



US - Gäste an der Generalversammlung 2001

Die Lodges und die Kinneys beehrten uns an der GV 2001 mit ihrem Besuch

Es ist schon fast zur Selbstverständlichkeit geworden, dass unser bald 70-jähriges Ehrenmitglied Col George W. Lodge vom Dallas/Fort Worth Wing und meistens auch seine charmante Gattin Marilyn an unserer Generalversammlung dabei sind. Über die letzten sechs Jahre ist George tatsächlich «einer von uns» geworden und man würde es vermissen, wenn wir an einer GV ohne sein lebenswürdiges «Howdy Colonels!», seine wertvollen Beiträge und sein «Prosit der Gemütlichkeit» auskommen müssten. Dieses Jahr - man höre und staune - war George bereits zum vierten und Marilyn zum dritten Mal dabei.

Da die Kinneys erst ab Samstag mitmachen konnten, hatten einige Vorstandskollegen und ich die Gelegen-

heit, George und Marilyn am Freitag richtig zu verwöhnen. Mit einem Direktflug von Dallas kommend, trafen sie bereits am Donnerstagmorgen in aller Herrgottsfrühe (0645 Uhr) in Zürich-Kloten ein. Doch wir waren auch dort! Standesgemäss nahmen Col Henry Saladin und ich die Beiden «auf dem roten Teppich» in Empfang und begrüßten sie auch im Namen des Vorstands und aller Mitglieder des SSS herzlich. Wir fuhren sie dann ins Swissôtel in Zürich-Oerlikon, wo Col Fredi Lienhard ihnen bereits ein komfortables Zimmer zu einem Sondertarif reserviert hatte. Nach dem fast 9-stündigen anstrengenden Flug nahmen sie das bequeme Bett gerne und rasch in Anspruch und versuchten, den sich bald einmal bemerkbar machenden Jet-Lag in den Griff zu bekommen. Den Nachmittag und Abend verbrachten sie auf einem Bummel durch Zürichs Bahnhofstrasse (wo denn sonst?) und fanden ein gemütliches Beizli, wo sie ein echtes Fribourger Vacherin-Fondue genossen.

Ausflug auf das Schilthorn

Am Freitag morgen fanden Col Hans Hinnen, Henry Saladin, meine Frau Verena und ich einen top-fitten George und eine gutgelaunte Marilyn



Tagungsort der GV 2001

vor, die bereit waren, mit uns «Pferde zu stehlen». Pferde brauchten wir aber nicht zu stehlen, denn grosszügigerweise hatten uns Col Beat Bütikofer und die Marti Reisen AG einen neunplätzigigen Toyota-Bus gratis zur Verfügung gestellt, mit dem wir unsere amerikanischen CAF-Gäste über das ganze GV-Wochenende transportieren konnten.

Um 0900 Uhr fuhren wir bei grauem Nebel und kühler Temperatur in Oerlikon los, doch schon nach kurzer Zeit löste sich der Nebel auf und wir konnten den restlichen Tag bei schönstem Sonnenschein und besten Sichtverhältnissen geniessen. Es stimmt halt schon: «Wenn Engel reisen ...!» Bei unserem Kaffeehalt auf dem Brünigpass sassen wir hemdsärmelig auf der Terrasse und Henry Saladin spann in seiner bescheidenen, sympathischen Art das Fliegergarn zu seinen fesselnden Erlebnissen als Militär- und Hunterpilot bei Axalp-Schiessdemonstrationen. Nur mit Mühe konnten sich die Lodges von dieser so angenehmen Sonnenterrasse mit der tollen Aussicht lösen. Doch es lohnte sich. Nach einer immer wieder eindrucklichen Fahrt

Inhaltsverzeichnis

GV 2001	Seite	4
Jahresbericht 2001	Seite	7
Learjet und P-16	Seite	9
Jet Scale WM	Seite	14
News, Veranstaltungen	Seite	16



längs des herrlich-blaugrünen Brienzersees bogen wir ins Lauterbrunnen-Tal ein und fuhren bis



Stechelberg, wo wir den Aufstieg aufs Schilthorn, natürlich mit der Schwebebahn in Angriff nahmen. Nach mehrfachem Umsteigen kamen wir schliesslich

um die Mittagszeit auf dem Piz Gloria auf 3000 m.ü.M. an, wo im Drehrestaurant ein reservierter Tisch auf uns wartete. Das 360°-Panorama war schlichtweg umwerfend! Die Berner Prominenz mit Eiger, Mönch und Jungfrau gleich vis-a-vis und zum Greifen nahe, die Freiburger-, Walliser- und Waadt-länderalpen bedeckt mit frischem, makellos weissem Schnee, über den dunkelblauen Thunersee und das Mittelland hinweg die schneegekrönten Jurahügel vom Waadt-länder-Jura über die Vogesen bis hin zum Schwarzwald, dann über die Vorarlberger Gipfel, Bündner-Alpen und die Innerschweizer Prominenz zurück zu den Bergen des Berner Oberlands. - WOW!

Diese atemberaubende Aussicht konnten wir während zweier je einstündigen Rundfahrten im Drehrestaurant miterleben und dazu ein gutes Essen mit einem gutem Glas Wein geniessen. Nicht nur George und Marilyn waren von diesem eindrücklichen Erlebnis überwältigt. Auf alle Fälle war es bei der Rückfahrt nach Zürich über die N1 in unserem Reisebus recht still und jene, die nicht ein verdientes Nickerchen machten, liessen die vergangenen Stunden meditativ Revue passieren. Kurz vor 1800 Uhr konnte ich eine zwar müde aber zufriedene Reisegruppe im Swissôtel in Oerlikon abliefern und machte mich zusam-

men mit meiner Frau auf den Heimweg zurück nach Olten.

