrägdecks befestigt ist, etwa auf der Höhe des ersten Kabel, direkt über dem Wasser. Unter seiner Plattform befindet sich ein Netz, in das er sich als letztes Mittel stürzen kann, wenn ein Flugzeug droht, ihn zu berühren, was der Fall sein kann, wenn er von seiner Achse abweicht oder den "Fantail", den Anfang der Brücke, berührt. Alle Anflüge werden auf Video gefilmt, dessen vergrössertes Bild auf eine Leinwand im peripheren Sichtfeld des LSO projiziert wird und ihm anhand von Markierungen wertvolle Hinweise auf die Fluglage, Geschwindigkeit und Neigung des anfliegenden Flugzeugs gibt, insbesondere bei Nacht. Aber alle LSO's sind erfahrene Piloten, die sorgfältig ausgewählt wurden und eine speziellen Ausbildung durchlaufen haben. Sie müssen in der Lage sein, die Achse, die Neigung und die Geschwindigkeit des Flugzeugs im Endanflug mit blossem Auge abzuschätzen. Mit dem Ohr auch die Drehzahl der Triebwerke, weshalb sie die einzigen an Bord sind, die keinen Schutzhelm tragen. Bei starkem Seegang sind sie dafür verantwortlich, die Landung so zu sequenzieren, dass das Flugzeug nicht auf dem Deck ankommt, wenn das Heck des Schiffes aus dem Wellental aufsteigt. Das LSO verfügt ausserdem über eine sogenannte "Pickle"-Steuereinheit, mit der es über das optische System der Landung bestimmte Anweisungen geben kann, wie z.B. zwei rote Lampen blinken zu lassen, was der visuelle Befehl für ein "Wave off", also ein sofortiges Durchstarten, ist, oder zwei weisse Lampen, um mehr Leistung hinzuzufügen. Sobald sich das Flugzeug in der Mitte der Grundkurve oder 1,5 NM vom Schiff entfernt befindet, weist das LSO den Piloten an, nach dem Ball zu suchen ("call the ball"). Wenn der Pilot die orangefarbene Linse sieht, antwortet er mit seinem Rufzeichen oder seiner Flugzeugnummer, dem Flugzeugtyp und dem "Ball" sowie dem verbleibenden Treibstoff in Pfund, der zur Bestimmung des Gewichts für die Einstellung der Spannung der Fangvorrichtung dient. Bei der ersten Landung fügt er seinen Namen hinzu. In unserem Fall sieht das zum Beispiel so aus: "400, Hornet ball, 7 point 3, Leenhouts", also "Ich bin die F/A-18 Nr. 400, ich habe den "Ball" programmiert, ich habe noch 7'300 Pfund Kerosin, mein Name ist Leenhouts". Ab diesem Anruf ist der LSO der Chef. Er gibt seine Korrekturen über Funk, sparsam und nur wenn nötig.
Er notiert alle Landungen:

- OK mit einer 5: perfekte Annäherung, Einhaken des 3. Kabel (sehr selten!)
- OK“ mit einer 4: kleine Korrekturen, Aufhängen des dritten Fangkabels
- „Fair" mit einer 3: grössere Korrekturen, Einhaken des 2., 3. oder 4. Fangkabels (entspricht dem Durchschnitt)
- „Bolter“ mit einer 2,5: Berührt die Brücke, ohne ein Fangkabel einzuhängen, erfordert einen Neustart. Wenn das Flugzeug erneut starten muss, weil der Fanghaken vom Deck abprallt. Ohne ein Fangkabel einzuhängen, wird der Pilot nach der Qualität seines Anflugs bewertet.

- „Wave off" mit einer 2: Unzureichender Anflug, der ein Durchstarten erfordert, bevor er das Deck berührt. Wenn das "Wave off" angeordnet wird, weil das Deck nicht frei ist ("fouled deck"), wird der Anflug nicht bewertet.
- „No grade" mit einer 2: schlechter Anflug mit Hängenbleiben am ersten Fangkabel.
- „Cut“ mit einer Null: Gefährdung des Flugzeugs, des Schiffs oder der Decksbesatzung (beendet in der Regel die Karriere des Piloten).

Alle Noten werden am Ende des Tages oder der Nacht im Mannschaftsraum ausgehängt, ohne Rücksicht auf Rang oder Dienstgrad! Unnötig zu sagen, dass getratscht wird.

Kehren wir zu unserem Flug zurück. Als wir gegen 1000 m aus den Wolken herauskamen, befanden wir uns im Sinkflug auf 300 m für die Stabilisierungsstufe. Ich sah endlich die "George Washington“ und ihre riesige Kielwasserbahn. Sie ist so gross wie eine Streichholzschachtel. Ich kann nicht glauben, dass wir mit 18 Tonnen Stahl und einer Geschwindigkeit von 270 km/h auf diese "Briefmarke" aufsetzen werden:
Das ist der pure Wahnsinn!

Es scheint wirklich nicht sehr gross zu sein!

Ausserdem befanden wir uns nicht in der Achse des Schiffes, da sein Kielwasser links von uns war. Aber wir waren auf das schräge Deck ausgerichtet. Ich hatte vergessen, dass es um 14° nach Backbord versetzt ist. Dabei hatte ich das unangenehme Gefühl, nicht richtig ausgerichtet zu sein, zumal das Kielwasser auf diese Entfernung viel stärker wahrnehmbar war als das Landungsdeck. Das Gefühl ist vergleichbar wie in den Wolken, wenn man gegen die Sinnestäuschung nach links oder rechts zu kippen ankämpft und sich zwingen muss, der Anzeige des künstlichen Horizonts zu folgen. In 1000 ft (300 m) angekommen, fuhr Leenhouts Fahrwerk und Fanghaken aus und reduzierte die Geschwindigkeit auf 145 kts (270 km/h), die er bis zum Aufprall beibehielt. In 1,5 NM (2.800 m) verliessen wir die Funkfrequenz des GCA und wechselten auf die des LSO, der uns sofort mit seinem "Call the Ball" empfing. Leenhouts bestätigte, dass er ihn aufgefangen hat. Letzte Achsenanpassungen auf " Mikrohaar" und finalen Sinkflug. Der Flugzeugträger wuchs zusehends. Leenhouts kämpfte ständig darum, seine Einstellungen beizubehalten: die Gashebel bewegten sich ständig,

um die Neigung und die Geschwindigkeit, die innerhalb der Toleranz von +/- 2 kts bleiben mussten, anzupassen. Plötzlich spürten wir einen kurzen Ruck. Das war die Wirbelschleppe, die von der Insel des Flugzeugträgers verursacht wurde. Und bevor ich wusste, was los war, gab es einen Knall. Ich hörte, wie die Triebwerke auf Vollgas gingen und werde in die Hosenträger geschleudert, obwohl sie fest angezogen waren. Mein Kopf kippte brutal nach vorne.

Als ich mich von dem Schock erholt hatte und nach vorne schaute, sah ich nur Wasser. Wir waren etwa 30 Meter vor Ende der Schrägbrücke zum Stehen gekommen. Die Flugzeugnase verdeckte mir die Sicht. Die Triebwerke liefen immer noch auf Hochtouren. Das Erste, was der Pilot tun muss, wenn er auf der Brücke ankommt, ist nämlich, beide Gashebel ganz nach vorne zu schieben, damit er die volle Kraft seiner Triebwerke hat, um wieder zu starten, wenn sich der Fanghaken an keinem Kabel verhakt.

Wir hängten uns an Kabel Nr. 3 und wurden in 90 Metern von 270 km/h auf null abgebremst, in weniger als zwei Sekunden, mit einer negativen Beschleunigung von -3,2 g (das sind 4,2 g in absoluten Zahlen!) Das Gefühl ist unbeschreiblich. Es ist nahe am Horror. Leenhouts stellte die Triebwerke auf Leerlauf. Das Flugzeug rollte unter dem Zug des Kabels leicht zurück und einer der "green shirts", ein Mitglied des Katapult-/Landeteams, das sich durch seine grüne Jacke auszeichnet, hängte das Kabel aus. Dann wurde der Fanghaken hochgezogen und die Flügel eingeklappt, während ein gelb gekleideter Offizier, der die Flugzeuge auf dem Deck dirigiert, uns bereits Signale vor der Nase gab. Seine Anweisungen werden genau befolgt, mit blindem Vertrauen und ohne dass sich der Pilot vergewissern muss, dass seine Flugbahn frei von Hindernissen ist. Wir wurden direkt und mit höchster Präzision auf das Bugkatapult Nr. 2 (Backbord) gebracht. Ich hatte also keine Zeit für ein „Uff".
Sobald wir in Position waren, erhob sich hinter uns vertikal ein "Jet Blast Deflector" JBD. Das ist ein Deflektor aus Metall, der die Luft der Triebwerke nach oben leitet, um Schäden am Deck zu vermeiden. Einige Green Shirts waren bereits damit beschäftigt, die Hold Back und die Launch Bar unserer Hornet am Katapultschuh zu befestigen, während Leenhouts unsere Flügel wieder ausbreitet. Sowohl die Rückhaltestange als auch die Zugstange sind am Federbein des vorderen Fahrwerks bei der F/A-18 befestigt. Die erste hält das Flugzeug fest, wenn die Triebwerke voll aufgedreht werden. Sie wird freigegeben, sobald das Katapult in Gang gesetzt wird. Die zweite verbindet das Flugzeug mit dem Katapult und löst sich automatisch, wenn das Katapult in die Endstellung geht.

In der Zwischenzeit geht der Pilot seine Checkliste durch. Nachdem der JBD aufgerichtet und die Stangen befestigt sind, gibt der Pilot Vollgas ohne Nachbrenner. Er kontrolliert seine Steuerung unter dem wachsamen Auge eines "Yellow Shirts", während ein anderes zu unserer Rechten mit

Hold back et launch bar

einem grossen Schild erscheint, auf dem eine Zahl steht, die dem Gewicht des Flugzeugs entspricht. Wenn sie richtig ist, nickt der Pilot, wenn nicht, lässt er sie mit Handzeichen korrigieren: ein Finger nach oben, um 1.000 Pfund hinzuzufügen, zwei Finger nach unten, um 2.000 Pfund abzuziehen. Das ist wichtig, weil es das Gewicht ist, auf das das Katapult eingestellt wird. Angesichts der winzigen Reserve, mit der das Flugzeug das Katapult verlässt, ist es besser, wenn das Katapult das Flugzeug mit der richtigen Geschwindigkeit geschleudert hat.

Letzte Kontrollen an Bord: Schleudergriffe auf "aktiv", Höhenrudertrimmung auf 8° "nose up", Landeklappen auf "half", linke Hand am Gashebel ganz nach vorne blockiert, Kopf gegen die Sitzlehne gelehnt, rechte Hand am Katapultgriff rechts oben auf dem Armaturenbrett festgehalten. Man berührt den Steuerknüppel nämlich erst, wenn das Flugzeug in der Luft ist, um jeden Impuls nach hinten zu vermeiden, der einen zu grossen Anstellwinkel erzeugen könnte, um die anfängliche Beschleunigung zu ermöglichen bzw. einen katastrophalen Strömungsabriss zu vermeiden.

Als wir bereit waren, grüsste Leenhouts mit der rechten Hand. Der Katapultoffizier erwiderte den Gruss, überprüfte noch einmal, ob alles in Ordnung war: keine Hydrauliklecks des Flugzeugs, keine Hindernisse auf dem Weg, bevor er sich nach vorne neigt und mit seiner rechten Hand die Brücke berührt. Das ist das Signal für den Katapultoperator, in seinem verglasten Unterstand, der einige 50 Zentimeter aus der Decksoberfläche herausragt, die Apokalypse auszulösen.

F/A-18 C kurz vor der Apokalypse!

Es ist eine Apokalypse. Innerhalb von zwei Sekunden werden wir 92 Meter

weit mit einer Geschwindigkeit von 152 kts (280 km/h) und einer Beschleunigung von 4,3 g geschleudert. Das Gefühl, das man dabei hat, ist sehr seltsam. Man ist völlig gelähmt, der Körper reagiert auf kein Gefühl mehr, man kann das Armaturenbrett nicht mehr ablesen, aber das Gehirn bleibt aktiv und registriert alles, was passiert. Und dann ein Donnerschlag, begleitet von einer starken Vibration, unmittelbar gefolgt von einem donnernden WOUAAAH, welches nur von Leenhouts stammen kann. Für einen kurzen Moment bin ich überzeugt, dass dies das Ende ist, dass das Flugzeug zerfallen wird. Aber nein, es ist noch ganz ... Aber es hat angehalten. Es wird abstürzen. Trotzdem flog es weiter. Ja, es schien sogar, langsam schneller zu werden. Tatsächlich waren der Knall und die Vibration auf die plötzliche Trennung von Zugstange und Kufe zurückzuführen, während das "Wouaaah", wie ich später verstehen sollte, nichts anderes als Leenhouts Freudenschrei war, mit dem er einen erfolgreichen Katapultstart begrüsste. Was das Gefühl angeht, aufgehalten zu werden und zu fallen, so wurde es durch den enormen Beschleunigungsunterschied zwischen dem Katapultwurf und dem eigentlichen Flug erzeugt. Mir wurde klar, dass die Phase des Anhaltens beim Landen zwar an Horror grenzt, die des Katapultierens aber der blanke Horror ist.

Und schon geht es wieder los!

Das Fahrwerk wird sofort eingefahren, die Landeklappen auf "Auto" gestellt. Wir steigen bis auf 800 ft (240 m), dann drehen wir scharf nach links auf den Rückenwind und beschleunigen weiter auf 250 kts (460 km/h). Der seitliche Abstand zum Schiff beträgt 900 bis 1.000 m, und wenn man durch den Bug fliegt, beginnt man zu bremsen, obwohl man gerade 250 kts erreicht hat, und fährt wieder den Fanghaken und das Fahrwerk aus. Man muss sich bewegen, da die Strecke sehr kurz ist. Sobald man durch das Heck fliegt, beginnt man die Grundkurve mit 25° Querneigung und etwa 250 ft/min Sink-Rate. Idealerweise sollte die Anfluggeschwindigkeit vor Beginn der Kurve festgelegt werden. Sie wird je nach Gewicht des Flugzeugs zwischen 260 und 270 km/h schwanken. Die Kurve ist u-förmig, also kontinuierlich über 180°. Ab 90° sucht man den "Ball", den das LSO bald bestätigen muss. Am Kurvenausgang sollte man 0,75 NM (1'400 m) von der Schwelle entfernt und auf die Landeachse ausgerichtet sein (trotz der permanenten Versuchung, sich in das Kielwasser des Schiffes zu begeben) mit der Neigung von 3°. Man darf nicht vergessen, dass der Flugzeugträger während der gesamten Grundkurve mit 40 km/h weitergefahren ist, was die Distanz von 1'400 m erklärt, die auch durch Gegenwind beeinflusst werden kann. Von diesem Punkt aus bleiben 16 bis 18 Sekunden, um die Arschbacken

zusammenzukneifen und "Knüppel und Steuerknüppel zu wackeln", bevor der kontrollierte "Crash" oder der "Bolter" kommt. Das ist äusserst kurz.

Die Runde durch die Kreisläufe ging unermüdlich weiter, immer mit demselben "Peng" und "Wouaaaah" nach dem Katapult. In seinem Briefing hatte Leenhouts von vier bis fünf Landungen gesprochen. Aber im Moment sind wir die einzigen Nutzer der "George Washington" und die Hektik hat sie gepackt. Erst nach der zehnten Landung, als ihm der Treibstoff ausging, entschied er sich, anzuhalten und zu tanken, vorübergehend. Ich bin froh darüber. Denn auch wenn ich mich langsam an die physischen und psychischen Belastungen von Landungen und des Katapultierens gewöhnte, tat die zehnmalige Verlangsamung von 4,2 g in den Schultern wirklich weh. Auch die Wirbelsäule war nach vierzig Jahren G-Beschleunigung auf Kampfflugzeugen bereits angeschlagen.

