

MIDLAND / here we come!

Die Leserreise der Aero Revue an die „Airsho 99“ machte Spass!

27 Fliegerei-Enthusiastinnen und -Enthusiasten in Florida und 32 in Midland erlebten eine unvergessliche Tour mit zahlreichen, exklusiven Rosinen.

Reisestenogramm

Samstag, 25.9.99: Die Reise mit Swisair / Delta von Zürich nach Orlando verlief problemlos. Von Atlanta nach Orlando flogen wir in einer B-777, eindrucklich! Das Ferienhotel „Wilderness Lodge“ war wirklich aussergewöhnlich!

Sonntag, 26.9.99: Bruno Stanek führte uns im Kennedy Space Center an Orte, die für „Otto Normalverbraucher“ niemals zugänglich sind. Mit diesem Besuch und Brunos Erklärungen erhielten wir einen einmaligen Anschauungsunterricht über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der amerikanischen Weltraumfahrt! – Danke Bruno!

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite 3
SHAC	Seite 4
People	Seite 5
Nachbau einer Spitfire	Seite 6
Airshow Dittingen	Seite 9
Ju-52	Seite 10
Bern / Belpmoos	Seite 12
Buochs	Seite 13
News, Veranstaltungen	Seite 16

Am Nachessen nahmen auch die beiden Schweizer CAF Colonels Elisabeth und Werner Meier aus Daytona Beach teil.

Montag, 27.9.99: Beim Besuch auf dem McDill Luftstützpunkt beehrte uns der Chief of Staff mit einer ca. 40minütigen Präsentation!

Auf dem Tarmac stand uns dann ein aktiver KC-135-Tanker samt Crew zur Besichtigung - vom Cockpit bis Schwanz - zur Verfügung. Der Besuch im Reflectone Training Center in Tampa ermöglichte einen eindrucklichen Einblick in die Entwicklung und Herstellung von professionellen Flugsimulatoren für militärische und zivile Zwecke.

Dienstag, 28.9.99: Flugtag! – Die beneidenswerten Kollegen, die in Kissimmee einen P-51 „Mustang“ (Crazy Horse) oder eine T-6 „Texan“ pilotierten, waren für den Rest des Tages begreiflicherweise in einem Trance-ähnlichen Zustand. Zum Glück verlief eine Motorpanne des T-6 kurz nach dem Start harmlos. Der „Corsair“-Flugsimulator machte Spass, der Flug mit dem „Ultralight“ begeisterte und die Ausstellung im „Fantasy of Flight“ beeindruckte sehr.

Mittwoch, 29.9.99: Das Epcot Center ist immer einen Besuch wert. Unglaublich, was das Disney Imperium alles zu bieten hat! - Die vom Florida Wing der CAF für uns am Abend organisierte Hangar Party verblüffte auf der ganzen

Linie. Eine „Fly-In Community“ wie Spruce Creek hatten die wenigsten von uns weder gesehen noch erlebt.

Ganz einfach unglaublich, was da in den Häusern und Hangars des Spruce Creek



Fly-In alles vor sich geht!

Über hundert Anwesende empfingen uns sehr herzlich und bewirteten uns im Rahmen einer „Hangar-Party“ sehr gastfreundlich. Nochmals herzlichen Dank Col. Dick Russell und CAF Florida Wing!

Donnerstag, 30.9.99: Nachtübung! – Tagwache um 0400 Uhr. Koffer packen, Frühstück fassen, Transfer zum Flughafen, Flug nach Dallas, Texas. - Wow! – Sehr interessanter Besuch auf der Dyess AFB. Nach dem Lunch in der Offiziersmesse und dem Einkauf im „B-1-B Fan-Shop“ stand für uns auf dem Tarmac ein B-1-B-Bomber samt Crew zur Verfügung. Auch die Besichtigung eines C-130 Transporters und die statische Ausstellung waren sehr eindrucklich. Spitze!

Freitag, 1.10.99: CAF, here we come! – Nach der Begrüssung durch die CAF-Leitung, konnten wir tatsächlich in verschiedenen Warbirds mit-



Die glückliche B-17 Crew

fliegen, in zwei B-17 Fliegende Festungen „Sentimental Journey“ und „Texas Raiders“, in den beiden A-26 „Spirit of Waco“ und „Las Vegas Vixen“, in der PBV „Catalina“ und der TBM „Avenger“. Col. Werner Meier wird den ereignisreichen Flug mit der Las



Vegas Vixen in der nächsten Ausgabe des CONTACT noch beschreiben. Der High Sky Wing sorgte auch an der Kick-off Party für das leibliche Wohl.

Samstag, 2. und Sonntag, 3.10.99: Wir erlebten eine Super-Airshow! - Über 800 freiwillige Helferinnen und Helfer der CAF bereiteten die „Airsho 99“ vor, die wir am Samstag und Sonntag im VIP-„Swiss Chalet“ mit allem Komfort geniessen konnten!

Obwohl die beiden Parade-Warbirds „FIFI“ und „Diamond Lil“ wegen

massiver Unterhaltsarbeiten während der ganzen „Airsho“ im Hangar, resp. am Boden blieben, war eine eindruckliche Bomberflotte u.a. mit B-25 und A-26 zu sehen, zu hören und zu riechen. Nicht weniger als vier B-17 waren anwesend: *Sentimental Journey*, *Texas Raiders*, *Memphis Belle*, und *Thunderbird*.

Die Parade der Navy Warbirds umfasste u.a. SBD „Dauntless“, SB2C „Helldiver“ TBM Avengers, die Grumman „...cats“ und natürlich verschiedene Modelle des F4-U „Corsair“. Das legendäre Flugboot PBV „Catalina“ war als ehemaliges Feuerwehr-Flugzeug in knallroter Ausführung zu bewundern.