Der Tag der GV ...

Am nächsten Morgen, am Samstag, trafen um 0715 Uhr die Colonels Ray und Bonnie Kinney ebenfalls in einem Direktflug von Dallas kommend in Zürich-Kloten ein. Auch dem neuen Chief of Staff der CAF rollten wir natürlich wieder den roten Teppich aus und ich brachte sie in das gleiche Hotel in Oerlikon wie die Lodges. Auch für sie hatte Fredi Lienhard ein Zimmer zu Spezialbedingungen reserviert. Auch sie machten gerne von der Möglichkeit Gebrauch, vor der GV noch ein paar Stündchen zu dösen oder zu schlafen.

Pünktlich um 1300 Uhr trafen unsere US-Gäste dann am GV-Treffpunkt ein. Während die Damen es begreiflicherweise vorzogen, während der Versammlung sich im Hotel noch ein wenig auszuruhen, liessen es sich



die tapferen harten CAF Colonels nicht nehmen, am ganzen GV-Programm mitzumachen. Obwohl Airport-Wildhüter Peter Oberli einen sehr faszinierenden Vortrag zu Fauna und Flora auf dem Flugplatzareal hatte, führten wohl das langsame Fahren des Busses und das monotone Brummen des Dieselmotors dazu, dass sich Ray Kinney in einem „tüüfe, gesunde Schlaf“ nochmals eine Stunde erholen konnte.

Während des statutarischen Teils der

GV aber nahmen Ray Kinney und George Lodge lebhaft Anteil und trugen insbesondere beim Traktandum «Eigenes Club-Flugzeug» viel Interessantes und Neues bei (Das Geschehen an der Generalversammlung und die Kommentare zu den statutarischen Traktanden wird an anderer Stelle in einem anderen Contact-Artikel gewürdigt). Nach dem geschäftlichen Teil stiessen auch die beiden Damen Marilyn Lodge und Colonel Bonnie Kinney gut ausgeruht wieder zu uns. Apéro und Nachtessen verliefen traditionsgemäss sehr angeregt, sehr angenehm und sehr freundschaftlich und Chief of Staff Ray Kinney liess es sich nicht nehmen, mit dem weissen Tüchli auf dem linken Unterarm und der Weinflasche in der rechten Hand von Tisch zu Tisch zu gehen und Wein nachzufüllen! Auch das ihm von Col Monika Schulz zum Dessert überreichte Schoggi-Flugzeug verteilte er (der Schoggi-Fan!), solange es ausreichte, an die anwesenden Colonels und Mitglieder. Chapeau - Col Kinney!

Besichtigungen sind angesagt ...

Am Sonntagvormittag besuchten wir mit unseren amerikanischen Gästen das Fliegermuseum Dübendorf und die JU-AIR. Die SSS-Delegation bestand aus den Colonels Hans Hinnen, Fredi Lienhard, Henry Saladin, meine Frau Verena und mir.

Im Fliegermuseum wurden wir von Frau Waldmeier begrüsst, da ihr Mann, Col Kurt Waldmeier, uns leider aus geschäftlichen Gründen nicht persönlich empfangen konnte. Das gegenwärtig zwar auf nur eine Halle reduzierte Museum konnte trotzdem begeistern, denn die Qualität der Ausstellungs-Objekte wird allgemein sehr bewundert. Als sehr beeindruckend empfunden wurde die sich im Bau befindliche neue Halle. Man ist sehr darauf gespannt, wie sie sich im Endzustand präsentieren wird.



Mit ganz besonderem Interesse besichtigte man in der Halle 9 die dort stationierten drei Junkers JU-52 Maschinen. Ray Kinney und George Lodge mussten neidlos eingestehen, dass sich die JU-52 der CAF (eine CASA 352 Ls) nicht in einem so guten und so schönen Zustand befindet wie die Dübendorfer Maschinen. Sie meinten, dass bei nächsten grösseren Renovationsarbeiten das schweizerische Know-how genutzt werden sollte.

Auch die im Hangar vorhandene «Bücker Jungmann» wurde mit grossem Interesse besichtigt. Nach einem kurzen Apéro im Café Holding verabschiedete sich unsere Gruppe und fuhr weiter Richtung Bodensee.

Nach einem typischen Schweizer-Brunch (St. Galler-Bratwurst, Rösti und Salat) im Restaurant Marktplatz in St. Gallen teilte sich die Gruppe für den Nachmittag auf.

Unter der Führung von Verena Meier besichtigten die Damen die St. Galler Innenstadt, die Stiftskirche, das Textilmuseum und zahlreiche andere Sehenswürdigkeiten.

Die Männer fuhren weiter nach Altenrhein, wo uns Dr. Roland Müller in einer englischsprachigen, fast zweistündigen Sonderführung das sehr eindrückliche Fliegermuseum und dessen Raritäten näher vorstellte. Aus zwei Gründen war die Aufmerksamkeit unserer amerikanischen Gäste ganz speziell geweckt: Alten-

rhein verfolgt eine ähnliche Politik wie die CAF, Flugzeuge nicht in Museen verstauben sondern fliegen zu lassen, und zweitens Fliegerei-Enthusiasten zu ermöglichen, in solchen Flugzeugen (auch Jets!) mitzufliegen. Selbstverständlich wurden auch Max Vogelsangs P-51 «Double Trouble Two» und die Morane D-3801 sehr intensiv inspiziert und bestaunt.