Die "Yellow Shirts" führten uns zu einer Betankungsstation, die sich vor der Burg im rechten Winkel zur Schiffsachse befindet. Wir führten ein "Hot Refueling" durch, bei dem die Triebwerke laufen, um Zeit zu sparen. Während unsere Tanks gefüllt wurden, beobachte ich das Geschehen auf dem Deck. Wenn ich meinen Blick senkrecht nach unten richtete, sah ich nur Wasser. Das Bugrad muss maximal 30 Zentimeter vom Rand des Decks entfernt sein. Leenhouts sass über dem Wasser und ich gerade noch über dem Deck.

Das war nicht weiter schlimm, denn sobald ein Flugzeug geparkt ist, beeilen sich die "Yellow Shirts", seine Räder mit Ketten zu behindern, dass es nicht über Bord gehen oder durch extremes Rollen oder Stampfen ein anderes Flugzeug beschädigen kann. Aber es zeigte mir die Dimension des Vertrauens, das die Piloten nachts in ihre Deckführer haben müssen, die allesamt Kinder zwischen 18 und 21 Jahren sind.

Der Kommandant des Flugzeugträgers liess uns über Funk wissen, dass er uns auf seiner Brücke zu einem Kaffee einladen würde. Leenhouts fragte mich höflich, was mir lieber wäre, die Motoren abzustellen und die Einladung anzunehmen oder noch ein paar Runden zu drehen, bevor wir nach Cecil Field zurückkehren würden. Dabei wies er mich hinterhältig darauf hin, dass die nächste Welle von S-3A erst in einer Stunde erwartet und der Flugzeugträger ganz uns gehören würde, was äusserst selten vorkommt. Da ich wusste, wie sehr ihm daran gelegen ist, seinen Rekord an Landungen so lange wie möglich zu halten, und mir bewusst war, dass ich eine solch einmalige Gelegenheit wohl nie mehr erleben würde, sagte ich mit gedämpfter Begeisterung zu, gerne noch ein paar Runden drehen zu können, in der Hoffnung, dass der "Pascha" des CVN 73 diesen Entscheid mir nicht allzu übel nehmen würde. Und schon ging es mit sechs Runden weiter, die alle genauso makellos waren wie die ersten zehn.

Kein Zweifel, Leenhouts hat es drauf: Alle seine "Traps" hängen am dritten Fangseil.

Aber nach diesen sechs Runden wurde der verbleibende Treibstoff etwas knapp, um in Sichtflug in geringer Höhe zu unserer Ausgangsbasis zurückzukehren. Also wieder "hot refueling". Ich muss zugeben, dass meine Schultern nicht mehr mithalten konnten. Ich freute mich auf eine friedliche Rückkehr nach Cecil Field. Weit gefehlt! Diese Hoffnung wurde elendiglich enttäuscht. Leenhouts, den ich besser "Iron Shoulders" ("Stahlschultern") nennen sollte, fand einen Weg, noch vier weitere Runden zu drehen, bevor er nach dem zwanzigsten Katapultflug Kurs auf Florida nahm.

Auf dem Rückflug übernahm ich das Steuer. Er war ereignislos wie der Hinflug. Wir flogen die halbe Wegstrecke unter der Wolkendecke, blieben aber unter 10'000 ft (3'000 m), als der Himmel wieder heller wurde, weil der Sauerstoffvorrat aufgebraucht war. Wir landeten nach 6 Stunden 15 Minuten Flug auf Cecil Field. Es war ein harter Tag. Leenhouts war begeistert, dass er zwanzig Landungen zu seiner Erfolgsbilanz hinzufügen konnte. Das passierte auch ihm nicht jeden Tag. Das gibt ihm noch ein wenig Spielraum, bevor er von einem jungen Mann "abgeknallt" wird. Ich glaube sogar, dass sein Rekord bis jetzt noch nicht übertroffen wurde. Aber ich würde viel später erfahren, dass er absichtlich gegen eine Navy-Regel verstossen hat: die Regel, die die maximale Anzahl der Landungen pro 24 Stunden auf zehn festlegt, wenn ich mich recht erinnere. Was für ein Charakter!

Als ich zurück im Hotel war und duschen ging, sah ich im Spiegel einen breiten, violetten Streifen auf jeder Schulter. Es waren die Spuren, die die Rückengurte bei den Landungen hinterlassen hatten. Diese lebhafte Erinnerung an meine Vertrautheit mit den Operationen auf Flugzeugträgern wird mich noch einige Tage begleiten.
Am Abend begossen wir das Ereignis gebührend. Hauptmann Leenhouts überreichte mir feierlich einen "Patch" von 200 Landungen auf der "George Washington", auf dem die letzte Null gestrichen wurde. Ich trug den "Patch" stolz auf meiner Flugjacke bis zum Karrierenende.

Obwohl ich diese Erfahrung eher als Begleiter, denn als Pilot machte, da ich während der Rundflüge nur die Bewegungen der Steuerung begleitete, blieb sie für mich dennoch unvergesslich. Wenn ich nur daran denke, wie die gleichen Vorgänge bei Nacht aussehen müssen, bin ich davon überzeugt, dass es in der Luftfahrt keine kühnere und gefährlichere Herausforderung gibt als die der "Naval Aviators". Mein Respekt vor ihnen ist grenzenlos. Ich verstehe jetzt, wie sie ihren Beruf definieren: "naval aviation, that's 98% of boredom and 2% of sheer horror!", zu Deutsch "Marinefliegerei ist zu 98% Langeweile und zu 2% blanker Horror!". Die

Langeweile bezieht sich auf die langen Tage, die sie während der sechs bis neun Monate ihrer Einsatztour an Bord verbringen, in einer promiskuitiven Umgebung, weit weg von ihren Familien, und die 2% des puren Horrors... Sie haben wahrscheinlich verstanden, warum!

(KKdt Fernand Carrel, ehem. Kommandant der Schweizer Luftwaffe 1992-1999)

Cat shots and traps (catapultages et appontages)

Depuis mon premier vol en Hornet, effectué le 22 avril 1987 à Baden-Soellingen sur un F/A-18 B des Forces aériennes canadiennes en Europe, il ne s'était pas passé une année sans que je vole sur ce type d'appareil avant qu'il soit introduit dans nos Forces aériennes, en 1997. J'avais accumulé pas mal d'expérience sur F/A-18 D, en particulier pendant les phases d'évaluation du Nouvel Avion de Combat, aux Etats-Unis comme en Suisse, lors d'époustouflants vols de démonstration de la version « Night Attack » du F/A-18 D à China Lake en 1989 et lors du convoyage non stop du J-5231 de Saint-Louis à Emmen, dans la nuit du 15 au 16 décembre 1996. En outre, chaque fois que je me rendais Outre-Atlantique auprès de l'US Navy, mon vieil ami et frère d'arme le vice-amiral John « Spider » Lockard, trouvait moyen de me faire faire un vol sur un de ses avions dont il gérait les programmes, puis les essais en vol opérationnels et enfin la flotte tout entière. En 1989, il m'avait même invité à faire deux vols avec décollages depuis la catapulte d'essais et atterrissages dans les brins d'appontage situés sur une des pistes du Naval Air Test Center de Patuxent River. Au Canada, j'avais pu faire ma première expérience de ravitaillement en vol sur Hornet en 1990. Pendant nos essais complémentaires du F/A-18 équipé de réacteurs F-404 améliorés, à Patuxent River en mai 1988, j'avais été invité par l'US Navy à visiter le porte-avions CVA-66 « America » et à y passer une nuit. J'avais été amené à bord par un C-2A Greyhound, le COD (« Carrier onboard delivery ») qui amène quotidiennement personnel, visiteurs, pièces de rechange et courrier sur les porte-avions. A ce titre, j'avais pu vivre un appontage en passager, sur un siège tourné vers l'arrière pour rendre plus supportable la décélération, ainsi qu'un catapultage lors de mon retour sur terre. Jamais d'ailleurs je n'oublierai

cette expérience de vie à bord d'un porte-avions. Rien ne ressemble plus à l'enfer que l'atmosphère d'un pont en activité ! Comme le disent les marins, c'est la place de travail la plus dangereuse au monde ! Il y a des avions dans tous les coins, entourés d'une foule de bonhommes agités avec des vestes de toutes les couleurs selon leurs fonctions. Pendant les phases de haute activité, un avion se pose toutes les 30 secondes et il faut libérer la partie « appontage » dans les plus brefs délais. Dans le même temps, on en envoie d'autres en l'air depuis les catapultes d'étrave ! On risque à tout moment de se faire aspirer par un réacteur où de se faire jeter à la mer par son souffle. On ne circule d'ailleurs pas sur le pont sans gilet de sauvetage et tout le monde doit porter des lunettes de protection ou avoir la visière de son casque baissée pour éviter d'avoir les yeux blessés par des projections de débris. Et le tout dans un tintamarre épouvantable, dans une odeur de kérosène étouffante et dans la vapeur des catapultes. Ce n'est que depuis la passerelle du commandant, cinq étages plus haut, que l'on constate qu'il s'agit en fait d'un ballet extrêmement bien réglé et d'une précision inouïe.

Mais je n'avais jamais eu l'occasion d'apponter et d'être catapulté en F/A-18 ! J'en fais part sans aucune arrière-pensée à John Lockard, alors que nous dînons ensemble à Berne lors d'une de ses visites périodiques, par lesquelles il vient s'assurer du bon déroulement de notre programme F/A-18. Et c'est déjà parti ! Dès son retour aux USA, John m'appelle pour me dire qu'il a tout arrangé pour que je comble cette lacune et que je n'ai qu'à lui dire quelle est la date qui me convient ; c'est presque trop beau pour être vrai ! Du 21 au 26 avril 1997 se tient à Las Vegas la « Global Air Chiefs Conference » pour la célébration du 50ème anniversaire de la création de l'US Air Force comme arme indépendante (qui jusqu'en 1947 était subordonnée à l'armée et s'appelait US Army Air Force). A l'exception de ceux de la Libye, de l'Iran et de la Syrie, les chefs d'armées de l'air du monde entier sont conviés, y compris ceux de la Russie et de tous les pays de l'Est. Je dois y participer avec 80 collègues de tous horizons.

Je décide donc de faire un crochet par Cecil Field Naval Air Station, qui doit être le point de départ de mon vol de familiarisation aux techniques d'appontage et de catapultage. C'est en Floride et presque sur mon chemin de retour ! Rendez-vous est pris pour les 28 et 29 avril. Le premier jour sera consacré à divers examens et préparatifs et le vol aura lieu le lendemain.

Le lundi 28 avril je suis pris en charge tôt le matin par le Chief Warrant Officer (adjudant chef) Wagner pour une journée qui ne va pas être triste ! Pour ma longue traversée de l'Atlantique-Nord, lors du convoyage du J-5231, j'avais été mis au bénéfice d'un « waiver » (exception), en ce qui concerne les minutieux examens et préparatifs normalement exigés pour les vols « feet wet », c'est-à-dire « pieds mouillés », qui est la désignation dans le jargon de la Navy pour tout ce qui se passe au-dessus de l'eau.

Aujourd'hui, pas question. Compte tenu du niveau de dangerosité élevé des opérations sur porte-avions, la Navy, cette fois, ne veut prendre aucun risque et rien ne me sera épargné…ou presque. Cela commence, à Cecil Field, par une visite médicale, comme celle que nous faisons tous les six mois en Suisse, suivie du test de la chambre à décompression. Ensuite, prise en charge et adaptation de l'équipement de vol, instruction complète sur l'équipement de survie en mer, l'utilisation du siège éjectable et passage au simulateur d'atterrissage en parachute. A midi, nous nous rendons en voiture à Jacksonville pour les examens de natation en piscine. Je me retrouve dans le vestiaire avec vingt pilotes d'hélicoptère de l'US Navy qui viennent passer les mêmes épreuves que moi. Ils sont tous noirs, ont vingt ans, mesurent autour des 1 m 90 (raison probable pour laquelle ils sont sur hélicoptère, car ils n'entreraient pas dans le cockpit d'un chasseur !) et sont constitués comme des athlètes de haut niveau ; j'ai vraiment bonne mine avec ma soixantaine, mes cheveux gris et ma petite bedaine naissante ! Mais je ne croise aucun regard de mépris, même pas d'étonnement. Je revêts un équipement de vol complet, avec casque, gilet de sauvetage, pantalon anti-g et bottes de vol et me rends à la piscine, sous l'œil impénétrable de mon adjudant chef. Je ne suis pas trop effrayé car je suis bon nageur, entraîné à la plongée libre…en maillot de bain, il est vrai. Première épreuve : aller chercher un objet au fond de la piscine ; facile ! Deuxième épreuve : sauts depuis le plongeoir de 5 mètres. Pendant que vous êtes sous l'eau, on jette au-dessus de vous une espèce de corolle de parachute ; il s'agit de remonter en évitant d'être pris sous cette corolle, puis de se libérer du casque et du pantalon anti-g, avec et sans activation du gilet de sauvetage. Troisième épreuve : monter complètement équipé sur un canot se sauvetage ; ça commence à devenir dur ! Quatrième épreuve : nager cent mètres complètement équipé à l'exception du casque et du masque à oxygène. Cinquième épreuve : nager 50 mètres avec les pieds entravés. Je n'en peux plus ! Heureusement, on m'épargne la sixième épreuve, la pire. Il y a un fuselage de gros hélicoptère qui est monté sur un rail qui descend dans l'eau en tournant de 180° autour de son axe, de façon à s'arrêter sur le dos à dix mètres de profondeur. Les huit occupants qui y sont enfermés doivent se détacher, ouvrir la porte à glissière et sortir avant d'avoir bu trop d'eau. Horrible ; je n'aimerais pas être celui qui est assis tout derrière ! Pendant toute la séance, deux plongeurs-sauveteurs restent aux aguets, prêts à intervenir au moindre signe de difficulté. Je suis content d'avoir fini ma journée !

Le lendemain, arrivée au local de briefing de l'escadron VFA-106 à 07h00. J'y rencontre mon pilote démonstrateur en la personne du commandant de la base de Cecil Field, le captain (colonel pour les terriens !) John Leenhouts. Il m'explique qu'avec 1600 appontages, il détient actuellement le record dans la flotte de l'Atlantique et qu'il saisit chaque occasion qui se présente pour tenter de maintenir son record ! Il faut savoir que pour les « Naval aviators », rien ne compte plus que le nombre d'appontages.

Même l'expérience en combat et les décorations passent après ; l'appontage, surtout de nuit, reste l'épreuve suprême.

Après chaque nouvelle centaine d'appontages, on reçoit un nouveau « patch » avec le chiffre en question. Et chaque « patch » est cousu sur la veste de vol, jusqu'à en recouvrir complètement le tissu, sur le devant, dans le dos et sur les manches ! Cela manque totalement d'élégance, mais c'est ainsi que l'on distingue les vieux briscards des « nuggets », c'est-à-dire des jeunots qui en sont à leur premier tour d'opérations. A ce titre, le captain Leenhouts fait figure de légende, mais aussi d'homme à abattre ! Au cours de son briefing d'une heure, il m'expose les grandes lignes de notre vol. Je serai assis en place arrière, car il s'agit d'un vol de familiarisation. Même après une formation préalable complète, les pilotes de F/A-18 de la Navy ne vont pas sur porte-avions sur siège avant en biplace, ils y vont directement sur monoplace ; les instructeurs de vol tiennent trop à leur peau ! Les seuls appontages qui se fassent avec l'élève en place avant le sont avec le jet d'entraînement T-45 Goshawk, version navalisée du Hawk que nous avons utilisé en Suisse. Nous décollerons à 09h00 pour rejoindre le porte-avions nucléaire CVN 73 « George Washington » qui croise à environ 180 km au large de Norfolk, à environ 1000 km au NNW de Cecil Field. Un escadron de S-3A Viking, avions de lutte anti-sous-marine, y procède aux vols de qualification de jour. Il n'y aura donc pas grande foule ! La météo dans la région annonce un plafond compact vers 3000 ft (1000 m) avec légère pluie mais bonne visibilité. Nous nous rendrons donc vers le porte-avions par un profil de consommation optimum, avec croisière au niveau de vol 330 (10'000m/M) et approche aux instruments pour le premier appontage, qui sera suivi de 3-4 appontages avec circuits visuels. Nous ravitaillerons ensuite sur le porte-avions et retournerons à Cecil Field en vol à vue, sous le plafond. Notre avion sera le F/A-18 D n° de série 400.

