

## Der SAMICHLAUS und die B-17

Eigentlich ist unser Chlausabend der gemütlichen Geselligkeit gewidmet. Er soll unter anderem den weniger flugbegeisterten Angehörigen beweisen, dass auch Flugzeug-Fans romantische Seiten haben!

*Der Chlaus. Der Abend. Der Chlausabend. Alles männlich!* - Ob das ein Grund dafür war, dass dies-mal so wenige Damen dabei waren? Oder hatten sie s'Versli noch nicht gelernt? Man weiss es nicht so genau. Tatsache aber: Das Grippevirus hatte auch das Swiss Supporter Squadron nicht verschont ...

Ein gemütlicher Abend wurde es für die rund 20 Personen, welche sich am vergangenen 4. Dezember im Restaurant Central in Suhr einfanden, trotzdem. Apéro, Nachtessen, Wein und Dessert waren von gewohnt feiner Qualität.

Reges Gespräch liess die Zeit unglaublich schnell verfliegen. Dazwischen ein helles Bimmeln: Samichlaus und Schmutzli im Anzug! Und wer jetzt klopfenden Herzens leise sein Versli vor sich hin repetierte, tat dies völlig vergebens!



*Monika - unsere "Tätschmeisterin"*

Denn heuer wollte der Chlaus gar keine Sprüchli hören. Vielmehr war ihm aufgefallen, dass zwischen der Gemeinde Suhr und dem SSS eine gewisse Gemeinsamkeit besteht. Diese Erkenntnis galt es los zu werden. Und so erzählte er die Geschichte vom dramatischen Ende der B-17G „Lonesome Polecat“.



Am 16. März 1944 schreckte der Bomber die Leute in der Gegend vom Vierwaldstätter- und Zugersee auf. Nach einem Einsatz über Augsburg und havariert rettete er sich in die neutrale Schweiz. Von Brunnen her kam er angefliegen, begleitet von Schweizer Jagdflugzeugen.

Einer der Motoren stotterte, ein zweiter hatte den Geist bereits aufgegeben. Über dem Zugerland sprang die Besatzung mit den Fallschirmen ab. Nur der Pilot blieb zurück. Er flog die B-17 in einer grossen Schleife zum Zugersee hinunter, wo ihm die Wasserung gelang. Die Fliegende Festung begann

### Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Around the world	Seite	3
Die grosse Reise	Seite	4
Einführungskurs	Seite	4
people	Seite	5
Rückblick / Midland	Seite	6
News, Veranstaltungen	Seite	8



*Der Samichlaus erzählt ein G'schichtli - und alle hören andächtig zu ... ..*

zwar sogleich zu sinken, aber der Pilot konnte im allerletzten Moment das Wrack verlassen. - Grauenhaft was hätte geschehen können, wenn die ganze Besatzung abgesprungen und der Bomber führerlos in eine Ortschaft abgestürzt wäre!

Die Heldentat des 22-jährigen Piloten Lt. Robert W. Meyer war in der Inner-schweiz noch lange Tagesgespräch.

Die Verbindung zu Suhr? Nun, der damalige Inhaber einer Tankstelle in Suhr hatte eine gewagte Idee: Er wollte die B-17 bergen und dem staunenden Publikum zeigen. Es dauerte aber noch 8 Jahre, bis er seinen Plan umsetzen konnte. Nach vielen ungeahnten Hindernissen und Schwierigkeiten gelang ihm der grosse «Fischzug» tatsächlich. Der junge, ziemlich beliebte Tankstelleninhaber namens Martin Schaffner war in der Schweiz plötzlich als «Bomber-Schaffner» berühmt. In der Folge barg er noch weitere B-17's, so die «Raunchy» aus dem Boden- und die «Little Chub» aus dem Greifensee.

Die damals riesigen Ungetüme wurden noch einige Zeit verschiedenen-orts ausgestellt, bevor sie auf dem Schrotthaufen verschwanden.

Die Geschichte der «Lonesome Polecat» ist zwar eine winzige Episode aus

dem Zweiten Weltkrieg. Aber sie ist symptomatisch für den damaligen Krieg gegen die braune Flut in Europa. Die Amis haben hier zwar unter Verlusten, letztlich jedoch erfolgreich gekämpft. Uns Schweizern blieb dadurch Schlimmes erspart.

Zurück zu unserem Chlausabend: Es war ein lässiger und unverhofft besinnlicher Anlass! Herzlichen Dank der Organisatorin Col. Monika Schulz.

Col. Hans Hinnen

*Thomas Hüssler, Herby Wiehl, de Schmutzli und Präsi Hans Hinnen*



*Ursi Wiehl hat keine Berührungsängste ...*



*Hugo Freudiger geniesst den Abend ...*



*Elisabeth Hauri und Robert Bühler*

## GONE WEST

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Euch über den Todesfall unseres Kollegen, CAF Col.

### Armin Berger

zu informieren. Armin erlag am Sonntag, 19. Dezember 1999 im Alter von 74 Jahren einem Herzversagen.

Wir werden Col. Armin Berger als passionierten Aviatiker und als guten Freund in bester Erinnerung behalten.

*Der Vorstand des CAF Swiss Supporter Squadron.*

## *Around the world. Twice.*

(wm) In 60 Tagen zweimal um die Welt - das möchte der bekannte Pilot Capt. Hans Georg Schmid mit seiner Long-Ez, HB-YCT.