Abschied ...

Am Sonntagabend wurde der Besuch der Lodges und der Kinneys mit einem gemütlichem Farewell-Dinner im Swissôtel in Oerlikon, an dem auch die Colonels Werner und Elisabeth Meier sowie Hans Hinnens Gattin Elisabeth teilnahmen, abgeschlossen. Obwohl, notabene, beide amerikanischen Ehepaare auf eigene Rechnung reisten und logierten, bedankten sie sich abschliessend ganz herzlich für die Kameradschaft und die warme Gastfreundschaft, die sie bei uns erleben durften.

Sicher werden die GV 2001 und die Swiss Supporter Squadron sowohl bei den Lodges als auch beim neuen Chief of Staff und seiner Frau in guter Erinnerung bleiben. Das ist unter anderem auch daraus zu entnehmen, dass sie uns einluden, mit der nächsten Schweizer-Gruppe, die via Dallas / Fort Worth an die Airsho 01 reist, an einer Party im Garten ihres Hauses in Dallas teilzunehmen.

Gute Beziehungen zu unseren amerikanischen CAF-Partnern sind für unsere Supporter Squadron von politischer und finanzieller Bedeutung, haben wir doch als SSS in der Organisation der CAF einen (typisch schweizerischen!) Sonderstatus, der uns davon entbindet, abgesehen von unserem jährlichen Mitgliederbeitrag, uns an den allgemeinen Kosten und allfälligen Budgetüberschreitungen zu beteiligen.



Auf dem Brünig



Monika und Marilyn



Ray und Bonnie



*Unser Gäste beim Nachtessen
in St. Gallen*

Col Adi Meier



GV 2001

55 Anwesende erlebten eine aufschlussreiche und gemütliche 5. Generalversammlung

Nach einer vom Airport-Wildhüter, Peter Oberli geführten, sehr interessanten Flugplatzbesichtigung mit Schwerpunkt «Fauna und Flora», konnte Präsident Col Hans Hinnen punkt 1500 Uhr 49 stimmberechtigte Mitglieder und 6 Gäste begrüßen. Das in der Mitte des Zentrums der schweizerischen Fliegerei gelegene GV-Lokal, das Restaurant «Moby Dock» auf der Baustelle des neuen Docks Midfield, stellte eine absolut einmalige Möglichkeit dar, in der geografischen Mitte des Airports Zürich Kloten eine Versammlung durchzuführen. Unsere GV wurde laufend von Starts und Landungen faszinierender Flugzeuge eingerahmt: Fliegerei pur!

Einen speziellen Willkommgruss richtete Col Hans Hinnen an Hanspeter Sennhauser, der als Gast und Delegierter der JU-AIR an der Versammlung teilnahm und an unser Neumitglied und Weltrekordhalter Hans Georg Schmid, Capt. MD-11 der Swissair. Hans Georg hat mit einem «Long EZ» im März 2000 die Erde zweimal umrundet.

Col Adi Meier stellte dann die bei-



den US-amerikanischen Gäste vor, den neuen Chief of Staff, Col Ray Kinney und unser Ehrenmitglied Col George W. Lodge, beide Mitglieder des Dallas-Fort Worth Wings.

In einer Gedenkminute wurde der drei im vergangenen Jahr verstorbenen Kameraden gedacht: der Colonels Robert Elsässer, Gerhard Paul und Helmut Gutleben.

Die statutarischen Geschäfte konnten zügig abgewickelt werden. Das Protokoll der letzten Generalversammlung wurde einstimmig genehmigt, ebenso der mündlich verlesene Jahresbericht des Präsidenten.

*Fredi Lienhard im Gespräch mit
Peter Oberli*



**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**



Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank



Fotogalerie GV 2001



Col Adi Meier erhält (wieder einmal) die Trophäe für die beste Mitgliederrekrutierung



Col Hans Hinnen nimmt eine «Citation for Outstanding Service» von Col Ray Kinney in Empfang

Der offizielle Teil ...



Auch Ray Kinney ist vom Charme der Service Equipe begeistert



Solche Vrillen bringt nur Col Martin Eberhard fertig



Ray Kinney förderte zweifellos den Esprit de Corps

und der gemütliche Teil ...



Col Ruedi Keller hat zur GV 2001 keine Einwände

ZHR Airport im magischen Licht des Nachtbetriebs





Jahresbericht 2000 des Präsidenten



Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank



Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank



Spitfire in Lakeland



report



**Der Learjet
und das
Schweizer
Kampfflugzeug P-16**

Teil 3 / Mit freundlicher Genehmigung von Bill Lear.
Auszug aus seinem neusten Buch
«FLY FAST.. SIN BOLDLY




Erster Flug von Bill Lear im P-16 (März 1960)

Am 17. März 1960 klemmte ich meinen Hintern in den Martin-Baker Schleudersitz in die P-16 mit den Schweizer Kennzeichen X-HB-VAC, startete das Triebwerk und rollte zur Startbahn 28 für meinen ersten Start. Mitarbeiter der FFA waren im Kontrollturm und ermahnten mich be-

sorgt über Funk, ja alle Systeme zu kontrollieren. Die Flügelklappen waren in Startposition, alle Instrumente kontrolliert, das Höhensteuer eingestellt, der Hydraulikdruck in beiden Systemen o.k. der Generator lief und war am Aufladen, Treibstoffmenge o.k. Luftbremse eingezogen, Haube geschlossen und verriegelt, Sitzgurte befestigt. Als sie sich überzeugt hatten, dass alle Systeme bereit waren, erhielt ich die Starterlaubnis.