Après le dépôt du plan de vol, une camionnette nous amène à notre appareil. J'ai un véritable choc en constatant qu'une centaine de Hornet est alignée sur la « Flight line », trois fois plus que nos Forces aériennes n'en auront jamais ! Pour un Suisse, c'est un spectacle hallucinant. Nous décollons à 09h00 pile.

Avant de décrire le vol à proprement parler, il me paraît utile de dire quelques mots du porte-avions CVN 73 « George Washington » :
- tonnage : 95'000 t
- longueur / largeur hors tout : 330 m / 76 m
- propulsion : 2 réacteurs nucléaires développant au total 280'000 CV sur 4 hélices
- vitesse maximum : 65 km/h
- vitesse pour les opérations de catapultage/appontage : 40 km/h
- rayon de virage minimum : 2000 m avec une inclinaison latérale de 1,5 °
- nombre d'avions embarqués : 85 (F-14, F/A-18, EA-6B, E-2C, S-3A) + divers hélicos
- équipage : 5200 personnes
- longueur / largeur du pont d'atterrissage oblique « angled deck » : 238 m / 26 m

- désaxe du pont d'atterrissage oblique par rapport à l'axe du bateau : 14° à bâbord (NB : le pont d'atterrissage est décalé de façon à permettre le re-départ d'un avion ayant raté son approche ou n'ayant pas accroché de brin d'arrêt, sans entrer en collision avec les avions parqués sur l'avant du pont principal ou en cours de départ sur les catapultes d'étrave)
- nombre de catapultes : 4 (2 d'étrave et 2 de pont latéral bâbord)
- course des catapultes : 92 m - nombre de brins d'arrêt : 4
- écartement des brins d'arrêt : 15 m - distance début du pont-premier brin : 66 m
- distance troisième brin (optimum)-fin du pont : 127 m
- distance d'arrêt : 80-90 m (selon poids)

CVN-73 George Washington. *Voir Illustration Page 20*

Retour au vol ! Après le décollage, montée en « mil power » (plein gaz sec) jusqu'au niveau de croisière. A peu près à mi chemin, la météo se gâte, comme prévu, et nous survolons une couche compacte avec un sommet vers 12'000 ft (env. 4'000 m). Nous naviguons à l'INS (centrale à inertie). Normalement, nous devons nous rendre sur « Marshal », point fictif pour se mettre en circuit d'attente, généralement situé au-dessus du porte-avions à 20'000 ft (env. 6'000 m). Mais les S-3A Viking ne sont vraisemblablement pas là en ce moment et le contrôle d'approche nous donne directement le « Charlie », soit l'autorisation de procéder à l'appontage. Nous descendons donc directement à « Platform », à 5'000ft (env.1'500 m), en nous alignant sur l'axe d'approche. Nous sommes alors pris en charge par le GCA/PAR (radar d'approche de précision), qui nous fait descendre à 1'000 ft (env.300 m), avec mise en palier pour ajustement de la vitesse d'approche finale, en l'occurrence 145 kts (270 km/h), sortie du train d'atterrissage et de la crosse d'appontage. Poursuite de la descente jusqu'à 600 ft (180 m). A 1,5 NM (2'800 m) du navire, nous devons l'apercevoir pour procéder à un alignement final et poursuivre l'approche à vue. « Call the ball » au plus tard à 0.75 NM (1'400 m) du pont. Là, il s'agit d'expliquer ce que signifie « Call the ball ». Le pilote ajuste son plan de descente sur un système optique d'appontage basé sur un ensemble de lentilles Fresnel, appelé miroir par les Français, disposé sur le bord gauche du pont oblique. Une lentille orange, appelée « ball » ou « meatball » (boulette de viande !) apparaît entre deux rangées de lentilles vertes. Le « ball » doit rester centré entre les lentilles vertes ; s'il est au-dessus, l'avion est trop haut et inversement. Le système est asservi à des gyroscopes et il corrige les mouvements de tangage et de roulis du bateau. Le pilote ajuste sa pente de 3° aux gaz et sa vitesse uniquement à l'indication d'incidence (« AOA indexer » ou par la visualisation tête haute « Head-Up Display » HUD). S'il est correctement aligné, s'il maintient parfaitement son « ball » entre les lampes vertes et si son indication d'incidence marque « on speed », son impact sera optimal et il accrochera le brin n° 3. Il n'y a pas d'arrondi. L'appontage est un « crash » contrôlé et le pilote ne doit surtout pas « chercher » le pont, mais rester totalement concentré sur son « ball » jusqu à l'impact !

L'approche finale est prise en charge par le « Landing Signal Officer » LSO (officier d'appontage). Le LSO est posté sur une petite plateforme fixée contre le plat bord du pont oblique, à peu près à la hauteur du premier brin d'arrêt, directement au-dessus de l'eau. Sous sa plateforme se trouve un filet dans lequel il peut se jeter en dernier ressort, si un avion menace de le toucher, ce qui peut être le cas s'il dévie de son axe ou s'il touche le « fantail », le début du pont. Toutes les approches sont filmées en vidéo, dont l'image agrandie est projetée sur un écran situé dans le champ de vision périphérique du LSO, lui donnant, grâce à des repères, de précieuses indications sur l'attitude, la vitesse et la pente de l'avion en approche, en particulier de nuit. Mais tous les LSO sont des pilotes expérimentés, soigneusement sélectionnés et munis d'une instruction spécifique. Ils doivent être capables d'estimer l'axe, la pente et la vitesse de l'avion en finale à l'œil nu. A l'oreille aussi, pour le régime des réacteurs, raison pour laquelle ils sont les seuls à bord à ne pas porter de casque de protection. Quand la mer est très forte, ils sont responsables de séquencer l'appontage de façon que l'avion n'arrive pas sur le pont au moment où la poupe du navire remonte depuis le creux de la vague. Le LSO dispose encore d'un boîtier de commande dit « pickle », qui lui permet de donner certaines indications via le système optique d'appontage, comme par exemple de faire clignoter deux lampes rouges, ce qui est l'ordre visuel pour un « wave off », soit une remise de gaz immédiate, ou encore deux lampes blanches pour faire ajouter de la puissance. Dès que l'avion est en milieu de virage de base ou à 1,5 NM du navire, le LSO lui intime de chercher le « ball » (« call the ball »). Lorsque le pilote aperçoit la lentille orange, il répond en donnant son indicatif radio ou le numéro de son avion, le type de son avion et « ball » ainsi que son carburant restant en livres, ce qui permet de déterminer son poids pour le réglage de la tension des brins d'arrêt. Lors du premier appontage, il ajoute son nom. Dans notre cas, cela donne, par exemple : « 400, Hornet ball, 7 point 3, Leenhouts », soit « je suis le F/A-18 n° 400, j'ai saisi le « ball », il me reste 7'300 livres de kérosène, mon nom est Leenhouts ». Dès cet appel, le LSO est le patron. Il donne ses corrections par radio, de façon parcimonieuse et seulement si nécessaire. Il note tous les appontages :

- OK avec un 5 : approche parfaite, accrochage du 3ème brin (très rare !)
- OK avec un 4 : petites corrections, accrochage du 3ème brin
- « Fair » avec un 3 : corrections importantes, accrochage du 2ème, 3ème ou 4ème brin (correspond à la moyenne)
- « Bolter » avec un 2,5 : touche le pont sans accrocher de brin, exige un re-départ. Sl' avion doit repartir parce que sa crosse a rebondi sur le pont sans accrocher de brin, le pilote est noté en fonction de la qualité de son approche
- « Wave off » avec un 2 : approche insuffisante exigeant une remise de gaz avant de toucher le pont. Si le « wave off » est ordonné parce que le pont n'est pas libre (« fouled deck »), l'approche n'est pas qualifiée
- « No grade » avec un 2 : mauvaise approche avec accrochage du 1er brin
- « Cut » avec un zéro : mise en danger de l'avion, du bateau ou de l'équipage de pont (met en général fin à la carrière du pilote !)

Toutes les notes sont affichées en fin de journée ou de nuit dans la salle d'équipage, sans considération de rang ni de grade ! Inutile de dire si ça jase !

Revenons à notre vol ! Lorsque nous sortons des nuages, vers 1000m, nous sommes en descente vers 300 m pour le palier de stabilisation et j'aperçois enfin le « George Washington » et son immense sillage. C'est une boîte d'allumette et je n'arrive pas à croire que nous allons poser 18 tonnes d'acier à 270 km/h sur ce timbre poste : c'est de la pure folie !

Ce n'est vraiment pas grand ! Voir Illustration Page 22

Et puis, nous ne sommes pas dans l'axe du bateau puisque son sillage est à notre gauche. Mais nous sommes bel et bien alignés sur le pont oblique, dont j'avais oublié qu'il est désaxé de 14° à bâbord. Mais j'éprouve le sentiment très pénible d'être mal aligné, d'autant qu'à cette distance, le sillage est beaucoup plus perceptible que le pont d'atterrissage. C'est un peu
la même sensation que dans les nuages, quand il faut se battre contre l'illusion sensorielle de pencher à gauche ou à droite et se forcer à suivre l'indication de l'horizon artificiel ! Arrivé à 1'000ft (300 m), Leenhouts sort train et crosse et réduit sa vitesse à 145 kts (270 km/h) qu'il conservera jusqu'à l'impact. A 1,5 NM (2'800 m), nous quittons la fréquence radio du GCA pour passer sur celle du LSO qui nous reçoit immédiatement avec son « call the ball » ! Leenhouts confirme qu'il l'a capté. Derniers ajustements d'axe, au « micro-poil » et descente finale. Le porte-avions grandit à vue d'œil. Leenhouts se bat en permanence pour conserver ses paramètres : les manettes de gaz bougent constamment pour ajuster la pente et la vitesse, qui doit rester dans la tolérance de +/- 2 kts. Tout à coup nous éprouvons une courte secousse ; c'est la turbulence de sillage entraînée par le château du porte-avions. Et avant que j'aie le temps de réaliser ce qui se passe : « bang » ! J'entends les réacteurs passer à plein gaz et je suis projeté dans les bretelles, pourtant serrées à fond. Ma tête part brutalement en avant.
Quand je me remets du choc et regarde devant moi, je ne vois que de l'eau ! Nous sommes arrêtés à une trentaine de mètres de l'extrémité du pont oblique qui m'est cachée par le nez de l'avion, avec les réacteurs qui tournent encore à plein régime. La première chose que doit faire le pilote en arrivant sur le pont consiste en effet à pousser les deux manettes de gaz à fond en avant, afin de disposer de toute la puissance de ses réacteurs pour repartir si la crosse n'accroche aucun brin.

Nous avons accroché le brin n°3 et avons été décélérés de 270 km/h à zéro en 90 mètres, en moins de deux secondes, avec une accélération négative de -3,2 g (soit 4,2 g en valeur absolue !) La sensation est indescriptible…mais elle est proche de l'horreur ! Leenhouts met les réacteurs au ralenti, L'avion recule légèrement sous la traction du câble et

l'un des « green shirts », membre de l'équipe de catapultage/appontage distingué par sa veste verte, décroche le câble. La crosse est ensuite remontée et les ailes repliées, alors qu'un « yellow shirt », officier vêtu de jaune, responsable de diriger les avions sur le pont, nous fait déjà des signaux devant notre nez. Ses indications sont suivies à la lettre, avec une confiance aveugle et sans que le pilote ait à s'assurer que sa trajectoire est libre d'obstacles. Nous sommes amenés directement, avec la plus grande précision, sur la catapulte d'étrave n°2 (bâbord). Je n'aurais donc pas le temps de faire « ouf » !

Dès que nous sommes en place, un « Jet Blast Deflector » JBD se dresse verticalement derrière nous. Il s'agit d'un déflecteur métallique qui envoie le souffle des réacteurs vers le haut afin d'éviter tout dommage sur le pont. Des « green shirts » s'occupent déjà à fixer le « hold back » (barre de retenue) et la « launch bar » (barre de traction) de notre Hornet sur le sabot de la catapulte, pendant que Leenhouts re-déploie nos ailes. La barre de rétention et la barre de traction sont toutes deux fixées à la jambe du train avant du F/A-18. La première retient l'avion lorsqu'on met pleine puissance sur ses réacteurs ; elle est libérée dès que la catapulte se met en marche. La deuxième relie l'avion à la catapulte et se détache automatiquement quand celle-ci est en fin de course.

Hold back et launch bar *Voir. Illustration Page 24*

Pendant ce temps, le pilote procède à sa check-list. Une fois le JBD érigé et les barres fixées, le pilote met pleins gaz sec. Il contrôle ses commandes sous l'œil vigilant d'un « yellow shirt », alors qu'un autre apparaît sur notre droite avec grand panneau portant un chiffre correspondant au poids de l'avion. S'il est correct, le pilote acquiesce par un signe de tête, sinon il le fait corriger avec des signes de main : un doigt vers le haut pour rajouter 1'000 livres, deux doigts vers le bas pour soustraire 2'000 livres, par exemple. C'est important car c'est le poids sur lequel sera réglée la catapulte ; étant donné l'infime réserve avec laquelle l'avion quitte la catapulte, il vaut mieux que cette dernière l'ait projeté à la bonne vitesse.

Derniers contrôles à bord : poignées d'éjection en position « active », trim profondeur sur 8°« nose up », volets sur « half », main gauche bloquée sur les manettes de gaz à fond en avant, tête appuyée contre le dossier du siège, main droite agrippée à la poignée de catapultage, à droite en haut de la planche de bord. On ne touche en effet pas le manche à balai avant que l'avion soit en l'air afin d'éviter toute impulsion vers l'arrière qui pourrait générer un angle d'incidence trop grand pour permettre l'accélération initiale et entraîner un décrochage catastrophique. Quand nous sommes prêts, Leenhouts salue de la main droite. L'officier de catapultage lui rend son salut, vérifie une dernière fois que tout semble ok, pas de fuites hydrauliques de l'avion, pas d'obstacles sur sa course, avant de s'incliner

vers l'avant et de toucher le pont de sa main droite. C'est le signal pour que l'opérateur de catapulte, dans son abri vitré qui émerge de quelques 50 centimètres de la surface du pont, déclenche l'apocalypse.

F/A-18 C juste avant l'apocalypse! Voir Illustration Page 24

C'est bien d'apocalypse qu'il s'agit. En deux secondes et sur 92 mètres, nous sommes projetés à 152 kts (280 km/h) avec une accélération de 4,3 g. Ce qu'on ressent est très bizarre ; on est complètement paralysé, le corps ne réagit plus à aucune sensation, on n'arrive plus à lire le tableau de bord, mais le cerveau reste actif et enregistre tout ce qui se passe. Et BANG ! Coup de tonnerre accompagné d'une forte vibration, immédiatement suivi d'un WOUAAAH tonitruant qui ne peut provenir que de Leenhouts. Pendant un court instant je suis convaincu que c'est la fin, que l'avion va se désintégrer. Mais non, il est toujours entier…mais il s'est arrêté, il va tomber ! Pourtant il vole encore et il semble même accélérer lentement. En fait, le « bang » et la vibration étaient dûs à la séparation brutale de la barre de traction et du sabot, alors que le « wouaaah », comme je le comprendrai plus tard, n'était autre que le cri de joie de Leenhouts saluant un catapultage réussi ! Quant à la sensation d'être arrêté et de tomber, elle était générée par l'énorme différence d'accélération entre le catapultage et le vol à proprement parler. Je réalise que si la phase d'arrêt lors de l'appontage est proche de l'horreur, celle du catapultage est l'horreur totale !