In ihrer sauber geflogenen Vorführung sammelte sich eine beachtliche Zahl von L- und T- Flugzeugen sukzessive zu einem auch lärmässig ein-drücklichen

Schwarm von insgesamt 44 Maschinen. Col **Hermann Häberlings** Pilatus „P3“ (A-835), geflogen von Hermanns Freund **Carlo Cesa**, wirkte fast ein wenig verloren in der mächtigen Flotte von amerikanischen Trainer- und Liaison-Flugzeugen. Aber immer-

hin: Zum ersten Mal beteiligte sich ein schweizerisches Flugzeug an der „Airsho“ der CAF in Texas! – Herzliche Gratulation Hermann und Carlo!

Die US Streitkräfte waren gut vertreten. Die Navy mit einem FA-18 „Hornet“, die USAF mit einem F-16 „Fighting Falcon“, einem F-15 „Eagle“, einem B-1-B Bomber der Dyess AFB sowie anderen neueren Flugzeugen in der statischen Ausstellung. Atemberaubend war der Formationsflug „Heritage Flight“; der Mustang P-51 „Gunfighter“ mit Reg Urshler, begleitet links

und rechts in sehr enger Formation von einem F-15 und einem F-16. Beim letzten Vorbeiflug löste sich der P-51 in einer langsamen Rolle nach oben aus der Formation – WOWEE!!

Die TORA-TORA-TORA Vorführung wurde dieses Jahr durch eine grosse Anzahl mobiler Bodentruppen mit gepanzerten WW2- Fahrzeugen dramatisch verstärkt. Auch das Pyro-Detachment, das sich „The Blastards“ nennt, erbrachte wiederum perfekte Leistungen in Sachen Feuerwerk. Einen imposanten Eindruck hinterliess die durch vier in der Abenddämmerung in Formation fliegende B-17 Bomber ausgelöste 450 m lange „Feuerwand“.

Der Deutsch/Kanadier Manfred Radius erbrachte mit seinem H-101 „Salto“ Segler wiederum das hanebüchene Kunststück eines gestossenen Loopings in geringer Höhe, wobei er gleich anschliessend, auf dem Rücken fliegend, mit dem Seitenruder ein auf 5.5 m quer über die Piste gespanntes Seidenband durchschnitt!

Im Abendprogramm verzauberte er mit seinem pyrotechnisch untermalten und mit klassischer Musik choreografierten Segelfluggballet den nächtlichen



Unsere Schweizervertretung - die P3
Himmel mit Akrobatik-Vorführungen vom feinsten.

Die Möglichkeit, Flugzeuge „hautnah“ aussen und innen besichtigen zu können, macht auch die statische Ausstellung bei der CAF in Midland wirklich einmalig. Besitzer oder Mannschaften der Flugzeuge freuen sich sogar, wenn

man ihr Flugzeug näher kennenlernen möchte! – Für uns Absperrungen gewohnte Schweizerinnen und Schweizer beinahe revolutionär! – Nochmals eine Super-Airshow mit einigen Neuigkeiten zum Samstags-Programm. Mit dem Farewell-Dinner im Hotel Hilton wurde das zehntägige Reiseprogramm würdig abgeschlossen.

Montag, 4.10.99: Nach einer „zügigen“ Reise über Dallas und Atlanta und einem etwas „holperigen“ Flug über den Atlantik trafen wir wohlbehalten und voller unvergesslicher Erlebnisse pünktlich um 0800 Uhr morgens in Zürich Kloten ein.

Stimmen nach der Reise

„Weiter so mit den Fliegerreisen! - Besten Dank an die Organisatorinnen und Organisatoren sowie die beiden Reiseleiter!“ – „Ich werde bei der Reise an die Airsho 2000 nach Midland wieder dabei sein!“ - „Auf Wiedersehen am „Refresher 2000“!“

Ein bekannter englischer Aviatik Journalist formulierte es so:

„Jedermann hat eine Wunschliste von Dingen, die er unbedingt einmal im Leben tun möchte. Falls der Besuch der CAF „Airsho“ noch nicht auf ihrer Liste steht, müssen sie ihn unbedingt darauf setzen. Er wird ihre Vorstellungen über Airshows verändern. Wenn er schon auf Ihrer Liste steht, müssen sie ihn nach oben schieben, denn er verdient eine höhere Priorität. Wenn Sie die „Airsho“ schon einmal gesehen haben, wissen Sie, dass es sich lohnt, sie ein weiteres Mal zu erleben“.

CAF Col. Adi Meier



Nein ! - Dies ist nicht eine Aufnahme von einem englischen Luftstützpunkt des 2. WK, sondern ein Frühaufsteher-Schnappschuss aus Midland, Texas



da ist was los



Fredy und Adi zusammen mit Col. Paul Tibbets der die B-29 „Enola Gay“ pilotierte, aus der am 6. August 1945 die erste Atombombe „Little Boy“ über Hiroshima abgeworfen wurde. Tibbets wurde später zum Brigadier General der USAF befördert.



Die Sentimental Journey im Landeanflug

Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

In der August-Ausgabe war zu lesen, dass die Redaktion des CONTACT von Jürg Sprenger zu Werner Meier gewechselt hat. In der Folge hat der Vorstand neue Ansprüche an die Gestaltung des CONTACT gestellt. Das heisst aber keineswegs, dass Jürgs Arbeit nicht geschätzt wurde.