werk der P-16 war 8'600 bei einer Schubkraft von 11'000 Pfund. Bei einem Abfuggewicht der Maschine von ungefähr 20'000 Pfund ergab dies einen spezifischen Schub von 0.55 zu 1 - nicht schlecht für 1960. Als ich die maximale Startleistung erreicht hatte, löste ich die Bremsen. Es war ein Gefühl wie aus einer Kanone geschossen zu werden. Ich beschleunigte rasch auf 190 km/h, etwa 120 mph. Bei 210 km/h hob ich ab (wozu ich nur 2000 Fuss der Startbahn benötigte), zog sofort das Fahrstell ein und bei 300 km/h die Klappen. Nun war ich unterwegs zu meinem ersten Flug in diesem sehr umstrittenen schweizerischen Düsenjäger.
Mein Start Richtung Westen führte mich über den Bodensee. Ich beschleunigte auf die beste Steiggeschwindigkeit - 800 km/h bis auf 6000 m und dann mit Mach 0.8. Ich stieg auf 13'000 Meter. Die Aufstiegsrate war phänomenal - etwa 12000 Fuss pro Minute. Heute nichts besonderes, aber für 1960 eine aussergewöhnliche Leistung.

Anders als bei amerikanischen Düsenflugzeugen registrierte die P-16 die Motorendrehzahl (Umdrehungen pro Minute) direkt, während wir die Drehzahl in Prozenten angeben, wobei 100% logischerweise die Höchstdrehzahl ist. Die maximale Drehzahl des British Sapphire RB-146 Trieb-


 SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

SONDERBEWILLIGUNG

Nr. 1072

für Flüge mit schweizerischen Luftfahrzeugen erteilt auf Grund von ausländischen Führerausweisen.

Das Eidgenössische Luftamt ermächtigt
Herrn William P. Lear, Jr.
geboren am 24.5.1928 in -
Nationalität USA
Wohnort und Adresse Altenrhein, c/o FFA
Träger des Commercial Pilot Licence
Nr. 374141 ausgestellt am 9.4.1956
durch Civil Aeronautics Administration, Washington

zu Flügen
- mit schweizerischen Luftfahrzeugen der in seinem ausländischen Ausweis eingetragenen Typen
- im Rahmen der Rechte des Trägers eines schweizerischen Führerausweises für Privatpiloten
- zu Ausbildungszwecken unter der Aufsicht eines anerkannten Fluglehrers

mit Berechtigung zur Führung des Flugzeug-
masters P-16.

Diese Sonderbewilligung ist nur solange gültig, als der oben erwähnte ausländische Ausweis seine Gültigkeit bewahrt, jedoch längstens bis 8. Mai 1961 befristet und gilt nur in Verbindung mit der oben bezeichneten USA-Lizenz.
Bern, den 7.6.1960. Eidg. Luftamt
Stempel *i.A. Müller*

52285/33.06



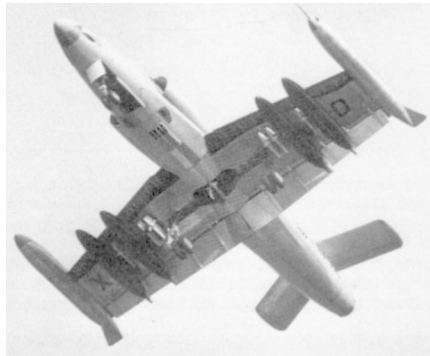
Auf der richtigen Höhe begann ich mit einer Reihe von Manövern, um die Eigenschaften der Maschine bei tiefen Geschwindigkeiten und beim Strömungsabriss zu testen, gefolgt von einigen echten Akrobatiknummern. Welches Vergnügen, diese Maschine zu fliegen!

Als ich den Treibstoff bis auf das Landegewicht verbraucht hatte, setzte ich zur Landung auf Piste 10 an.

Im Kontrollturm hatten sie ein visuelles Gerät konstruiert, das ihnen erlaubte, den Landeanflug zur ziemlich kurzen Landebahn von Altenrhein zu überwachen.

Nachdem ich das Fahrgestell und die Klappen ausgefahren hatte, bestimmte ich meinen eigenen Gleitweg, den sie sorgfältig überwachten und mir über Funk bestätigten, dass ich auf dem richtigen Anflugwinkel flog. Als ich die Pistenschwelle mit 210 km/h überflog, drosselte ich das Triebwerk, setzte weich auf, löste den Bremsfallschirm aus und machte eine Vollbremsung.

Als der Bremsfallschirm sich öffnete, verminderte die Maschine so rasch ihre Geschwindigkeit, dass es aussah, als ob jemand die Verbindung zum Geschwindigkeitsanzeiger unterbrochen habe. Dies, zusammen mit dem Antiblockiersystem, brachte mich nach 430 Meter zum vollständigen



Anhalten - weniger als 50% der vorhandenen Piste - wenn das keine kurze Landung war!

