



**„Tequila Daisy“, „Holey Joe“ und „Sugar Foot“**

**Bomber Nose & Tail Art**

**Commemorative Air Force**

**High Sierra Squadron**

**Minnesota Wing**

**Wie aus einer anderen Zeit**

**N-20.1 und**

**N-20.2 Arbalète**



Die Arbalète N-20.2 ist ein Versuchsflugzeug in verkleinertem Massstab zum N-20, mit vier Strahltriebwerken ausgerüstet, jeweils eines ober- und unterhalb jedes Tragflügels. Heute in Dübendorf ausgestellt.

[Foto: Kuno Gross]

## Abgeschossen über der Schweiz B-17 „Sugar Foot“

**Kuno Gross Am Morgen des 1. Oktober 1943 hob ein Verband von B-17-Bombern von der US-amerikanischen Luftwaffenbasis Oudna-Bizerta in Tunesien ab, um die deutschen Messerschmitt-Flugzeugwerke in Augsburg anzugreifen.**

Eine der beteiligten Maschinen hatte die Nummer 42-30126 und den Namen „Sugar Foot“. Sie gehörte zur 12<sup>th</sup> Air Force, 99<sup>th</sup> Bomb Group, 416<sup>th</sup> Bomb Squadron.

Eine Zeitlang wurde der Bomberverband von Jägern des Typs P-38 „Lightning“ begleitet. Diese kehrten aber um, bevor der Verband die Alpen überquerte. Kurz vor dem Ziel war die Bodensicht durch eine Wolkendecke derart behindert, dass die Mission abgebrochen werden musste. Der Bomberverband drehte um und wollte nach Tunesien zurückkehren. Noch während dem Umkehrmanöver griff ein Verband von Messerschmitt Bf 109-Jägern an und verfolgte die amerikanischen Bomber auf ihrem Weg Richtung Süden. Wahrscheinlich attackierten die deutschen Jäger die Bomber noch bis in den Schweizer Luftraum, in den sie, ohne es zu merken, hineingeflogen waren.

Um die Mittagszeit näherte sich die Formation auf 3500 Metern Höhe dem Sarganserbecken. Hier hatte sich der Nebel aufgelöst und es herrschte schönes Herbstwetter.

Das in Bad Ragaz stationierte Flab Det 21 war in Alarmbereitschaft und beobachtete den Anflug der Formation.

**Oben:** Die „Tail Art“ der „Sugarfoot“, in das einzige erhaltene zeitgenössische Foto dieses Flugzeuges hineinmontiert. [Foto: 99th BG Newsletter, Vol 7 No. 1, Jan. 1987, Montage Stefan Näf]

**Rechts:** Die „Tail Art“ hat sich nur teilweise erhalten. Es gibt zwar Fotos, auf denen weitere Teile zu sehen sind, diese wurden aber später „rekonstruiert“ und sind nicht sehr akkurat. Die „Amazone mit dem Bogen“ wurde, so wird erzählt, von Soldaten des Flab Det 21, das die B-17 abgeschossen hatte, aus den Wrackteilen geschnitten, und dann abends dem Kommandanten Gottfried F. Ruegg ins Bett gelegt. Ruegg, der später angab, zeitlebens unter dem Abschuss gelitten zu haben, vermachte die „Tail Art“, nachdem er sie jahrzehntelang bei sich zu Hause aufgehängt hatte, an Reto Renfer, bei dem sie heute einen Ehrenplatz an einer Wand im Haus einnimmt. [Foto: Reto Renfer]

Die Schweizer Fliegerabwehr hatte zu diesem Zeitpunkt den Auftrag, fremde Formationen von mehr als drei Flugzeugen zu beschliessen. Beim Überfliegen der Stellung erhielt die „Sugar Foot“ einen Volltreffer von einem der 7,5 cm Vickers-Geschütze. Der Bomber explodierte noch in der Luft. Von der zehnköpfigen Besatzung überlebten nur deren drei den folgenden Absturz der Maschine.

Die Beerdigung der toten Besatzungsmitglieder fand am 5. Oktober 1943 unter grosser Beteiligung der Bevölkerung in Bad Ragaz statt.