Im Gegenteil! - Heute möchte ich die Gelegenheit ergreifen um mich bei Jürg für seine grosse Arbeit herzlich zu bedanken. Nicht nur, dass er Mitgründer der Swiss Supporter Squadron und deren erster Präsident war, obendrein hat er, stets im Alleingang, mit viel Geschick und Hingabe das Layout des ‚Contact‘ gemacht und den Text und die Bilder bearbeitet.

Schliesslich hat Jürg auch noch alle Exemplare selber gedruckt. Dafür muss er wohl eine Menge Zeit aufgewendet haben.

Wieviel, das können wir höchstens erahnen. Dass ihm dieser Aufwand mit der Zeit doch ein bisschen zuviel wurde, ist begreiflich. – Nochmals vielen Dank, Jürg.

Apropos Redaktion: Sie freut sich nach wie vor über jeden Beitrag, seien es Berichte, Zeichnungen, Fotos oder Anekdoten etc. zum Thema Aviatik.

Der ‚Contact‘ ist nicht nur für den Vorstand offen, sondern für alle Mitglieder!

N.B.: Die Adresse der Redaktion ist auf der letzten Seite ersichtlich.

CAF Col. H. Hinnen



TORA - TORA - TORA



Heritage Flight mit Col. Reg Urschler im Gunfighter P-51 im engen Formationsflug mit F-15 und F-16

Swiss Historic Aircraft

Wie wir an den letzten Generalversammlungen orientieren konnten, strebten die Verantwortlichen der SHAC (Morane Projekt) und der CAF /SSS eine gegenseitige Unterstützung im Zusammenhang mit fliegerischen Aktivitäten an. Die dafür vorgesehene vom CAF-Vorstand entworfene Zusammenarbeits-Vereinbarung durfte unseren Mitgliedern bereits vorgestellt werden.

Der damalige SHAC-Präsident, Christian Schweizer, hat diese Absicht an zwei unserer GV's sogar persönlich kommentiert und auf die Vorteile und Probleme hingewiesen. Infolge des tragischen Todes von Christian konnten die Verträge nicht mehr unterzeichnet werden.

Die vorgesehene Zusammenarbeit musste verständlicherweise zurückgestellt werden. Für die SHAC war es wichtig, sich neu zu finden; heute ist Reto Kuprecht aus Zürich Ansprechpartner und für diese Gruppe verantwortlich.

Nach wie vor leistet jedoch Max Vogelsang aus Wohlen seinen enormen Einsatz mit dem Wiederaufbau der Morane D-3801. Die anspruchsvollen Arbeiten sind soweit fortgeschritten, dass mit der Flugtüchtigkeit des ehemaligen Schweizer-Militär-Flugzeuges auf die nächste Saison gerechnet werden kann.

Im übrigen ist Reto Kuprecht ein engagierter Besitzer eines T28 (Erstflug 1949, also vor 50 Jahren). Das besondere Flugzeug ist flugtüchtig, eingelöst und in Altenrhein stationiert.

Für interessierte CAF-Mitglieder sind Besichtigungen oder sogar Mitflüge zu Sonderkonditionen möglich (Anmeldung bei Reto Kuprecht 01/239-5246

CAF Col. Werner Hauri

people



Ein neues Vorstandsmitglied stellt sich vor:

Col. Edy Steiner

Verheiratet, zwei erwachsene Söhne und eine Tochter.

Ich wurde im Juni 1947 geboren. Die Primar- und Sekundarschule besuchte ich in Stans.

Mit viel Glück durfte ich in der DMP Buochs die Lehre als Mechaniker absolvieren.

Nach der Lehre erhielt ich eine Stelle im Flugbetrieb der Pilatus Stans.

Im April 1968 wechselte ich in die damals noch junge Getränke-automatenindustrie. Bis zum heutigen Tag bin

ich dieser Branche treu geblieben. Bei der Armee wurde ich in der damaligen Flugwaffe eingeteilt, wie im Lehrvertrag vorgesehen.

Meine Liebe zur Fliegerei habe ich in ganz jungen Jahren entdeckt. Ich bin in der unmittelbaren Nähe des Militärflugplatzes Buochs aufgewachsen.

Der Vater eines Schulfreundes arbeitete damals als Mechaniker bei der DMP. Dieser Beruf faszinierte mich. Diese Tätigkeit wollte ich unbedingt lernen.

Ohne Schnupperlehre, Besichtigung oder eines Gesprächs konnte ich den Beruf des „Flugplatzmausers“ erlernen, so nannten meine Schulfreunde die Arbeitnehmer des Flugplatzes.



Damals, 1963, waren die Zweit-Weltkriegsmaschinen aus dem militärischen Dienst ausgeschieden. Aktuell waren die Vampires, Venoms und die Hun-

ters. Die Mirage stand vor der Einführung in den Truppendienst.

Unser Flugplatz wurde die Heimbasis für die Mirage auserkoren. Das brachte unserem Kanton hochwertige Lehr- und Arbeitsplätze.

Heute, gut dreissig Jahre später, stimmt das alles nicht mehr. Die Mirage steht kurz vor der Entlassung aus der Armee und mit der Schliessung des Flugplatzes Buochs müssen wir in nächster Zeit rechnen.

Ich habe immer die Kontakte zu Mitarbeitern der DMP, AMF, BAME, BABLW und SF aufrecht erhalten.

Als Geburtstagsgeschenk erhielt ich von meiner Frau die Reise nach Midland zur Airsho 97. Die CAF und die SSS (Swiss Supporter Squadron) faszinierten mich. Bei der SSS lernte ich Aktive und Fliegerveteranen kennen, die ihren ehemaligen Beruf heute noch lieben und die Weiterentwicklung fasziniert mitverfolgen.

An der GV 99 wählten mich die Mitglieder in den Vorstand der CAF/SSS.