Nun, ich hatte die Profis bei FFA aus dem Busch geklopft und ich fühlte mich verdammt stolz, dass ich dieses wundervolle Exemplar schweizerischen Handwerks auf Anhieb nach dem Handbuch hatte fliegen können. Die Lockheed P-38 ist das einzige andere Militärflugzeug, in welchem ich mich je so wohl und daheim gefühlt hatte und mit welchem ich so eins war.

Aber ich will Ihnen noch etwas mehr über den P-16 erzählen, seine Konstruktion und Leistung, die technischen Daten und Kosten. Das ist wichtig, um Entwicklungen, die sich später ergeben sollten, zu verstehen.

- Die Konstruktion wurde von FFA im Jahr 1955 entwickelt mit Dr. Ing. Hans L. Studer als Chefingenieur.

- Das Flugzeug wurde als tieffliegender Angriffsjäger konzipiert mit den folgenden Eigenschaften:

- Start und Landung auf kurzen Pisten - sogar in engen Tälern und auf behelfsmässigen Lande- oder Graspisten

- Ausgezeichnete Stabilität bei allen Flugbedingungen im ganzen Bereich von Geschwindigkeit und Höhe

- Kein Abschmieren über die Flügel bei Strömungsabriss, in allen Flugbedingungen

- Hohe Manövrierfähigkeit und gute Steuerbarkeit, auch bei Strömungsabriss (Rollen um 200° pro Sekunde bei 0.8 Mach)

- Trudelsicher in allen Betriebsbedingungen. Die Maschine erholt sich sofort von einem Abtrudeln im Rückenflug bei Neutralstellung der Steuerung.

- Ausgezeichnete Kanonenplattform: Durchschnittliche Treffer 60% und 80%+ Maximum

- Belastungsgrenze (Bruchlast) von +13G und -9G

- Fähig im Sturzflug mit Überschall zu fliegen

- Flügelauftriebshilfen (Krüger Klappen), Spaltlandeklappen und Querrudermittlauf (18°). Diese Hochauftriebshilfen waren massgebend für die guten Langsamflugeigenschaften.

- Startdistanz bei maximalem Startgewicht 560 m, Landedistanz mit Bremschirm 300 m..

Herstellungskosten im Jahr 1960 etwa 500'000 S. Ein Geschenk ⁹.

Die späteren Flüge genoss ich enorm, weil es ein Riesenvergnügen war, die P-16 zu fliegen. Ich staunte darüber, wie es möglich war, dass Dr. Studer,

Abteilung Spezialreisen
Hirschengraben 8
3001 Bern

Telefon: 031 / 390 55 55

Telefax: 031 / 390 55 50

E-mail: post@bern.marti.ch

Homepage: www.marti.ch

⁹ Heute bekäme man für dieses Geld nicht einmal mehr den Motor

¹⁰ Dies hätte ein Abwürgen des Kompressors, Motorausfall und sogar eine Explosion zur Folge haben können. Ich hörte aufmerksam auf ihn!



P-16 MK III. Sturzflugbremse ausgefahren, Querruder abgesenkt, Landeklappen ausgefahren, Bremsschirmbehälter geöffnet

der selber nicht flog, diese erstaunliche Harmonie der Steuerung, welche diese Maschine aufwies, erreicht hatte.

Ich hatte eine Reihe von Düsenjägern geflogen während meiner Aktivdienstzeit in der Air Force, bei der Nationalgarde und in der USAF Reserve und kann deshalb ganz klar aussagen, dass die P-16 der beste und stärkste Düsenjäger, mit der höchsten Leistung in seiner Klasse war.

Auf den folgenden Flügen erkundete ich die Hochgeschwindigkeitsseite der P-16, und auch das war eine Offenbarung. Obwohl sie mit geraden Flügeln (keine Pfeilflügel) ausgerüstet war, durchstieß sie die Schallgeschwindigkeit mit Leichtigkeit.

Bei fünf verschiedenen Gelegenheiten brachte ich das Flugzeug in Überschallgeschwindigkeit mit einem Sturzflug aus einer Höhe von 40'000 Fuss (Mach 1.05). Wenn Mach 1.0 erreicht war, musste man nur noch die Leistung des Triebwerks herunterfahren, die Luftbremsen ausfahren und die Steuerung loslassen, um den Horizontalflug zu erreichen. Mit einem leichten 2G-Hochziehen war man wieder unter Mach 1. Die Schallgrenze zu durchbrechen war überhaupt nichts Besonderes. Ein leichtes Rollen beim Passieren von Mach 1, dann wieder normaler Flug. Das war bei der P-16 ein ganz natürlicher

Vorgang. Ich war wirklich beeindruckt!

Auf meinem fünften und letzten Flug musste ich auf dem Flugplatz einfach etwas Staub aufwirbeln. Nach meinem Sturzflug funkte ich, dass ich einen Überflug mit hoher Geschwindigkeit von Westen nach Osten auf geringer Höhe machen würde. Ich erhielt die Erlaubnis für den Überflug und begann auf die angegebene Höchstgeschwindigkeit zu beschleunigen. Dr. Studer warnte mich vom Kontrollturm aus, die Leistung nicht abrupt zu drosseln, damit die Schockwelle nicht den Lufteintritt ins Triebwerk störe. 10 (Anmerkung siehe Seite 10)

Ich kam nun mit einer angezeigten Geschwindigkeit von 1190 km/h (740 mph) dahergebraust, was .965 Mach entsprach und überflog die Piste auf einer Höhe von etwa fünfzig Fuss. Ich flog so schnell, dass die Telefonstangen wie die Zähne eines feinen Kammes aussahen.