Et c'est reparti ! Voir Illustration Page 25

Rentrée immédiate du train d'atterrissage, volets sur « auto ». Nous montons jusqu'à 800 ft (240 m) puis virons sec à main gauche sur le vent arrière en continuant d'accélérer jusqu'à 250 kts (460 km/h). La distance latérale par rapport au bateau est de 900 à 1'000 m et lorsqu'on passe au travers de sa proue, on commence à décélérer, alors qu'on venait d'atteindre 250 kts, et l'on sort à nouveau la crosse et le train. Il faut s'agiter, car le circuit est très court. Dès qu'on passe au travers de la poupe, on commence le virage de base avec 25° d'inclinaison latérale et environ 250 ft/min de taux de descente. Idéalement, la vitesse d'approche doit être établie avant le début du virage. Elle va varier entre 260 et 270 km/h selon le poids de l'avion. Le virage est en U, donc continu sur 180°. A partir de 90°, on cherche le « ball » que le LSO ne va pas tarder à nous demander de confirmer. En sortie de virage, on doit être à 0.75 NM (1'400 m) du seuil et aligné sur l'axe d'appontage (…malgré la tentation rémanente de se mettre dans le sillage du bateau !) avec la pente de 3° ; il ne faut pas oublier que pendant tout le virage de base, le porte-avions a continué d'avancer à 40 km/h, ce qui explique la distance de 1'400 m, qui peut aussi être influencée par un vent contraire. A partir de ce point, il reste 16 à 18 secondes à serrer les fesses et à « branler manche et manettes » avant le « crash » contrôlé ou le « bolter » ; c'est très, très court !

La ronde des circuits se poursuit inlassablement, toujours avec le même « bang » et le même « wouaaah » après le catapultage. Dans son briefing, Leenhouts avait parlé de 4 à 5 appontages. Mais pour l'instant, nous sommes les seuls utilisateurs du « George Washington » et la frénésie l'a pris. Ce n'est qu'après le dixième appontage, à court de carburant, qu'il se décide à s'arrêter…momentanément, pour ravitailler. Je m'en réjouis car même si je commence à m'habituer aux contraintes physiques et psychiques des appontages et des catapultages, dix fois 4,2 g de décélération dans les épaules, ça commence à faire vraiment mal. Et je n'ose pas penser à ma colonne vertébrale déjà délabrée par quarante années passées à tirer des g sur avions de combat.

Cette fois, les « yellow shirts » nous guident vers un poste d'avitaillement, en avant du château, perpendiculairement à l'axe du navire. On procède à un « hot refueling », avec les réacteurs en marche, pour gagner du temps. Pendant que nos réservoirs se remplissent, j'observe un peu ce qui se passe sur le pont. Quand je baisse mon regard à la verticale, je ne vois que de l'eau ! La roulette de nez doit être au maximum à une trentaine de centimètres du bord du pont ; Leenhouts est assis au-dessus de l'eau et moi juste encore au-dessus du pont !

Ce n'est pas grave car dès qu'un avion est parqué, les « yellow shirts » s'empressent d'entraver ses roues avec des chaînes, de façon qu'il ne puisse pas passer à l'eau ou endommager un autre appareil sous l'effet d'un roulis ou d'un tangage extrême. Mais ça me donne la dimension de la confiance que les pilotes doivent avoir, la nuit, en leurs guides de pont, tous des gamins entre 18 et 21 ans !

Le commandant du porte-avions nous fait savoir par radio qu'il nous invite à boire un café sur sa passerelle. Leenhouts me demande courtoisement ce que je préfère : couper les moteurs et honorer l'invitation ou faire encore quelques circuits avant de rentrer à Cecil Field…non sans me préciser sournoisement que la prochaine vague de S-3A n'est attendue que dans une heure et que le porte-avions est entièrement à nous, ce qui est extrêmement rare ! Sachant à quel point il lui tient à cœur de conserver son record d'appontages le plus longtemps possible et conscient du fait que plus jamais je n'aurais cette chance unique de vivre une telle expérience, je lui dis avec un enthousiasme mesuré que je serais enchanté de faire encore quelques tours… avec l'espoir que le « pacha » du CVN 73 ne le prendra pas trop mal. Et c'est reparti pour six circuits, tous aussi impeccables que les dix premiers. Pas de doute, Leenhouts a la main : tous ses « traps » accrochent le 3ème câble d'arrêt.
Mais après ces six circuits, le carburant restant est un peu juste pour rentrer à vue, à basse altitude, sur notre base de départ. Alors, nouveau « hot refueling ». J'avoue que mes épaules n'en peuvent plus je me réjouis de rentrer paisiblement à Cecil Field. Espoir déçu, misère de misère ! Leenhouts, que je ferais mieux d'appeler « Iron Shoulders » (« Epaules

d'acier »), trouve moyen de faire encore quatre circuits avant de prendre le cap de la Floride, après le vingtième catapultage !

Le vol de retour est sans histoire et comme à l'aller, c'est moi qui prends les commandes. Nous volons sous le plafond jusqu'à mi-chemin, mais restons en dessous de 10'000ft (3'000 m) alors que le ciel s'éclaircit, car notre réserve d'oxygène est épuisée. Nous nous posons à Cecil Field six heures et quinze minutes après en avoir décollé ; dure journée. Leenhouts est enchanté de pouvoir ajouter vingt appontages à son palmarès ; ce n'est pas tous les jours que ça lui arrive et ça lui donne encore un peu de marge avant de se faire dégommer par un jeunot. En fait, je crois même savoir que son record n'a pas été dépassé à ce jour ! Mais j'apprendrais bien plus tard qu'il a délibérément enfreint une règle de la Navy : celle qui fixe le nombre maximum d'appontages par 24 heures à dix, si mon souvenir est bon. Sacré personnage !

De retour à l'hôtel, alors que je vais prendre ma douche, j'aperçois dans le miroir une large bande violacée sur chacune de mes épaules ; la trace laissée par les sangles dorsales lors des appontages ! Ce souvenir vivace de ma familiarisation aux opérations sur porte-avions m'accompagnera encore quelques jours.

Le soir, nous arrosons l'évènement comme il se doit et le captain Leenhouts me remet solennellement un « patch » de deux cents appontages sur le « George Washington », sur lequel le dernier zéro a été effacé. Je le porterais fièrement sur ma veste de vol jusqu'à la fin de ma carrière.

Bien que j'aie vécu cette expérience en spectateur plutôt qu'en pilote, puisque je n'ai fait qu'accompagner les mouvements des commandes pendant les circuits, elle me reste inoubliable. Rien que de penser à ce que doivent être les mêmes opérations réalisées de nuit, je suis convaincu qu'il n'existe pas de défi plus audacieux ni plus dangereux en aviation que celui que relèvent les « naval aviators ». Mon respect pour eux est sans borne. Je comprends désormais la définition qu'ils donnent de leur métier ; « naval aviation, that's 98% of boredom and 2% of sheer horror ! », en français « l'aviation navale, c'est 98% d'ennui et 2% de pure horreur ! » L'ennui, c'est pour les longues journées qu'ils passent à bord pendant les six à neuf mois de leur tour d'opérations, dans un environnement de promiscuité, loin de leur famille et les 2% de pure horreur…vous avez probablement compris pourquoi !

Voir Illustration Page 28

(Cdt de corps Fernand Carrel, ancien commandant des Forces aériennes suisses 1992-1999)

Der kleine Einschreibe-Zettel im Format A12 (13x18 mm)

Es ist ein kleiner Zettel, welchem kaum Beachtung geschenkt wird. Dies vor allem wegen seiner Grösse und seiner nur sporadischen Erscheinung. Und doch ist er speziell, denn als kleinster Vermerkzettel, welcher von der Schweizer PTT je eingesetzt wurde, sorgte er für einen reibungslosen Ablauf im Postbetrieb. Er wird im Werk von Georges Guignard und Louis Vuille[1] zwar erwähnt, doch aufgrund neuer Erkenntnisse bedürfen die publizierten Verwendungszwecke und Erstausgabedaten einer Ergänzung und einer kleinen Korrektur.

Abb. 1 | 26.11.1956, Brief aus Ägypten mit diversen Kennzeichnungen. Rückseitig Stempel Biel/Bienne 1 Ausgabe 1.12.1956.

Bei einem so gut bestückten Briefumschlag, welcher zudem noch die eindeutige Spur einer Zensur (Suezkrise) trägt, ist die Aufmerksamkeit des Postpersonals doppelt gefordert. Er trägt den Tagesstempel von CAIRO und war per Flugpost in die Schweiz adressiert. Der Absender hatte AIR MAIL mit der Schreibmaschine vermerkt und die Post den schwarzen zweisprachigen Air Mail-Stempel in der Mitte des Briefes angebracht. Gleich rechts darunter steht eine von Hand mit Bleistift geschriebene Zahl (558), welcher ein nicht eindeutig entzifferbares Zeichen voransteht. Beim näheren Betrachten fällt nach dem AIR MAIL der Vermerk RECOMMANDEE auf: Der Brief war also eingeschrieben und das Zeichen ist folglich ein „R“

als Kennzeichnung einer solchen Sendung. Der Weltpostkongress 1892 in Wien hatte beschlossen, ein Recommandée-Zettel zu schaffen. Die Schweiz führte die R-Zettel bereits im Juli 1892 ein. Die bisher verwendeten Kastenstempel CHARGE wurden zurückgezogen, der letzte Aufruf dazu erschien Ende 1900.[1] In vielen Ländern dauerte die Umsetzung des UPU-Entscheids von 1892 offensichtlich etwas länger, wenn dies nicht auf praktische Gründe zurückzuführen ist: Fehlte gelegentlich der Platz auf dem Brief oder war der Vorrat an Zetteln ausgegangen, dann blieb als pragmatische Lösung der handschriftliche Vermerk. Auf Briefumschlägen aus Brasilien, wo lange ein Kastenstempel (ähnlich wie Polen Abb. 7) verwendet wurde, trifft man oft auch nur eine mit einem sog. Numeroteur angebrachte Nummer:

Abb. 2 | 17.4.1953, Brief mit zweimal angebrachter aber trotzdem nichtssagender Nummer und ohne Vermerk „Registrada“. Rückseitig Stempel St. Gallen 1 Briefausgabe und St. Gallen 6 St. Finden 23.4.1953.

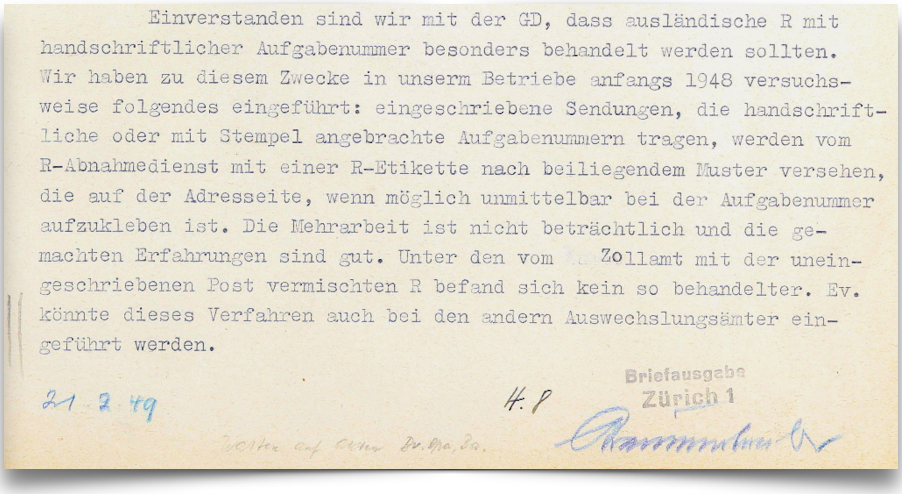
Einzig die Analyse der Frankatur kann heute sagen, ob die angebrachte Nummer eine R-Nummer und der Brief folglich eingeschrieben war oder nicht. Aufgrund ihrer Erfahrung und des Postablaufs konnten es die Postbeamten damals rasch erkennen, vor allem wenn es sich im Vergleich zu den sog. „groben R“ (Abb. 9) um Standardbriefe, wie hier abgebildet, handelte. Zudem waren die R-Briefe in der Regel auch separat gebündelt.

Im Februar 1949 machte die Generaldirektion der PTT (GD PTT) bei den Kreispostdirektionen (KPD) und Aussenstellen wie den Auswechslungsämtern eine Umfrage über das „Anerkennen der Auslandkartenschlüsse“. Es ging um die Frage, ob die Kontrolle bei den Einschreibe-Sendungen (R-Sendungen) aus dem Ausland bloss durch einfaches Abzählen der Sendungen oder einzeln aufgrund der Karteikarte gemacht werden soll.

Die Antworten fielen unterschiedlich aus, aber eine Mehrheit der befragten Dienststellen sprach sich gegen das summarische Verfahren aus. Grund: Der daraus gewonnene Zeitgewinn würde in keinem Verhältnis zum erhöhten Risiko der Haftpflichtbeanstandungen stehen.

Aus den Akten geht eindeutig hervor, dass die Kontrolle bei der „Anerkennung der Auslandkartenschlüsse“ vor allem dort schwierig war, wo die R-Sendungen eine von Hand angebrachte Nummer trugen. Die Briefe Abb. 1, 5 und 9 könnten hier als Beispiel eines solchen Falles dienen. So kam es, dass bei der Weiterleitung der Sendungen an den Zoll (Abb. 8), R-Sendungen von den Zöllnern bei der Rückleitung gelegentlich mit gewöhnlichen Sendungen vermischt wurden.

In der Antwort der *Briefausgabe Zürich 1* ist dazu Folgendes zu lesen: „Allein bei unserem Amte wurden im vergangenen Jahre [1948] unter der zollamtlich abgefertigten uneingeschriebenen Briefpost 76 R festgestellt. Es liegt also nicht am Anerkennen der Kartenschlüsse, wenn in der Schweiz für verhältnismässig viele grobe R der Zustellnachweis nicht erbracht werden kann.“ Interessant für das Thema dieses Beitrags ist der abschliessende Absatz der Antwort der Briefausgabe Zürich 1:


Einverstanden sind wir mit der GD, dass ausländische R mit handschriftlicher Aufgabenummer besonders behandelt werden sollten. Wir haben zu diesem Zwecke in unserm Betriebe anfangs 1948 versuchsweise folgendes eingeführt: eingeschriebene Sendungen, die handschriftliche oder mit Stempel angebrachte Aufgabenummern tragen, werden vom R-Abnahmedienst mit einer R-Etikette nach beiliegendem Muster versehen, die auf der Adresseite, wenn möglich unmittelbar bei der Aufgabenummer aufzukleben ist. Die Mehrarbeit ist nicht beträchtlich und die gemachten Erfahrungen sind gut. Unter den vom [illegible] Zollamt mit der uneingeschriebenen Post vermischten R befand sich kein so behandelter. Ev. könnte dieses Verfahren auch bei den andern Auswechslungsämter eingeführt werden.

21.2.49

H.P.