## Notlandung in der Schweiz B-17 „Holey Joe“

Kuno Gross Die B-17 „Flying Fortress“ der 15<sup>th</sup> Air Force, 463<sup>rd</sup> Bomb Group, 773<sup>rd</sup> Bomb Squadron mit dem Übernamen „Holey Joe“ startete am 23. September 1944 von der Basis Celone in Italien.

Bei dieser Mission wurden die Treibstoffwerke von Brüx in Tschechien angegriffen.

Das Flugzeug wurde von 2<sup>nd</sup> Lt Robert W. Kaub pilotiert, der bereits kurz vor dem Ziel Probleme mit dem Vorverdichter bemerkt hatte. Nachdem die Bomben abgeworfen waren, erbat Kaub beim Gruppenführer um Erlaubnis für eine Notlandung in der Schweiz, da er nicht glaubte, dass er die Maschine zurück zur Basis bringen könnte.



In der Folge kam es noch zu weiteren technischen Problemen, die den Weiterflug immer schwieriger machten. Zuerst fiel die Sauerstoffversorgung aus und kurz darauf auch noch die elektrischen Instrumente. Bedingt durch die nur noch geringe Motorenleistung verlor die B-17 immer mehr an Höhe. Der Besatzung blieb nichts anderes übrig, als alles, was nicht mehr unbedingt zum Fliegen gebraucht wurde, über Bord zu werfen – Waffen, Munition, Ausrüstung. Das Flugzeug befand sich nur noch etwa in 300 Meter Höhe, als es die Schweizer Grenze überflog. Sofort wurde die „Flying Fortress“ von Schweizer Morane-Jägern empfangen und nach Dübendorf geleitet.

Beim Landeanflug bemerkte Kaub, dass er das Fahrwerk nicht mehr ausfahren konnte, und so musste er die Maschine auf dem Bauch landen.

Alle Besatzungsmitglieder blieben bei der Bauchlandung zum Glück unverletzt.

Während das Flugzeug nach dem Krieg in der Schweiz verschrottet wurde, blieb die „Nose Art“ als einziges Teil des Bombers erhalten und befindet sich heute in Privatbesitz.

**Links:** Das einzige zeitgenössische Foto mit der Nose Art „Holey Joe“. [Foto via Stefan Nüß]

**Unten:** Der „Holey Joe“ war nur auf der rechten Seite der B-17 aufgemalt.



## Gelandet in Dübendorf B-24 „Tequila Daisy“

**Kuno Gross** Zwischen dem 11. und dem 13. Juli 1944 flogen die B-24 Liberator der 8<sup>th</sup> Air Force eine Reihe von schweren Bombenangriffen auf Industrieziele in und um München herum.

Viele der Liberator-Bomber wurden dabei von der deutschen Fliegerabwehr so schwer beschädigt, dass sie es nicht mehr zurück auf ihre Basen schafften. 14 stark beschädigte Maschinen retteten sich in die neutrale Schweiz.

Unter den Flugzeugen, die in der Schweiz landeten, befand sich auch der B-24J-Bomber mit dem Namen „Tequila Daisy“, eine Maschine der 8<sup>th</sup> Air Force, 492<sup>nd</sup> Bomb Group, 857<sup>th</sup> Bomb Squadron mit dem Kennzeichen 9H-R.

Die „Tequila Daisy“ war von der Basis North Peckenham in Grossbritannien gestartet und beteiligte sich an der Bombardierung von München. 2<sup>nd</sup> Lt John C. Tracey pilotierte den Bomber, und die Besatzung bestand aus insgesamt neun Mann.

Über dem Ziel wurden die Motoren Nummer 2 und 4 von deutschen Flakgranaten getroffen und mussten ausser Betrieb genommen werden. Als einzige Möglichkeit blieb dem Piloten eine Landung in der Schweiz. Bei der Landung in Dübendorf am 11. Juli 1944 knickte das Bugrad ein, und der Vorderteil der Maschine wurde stark beschädigt.

Während das Flugzeug nach dem Zweiten Weltkrieg in der Schweiz verschrottet wurde, schnitten die damit beschäftigten Mechaniker zuvor das Blechstück mit der „Nose Art“ aus dem Vorderrumpf heraus, so dass es heute im Flieger Flab Museum in Dübendorf präsentiert werden kann.



Die „Nose Art“ wurde, wie man uns schwer erkennen kann, nach einem Werk des weltbekannten US-amerikanischen Pin-up-Künstlers Alberto Vargas gemalt.