Wir hatten am Boden ein Stereoaufnahmegerät laufen, und der Ton dieses Überfluges war unheimlich beeindruckend, als wir ihn später abspielten. Man hat mir später erzählt, dass auf der Haube eine sichtbare Schockwelle in einem 45° Winkel zur Cockpithaube stand, als ich mit beinahe Mach 1.0 über diese Piste herunter gedonnert kam.

Ich war entschlossen, meine letzte Vorführung mit dem ultimativen Hochziehen zu beenden. Als ich über das Ende von Piste 10 hinaus war, zog ich so stark wie möglich am Steuerknüppel und verlor kurz das Bewusstsein, da ich keinen G-Anzug trug. Die Maschine war mit einem Aufnahmegerät versehen, das alle Flugparameter mass, und wir stellten später fest, dass ich 8.5G durchgezogen hatte bei einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von 740 mph - weit über den Konstruktionsgrenzen der

Maschine. Aber die Ingenieure von FFA hatten mir auch versichert, dass es nicht möglich sei, bei solch hohen Geschwindigkeiten mehr als 5G durchzuziehen. Schon wieder falsch.

So viel zu den früheren Testpiloten und ihren Fähigkeiten abzuklären, wo genau die Grenzen der Leistungsfähigkeit einer Maschine lagen. Durch die hohe Belastung der Struktur, die während der Überbeanspruchung meines 8.5G «pull-up» entstand, gab es kleine Beschädigungen am Heck des Flugzeuges. «Das tut mir echt leid, Leute. Ihr hättet mich warnen sollen».

Es hätte gut sein können, dass ich der dritte Pilot gewesen wäre, der nach einem grösseren Fehler ausstieg - aber ich habe bewiesen, dass dieses Flugzeug ohne Zweifel nahezu unzerstörbar ist. Wie gerne würde ich es nochmals fliegen.

Ich weiss nicht, was mit den drei verbleibenden P-16 geschehen ist, ich weiss nur, dass einer davon im Fliegermuseum in Altenrhein steht als Tribut an die bürokratische Dummheit der Schweiz. (Anm. Red. Aus den beiden schrottreifen P-16 entstand ein Museumsstück. Im Fliegermuseum Dübendorf kann sie bewundert werden).

Im Jahr 1961, etwa ein Jahr nach meinen Testflügen, war mein Vater

Max. Kampflast betrug 2600 kg und umfasste 2 Kanonen 30 mm, Raketenautomaten mit 44 Raketen, 4 Bomben sowie 24 Raketen von 80 mm





Lear Jet Model 23 und sein Verwandter P-16, Altenrhein im August 1965

welchem der Learjet mindestens zum Teil entwickelt worden sei.

Aus der Erfahrung mit FFA ergaben sich viele gute Dinge. Es ist jedoch ein verbreitetes Missverständnis, der Learjet sei ein Abkömmling des P-16. Das ist grundfalsch. Wir hatten grosse Achtung für die innovative Arbeit von Dr. Studer - besonders in der Konstruktion von hochfesten Flügeln. Der P-16 hatte einen betriebssicheren, kastenförmigen Flügel mit Mehrfachverstrebung, dessen Ausführung wir für den Flügel des Learjet angepasst haben. Die Tragfläche war ebenfalls grossartig, und wir haben ebenfalls eine leicht veränderte Version davon verwendet. Der Rumpf und das Heck jedoch waren ganz anders: die P-16 hatte einen kreuzförmigen Schwanz, der Learjet hingegen ein «T».

Das ist ungefähr die ganze Ähnlichkeit. Der Learjet war eine vollständig neue Konstruktion unter Verwendung einiger der besten Eigenschaften des P-16. Ich war begeistert, dass ich den P-16 hatte fliegen und bewerten dürfen - und stolz darauf, die Aufmerksamkeit meines Vaters auf dieses hervorragende Schweizer Flugzeug zu richten, dies war mein Beitrag zum späteren erfolgreichsten Privatjet der Welt.

Col Werner Meier

schon recht nahe daran, seine Konstruktionsarbeit für den Learjet Model 23 abzuschliessen. Er hatte mit Dr. Caroni eine Vereinbarung abgeschlossen, den Bau des Prototyps bereits mit fertigen Lehren und Vorrichtungen zu beginnen - ein grosses Risiko.

Üblicherweise stellte man einen Prototyp mit Einrichtungen her, die nicht für die Produktion gedacht waren, man flog damit und erst dann, wenn die Testflüge erfolgreich waren, ging man an die Herstellung der teuren Werkzeugformen für die Produktion der Flugzeuge.

Aber Vater glaubte immer zuversichtlich an seine eigenen Träume und ging deshalb das Risiko ein - und er hatte meistens recht. Deshalb verzichtete er auf das übliche Vorgehen und griff direkt nach dem Gold - Lehren und Werkzeuge für den Serienbau - von Anfang an!

Wenn er recht hatte und der Prototyp seinen Erwartungen entsprach, dann hatte er nicht nur viele Monate eingespart, um die Zulassung von der FAA zu erhalten und in Produktion

zu gehen, sondern gleichzeitig auch viel Geld, denn das war ebenfalls knapp. Wenn er sich geirrt hätte, wäre alles futsch, aber an so etwas dachte er nicht einmal. Ich habe nie einen anderen Menschen mit so viel Energie, Zuversicht und Tatkraft getroffen. Und der damit recht hatte.