Nostalgie: Startvorgang beim Venom



Pflicht erfüllt - Schwanz ab...

report

Spitfire Mk. IX die englische Legende

Am 5. März 1936 erfolgte der Erstflug des Prototyps Supermarine 300 K5054, gebaut von der Supermarine Aviation in Eastleigh Airport in der Nähe von Southampton. Namenlos unternahm sie ihre ersten Flüge und ahnte nicht, dass sie als Spitfire zu einer britische Legende aufsteigen sollte.

Die Spitfire Mk I wurde gerade noch rechtzeitig an die Truppe geliefert. Dort übernahm sie die Hauptrolle in der Luftschlacht um England. Mit ihrem Rolls-Royce Merlin III-12 Zyl. mit 1030 PS war sie der Messerschmitt BF 109E ebenbürtig, manche behaupten, sogar überlegen.

Um der neuen Focke-Wulf 190 begegnen zu können, wurde im Schnellzugstempo die Spitfire Mk IX entwickelt. Diese war mit einem Rolls-Royce Merlin 70-12 Zyl. mit 1710 PS ausgerüstet und hat exzellente Leistungen, speziell in grossen Höhen. Von der Version Mark IX wurden 5663 Stück hergestellt und sie war somit die meistgebaute Spitfire. Dieser Typ war bis Kriegende im Einsatz und wurde weltberühmt.

Die elegante Form der Spitfire mit ihren elliptischen Tragflächen begeisterte viele. So auch einen Jungen aus Rüdlingen. In den 70-er Jahren baute der 15-jährige Jürg Angst verschiedene Spitfire-Modelle und wurde von seinem Vater Otto (Flight Engineer DC-10) sehr unterstützt. Sein Vater war es dann auch, der 1977 den Bau einer richtigen Spitfire-Replica an die Hand nahm. Die Pläne des drei-viertel Modells waren aber leider nicht brauchbar,



weil das Luftamt zu dieser Zeit den Bau eines Flugzeuges mit einem Motor über 150 HP nicht erlaubte.

Die Pläne wurden geändert und so ist nun eine leichtere „non aerobatic“ Spitfire im Bau. Diese enorme Zeichnungsarbeit übernahm Albert Neukom. Für die älteren Semester ist er sicher noch ein Begriff, war er doch ein bekannter Segelflugzeug Konstrukteur.

Die Arbeit ging zügig voran und nach x-Stunden Schleifarbeit am Flügel und Rumpf konnte 1980 die Belastungsproben der Flügel in Angriff genommen werden. Die Limite von +4.6 g war kein Problem. Die Flügelrippen sind aus Holz und der Träger aus Avional, also eine altbewährte und zuver-

lässige Konstruktion. Wieviel Tranksame sie bei diesen Schleifarbeiten verbraucht haben, konnte ich nicht ausfindig machen.

Grössere technische Problem traten beim Einbau des Motors auf. Es bestanden keine Pläne und daher mussten

sämtliche Leitungen nach eigenem Gutdünken verlegt werden. Improvisation war gefragt und vorallem gute Nerven.

Lufteinlässe, Auspuff, Treibstoff, Oelkühler, der Propeller mit seinem imposanten Spinner usw. mussten aufeinander abgestimmt und am richtigen Ort montiert werden. Ob diese Komponenten ihren Dienst nach Vorschrift ausführen, werden die Standläufe aufzeigen. Sehr zeitaufwendig war die Konstruktion des Cockpit-hood und des Windshield.

Col. Heinz Leuenberger (Flight Engineer DC-8, DC-10 und B-747) ergänzte ab 1980 das Spitfire Team.



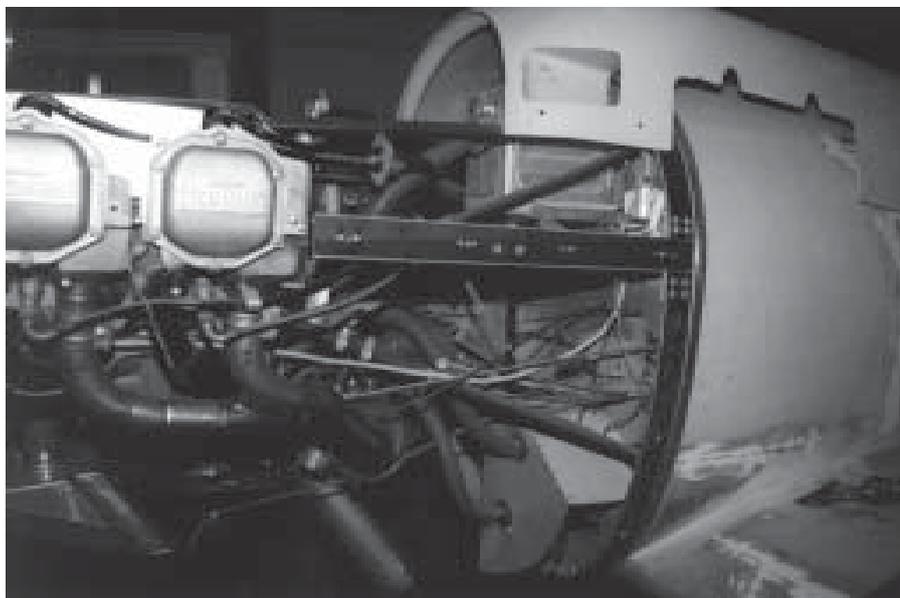
Col. Heinz Leuenberger begutachtet seine Arbeit ...

Dieses Team erlitt im Jahr 1983 leider einen grossen Rückschlag. Otto Angst starb unerwartet und Albert Neukom verunglückte mit einem Motorsegler tödlich.