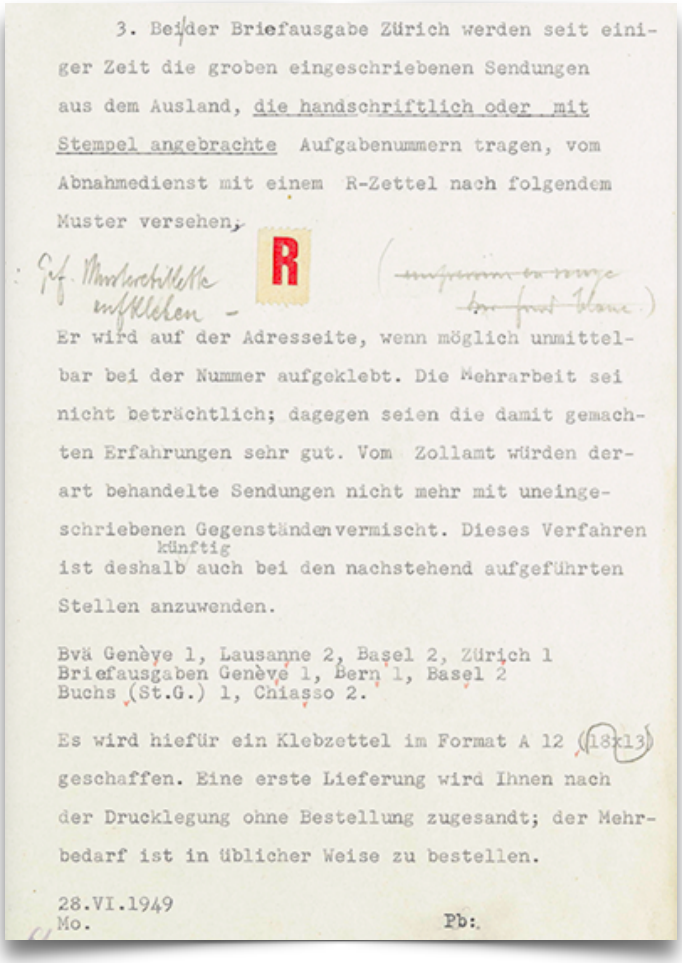
Briefausgabe Zürich 1

Abb. 3 | 21.2.1949, aus der Antwort der Briefausgabe Zürich 1. Quelle: PTT-Archiv P-00 C_0269_02.

Die durchgeführte Umfrage führte schlussendlich zur Lösung eines anderen Problems: Das von der *Briefausgabe Zürich 1* **Anfang 1948** versuchsweise eingeführte Verfahren überzeugte und veranlasste die GD PTT, es generell einzuführen (Abb. 4).

Bei der Mitteilung der GD PTT an W3 für den Druck ist vermerkt, dass der jährliche Bedarf an solchen R-Zetteln ungefähr 100'000 Stücke (!) betragen wird.

Aufgrund des Datums auf dem Briefentwurf der GD PTT und unter Berücksichtigung der benötigten Zeit für das Drucken durch W3, ist davon auszugehen, dass das durch die *Briefausgabe Zürich 1* versuchsweise eingeführte Verfahren mit dem kleinen R-Zettel von den angeschriebenen Briefversand- (Bv), Briefausgabe- und Auswechlungsämtern (Abb. 4) in der zweiten Hälfte 1949 umgesetzt werden konnte. Guignard und Vuille geben als erstes bekanntes Druckdatum oder älteste Verwendungszeit VIII.48 an[1], die Briefausgabe Zürich 1 spricht aber von „anfangs 1948“.



3. Bei der Briefausgabe Zürich werden seit einiger Zeit die groben eingeschriebenen Sendungen aus dem Ausland, die handschriftlich oder mit Stempel angebrachte Aufgabenummern tragen, vom Abnahmedienst mit einem R-Zettel nach folgendem Muster versehen,

R

Er wird auf der Adresseite, wenn möglich unmittelbar bei der Nummer aufgeklebt. Die Mehrarbeit sei nicht beträchtlich; dagegen seien die damit gemachten Erfahrungen sehr gut. Vom Zollamt würden derart behandelte Sendungen nicht mehr mit uneingeschriebenen Gegenständen vermischt. Dieses Verfahren künftig ist deshalb auch bei den nachstehend aufgeführten Stellen anzuwenden.

Bvä Genève 1, Lausanne 2, Basel 2, Zürich 1
Briefausgaben Genève 1, Bern 1, Basel 2
Buchs (St.G.) 1, Chiasso 2.

Es wird hiefür ein Klebzettel im Format A 12 (18x13) geschaffen. Eine erste Lieferung wird Ihnen nach der Drucklegung ohne Bestellung zugesandt; der Mehrbedarf ist in üblicher Weise zu bestellen.

28.VI.1949
Mo. Pb:

Briefausgabe Zürich 1 wurde nicht mehr erwähnt, weil dort das Verfahren schon angewendet wurde.

Abb. 4 | 28.6.1949, Quelle: PTT-Archiv P-00 C_0269_02.

Beispiele einiger Briefe, welche nach diesem Verfahren behandelt wurden:

Abb. 5 | 21.11.1959, Brief des saudischen Ministeriums für Kommunikation. Dienstmarke Mi 1. Rückseitig Stempel Genève Distr. Lettres [Briefausgabe] 23.12.1959.

Abb. 6 | 26.5.1951, wie Brief Abb. 1, ohne R-Vermerk und mit nur einmal angebrachter Nummer. Rückseitig Stempel Emmen (Luzern) 29.5.1951.

Abb. 7 | 31.7.1955, Luftpostbrief Mi LU 2a von 1953 aus Polen. Rückseitig 95 Gr Ergänzungsfrankatur und Stempel Zürich 23 Hauptbahnhof Fächer 5.8.1955. Korrekt mit R-Kastenstempel versehen, Nummer aber von Hand und etwas verdeckt, deshalb R-Zettel und „4“ nochmals von Hand.

Die Briefe Abb. 5 bis 7 sind, im Gegensatz zu den erwähnten „groben R“, für welche laut Guignard und Vuille die kleinen R-Zettel gemacht wurden, gewöhnliche Briefe, die nicht zollamtlich behandelt werden mussten. Hier bezweckte der R-Zettel, dass Fehlbehandlungen auf jeglicher Poststufe bis hin zum letzten Glied, dem Zustelldienst verhindert werden - man denke z.B.

an ländliche Poststellen mit kleinerem Briefverkehr aus dem Ausland. Der folgende Brief zeigt so ein Beispiel, wo der R-Zettel als Hinweis diente, wie ein Signal im Strassenverkehr.

Abb. 8 | 30.8.1961, Beispiel eines Standardbriefes ohne R-Kennzeichnung auf der Vorderseite, welcher nicht zollamtlich abgefertigt werden musste und der R-Zettel als Hinweis für die nachfolgenden Dienststellen bis hin zur Briefausgabe in Lugano (Stempel 5.9.1961) diente.

Die Ursache des notwendigen Übels waren ursprünglich die sog. „groben“ R-Briefe. Es waren Briefe, in welchen irgendein „grober“ Gegenstand enthalten war, wie im folgenden Brief. Der zerknitterte Zustand des Umschlags und das übergrosse Format von 187x129 mm verraten, warum er von der Post an den Zoll (roter Zollfrei-Stempel) geleitet werden musste:

*Abb. 9 | 5.8.1955, Beispiel eines sog. „groben“ R-Briefes, welcher zollamtlich behandelt und vom Zoll gelegentlich bei der Rückleitung zur Post mit den nicht R-Sendungen vermischt wurde. Mit dem R-Zettel war auch für die Zöllner alles klar. Rückseitig Stempel Uitikon * 11.8.1955 * (Zürich).*

Die beiden Briefe Abb. 1 und 2 aus 1953/56 zeigen, dass die Handhabung weder konsequent noch einheitlich war und sich diese eher nach lokalen Gegebenheiten richtete. Wenn z.B. der Postbeamte von der „Wertstube“ (so hiess in Biel der abgeschlossene Raum, in welchem die ausgehenden und eingehenden Kartenschlüsse mit den R- und Wertsendungen behandelt wurden) die R-Sendungen direkt an die Zustellbeamten in den Lokalitäten gleich nebenan überbrachte, war ein R-Zettelchen überflüssig, es genügte zu sagen, dass hier noch einige R-Briefe zum Zustellen sind.

Es gibt auch Briefe, auf welchen die „R“-Kennzeichnung mit einem roten Stempel angebracht wurde. Dieser „R“ sah aus wie auf folgendem Brief oder entsprach in der Grösse und der Form dem „R“ auf dem kleinen R-Zettel.

Abb. 10 | 15.7.1962, rückseitig 10 Cr Ergänzungsfrankatur und Stempel Uitikon 19.7.1962 (Zürich). Gleiche Adressatin wie Abb. 9.

Solche R-Stempel wurden z.B. auf Briefen aus Brasilien (oben und 1959 mit R identisch wie auf R-Zettel), Ecuador (1964) und der Türkei (1964) gesichtet. Daraus leiten wir ab, dass diese „R“ nicht im Aufgabeland, sondern in der Schweiz anstelle des kleinen, aber doch eher unhandlichen R-Zettels angebracht worden sein müssen. Ob die Verwendung dieser Stempel durch eine Weisung geregelt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Vom Zeitaufwand her gesehen, war das Anbringen des Stempels aber bestimmt effizienter - sofern der Farbkontrast zum Umschlag gegeben war.

Die Verwendung der kleinen R-Zettel fristete bis zu ihrer Aufhebung am 9.12.1991.[1]

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen: 1. Les étiquettes postales suisses 1876-1997, Georges Guignard et Louis Vuille, Consilium Philateliae Helveticae, 1998 | 2. PTT-Archiv P-00 C_0269_02 | 3. Mi : Michel-Kataloge (online und Ganzsachenkatalog Europa)

DETAINED IN FRANCE DURING GERMAN OCCUPATION
Abgestempelt am 11.6.1940 in Bern 1 und 6 nach England

In einem früheren Beitrag haben wir geschrieben:

„Der abgebildete Brief nach London wurde von der Briefausgabe Bern 1 am 11.6.1940 verschickt (Abb. 1). Er sollte vermutlich eine britische, nicht zustellbare Sendung („Rebuts“ im Bestimmungsort) auf dem Landweg via Paris nach England zurückbringen. Als Dienstsache musste er nicht frankiert werden. Seine Reise aber dauerte sehr lange.“

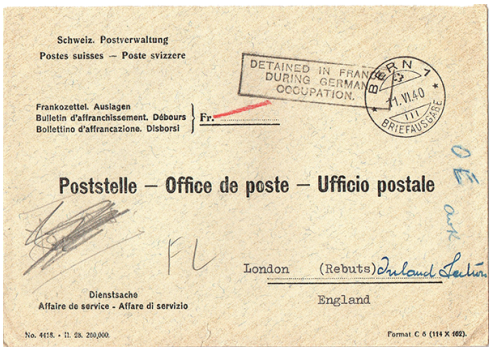


Abb. 1 | Formular No. 4418 – II.28. 200.000 (unten links) Format C6 114 x 162 (u. rechts)

Es folgten Erläuterungen zur langen Reise und zum Einsatz des Vermerkstempels DETAINED IN FRANCE | DURING GERMAN | OCCUPATION. Drei Jahre nach diesem Beitrag stiess Kommissar Zufall auf folgenden Brief:

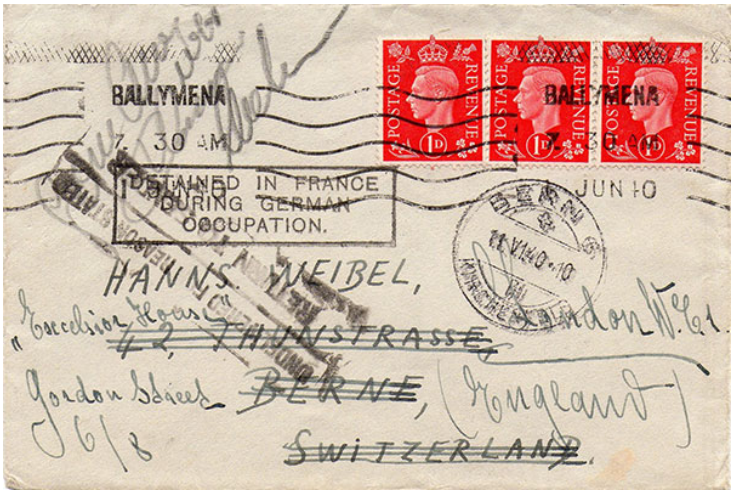


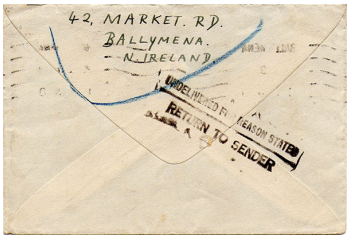
Abb. 2 | Maschinenrollenstempel Ballymena JUN 1940 und Tagesstempel Bern 6 Kirchenfeld 11.6.1940 (zwischen 9-10 Uhr). Briefformat 89 x 133 mm.

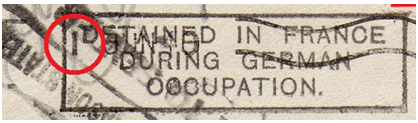
Auch dieser Brief trägt den erwähnten Vermerkstempel, jedoch mit einem grossen Unterschied: Der Brief wurde in England aufgegeben und in die Schweiz gesandt. Was zuerst als Ankunftsstempel *Bern 6 Kirchenfeld*

erscheinen könnte, kann nicht stimmen, da die Briefe mit diesem Vermerkstempel während fünf Jahren in Paris versteckt waren.

Dieser Brief Abb. 2 wurde am 1. Juni 1940 in Ballymena (Nordirland) aufgegeben. Das Stempeldatum rechts ist etwas verdeckt und lässt sich zuerst als JUN **10** lesen, lautet aber richtigerweise **40**. Die „I“ (eins) erkennt man unter dem „R“ von BERN und im Vermerkstempel links von DETAINED (Abb. 3). Der Brief sollte an einen Hans Weibel im Botschaftsviertel an der Thunstrasse 42 zugestellt werden. Der Adressat befand sich aber zu jener Zeit an der Gordon Street 6/8 in London. Ungeöffnet und mit der neuen Adresse versehen, wurde der Brief von der Postfiliale *Bern 6 Kirchenfeld* am 11. Juni 1940 abgestempelt und an die Hauptpost Bern 1 weitergeleitet. Dort wurde er in den Dienstumschlag Abb. 1 gesteckt und zurück nach London geleitet. Wie auf dem Hinweg war Paris wieder Transitstelle, aber die Stadt wurde bekanntlich am 14. Juni 1940 von der Wehrmacht eingenommen.

Das Detail des weiteren Schicksals der beiden Sendungen kann im eingangs erwähnten Beitrag nachgeschlagen werden. Sicher ist, dass die beiden Briefe erst 1945 in London ankamen, wo der Dienstumschlag Abb. 1 und der mitgeführte Brief Abb. 2 mit dem Vermerkstempel DETAINED versehen wurden. Der Berner Kaufmann Hans Weibel war aber in London auch nicht mehr zu finden (der mit Bleistift vermerkte Grund kann leider nicht entziffert werden). Die Post konnte folglich den Brief nur noch an den Absender retournieren (Vermerkstempel RETURN TO SENDER auf den Vor- und Rückseiten).





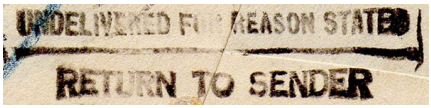


Abb. 3

Dass der retournierte Brief im PTT-Dienstumschlag Abb. 1 enthalten war, ist naheliegend: Ort und Datum stimmen überein und aufgrund seines Formats passte er gut in den Dienstumschlag Form. 4418. Nach fünf Jahren eng zusammengepfercht in sicherer Vergessenheit verbracht, trennten sich die Wege der beiden Briefe 1945. 79 Jahre später sind sie wieder zusammen.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quelle: Wenn Briefe (von der grossen Sause) sprechen könnten…, in Philatelie und Luftpost 2021/2, www.philclub-swissair.ch/Philatelisten/clubheft/2021-2/2021-2.pdf

Die Kunstflugstaffel Patrouille Suisse

Zehn Jahre nach der *AIR 14* in Payerne und sieben Jahre nach der *Breitling Sion Airshow 2017* hätte 2024 wieder ein grosses Flugspektakel zu den 110 Jahren Schweizer Luftwaffe und 60 Jahren Patrouille Suisse in Emmen stattfinden sollen. Aus kaum nachvollziehbaren Gründen wurde der Anlass von der Armeeführung im Frühjahr abgesagt. Raison d'Etat oder politischer Schachzug? Vielleicht wird uns die Zukunft die Antwort liefern.