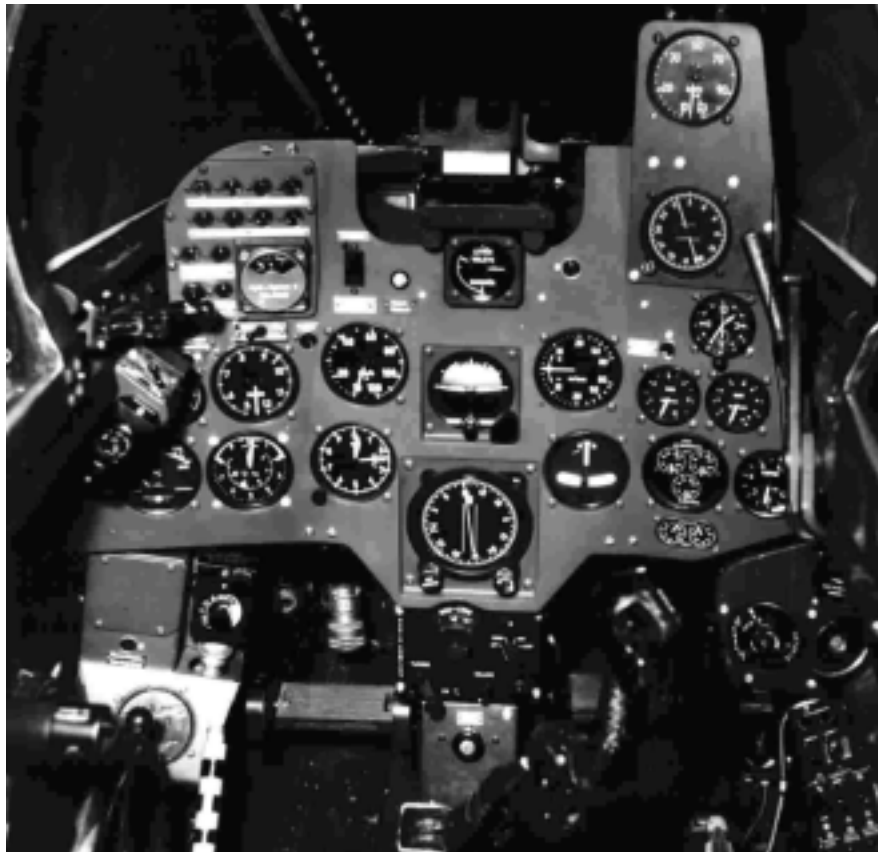
Mac (Dr. Caroni), der sich immer von Opportunismus (um nicht zu sagen: Habgier) bestimmen liess, versuchte den alten Mann auszunützen und verlangte Zahlungen, welche nie vereinbart worden waren. Vater sagte ihm in seiner unverwechselbaren Art, er solle sich verziehen.

Mac vergass, dass die FFA einen Bahnanschluss zu ihrem Flugplatz hatte, und er glaubte nicht, dass seine Taube den Schlag so einfach verlassen konnte, mit 500 Tonnen Material, Werkzeug und Zubehör, die bereits hergestellt waren und vor Ort lagerten.

Sie kamen schliesslich doch zu einer Einigung: Vater gab Mac 50'000 \$ als Abfindung mit der Übereinkunft, dass die FFA und der P-16 lobend erwähnt würden als das Vorbild, aus



Bilder: Col Werner A. Bürli





report

CAF/SSS Mitglied an der Jet Scale WM

Vom 19. bis 24. November 2001 wird ja bekanntlich ein Schweizer-Team an der Jet-Scale Weltmeisterschaft in Thailand teilnehmen. An dieser WM wird **CAF Col Ralph Mathys** als Helfer teilnehmen.

Die Funktion der Helfer umfasst im Wesentlichen die folgenden Hauptaufgaben:

Beihilfe bei der Bereitstellung und Wartung der Modelle

Die Modelle müssen jeweils rechtzeitig vor dem Flug von den Ausstellungensräumen zum Breittstellungsraum transportiert werden, wo sie aufgetankt und für den Flug vorbereitet werden dürfen. Gleichzeitig muss der Sender aus dem Senderdepot abgeholt werden, wo er aus Sicherheitsgründen abgegeben werden muss, um Frequenzüberschneidungen und damit provozierte Abstürze zu vermeiden.

Das Betanken mit Kerosen und Auffüllen der Pneumatikanlagen (Einziehfahrwerke, Fahrwerkklappen, Rad- und Luftbremsen) wird unmittelbar vor dem Triebwerksstart gemeinsam mit dem Piloten vorgenommen.

Der Helfer überwacht dann den Triebwerksstart und kann notfalls mit dem Feuerlöscher eingreifen.

Ansage der Figuren für Pilot und Jury während der Wertungsflüge

Das Flugprogramm besteht aus einer Anzahl von Pflicht- und Kürfiguren, die aus einem Katalog zusammengestellt werden können. Alle geflogenen

Figuren müssen auch vom Originalflugzeug geflogen werden können (was zum Beispiel heissen kann, dass man mit einem Nachbau eines Jumbos nicht Rollen und Loopings fliegen sollte.....)

Die Ansage an die Jury beinhaltet die Ansage der zu fliegenden Figur in der richtigen Reihenfolge und im richtigen Zeitpunkt. Ausserdem muss der Helfer die bei der Einweisung der Figuren in Höhe, Lage und Flugachsen mithelfen, damit die Figuren möglichst exakt vor den Punktrichtern im vorgeschriebenen Sichtfenster liegen. Zudem ist der Helfer auch dafür verantwortlich, dass die Sicherheitslinien nicht überflogen werden, da sonst eine sofortige Landung angeordnet und der Flug mit einem Nuller gewertet wird.