Die Production-Rate war nun auf ein Minimum gesunken. Jürg Angst war sehr stark mit seiner Ausbildung beschäftigt und Flight Engineer Heinz Leuenberger mussten oder durfte seine Einsätze bei der Swissair abfliegen. Ich war noch als Copi auf dem DC-10 mit Heinz zusammen und ob es nun in Bangkok oder Rio de Janeiro war,

Wie das so ist bei Flugzeugerbauer: Garagen, Waschküchen und sonstige Räume werden mit allem Möglichen belegt und das Haus duftet auch nicht immer nach „Channel 5“. Ohne das grosse Verständnis der Familienangehörigen kann ein solches Unternehmen nicht durchgeführt werden.

Das Spitfire Team (Jürg und Heinz) will jetzt die Arbeit vorantreiben, so dass in absehbarer Zeit die ersten Standläufe stattfinden können.



immer schwärmte Heinz von seiner Spitfire.

Im Elternhaus von Jürg Angst wird nun weitergearbeitet. Die Spitfire ist zu 80% vollendet, d. h. 4800 Arbeitsstunden stecken bereits in ihr.

Im Moment wird am Fahrwerk gearbeitet. Die Arbeit der Hydraulikpumpe übernimmt ein Elektromotor. Das Luftamt verlangt aber zusätzlich noch eine mechanische Verriegelung, das wiederum einige Probleme auslöste. Das Fahrwerk kann im Notfall auch mit einer *Handkurbel (kräftige Arme sind gefragt)* ausgefahren werden.

CONTACT bleibt am Ball und wird Sie über die Fortschritte informieren.

Wir wünschen unseren beiden Mitgliedern viel Geduld und die entsprechende Zeit für die restlichen 20% Arbeit. Die CAF/SSS wird sicher einen Champagner zum ersten Standlauf spenden.

Col. Werner Meier

Gesucht ...

von Glenn Miller eine LP oder CD mit dem Lied «Sentimental Journey»

CAF Col. Blaser Tobias
Vorstadtstr. 49
4653 Obergösgen

Natel: 079/661-4617
e-mail: t.blaser@bluewin.ch



Col. Heinz Leuenberger und Jürg Angst bei der Arbeit. Die Auspuffverschalung wird demontiert.



Jumbolino Capt. Jürg Angst im Cockpit des Spit-



Eine knappe Angelegenheit - Jürg beim Probesteigen

report

Airshow Dittingen

Am 21. und 22 August fanden bei wunderschönem Wetter die Flugtage von Dittingen statt. Auf diesem Segelflugplatz in den Jurahöhen trafen sich die Flugbegeisterten und erlebten eine schönes Aviatikfest.

Zu sehen waren neben den verschiedensten Flugzeuge auch die Corsair, Fokker DR1 (Red Baron), und die OV-10 Bronco. Kunstflüge mit der Extra 300L, Sukhoi SU-26 und Bückler gehörten ebenfalls zum Programm. Die Armee war vertreten durch die Patrouille Suisse auf Tiger und die Super-Puma demonstrierte ihre Einsatzfähigkeiten.

Erstmals konnten die Zuschauer die Rollversuche des Blériot XI (1910) miterleben. Mit einem original ANZANI 6 Zyl. Doppelsternmotor ausgerüstet, knatterte Hans Furrer die Piste hinunter. Der 45 HP starke ANZANI war ein Ohrenschmaus und eine wunderschöne Rauchwolke rundete diese Demonstration ab.



Fokker DR1

er das Einflugprogramm im Frühjahr 2000 beenden und den Segen des BAZL erhalten.. Wir werden ihn sicher noch an vielen Flugschauen bewundern können.

Col. Werner Meier

Eine wunderschöne Corsair



Der weltweit einzige original ANZANI Motor



Geschwindigkeitsmessung für die Testflüge

Dass dieses nach Originalplänen selbstgebaute Ding wirklich fliegt, demonstrierte er uns für etwa 5 Sekunden. Wie mir Hans Furrer mitteilt, wird



*Ready for Take-off
zwei Helfer halten die bremslose Blériot XI - und auf los gehts los ...*

report

Bereits 5 CAF/SSS Colonels im Dienste der JU-AIR

Bericht über die Zusammenarbeit mit dem VFL und der JU-AIR

Die Zusammenarbeit unseres Squadrons mit der JU-AIR liegt insofern nahe, als die Zielsetzung der JU-AIR weitgehend mit derjenigen der Confederate Air Force übereinstimmt. Auch die JU-AIR will Warbirds aus dem zweiten Weltkrieg in flugtüchtigem Zustand erhalten und betreiben, ohne dabei den Krieg oder dubioses Kriegsheldentum zu verherrlichen.

JU-AIR und CAF können einiges von einander lernen und profitieren, denn beide Organisationen haben ähnliche Probleme zu bewältigen. Pikanterweise kommt dazu, dass auch der „Great Lakes Wing“ der CAF eine der wenigen noch existierenden JU-52 (genauer: eine Casa 352) betreibt. Die Gemeinsamkeiten liegen also auf der Hand.

Nach ihrem Besuch im Februar dieses Jahres, waren die Mitglieder der obersten CAF Leitung, **Joe Cowan**, **Bob Rice**, **George Lodge** und andere von ihrem Besuch bei der JU AIR sehr beeindruckt. Sie meinten, dass es die CAF als ein Privileg und als eine Ehre betrachtet, durch das Swiss Supporter Squadron mit dem Fliegermuseum und der JU-AIR gute Beziehungen zu pflegen und zusammenarbeiten zu dürfen. Vielleicht wurde es durch diesen Besuch erleichtert, dass die JU-AIR dem in Chicago domizilierten „Great Lakes Wing“ der CAF bei der Reparatur ihrer JU-52 (Casa 352L) mit schwer zu beschaffendem Wellblech für Tragflächen aushelfen konnte. Besonders

sympathisch fanden sie die Tatsache, dass der Leiter des Fliegermuseums und der JU-AIR, Kurt Waldmeier, eingetragener Colonel der CAF ist.