Öl ins Feuer goss das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) mit einem Bericht über die, für einen Normalbürger schwer erklärbare, Finanzlage der Armee. Umgehend forderten gewisse Kreise die Stilllegung der Patrouille Suisse. Die Jäger Northrop F-5 Tiger sind in die Jahre gekommen und da werden nun die Kosten für die Aufrechterhaltung ihrer Flugtauglichkeit hochgespielt.

Wir gehen der einfacheren Frage über die Präsenz der Patrouille Suisse in der Philatelie nach. Es liegt in der Natur der Sache, dass von dieser Botschafterin der Schweizer Luftwaffe im normalen Postwesen kaum Spuren zu finden sind. Zieht man die Militärphilatelie sowie die privaten Anfertigungen bei verschiedenen Anlässen und Webstamps mit ein, käme etwas mehr Material zusammen. Mit zwei Ausnahmen konzentrieren wir uns auf die postamtlichen Kreationen und fügen zwei Maximumkarten hinzu. Zuerst schauen wir aber kurz in die Welt.

Die Kunstflugstaffeln im Ausland
Die ersten Kunstflugstaffeln sind in den 1920/30er-Jahren entstanden. Damals ging es den Flugwaffen darum, ihre Stärke und die Ergebnisse der disziplinierten Pilotenschulung vorzuführen. Die Flugkunst und das Fliegen in immer waghalsigeren Formationen und Figuren – wie die italienische Staffel bereits am Flugmeeting von Zürich 1934 – symbolisierten das hohe Niveau der militärischen Flugschulen. Es war, wie auch später, Werbung in eigener Sache und unter den Zuschauern sollte wenn möglich das versteckte Talent gefunden oder geweckt werden für den Nachwuchs.

Die Postverwaltungen haben die Flugtage und Flugmeetings sehr oft mit einem Sonderstempel begleitet. Die Teilnehmenden an den Flugvorführungen wurden durch ihre Fans oder andere kreative Sammler auf eigene Art in Erinnerung gebracht. Da gibt es zum Teil interessante Erzeugnisse mit aus heutiger Sicht auch dokumentarischem Wert (s. nächste Seite).

Die Kunstflugstaffeln sind in der Regel auf militärischer Basis entstanden. Daneben gibt es auch einige, welche auf reiner privater Basis kreiert worden sind. Die Werbewirksamkeit eines Auftritts bei Flugshows wussten diverse Firmen für die Förderung ihrer Produkte oder Marke zu nutzen. Allgemein bekannt dürften z.B. *The Flying Bulls, das Breitling Jet Team* oder das einstige *The Rothmans Aerobatic Team* sein.[2,6a]

Abb. 1 | Der illustrierte Briefumschlag des 4. Zürcher Flugmeetings (SLH SF 37.3a) zeigt im Umriss der Schweiz die Farben der teilnehmenden Nationen. Auf der Rückseite sind gemäss Vermerk die Unterschriften der Piloten der „Patrouille de l'école de l'air" aus Frankreich (neun Dewoitine 501 unter der Führung von Hptm Destaillac[3a]), welche 1937 von Etampes nach Salon-de-Provence disloziert wurde. Mit dem Krieg ruhte das Kunstfliegen auch in Frankreich. Erst am 17.5.1957 wurde bei einem Flugmeeting in Algier die aus Frankreich ankommende Staffel von vier Republic F-84 vom Platzspeaker spontan als „Patrouille de France" angekündigt. Kurz später wurde diese Bezeichnung vom Generalstab der Luftwaffe offizialisiert. Im Gegensatz zur Schweiz wurde in Frankreich die Mission der „Patrouille de France" periodisch an andere Geschwader erteilt. Erst seit 1964 gilt Salon-de-Provence als Heimbasis.[2,5]

Die verschiedensten Nationen haben vor allem in der Nachkriegszeit eine professionell aufgestellte Kunstflugstaffel auf die Beine gestellt. So z.B. folgende Länder, deren Kunstflugstaffel(n) jede eine eigene meist längere Vorgeschichte hat und zum Teil mehrfach auf Briefmarken anzutreffend sind (chronologische Aufführung): [2,6]

- Die USA die *Blue Angels* der Navy im Jahre 1946 und die *Thunderbirds* der U.S. Air Force 1953 (Abb. 2a);
- Kanada die *Blue Devils* 1949, gefolgt von den *Snowbirds* 1954 (Abb. 2b-c);
- Frankreich die *Patrouille de l'école de l'air,* später *Patrouille de France* (Abb. 2d/e/f), Südkorea die heutigen *Black Eagles* (Abb. 2g) und Taiwan das *Thunder Tiger Aerobatics Team* (Abb. 2h/i), alle im Jahre 1953;
- Grossbritannien die *Black Arrows* 1956 (ab 1964 *Red Arrows* / Abb. 2j);
- Italien die *Frecce Tricolori* 1961 (Abb. 2k/l/m);
- Spanien die *Patrulla Águila* 1985 (Abb. 2n);
- die Türkei die *Türk Yildizlari* 1992 (nach diversen Akroteams seit 1952 und einem 20-jährigen Unterbruch / Abb. 2o-r).

Abb. 2a/b-c
Mi 2892, 1804-1805

Abb. 2d/e/f
Mi 1528, 4494, 937

Abb. 2g/h/i/j
Mi 675, 352,1340, 4187

Abb. 2k/l/m
Mi 1394, 3050, 3401

Abb. 2n/o-r
Mi 5269, 3410-3413

Die Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe
Die Schweizer Luftwaffe hatte die Werbewirksamkeit solch einer Staffel auch erkannt. Zuerst blieb es bei Vorführungen einzelner Einheiten anlässlich der Flugmeetings, die von Zeit zu Zeit im ganzen Land stattfanden. Der Vampire und der Venom waren allgemein gerne gesehene Gäste. Erst als die Luftwaffe den Hawker Hunter Mk 58 in Dienst stellte, keimte die Vorstellung, eine ständige Formation mit klaren Strukturen und einem fixen Team bestehend aus Piloten des Überwachungsgeschwaders aufzustellen.

Die Patrouille Suisse wurde mitten im Kalten Krieg geboren. So wie es in der Philatelie eine Vorphilatelie oder bei den Pro Juventute- und den Flugpostmarken Vorläufer gab, ging es auch bei der Gründung der schweizerischen Kunstflugstaffel zu. So erschien am *4. Internationalen Flugrallye der Schweizer Uhr* in Biel-Bözingen am 2. Juli 1960 die Luftwaffe zum ersten Male mit einer Hunter-Doppelpatrouille, welche die über 10'000 Zuschauer begeisterte. Das *Bieler Tagblatt*[3] berichtete - sogar mit einem Bild der Viererstaffel - wie folgt über den Anlass ohne zu ahnen, dass dies die Vorgeburtsstunde der Patrouille Suisse war:

Während ein Helikopter seine Beweglichkeit und besonderen Eigenschaften demonstrierte, ereignete sich

ein kleines Intermezzo

das den Verantwortlichen beinahe grosse Sorgen verursachte. Ueber dem Bözingenberg tauchte unverhofft ein fremdes Segelflugzeug auf und zog in aller Ruhe seine Schleifen — knappe zehn Minuten vor dem angekündigten Eintreffen der Hunter-Militärstaffel. Die Gefahr einer Kollision mit ihren verheerenden Folgen war gross. Was tun? Zum Nachdenken blieb keine lange Zeit. Ganz unprogrammgemäss startete eine gelbe Bücker, umflog den fremden Eindringling und forderte ihn zum Landen auf. Und wirklich, die Intervention war erfolgreich und nach wenigen Minuten setzte die schnittige Maschine zu einer Zwangslandung am Boden auf. Es war geschafft und damit die mögliche Gefahr gebannt. Kurze Zeit darauf jagte schon die

Hunter-Staffel

mit ohrenbetäubendem Pfeifen nur wenige Meter über die Köpfe der Zuschauer hinweg, um in geänderten Formationen ihre Vorbeiflüge zu wiederholen. Die vier stahlgrauen Maschinen demonstrierten in augenfälliger Weise ihre besondern Eigenschaften: Schnelligkeit und Wendigkeit. So überraschend wie sie aufgetaucht waren, verschwanden sie nach kurzer Zeit hinter dem nahen Hügelkamm. Dann waren die

Abb. 3 | Als eine Bücker für das Abfangen eines Eindringlings noch reichte…

Nach dem Auftritt in Biel dauerte es noch eine Weile, bis die Patrouille Suisse offiziell am 22. August 1964 in Thun gegründet wurde. Doch die *Neue Zürcher Nachrichten* hatte schon am 29. Juni über das Flugmeeting Zürich und den Aufritt der „Patrouille de Suisse“, welche „kürzlich ganz im Stillen“ auf die Beine gestellt worden war, berichtet.[3] Am 12. Mai 1964, dem Tag der Armee an der EXPO 64 in Lausanne hatte der Überflug eines Verbandes von 100 Hunter und Venom, inkl. zwei Mirage, ein

beeindruckendes Bild hinterlassen. Viel wurde aber damals über die Patrouille Suisse nicht geschrieben. Im Vordergrund standen die „Mirage-Affäre“ und danach die Mirage selber sowie ein unrühmliches Intermezzo der Militärjustiz wegen sog. Verwandtenflügen.[3b] Sicher ist, dass die Gründung der Patrouille Suisse zum 50. Jubiläum der Schweizer Flugwaffe erfolgte, welche bekanntlich 1914 dank einer Nationalspende aufgestellt worden war. Der Name *Patrouille Suisse* lehnte sich an jenen der *Patrouille de France*, weshalb in der Presse damals voreilig auch „Patrouille de Suisse“ geschrieben wurde.

1970 wurde der Bestand der Staffel von vier auf fünf Maschinen erhöht. Der Patrouille Suisse (PS) war es lange Zeit verboten, im Ausland aufzutreten. Aus Neutralitätsgründen! Die Lockerung dieser Bestimmung erfolgte erst 1978, als die PS auf Einladung zum 25-jährigen Bestehen der Patrouille de France nach Frankreich reisen und in Salon-de-Provence ihr Können erstmals im Ausland – neu mit sechs Maschinen – vorführen durfte.

Seither war jährlich und auf Einladung hin zuerst nur ein Vorführungseinsatz im Ausland erlaubt. Dabei vermochte sich die PS mit ihrem Flugprogramm und der Qualität der Vorführung gegenüber den Konkurrenten sehr gut zu behaupten. So wurde den Schweizern z.B. am englischen *International Air Tattoo 1979* eine besondere Ehrung zuteil. Für die eindrucksvollste Vorführung aller europäischen Kunstflugteams wurde dem Team die international begehrte *Shell Trophy* zugesprochen. Für die beste Flugvorführung an der mittlerweile grössten militärischen Flugshow der Welt, dem *Royal International Air Tattoo* (RIAT) in England, gewann es 2000 das *King Hussein Memorial Sword*. Dies gelang ihm auch im Juli 2024 wieder, praktisch beim Schreiben dieser Zeilen.

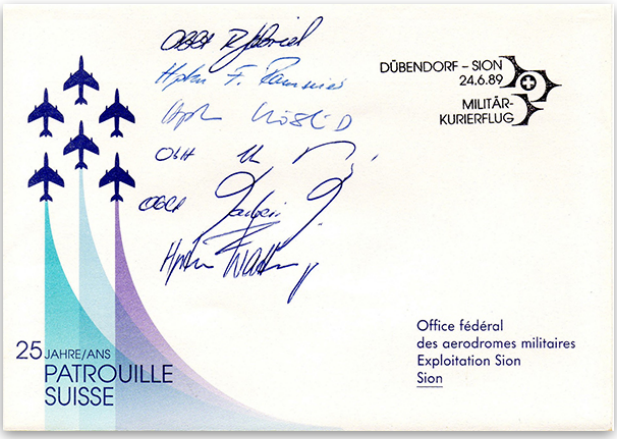


Abb. 4 | 1989, 25 Jahre Patrouille Suisse, Militär-Kurierflug Dübendorf-Sion, SLH Mil 89.3b. Bild links: Die sechs Hunter in Formation DOPPELPFEIL. Unterschriften der Piloten: Oblt Roland Gabriel GABI, Hptm Fredy Ramseier RÄMSI (Leader), Hptm Daniel Hösli DANI, Oblt Urs Nagel NAIL, Oblt Gaetano Barberi BITSCH, Hptm Rudolf Wattinger WATTI. (Grossgeschrieben = Nicknamen der Piloten bzw. Bezeichnung der Formationen).

Abb. 5 | 1998, 34 Jahre Patrouille Suisse bei ihrem Einsatz am RIAT am 25/26. Juli auf der RAF-Basis Fairford. Erinnerungsumschlag mit Sonderstempel der britischen Post auf den Tag genau zu den 80 Jahren RAF. Unterschriften (Identifikation mit Vorbehalt): Maj Beat am Rhyn (Kommandant), Hptm Paul Thoma PAUL, Hptm Markus Thöni MÄRK (Leader), Hptm Jan Frasa FRES, Hptm Daniel Siegenthaler SIGI, Hptm Daniel Stämpfli STAMPA, Hptm Urs Kühne ÜSCHE (ersetzte den am 7. April als Passagier eines F/A-18 abgestürzten Hptm Andrea Martinoli).

Im zivilen Postwesen der Schweiz erschien die Patrouille Suisse diskret erst 2004 in einem Sonderstempel (Abb. 7), später auffälliger und gleich dreimal 2014: 1. Auf einer Briefmarke (Abb. 6) | 2. Auf einer Postganzsache (Abb. 8, bildseitig) | 3. Im Sonderstempel AIR 14 (Abb. 9, 10, 14).

Abb. 6 | 2014, 100 Jahre Schweizer Luftwaffe und 50 Jahre PS (namentlich nicht erwähnt, aber im Bild erkennbar, in Formation SPHAIR mit dem Solo im Vordergrund), Zst 1494/Mi 2329. Im Bogenrand oben die beiden bisherigen Flugzeuge der PS, links die Tiger im Vorführprogramm beim Wechsel von Formation DOPPELPFEIL zu DELTA.

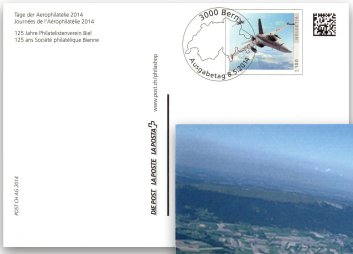


Abb. 7 | 3.-5.9.2004, 40 Jahre PS, AIR 04 in Payerne. Hunter, Tiger und PC-7.

Abb. 8 | 8.5.2014, 50 Jahre PS, 100 Jahre Schweizer Luftwaffe. Postganzsache SGSK PK 342 mit Wertstempel F/A-18 à einem Franken zu den 125 Jahren Philatelistenverein Biel. Bildseitig ist die Patrouille Suisse in Formation DELTA bei einem früheren Auftritt über Erlach (Mitte) und Vinelz (unten rechts) zu sehen. Dem Philatelistenverein Biel kam es gelegen, am 14.-15. Juni sein Jubiläum feiern und die Tage der Aerophilatelie inkl. Patrouille Suisse in Zusammenarbeit mit dem Flugplatz Kappelen organisieren zu dürfen.

Abb. 9 | AIR 14 28.8.-7.9.2014, u.a. 50 Jahre PS. Brief eingeschrieben mit sechs Franken portogerecht frankiert. Bilder links: Oben Formation SCHWAN (F-5 Tiger), unten DELTA im Looping mit den 1991 zur 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft eingeführten neuen Farben (Hawker Hunter).