Speziell zu erwähnen ist in diesem Fall noch, das sich zwei Teams von Pilot und Helfer gebildet haben, die gemeinsam auch das Modell entwickelt haben.

Einerseits sind das Erich Himmler und Victor Cassutt, die den Venom bauen, andererseits Urs Mayländer

und Ralph Mathys, die gemeinsam den Tiger im Massstab 1 : 5 von Grund auf entwickelt und hergestellt haben.

Die Venom

Das Flugzeug von Erich Himmer ist unsere alterwürdige Venom. Dieses Modell entstand vor 22 Jahren, damals ausgerüstet mit einem 15-qcm Motor und Propeller, eingebaut in der Flugzeugnase.

Diese Venom verfügte über ansprechende Flugleistungen, wurde aber dann auf Eis gelegt, bis eine entsprechende Turbine zur Verfügung stand.

Im Jahr 2000 war es dann soweit. Mit dem umgerüsteten Modell (siehe Contact Mai 2000) gewann Erich Himmler diverse Auszeichnungen, so zum Beispiel in DeLand (Florida) den 1. Platz im «Best Military Jet» und «Designer Achievement» sowie den 2. Platz im «Best Scale Radio controlled Jet».

Aus diesem Modell entstand ein wei



Erich Himmler überprüft das Bugfahrwerk ...



terer Prototyp mit perfekter Cockpit-Ausrüstung. Bis ins kleinste Detail wurde das Cockpit nachgebaut.

Am 27. April 2001 machte diese Venom J-1630 ihren Erstflug in DeLand, geflogen durch Erich Himmler, den Erbauer dieses Scale Modells. Er war sehr zufrieden mit den Flugleistungen und dem Flugverhalten.

Nun baut Erich Himmler zwei weitere Venoms (Final Version), bei denen auch die Aussenstruktur absolut originalgetreu nachgebaut wird. Jede

Das Cockpit - ein Augenschmaus...



Niete, jede Beschriftung und der Tarnanstrich werden dem Original entsprechen.

Das Swiss Scale Jet-Team 2001

Erich Himmler, DH Venom
Laubscher Hans, Hunter MK58
Mayländer Urs, F5 E Tiger II
Rütimann Peter, Albatross
Senn Reto, Hunter MK 58«Papyrus»
Walti Franz, Rafale
Thoma Roger, Ersatzpilot

Helfer:

Bruhin Edgar, Teammanager
Bruhin Evi, Sekretärin Team
Amsler Hugo
Cassutt Victor
Knobel Roger
Mathys Ralph
Rätz Manfred

Die CAF/SSS wünscht allen Teilnehmern viel Erfolg und HAPPY LANDINGS.

Col Werner Meier



Technische Daten:

*De Havilland DH-112 MK1,
J-1630 (HB-RVA)*

Max. Startgewicht 15 kg

Max Geschwindigkeit ca. 350 km/h

Tankinhalt 3 Liter

Triebwerk: JetCat P 120

12 kg Schub bei 115'000 U/min

Treibstoff: Kerosin

Da dieses Triebwerk über keine eigene Schmierung verfügt, werden auf 20 Liter Kerosin 1 Liter Turbinenöl beigefügt, um die Keramiklager zu schmieren.

aber bitte nicht so wie diese B-747 ...





news

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**



Die erste Morane J-1 ausgerüstet mit einem 860 PS Hispano-Suiza Motor. Dieser wurde in die ersten 84 fabrizierten Morane D-3800 eingebaut. Im Februar 1940 wurde die Motorenleistung auf 1000 PS gesteigert und in 207 Morane D-3801 und 139 Flugzeuge des Typs C-3603 eingebaut.

Bild: Ernst Wenger

Veranstaltungen

- 16. Juni 2001**
Besuch bei der Festungsbrigade 23
Gotthardfestung
- 21. Juli 2001**
Flugvorführung über dem See-
becken von Lugano
- 21. - 22. Juli 2001**
Oldtimerflugtage Raron
- 25. - 26. August 2001**
Dittinger Flugtage
- 26. August 2001**
Flugplatz-Fest in Kägiswil
- 31. Aug. - 1.Sep. 2001**
AVIA Meisterschaft, Emmen
- 21. Sept. 2001**
Tag der offenen Tür in Payerne

**Leserreisen der
Aero Revue**

- 7.-9. September 2001**
Flying Legend Airshow, Duxford
- 29. Sep. - 9. Oktober 2001**
Texas - CAF Airsho

CAF / SSS - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz. Bezeichnung Fr./Stk.

..... CAF/SSS-Pin 5.00

..... CAF/SSS-Sticker 2.50

..... CAF/SSS-Patch 15.00

exkl. Porto



Weitere Artikel auf unserer Homepage

www.caf-sss.ch

Name

Vorname

Strasse

Ort

Bestellungen an:

CAF Col Monika Schulz, Tramstr.31. 5034 Suhr

FAX 062 / 842-1111 monika.schulz@caf-sss.ch

CAF / Swiss Supporter Squadron

www.caf-sss.ch

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 Publi-
kationsorgan des Swiss Sup-
porter Squadron der CAF in
Midland TX, USA

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

Druck: Abo Druck, 5620 Bremgarten