Nach Vorgesprächen im Sommer/Herbst 1998 wurde vor einem Jahr die Zusammenarbeit SSS / JU-AIR in den Bereichen „Check-In“ und „Flugbetrieb“ aktiv aufgenommen. Da in Kürze die diesjährige offizielle JU-AIR Flugsaison abgeschlossen sein wird, eignet sich der Zeitpunkt gut um die Fortschritte in unserer Zusammenarbeit näher zu betrachten.

Check-In

In groben Zügen umfasst der Bereich „Check-In“ die organisatorischen, administrativen und praktischen Tätigkeiten im bezug auf die Passagierbetreuung: Die Begrüssung beim Eintreffen im Fliegermuseum, die Abwicklung des Ticket- und Zahlungsverkehrs am Schalter, die Informationen zur Vorbereitung auf den bevorstehenden Flug und die Begleitung der Gruppe zum Flugzeug.

Während des Flugs werden im Büro die pendenten administrativen Arbeiten erledigt. Nach der Landung gilt es die Passagiere beim Flugzeug abzuholen, sie unter Beantwortung ihrer meist häufigen Fragen wieder zurück ins

Fliegermuseum zu begleiten und sie schliesslich mit bester, höflicher Empfehlung zu verabschieden.

Frau **Beatrice Heuberger**, Assistentin des Geschäftsleiters, ist bei der JU AIR auch für den Check-In-Bereich verantwortlich. In einem kürzlichen Gespräch äusserte sie sich über unsere Zusammenarbeit wie folgt: „Nachdem von den ursprünglich gemeldeten sechs Personen des SSS die Colonels **Ruedi Brändli** und **Thomas Hüsler** im Einführungs/Refresher-Kurs von anfangs Jahr die notwendige Ausbildung erworben hatten, konnten sie ab März in den aktiven Check-In-Dienst eingesetzt werden. Beide integrierten sich schnell und gut in die bestehende Equipe, von der sie auch gut aufgenommen wurden. Ruedi und Thomas sind heute tragende Mitglieder unseres Check-in-Teams. Auch bei unseren Kundinnen und Kunden, den Passagieren, kommen beide gut an. Die Überwindung der normalen, anfänglichen Unsicherheiten brachten sie rasch hinter sich und erledigten ihre Arbeit schon bald mit der von unseren Passagieren erwarteten Professionalität. Sie setzen sich mit Begeisterung ein und arbeiten sehr pflichtbewusst und gewissenhaft. Ganz besonders schätze ich auch ihre Flexibilität. Beide liessen sich auch während der kritischen Ferienzeit einsetzen und sind auch bereit, gelegentlich Einsätze

während den Werktagen zu übernehmen. Zu den Entwicklungsmöglichkeiten befragt, meinte Frau Heuberger: „Wir sind sehr gerne bereit, zwei bis drei weitere Personen des SSS in unser Check-In-Team aufzunehmen. Wichtigste Voraussetzungen für diese

Aufgabe, die sich auch gut für Ehepaare eignet, sind Freude am Umgang mit Menschen, administratives Geschick



Alles OK - Adi ist zufrieden ...

und vor allem Spass an der JU-AIR Nostalgie-Fliegerei. Zudem sollten allfällige Interessenten bereit sein, ihre Freizeit an ein paar wenigen Samstagen des Jahres unserer gemeinsamen Sache zur Verfügung zu stellen. Der nächste Ausbildungs- und Refresher-Kurs wird voraussichtlich im Februar 2000 durchgeführt. Interessentinnen und Interessenten können sich direkt bei mir (Tel. 01 823 26 49) oder über die SSS-Leitung (Cols Hans Hinnen, 052 337 23 10 oder Adi Meier 062 212 77 44) anmelden.

Flugbetrieb

Unter anderem auch für die Arbeiten in bezug auf den „Flugbetrieb“, ist der Technische Leiter der JU-AIR, **Hanspeter Sennhauser**, zuständig. Die Bezeichnung „Flugbetrieb“ fasst zahlreiche Aufgaben zusammen, die mit dem ordentlichen Betrieb der Flugzeuge - ausser dem Pilotieren - zu tun haben. Unter Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des Militärflugplatzes Dübendorf und Vorschriften des Bundesamt für Zivilluftfahrt, gehören vor allem dazu:

Vorbereitungen

- Bereitstellen des Flugzeugs in den flugbereiten Zustand.
- Auffüllen der Betriebsstoffe, Funktionskontrollen, Reinigung, etc.
- Verschieben des Flugzeugs vom Hangar an den Einstiegsort für die Passagiere (das „Gate“).
- Unterstützen der Cabin Crew beim Einsteigen der Passagiere.
- Unterstützen der Cockpit Crew von aussen bei den Start-Vorbereitungen.

Betrieb

- Einweisen des Flugzeugs an den richtigen Standort nach der Landung (Follow me).
- Unterstützen der Cabin Crew beim Aus- und Einsteigen der Passagiere
- Kontrollen, Nachfüllen der Betriebsstoffe, Reinigung, etc.
- Unterstützen der Cockpit Crew von



Fredi betrachtet kritisch den Startvor-

aussen bei den Start-Vorbereitungen
- Sicherstellung der Feuerlöschbereitschaft .