Abb. 10 | 2014, 50 Jahre PS auf einer der beiden von der Feldpost gratis abgegebenen Ansichtskarten (vgl. Abb. 12). Maximumkarte des dreifachen Flieger-Jubiläums mit u.a. der PS und den Unterschriften des PS-Teams 2014 nur mit Nicknamen (s. unten) inkl. Kommandant Daniel Hösli DANI.

Abb. 11 | Nach der Flugshow die Autogrammstunde der Piloten der PS und des Airbus A330 HB-JHN der Swiss, welche zusammen im Verband aufgetreten waren. V.r.n.l.: Hptm Reto Amstutz TÖDI, Hptm Michael Meister MAESTRO, Hptm Gaël Lachat GALI, Hptm Gunnar Jansen GANDALF, Hptm Rodolfo Freiburghaus ROODY und Hptm Simon Billeter BILLY (Leader) sowie die Swiss-Crew Marco Graf, Jürg Hartmann und Matthias Bosshard.[6c] Rechts, abgeschnitten, der Speaker.

Abb. 12 | Wer verzichtet schon auf solch ein Angebot? Versand möglich <u>mit</u> (gegen Bezahlung) oder <u>ohne</u> Briefmarke (portofrei weil Feldpost).

Abb. 13 | AIR 14, Chefgespräch vor dem Schalter der Feldpost, der vierten und mit 125 Jahren ältesten Jubilarin im Bunde (Abb. 12, Briefmarke mit dem gepfeilten Herz): Oberst Fritz Affolter (l.) der Feldpost und Oberstleutnant Daniel Hösli DANI (hatte kurz zuvor noch das Autogramm Abb. 10 abgegeben), Pilot 1987-1997 und Kommandant 2001-2015 der Patrouille Suisse. Im Gegensatz zur Feldpost war das Sonderpostbüro der Post an der AIR 14 in einem Flugzeughangar untergebracht.

Abb. 14 | 2014, 50 Jahre PS. Der Wechsel vom Hunter auf den Tiger erfolgte auf die Saison 1995 hin. Aufbautraining in Formation CATENA über den Berner Alpen.

Ein Jahr nach dem fliegerisch ereignisreichen 2014 wurde zu den Tagen der Aerophilatelie 2015 eine Ganzsache herausgegeben. Als Wertstempel wurde wieder die Briefmarke mit der Patrouille Suisse von 2014 (diesmal aber zu einem Franken) und bildseitig ein Helikopter Eurocopter EC 120 aufgedruckt:

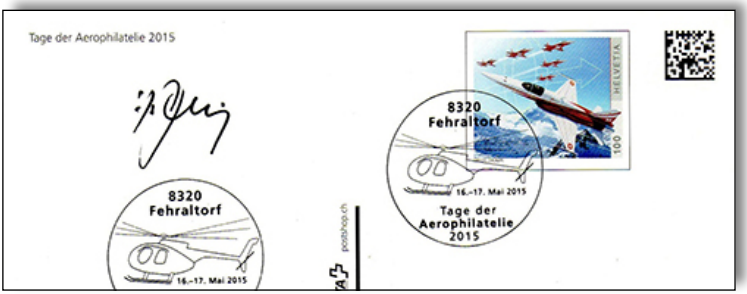


Abb. 15 | 50+1 Jahre PS. Teilansicht der Sonderpostganzsache SGSK PK 341, mit Unterschrift des Entwerfers Fredy Trümpi.

Diverse Luftwaffen haben ihre Kunstflugstaffel nicht mit Kampf- oder Trainingsjets, sondern mit Turbotrainern ausgestattet. Bei der Schweizer Luftwaffe steht als Ergänzung zur PS seit 1989 das ebenso beliebte PC-7-Neunerteam als zweite ständige Kunstflugstaffel im Einsatz, welche an der AIR 14 ihr 25. Jubiläum feierte. Beachtenswert: Wie das PC-7-Team treten im Ausland auch mit Pilatus-Flugzeugen die kroatischen *Krila Oluje* mit sechs PC-9M (Abb. 16), die *Roulettes* der australischen RAAF seit 1989 mit PC-9 und die *Silver Stars* der South African Air Force mit PC-7MkII auf.[2,6b]

Abb. 16 │ Kroatien Mi 1584/1585 bzw. Block 85, vom 3.8.2022.

Man darf gespannt sein, wie die Politik die Zukunft der Patrouille Suisse bestimmen wird, da nun nicht nur die Tiger sondern auch die F/A-18 die Spätfolgen des Volksneins 2014 zum Saab Gripen zu tragen haben. Als Trainingspartner können die F-5 noch länger taugen. Oder wird allenfalls das PC-7-Team zum obersten Begriff der Schweizer Kunstflugstaffel promoviert?

Persönlich hatten wir das grosse Glück, die Ereignisse 2014 hautnah erleben und einen wenn auch nur kleinen Beitrag dazu leisten zu dürfen, dass die PS bei den Tagen der Aerophilatelie von der Post wenigstens einmal auf einer Ganzsache gewürdigt wurde. Dies erfolgte allerdings - wie 2004 und 2015 - sehr diskret, das heisst zwar bildlich, aber nie mit Namen. Erstaunlich ist auch, wie die Tagesmedien vom Erfolg der PS am *Air Tattoo 2024* keine Notiz nahmen, aber gleichzeitig überschwänglich über verpasste Qualifikationen und Medaillen an den Olympischen Sommerspielen in Paris berichteten. Zur Auszeichnung sagte Major Michael Duft, Tiger Uno und Leader der PS: „Dass wir diese Auszeichnung in unserem 60. Jubiläumsjahr erhalten, ist definitiv ein Moment für die Geschichtsbücher und zeigt *auch* die Anerkennung, welche der Patrouille Suisse vor allem *auch* im Ausland für ihre Leistungen entgegengebracht wird“.[6d] Eine sehr diplomatische Aussage, denn im heutigen Umfeld hätte er die beiden „auch“ weglassen können. Die Leistung der Berufspiloten der PS, welche nicht selten ihre Freizeit für die Trainings und Vorführungen opfern, wird unserer Meinung nach in unserem Land von Seiten der Presse und der Politik zu wenig gewürdigt. Schön zu sehen ist, dass die PS trotzdem mit ihren Vorführungen von Mal zu Mal abertausende Zuschauende, unter welchen vielleicht auch das eine oder andere zukünftige Flugtalent zu finden ist, zu begeistern vermag.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:
1. Patrouille Suisse, Hans-Rudolf Häberli, 1988, Edition Barth Bern │ 2. Wikipedia │ 3. www.e-newspaperarchives.ch a) Journal du Jura 6.8.1937 b) NZZ 18.10.1965 │ 4. Schweizer Armee www.vtg.admin.ch │ 5. Ministère des Armées www.defense.gouv.fr │ 6. COCKPIT, Das Schweizer Luftfahrt-Magazin a) 01/1974 b) 2/1998 c) 10/2014 d) 8/2024 │ Mi = Nr. gem. Michel-Katalog │ SGSK = Schweiz. Ganzsachenkatalog 2024, Schweiz. Ganzsachen-Sammler-Verein │ SLH = Schweiz. Luftposthandbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV │ Zst = Nr. gem. Zumstein-Katalog

Berühmte Fliegerinnen. Jean Batten – «Tochter des Himmels»

Neuseelands berühmteste Pilotin war Jean Gardner Batten (1909 – 1982). Ihre Glanzzeit hatte diese kühne und erfolgreiche Fliegerin in den 1930-er Jahren, als sie Strecken und Dauerrekorde im Alleinflug aufstellte. In der Literatur bezeichnete man sie poetisch als «The Garbo of the Skies».

Sie fürchtete weder Tod noch Teufel, Männer schon gar nicht, und auch sonst war sie in jeder Lebenslage eine Draufgängerin. Die Rede ist von Jean Batten, der «Garbo der Lüfte», wie die glamouröse Flugpionierin in den 1930er Jahren tituliert wurde.

Jean wer? Hierzulande kennt kaum jemand die neuseeländische Nationalheldin, die in ihrer Glanzzeit zu den weltweit bekanntesten Frauen der Welt zählte, und unter anderem auch Namensgeberin des internationalen Flughafens von Auckland ist, der grössten Stadt Neuseelands.

Die Sehnsucht nach dem Fliegen

Jean Gardner Batten erblickte 1909 im neuseeländischen Rotorua das Licht der Welt. Biographen berichteten, dass ihre Mutter Ellen einen Zeitungsausschnitt neben die Wiege des Säuglings heftete. Der Artikel enthielt einen Bericht über den französischen Piloten Louis Blériot. Dieser hatte wenige Wochen zuvor als erster Mensch den Ärmelkanal überflogen.

Die kleine Jean liebte die Natur, Pflanzen und Tiere. Ihre Eltern achteten darauf, dass sich ihre Tochter viel in der freien Natur aufhielt. Ausserdem förderten sie ihre musikalische Begabung. Als Jean vier Jahre alt war, zog ihre Familie 1913 mit ihr nach Auckland. Mit fünf Jahren ging sie im Stadtteil Parnell zur Schule. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs trat der Vater von Jean in die Britische Armee ein und wurde in Europa stationiert.

Keith und Ross Smith
Fickers F.B.27 Vimy

Die in Europa vom Vater geschriebenen und nach Neuseeland geschickten Karten und Briefe sollen bei seiner Tochter ein unstillbares Fernweh geweckt haben. Ferne Länder und Reisen spielten fortan in ihrer kindlichen Fantasie eine wichtige Rolle. Deswegen las sie gerne Abenteuergeschichten und Reiseberichte sowie im Alter von zehn Jahren auch die Berichte über die Brüder **Keith und Ross Smith**, die 1919 die erste Flugreise mit einer **Vickers F.B.27 Vimy** von Australien nach England unternommen hatten.

Klavier gegen Flugstunden

Eines Tages überredete Jean Batten ihren Vater dazu, mit ihr zu einem festlichen Abendessen in Auckland zu gehen, bei dem der berühmte australische Flugpionier **Kingsford Smith** der Ehrengast war. Bei dieser Gelegenheit erklärte Jean dem Flieger und ihrem Vater, dass sie fliegen lernen wollte. Der Vater war von diesem Wunsch seiner Tochter gar nicht begeistert, weil dies zu gefährlich sei. Darauf verkaufte Jean ihr Klavier, um ihre Flugausbildung finanzieren zu können. Danach gewann sie nach vielen Diskussionen ihre Mutter dafür, mit ihr 1930 nach England zu reisen, um dort eine Flugschule zu besuchen.

Flugstunden bei London Aeroplane Club.

Kingsford Smith
Fokker VIIb

Angetan von sehr preisgünstigen Tarifen trat Jean Batten auf dem Flugplatz Stag Lane als Mitglied ein und lernte dort das Fliegen. Bald machte die 21-Jährige ihren ersten Alleinflug für ihren A-Schein als Privatpilotin. Voller Elan suchte die frischgebackene Pilotin nach Geld- gebern, die ihr ein Flugzeug und einen Langstreckenflug von England nach Australien finanzieren sollten. Doch sie stiess bei Firmen und Zeitungen auf taube Ohren. Deshalb reiste sie nach Neuseeland zurück und erhoffte sich dort bessere Chancen. Ihre Eltern betrachteten ihr Vorhaben als Hirngespinst und baten sie, davon Abstand zu nehmen. Unbeirrt davon kehrte Jean Batten nach London zurück.

Jean umgarnte die Männer

Die Männerwelt lag der jungen Frau regelrecht zu Füssen. Die Pilotin beherrschte neben der Fliegerei auch die Kunst der Verführung. Sie brach viele Herzen, denn am Ende heiratete sie keinen einzigen ihrer Verehrer. In

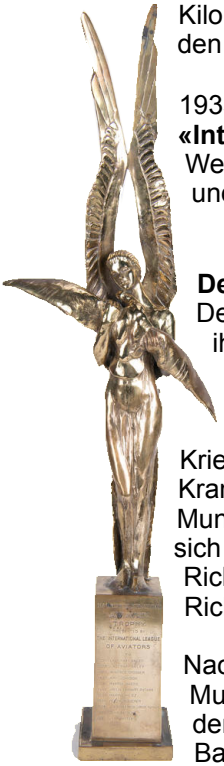
London verliebte sich der neuseeländische Pilot Fred Truman in Jean und wollte sie heiraten. Er gab ihr grosszügig seine gesamten Ersparnisse von 500 Pfund, die Jean für den Erwerb des B-Scheins für Verkehrspiloten benötigte. Jean wurde Flugzeugmechanikerin, studierte Meteorologie und meisterte eine Teilprüfung nach der anderen. 1932 erwarb sie den B-Schein, danach sah Fred Truman weder Jean noch sein Geld wieder!

Später lernte Jean Batten den jungen Engländer Victor Dorée kennen. Er gab ihr 400 Pfund Sterling, die er von seiner Mutter geliehen hatte, zum Kauf eines gebrauchten Flug-zeuges des Typs **«De Havilland Gipsy Moth DH-60»**. Bedingung war, dass sie sich vertraglich verpflichtete, nach einem erfolgreichen Langstreckenflug eine Vortragsreise durch Australien zu machen und ihrem Teilhaber die Hälfte der Einnahmen abzutreten. Der erste Flug nach Australien endete in Pakistan, da eine Pleuelstange das Kurbelwellengehäuse durchbrach. Ihre Rückreise finanzierte der Ölmagnat Charles Wakefield, was Jean nicht davon abhielt, Victor Dorée zu bitten, wieder eine Moth zu kaufen, was dieser ablehnte. Charles Wakefield sprang ein, der von Jean's Mut und Glamour beeindruckt war. Doch auch die zweite Moth wurde bei einer Notlandung in der Nähe von Rom beschädigt. Erst beim dritten Versuch klappte es endlich.

Weltrekorde als Langstreckenfliegerin

Jean Batten stand der Sinn vor allem danach, als Langstreckenfliegerin Weltrekorde aufzustellen. Für die damalige Zeit gelangen ihr schier unglaubliche Tollkühnheiten: Mit einem Doppeldecker vom Typ «Gipsy Moth» flog sie 1934 von England aus allein nach Australien. 14 Tage, 22 Stunden und 30 Minuten benötigte sie für den Flug um die halbe Welt. Es folgte, stets im Alleinflug, ein Rekord nach dem anderen: 1935 Australien-England in 17 Tagen, 15 Stunden; 1935, mit einer «**Percival Gull**», England-Brasilien in 61 Stunden, 15 Minuten; 1936 England-Neuseeland in elf Tagen, 45 Minuten; 1937 Australien-England in fünf Tagen, 18 Stunden, 15 Minuten.

Am Ziel entstieg Jean Batten ihren Maschinen stets geschminkt und in einer tadellos weissen Fliegermontur! Wo sie hinkam, wurde sie mit Ehren überhäuft. Ihre Anwesenheit führte zu chaotischen Zusammenläufen. In Auckland löste ihre Ankunft 1936 einen Verkehrsstau von 20 Kilometer Länge aus! Der örtliche Maori-Häuptling verlieh ihr den Titel «Tochter des Himmels».



1935 konnte sich Jean Batten erstmals über die **«Internationale Harmon Trophy»** als «beste Fliegerin der Welt» freuen. Diese begehrte Trophäe erhielt sie auch 1936 und 1937.

Der zweite Weltkrieg beendete Jean's Karriere

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs bedeutete das Ende für ihre Zeit als Fliegerass. Zwar wurde sie zum Ehrenmitglied der Royal Air Force ernannt, und sie sammelte bei Werbe-Auftritten Spenden für die kämpfende Truppe, doch zum Einsatz kam die Pilotin nicht. Ihr Flugzeug wurde für den Kriegseinsatz der RAF beschlagnahmt. Zeitweise fuhr sie einen Krankenwagen, arbeitete drei Jahre lang am Fliessband einer Munitionsfabrik in Poole (Dorset). In dieser Zeit verliebte sie sich in einen Bomberpiloten der RAF, von dem nur der Vorname Richard bekannt ist. Offenbar wollten beide heiraten, aber Richard verlor bei einem Einsatz in Europa sein leben.