Nacharbeiten

- Verschieben des Flugzeugs zurück in den Hangar.
- Kontrollen, Nachfüllen von Betriebsstoffen und Reinigung
- Veranlassen allfälliger Unterhalts- oder Reparaturarbeiten durch die Unterhalts-Crew.
- Nachführen des LOG Buchs.

Dazu gehören logischerweise auch das Betreiben der Tank- und Löschfahrzeuge.

Da diese Arbeiten zum Teil einen direkten und grossen Einfluss auf die Sicherheit der Passagiere, der Crew und das Flugzeug haben, werden sie hauptsächlich unter Verwendung von Checklisten ausgeführt. Mit Visum oder Unterschrift bestätigen die Ausführenden auf der Checkliste, dass die Arbeit vorschriftsgemäss, gründlich und zuverlässig ausgeführt wurde. Die Mitglieder einer Flugbetrieb-Gruppe müssen also über ein ordentliches Mass an Wissen, Können, Verantwortungsbereitschaft und –bewusstsein verfügen. Diese Voraussetzungen werden vom zuständigen Leiter über eine entsprechende Ausbildung und Praxis geschaffen.

Für die Sicherstellung des vorschriftsgemässen Flugbetriebs während des Jahres stehen Hanspeter Sennhauser mehrere Flugbetriebs-Gruppen zur Verfügung. Eine Gruppe besteht aus einem **Gruppenführer**

und zwei bis drei **Mechanikern**. Der Gruppenführer ist für die Zuteilung der Arbeiten an die Mechaniker zuständig und trägt schliesslich auch die Verantwortung für deren korrekte Ausführung und die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften. Im Normalfall kommt eine Gruppe zwischen März und November an drei bis vier Samstagen zum aktiven Einsatz.

Von grosser Bedeutung ist, dass die Teammitglieder die notwendige fachliche Kompetenz erhalten und festigen können. Dies kann mit der Teilnahme am obligatorischen, eintägigen Refresherkurs (einmal pro Jahr) und durch das aktive „Learning by Doing“ während mindestens drei bis vier praktischen Einsätzen während der Woche oder an Samstagen erreicht werden.

Da aus praktischen und wirtschaftlichen Gründen pro Flugzeug und Tag höchstens ein Team eingesetzt werden kann und nur drei Flugzeuge betrieben werden, ist der Bedarf an Gruppenmitgliedern begrenzt.

In der Zeit vom März bis November 99 wurde von Hanspeter Sennhauser eine erste SSS-Flugbetriebsgruppe bestehend aus den Colonels **Heinz Leuenberger, Fredi Lienhard und Adi Meier** in mehreren Trainingseinsätzen an mehreren Samstagen für den aktiven und selbständigen Einsatz vorbereitet. Diese Leute sind nun in der Lage eine

Flugbetriebsgruppe selbständig und erfolgreich zu führen und dafür die Verantwortung zu übernehmen.

Im kommenden Jahr werden diese Colonels an mindesten drei bis vier Samstagen ihre eigene Flugbetriebsgruppe leiten. Dazu können sie drei bis vier weitere Mechaniker-Anwärter in die entsprechenden Arbeiten einführen. Bei Eignung werden diese allmählich auch zu Gruppenführern ausgebildet. Momentan liegt also der Bedarf an neuen (CAF-) Mechanikern bei zwei bis drei Personen pro Jahr. Interessentinnen und Interessenten melden sich direkt bei den Colonels Adi Meier (062 212 77 44), Fredi Lienhard (01 850 34 54) oder Heinz Leuenberger (01 860 23 60)

Für das „Check-In“ stehen der JU-AIR heute also zwei, beim „Flugbetrieb“

drei geschulte und einsatzbereite SSS-Mitglieder zur Verfügung. Weitere werden nächstes Jahr die Grundschulungen absolvieren und sich dann auf freiwilliger Basis mit Begeisterung und Elan für die Erreichung der Ziele des VFL und der JU-AIR einsetzen. Ferner sei auch erwähnt, dass bereits zahlreiche CAF Colonels auch Mitglieder des VFL sind.

Ganz besonders stolz sind wir natürlich darauf, dass an der Realisierung der Sonderausstellung im Fliegermuseum zum 70. Jahrestag der Landung des Luftschiffs „Graf Zeppelin LZ 127“ vom 2. November 1929 in Dübendorf, eines unserer Mitglieder, **Dölf Widmer**, massgeblich beteiligt war.

Im Namen des Vorstands und des gesamten Swiss Supporter Squadrons, möchte ich unserer Partnerin und

unseren Partnern beim VFL und der JU-AIR, **Kurt Waldmeier, Hanspeter Sennhauser** und **Beatrice Heuberger** meinen herzlichen Dank aussprechen. Sie haben der Confederate Air Force und dem Swiss Supporter Squadron seit Beginn viel Verständnis und Sympathie entgegengebracht und mit konkreter Unterstützung mehr als nur „Geburtshilfe“ geleistet. Herzlichen Dank! - Wir freuen uns auf die Fortsetzung dieser interessanten und angenehmen Beziehung.

Col. Adi Meier



Col. Heinz Leuenberger prüft den Ölstand

Fredi und Heinz am Hürlimann



report

Flughafenfest / Bern

Schon am Samstag Morgen pilgerten Besucherinnen und Besucher von überall her auf den Flugplatz, um das Eröffnungsspiel der Fallschirmspringer nicht zu verpassen.



*Comte AC-4 pilotiert von
CAF Col. H. Saladin*

Von der Stern formation war allerdings wenig zusehen. Einzig ein paar dünne Rauchfäden zeigten, wo ein paar tollkühne Springer im freien Fall auf die Erde zustürzten. Und als sie ihre Schirme kurz über dem Grund öffneten, wurden die Blicke der Zuschauer schon wieder auf das nächste Spektakel gezogen:

Die Flugshow der Breitling Warbirds, einer Fliegerstaffel bestehend aus vier 2.-Weltkrieg-Flugzeugen, die sich gegenseitig über den Himmel jagten.



Clip-wing Spitfire FR XIV E

Im vorgegebenen Tempo ging es das ganze Wochenende weiter: Flugssaurier wechselten ab mit High-tech Maschinen, Heissluftballone mit der Schweizer Luftwaffe.

Kurz vor dem Mittagessen zeigte Peter Salvisberger ein Flugakrobatik-Programm, das einem schon beim

Zusehen den Mageninhalt durcheinander brachte. Zum Glück gehörte dann aber wenigstens die Bratwurst der Schwerkraft und gab das Gefühl zurück, wo oben und unten ist.

Beste Voraussetzung für das Nachmittagsprogramm mit Höhepunkten wie dem PC-7 Team der Schweizer Luftwaffe. Fluggesellschaften luden bei schönstem Wetter zu Rundflügen über das Mittelland und die nahen Voralpen ein. Helis, Motor- und Segelflugzeuge standen für das Publikum bereit.

BZ vom 6.9.99

Bilder: CAF Col. H. Freudiger



*Hispano HA-1112-M1 L Buchon
(Messerschmitt BF 109G-2)*



P-51D

Mark Hanna abgestürzt



Mark Hanna, einer der profiliertesten Warbird-Piloten unserer Tage ist tot. Am 26. September dieses Jahres erlag er den Verletzungen, die er sich beim Absturz seiner Me 109 tags zuvor im Rahmen der Vorbereitungen auf eine Airshow zugezogen hatte.

Noch vor kurzem hatte er für die FLUG REVUE den viel beachteten P-51-Pilot-Report produziert.

Mit mehr als 2500 Flugstunden allein auf Warbirds aller Klassen war Mark einer der erfahrensten Piloten überhaupt. Nicht nur auf weltweit allen mehr oder weniger bedeutenden Airshows, sondern auch in zahlreichen Hollywoodstreifen (von Memphis Belle über James Bond bis Soldat James Ryan) dominierte er das Flying Display. Für viele, die ihn kannten, war Mark der Inbegriff des klassischen Flieger-Asses - Sonnyboy und wahrer Gentleman.

Er liebte das Leben und sein Leben war die Fliegerei. Am 25. September 99 startete Mark zu seinem letzten Flug.

Mark Hanna, geboren am 6. August 1959, gestorben am 26. September 1999. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.

Farewell old friend

Ein Nachruf von Uwe Glaser

report

Buochs 22.10.99

Bei strahlendem Herbstwetter fanden sich 15'000 Zuschauer ein zur offiziellen Verabschiedung der Mirage IIIS aus dem Truppendienst.



“Tschau“ Mirage

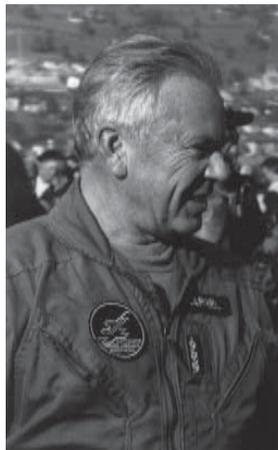
“Grüezi“ Hornet

Nach 35 Jahren werden die 29 Mirages IIIS per Ende 1999 ausser Betrieb gesetzt. Weiterhin im Dienst bleiben die 16 Mirage-Aufklärer (Mirage IIIRS). Diese sollten durch acht bis zwölf F/A-18 in der Aufklärerversion ersetzt werden.



Etwa 15 Mitglieder der Swiss Supporter Squadron haben sich zu diesem Anlass vor der Halle II getroffen.

An der statischen Schau konnte man sich Flugzeuge und Ausrüstungsgegenstände erklären lassen. Höhepunkt bildeten dann die Flugvorführungen. Bei donnernden Solovorführungen liessen sich Leistung und Wendigkeit der Mirage 2000, der goldfarbigen Mirage IIIS und der F/A-18 vergleichen. Eindrücklich waren auch die Überflüge der Fliegerstaffel 19 auf F-5 Tiger sowie der Fliegerstaffel 10 auf Mirage IIIS.



*KKdt Fernand Carrel
- was denkt er wohl ?*

CAF Col. H. Hinnen

Bilder: CAF Col. H. Freudiger



CAF Col. P. Fahrni, H. Hinnen, R. Bühler, W. Lack und R. Huwiler betrachten kritisch das Geschehen ...



Wir wünschen Ihnen ein
glückliches neues Jahr,
gute Gesundheit und viele
schöne Erlebnisse mit der
CAF / SSS

Der Vorstand

news

Vorstand

Der Vorstand hat sich im Oktober zur 4. Sitzung seit der GV vom 27.2.99 versammelt.

Absichtlich leergelassen

Veranstaltungen

- 26. Februar 2000
Generalversammlung der CAF / SSS
- 9.-15. April 2000
Sun'n & Fun, Fly-In, Lakeland
- 13.-14. Mai 2000
Festival Aérospatial International de Neuchâtel
- 16.-17. Juni 2000
Flugfestival in Dübendorf
- 27. Jul.-1. Aug. 2000
EAA, Oshkosh
- 7.-8. Okt. 2000

CAF / Swiss Supporter Squadron

Präsident: CAF Col. Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
8542 Wiesendangen

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

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

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

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

Druck: Abo Druck, 5620 Bremgarten

CAF / SSS - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

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

Name

Vorname

Strasse

Ort

Bestellungen an:
CAF Col.Edy Steiner, Hofurlistr.36, 6373 Ennetbürgen
FAX 041 / 620-4455