Nach dem Krieg wurde es ruhiger um Jean Batten. Mit ihrer Mutter lebte sie eine Zeit lang auf Jamaica, in England und auf den Kanaren. Zwei Jahre nach dem Tod ihrer Mutter zog Jean Batten nach Mallorca. Sie mietete sich in einem grossen Wohnblock in Porto Pi ein. Wie schon auf den Kanaren vereinsamte die nunmehr alleinlebende Frau zusehends. Es war offenbar ein bewusster Schritt in die Zurückgezogenheit, und er wurde von ihren Angehörigen und Bekannten weitgehend respektiert. Jean Batten bestand darauf, in Ruhe gelassen zu werden.

Letzte Ruhestätte auf Palma de Mallorca

1977 kehrte sie noch einmal nach Neuseeland zurück, als Ehrengast, als das dortige Luftfahrtmuseum eröffnet wurde. Danach wurde es gänzlich still um Jean Batten. So still, dass der Verleger ihrer Autobiographie «My Life», erschienen 1938, sich zu sorgen begann. Schliesslich sandte er das Dokumentarfilmer-Ehepaar Ian und Caroline Mackersey nach Palma. Deren Recherchen von 1987 ergaben, dass Jean Batten bereits fünf Jahre zuvor gestorben war. Das Ende der einstigen Himmelsstürmerin war von erschreckend profaner Natur gewesen: Ein leichter Hundebiss, eine

entzündete Wunde und eine 73-Jährige, die auf die Selbstheilungskräfte des Körpers vertraute und ärztliche Hilfe ablehnte!

Was auch immer bei den Behörden damals mit der Bekanntgabe des Todes übersehen wurde, offenbar ging die Meldung auf dem Behördenweg irgendwo verloren: Jean Batten wurde auf dem Friedhof in Palma in einem kommunalen Gemeinschaftsfeld für mittellos Verstorbene zur letzten Ruhe gebettet. Die exakte Lage in dem Massengrab ist somit nicht bekannt. Immerhin erinnert seit einigen Jahren eine Bronzetafel an die «Tochter des Himmels» vom anderen Ende der Welt. Und seit 2009 trägt eine Strasse in Palma den Namen «Jean Batten». Die damalige Bürgermeisterin Aina Calvo liess es sich nicht nehmen, persönlich die Marmortafel des Strassenschildes im Stadtteil Bonanova zu enthüllen.

Jean Batten «Tochter des Himmels» und die Percival Gull

Walter Kalt, Bassersdorf

Quelle: https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/beruehmte-fliegerinnen-jean-batten-tochter-des-himmels/?no_cache=1

Tag der Aerophilatelie 2024

Jedes Jahr findet bekanntlich der Tag der Aerophilatelie an einem anderen Standort statt. Dieses Jahr wurde dieser Anlass in La Caquerelle durchgeführt. Nun werden sie sich fragen, wo sich denn dieses La Caquerelle befindet. Es ist ein Weiler zwischen Delsberg und Pruntrut der postalisch zu Asuel gehört und im südlichsten Zipfel der Gemeinde La Baroche liegt. Es gibt einen Bauernhof, ein Hotel mit Restaurant und eine Kapelle. Mit dem Beginn des Motorflugs veränderte sich auch der Transport von Personen und Gütern, insbesondere aber auch der Postverkehr. So wurde am 31. August 1924 ein Postflug von La Caquerelle nach Lausanne eingerichtet, um Briefe schnell per Luftpost über eine grosse Distanz zu transportieren. Leider fiel das Vorhaben dem Interesse des Publikums zum

Brief vom 31.08.1924
La Caquerelle - Lausanne

Opfer, wollten sich doch über 15'000 Menschen dieses Spektakel nicht entgehen lassen. Deshalb konnte aus Sicherheitsgründen der Flieger – eine Rumpler CH 79 – nicht in La Caquerelle landen und so musste die gesamte Post mit dem Auto nach Delémont gebracht werden. Von dort startete das Flugzeug um 16 Uhr, überflog La Caquerelle und landete nach 1h42 in Lausanne. Der Anlass für diesen Sonderflug war jedoch nicht nur das Transportieren von Post, sondern auch die Einweihung der Statue «**Sentinelle des Rangiers**». Aus einem Granitblock aus dem Gotthardmassiv, der von den Gletschern bis nach Corcelles-Cormondrèche transportiert wurde und dort 20'000 Jahre auf sein Schicksal wartete, schlug der Künstler den Wachsoldaten vom Col des Rangiers. Dieser wurde am 31. August 1924 eingeweiht und war im Jura für viele Jahre eine Touristenattraktion. Von dieser Statue stellte die Post eine Vignette her die wiederum auf den

Luftpostbriefen angebracht wurde. Viele Sammler haben heute einen dieser Belege in ihrer Sammlung. Die Statue finden wir auch auf der **Pro Patria** Marke mit dem Titel **«Historische Monumente»** aus dem Jahre 1940. Zum 100-jährigen Jubiläum wurde nun der Flug wiederholt, diesmal mit einem Nachbau einer Fieseler Fi 156 Storch, einer Storch Mk IV, HB-YKQ.

Es kamen zwar nicht mehr ganz 15'000 Zuschauer aber der Menschenauflauf war doch beeindruckend. Bei schönstem Wetter konnte man eine kleine Ausstellung mit drei Exponaten besichtigen, eines davon von unserem Mitglied Werner Liechti, es gab neun Händler und die Post hatte einen wirklich grossen Stand eingerichtet, wo die Sonderbelege gestempelt wurden, übrigens wie vor 100 Jahren, als die Post im Hotel Restaurant La Caquerelle ihre Poststelle einrichtete. Ebenfalls besucht werden konnte der Stand des SAV und des PCS. Für die Philatelisten gab es also genügend Möglichkeiten, die eigene Sammlung zu vervollständigen, für Zuschauer gab es Restauration, es wurden Modellflugzeuge gezeigt und der Höhepunkt war natürlich die Landung und der Start der

Storch Mk IV. Der ganze Anlass war wieder einmal ein hervorragendes Beispiel, was man mit einer guten Idee und einem motivierten Ok alles auf die Beine stellen kann.

Heute wird die Kapelle übrigens als Museum geführt, in dem sich der arg ramponierte «Le Fritz» wie die Statue im Volksmund genannt wird, seine vorerst letzte Ruhe gefunden hat. Die Geschichte über dieses Denkmal und über die Grenzbrigade 3, die im 1. Weltkrieg unsere Grenze zu Frankreich absicherte, wurde in einem Buch zusammengetragen, das auch die verschiedenen Belege und Ansichtskarten abbildet, und die Geschichten dazu, die sich seinerzeit und heute zugetragen haben. Das sehr ausführliche Buch in Farbe und mit 332 Seiten, kann beim Philatelisten-Club Swissair bezogen werden. (La Sentinelle des Rangiers, 1924 2024, eine philatelistische Reise von Jean-Luc Meusy). Die Lektüre ist allen Philatelisten empfohlen, die sich mit einem Meilenstein unserer Geschichte des 1. Weltkriegs auseinandersetzen wollen.

Geflogene Karte am 31.08.2024 von La Caquerelle nach Lausanne.

Briefe und Karten wurden nur mit einer der vier abgebildeten Vignette befördert.

Marc Inäbnit und sein Vater Eduard nach geglückter Landung vor der Storch Mk 4

...Piloten beim Fachsimpeln...

Roberto Lopez, Präsident des Verbandes Schweizerischer Philatelisten-Vereine an unserem Stand im Gespräch mit Markus T. Stäuble, Präsident des Philatelisten-Club Swissair

Markus T. Stäuble, Winterthur

Wussten Sie schon...

dass das "Stealth" (*übersetzt: heimlich, verstohlen*) - Flugzeug **Lockheed F-117 A "Nighthawk"** bei einer Länge von 20,9m, einer Spannweite von 13,2m und einer Höhe von 3,8m **auf einem Radargerät in der Grösse einer Seemöve** erscheint?

In den späten 70er Jahren begann Lockheed im Auftrag des US-Verteidigungsministeriums mit der Entwicklung eines schwer zu ortenden Kampfflugzeuges. Im Juni 1981 fand der Erstflug des bis heute wohl unkonventionellsten Flugzeuges statt. Nahezu unsichtbar für das Radar wird die F-117 durch die facettenartige Oberfläche ohne rechte Winkel und Rundungen um die Radarstrahlung zu zerstreuen und die Verwendung von Composit-Werkstoffen (nur ca. 5% der Flugzeugkonstruktion bestehen aus Metall) sowie eine Farbmischung, die Radarstrahlen absorbiert. Zusätzlich sind die beiden Triebwerke schallgedämpft und die Abgasluft wird gekühlt um die Infrarot-Ortung zu erschweren. 59 Maschinen F-117 wurden gebaut, drei davon gingen durch Unfälle verloren.

Walter Kalt, Bassersdorf

Quelle: http://www.airventure.de/history.html

PCS Aktionen
2024

Weitere Belege
siehe Seite 2 und 65.

Die sieben grössten Flugzeuge der Welt

Beim Gedanken an Riesenflugzeuge fällt vielen zuerst die Boeing 747 ein.
Länge 70.66m Spannweite 64.44m.
Doch der legendäre „Jumbo Jet" ist längst nicht die grösste Maschine am Himmel. Es geht noch grösser! Einige der Supervögel sind inzwischen allerdings nicht mehr in der Luft: Hier kommen die sieben jemals gebauten Flugzeuge mit der grössten Flügel-Spannweite.

Platz 1: 117 Meter. Stratolaunch, Carrier Aircraft

Kein Wunder, dass sie die längste ist: Für die Stratolaunch schlachtete man zwei Boeing 747-400 aus und verband die beiden Rümpfe über ein Tragflächenmittelstück miteinander - riesige 117 Meter lang! Das Doppelrumpf-Flugzeug wurde als Träger für bemannte Raketenstarts konstruiert. Nach dem erfolgreichen Erstflug am 13. April 2019 wurde es allerdings still um die Stratolaunch. Ein Serienbau ist nicht geplant.

Platz 2: 97,54 Meter. Hughes H-4 „Spruce Goose"

Über 70 Jahre lang galt die „Spruce Goose" als grösstes Flugzeug der Welt. Im Zweiten Weltkrieg wurde sie wegen Metallmangels aus Holz gebaut. Trotzdem brachte das Riesen-Flugboot immer noch 180 Tonnen auf die Waage. Es hob allerdings nur ein einziges Mal ab! Beim Jungfernflug 1947 startete sie vor Long Beach (USA), kam nach etwa 1,5 Kilometer aus dem Wasser heraus und erreichte dabei 160 km/h Spitze.

Platz 3: 88,40 Meter Antonow An-225 „Mrija"

Kein Flugzeug war schwerer und länger! Nur bei der Spannweite musste sich die An-225 der Konkurrenz mit Platz 3 geschlagen geben. Der grosse Bruder der An-124 (siehe Platz 5) hielt als Mega-Transporter 240 Weltrekorde. So hatte die „Mrija" die schwerste je beförderte Fracht geflogen - eine 247 Tonnen schwere Ölpipeline-Ausrüstung. Das einzige flugfähige Exemplar wurde beim russischen Überfall auf die Ukraine im Februar 2022 auf ihrer Heimatbasis Hostomel in der Ukraine zerstört.
(Siehe Beitrag Philatelie & Luftpost 2022/2).

Platz 4: 79,80 Meter Airbus A 380

Durchgängig doppelstöckig ausgelegt ist der A 380 nicht nur das grösste Mitglied der Airbus-Familie, sondern auch das grösste je in Serienfertigung produzierte zivile Verkehrsflugzeug in der Luftfahrtgeschichte. Maximal 853 Passagiere kann es mit einer Reisegeschwindigkeit von 940 km/h befördern. Insgesamt 251 Maschinen wurden gebaut, bevor das Programm im März 2021 eingestellt wurde. Das Flugzeug war für viele Flughäfen einfach zu gross und vierstrahlige Maschinen erwiesen sich als Spritfresser. Die Bestellungen gingen zurück.

Platz 5: 73,30 Meter. Aantonow An-124 „Ruslan"

Die Antonow An-124 - Spitzname „Ruslan" - wurde Ende der 1970er Jahre vom sowjetischen Konstruktionsbüro Antonow als grosses Transportflugzeug für die Streitkräfte konzipiert. Bis heute ist die sowjetische Konstruktion mit bis zu 150 Tonnen Nutzlast das grösste Flugzeug für zivile Schwerlast-Transporte. Und sie ist auch Reichweiten-Rekordhalterin: Am 7. Mai 1987 flog sie 25,5 Std lang insgesamt 20'150,92 Kilometer am Stück.

Platz 6: 70,12 Meter. Convair XC-99

Der Truppentransporter XC-99 der US Air Force wurde bautechnisch vom Bomber B-36 Peacemaker abgeleitet. 1947 hob das rund 55 Meter lange Flugzeug mit über 120 Tonnen Abflugmasse erstmals ab. Die Convair XC-99 bot an Bord allerdings mehr Platz als wirklich belegt werden konnte, ohne dass das Flugzeug überladen war. So blieb meist die Hälfte der Maschine leer.

Platz 7: 70,10 Meter. Bristol Brabazon

Sie gilt mit einer Spannweite von über 70 Metern bis heute als grösstes jemals in Grossbritannien gefertigtes Flugzeug. Doch in der Brabazon von Bristol war eine zu komplexe Antriebstechnik verbaut. Die machte das Flugzeug für Reparaturen anfällig. 1949 hob der Prototyp das erste Mal ab, wurde 1953 aber schon wieder verschrottet. Ein permanenter Flugbetrieb war einfach zu unwirtschaftlich.

Walter Kalt, Bassersdorf / Eingesandt von Steffen Eckard, Dresden
Quelle: Morgenpost 23./24. März 2024 / Uwe Blümel

Fordern Sie Ihr persönliches Exemplar des Kataloges an unter mail@aerophil.de

30 JAHRE AEROPHILATELIE PALMER

75. Auktion AEROPHILATELIE am 14. September 2024

EINLIEFERUNG
zu Auktionen

GEBOTE
bei Auktionen

DIREKTVERKAUF
schnell
und einfach

KAUF
im Onlineshop

Umfangreicher Sonderteil SCADTA!

AEROPHILATELIE PALMER AUKTIONEN & SHOP

AEROPHILATELIE JOHANNES E. PALMER
Falkenweg 3 · D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg
Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57
Mobil +49 (0)172 51 31 381 · www.aerophil.de · Mail: mail@aerophil.de

SAV Aktionen 2024

25.06.2024
Jugendfest Stadt Schaffhausen
PILATUS PC-7 TURBO TRAINER A-939

Pilot: CAPT Andreas «MENKSTER» MENK

UNO
TURBO 1 – LEADER

Exercice " Alpha Uno "
Vol F/A-18 Payerne - Avenches

SAS et Club Philatélique
de Payerne et environs
Poste restante
1580 Avenches

Exercice un F/A-18 atterri sur l'autoroute

03.05.2024
Erster Verwendungstag
Sonderflug Polizei-Helikopter
Ecureuil AS 350 B3 HB-ZKZ

Pilot: E. Arnold
Elmar Arnold

Philatelisten-Verein Glattal
und SAV Schweiz.
Aerophilatelisten-Verein

Trainingsflug Seenachtfest Lachen
mit Northrop F-5E Tiger II (J-3090)
05.07.2024
Pilot: Major Michael «Püpi» Duft, #1 - Leader

Schweizerischer
Aerophilatelisten-Verein
SAV
Schönengrundstrasse 13
8600 Dübendorf