Mit diesem Flugzeug führte er bereits einen Mittelholzer-Gedenkflug nach Kapstadt durch. Vom 18. März bis 9. April 1997 legte Capt. Schmid rund 26'625 km zurück.

Vom 5. Nov. bis 21. Dez. 1998 folgte er den Spuren des legendären Aéropostal nach Südamerika. Die 41'000 km. wurden in 47 Tagen bewältigt.

Nun soll ein Jahrtausend-Abenteuer folgen; vom 5. März bis 27. April 2000 - zweimal um die Welt. Noch nie dagewesen -noch nie versucht. 80'000 km und 350 Flugstunden - ein Vorhaben der Superlative.

### Route (Provisorisch)

#### Zürich

- Dubrovnik - Pafos - Abu Dhabi - Colombo - Singapore - Darwin-Cairns - Nouméa (New Caledonia) - Fua'amotu (Tonga Is.) - Rarotonga - Mururoa - Isla de Pascua - Mendoza - Iguacu - Rio de Janeiro - Recife-Dakar- Marrakech -Girona-

#### Zürich

- Porto - Santa Maria - Bangor -Terborro - Jacksonville -Spruce Creek - Lakeland - Hereford -Oakland,CA - Maui - Majuro Atoll - Honiara/ Solomon Is. - Brisbane - Ceduna, (Australien) - Perth - Jakarta - Male - Djibouti - Luxor-

#### Zürich



*Long-Ez, ein ungewöhnlicher Name, ein ungewöhnliches Flugzeug! Long steht für Long Range (Langstrecke), Ez für Easy to build (leicht zu bauen) was nicht wörtlich genommen werden darf, meinte Capt. HG. Schmid.*

An diesem Abenteuer können Sie über das Internet mitfeiern. Dort finden Sie auch die letzten Neuigkeiten, Starttermin und viele weitere nützliche Hinweise.

[www.millenniumflight.com](http://www.millenniumflight.com)

Die CAF/SSS wünscht Capt. HG. Schmid good luck and many happy landings.



*Letzte Vorbereitungen mit Stephan Klaproth vor dem Start in Zürich zum Mittelholzer Gedenkflug.*

## *Ecke des Präsidenten*

*Liebe Mitglieder*

*Schon steht die GV 2000 vor der Tür! Für den Vorstand war 1999 ein rechtes Mass an Arbeit zu bewältigen. Meinen Vorstandskollegen und meiner Kollegin danke ich für den grossen Einsatz ganz herzlich.*

*Was sich 1999 getan hat und was für das Jahr 2000 programmiert wurde, werden wir Euch an der GV vom 26. Februar im Flughafen Zürich näher vorstellen. Das reichhaltige GV-Programm ist aus der beiliegenden Einladung ersichtlich. Den Abschluss bildet wie gewohnt ein delikates Nachtessen. Das Restorama-Personal freut sich jetzt schon darauf, uns bedienen zu dürfen.*

*Zu dieser GV werden wiederum hohe CAF-Gäste aus der USA und aus dem Inland erwartet. Der Vorstand freut sich natürlich, nicht nur sie, sondern auch alle Mitglieder zu begrüssen*

*CAF Col. Hans Hinzen*

*geschafft ...  
Ankunft in Kapstadt*



## Die grosse Reise der JU-52

(wm) Am 11. Januar 2000 startete zum erstenmal in der Geschichte der Luftfahrt, eine JU-52, HB-HOS (A-701) um die Erde zu umrunden – so jedenfalls ist es vorgesehen.

Die IWC, International Watch Co. betrachtet die Ju-52 als einen idealen Werbeträger um ihr Produkt im Fernen Osten und in Amerika vorzustellen.

Die erste Etappe führt in den fernen Osten. Um aber diese langen Flugstrecken zu bewältigen, werden die PAX-Sitze durch zusätzliche Benzintanks ersetzt. Für die verschiedenen «sight-seeing flights» mit VIP PAX der Uhrenindustrie wird die JU-52 wieder umgerüstet (Pax vv Fuel).

Die Planung der einzelnen Flugstrecken fordert die Crew. Nicht nur «schmieren und tanken», sondern auch eine präzise Flugplanung –Wetter, Luftstrassen, Gefahrengebiete und



gesehen.

Geplant ist im zweiten Teil der Besuch von Seattle, Las Vegas, Dallas, New Orleans, Miami, Winchester, New York und Boston.

Bis Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob der Überflug von Tokyo nach der Westküste von Amerika überhaupt möglich ist. Dieser Flug in der Nähe des Polarkreises nach Alaska oder über die Marshall Island - Midway und Ha-

### Flight Planing - JU-52

15. Januar	Athen
23. Januar	Muscat, Oman
2. Februar	Bangkok
9. Februar	Kuala Lumpur
12. Februar	Singapore
19. Februar	Hong Kong
26. Februar	Taipeh, Taiwan
4. März	Osaka
11. März	Tokyo
14. April	Seattle
	Las Vegas
	Dallas
	New Orleans
	Miami
	Winchester
	Boston
	Zürich

*Flugplan noch nicht bekannt.*

## Einführungskurs JU-AIR «Check-in»

Frau Beatrice Heuberger der JU-AIR teilte uns mit, dass am **Samstag, 4. März 2000**, im Fliegermuseum Dübendorf ein **Refresher** stattfinden wird.

Neben den bisherigen Teammitgliedern sind alle Personen eingeladen, denen das Mitmachen im Check-in Team der JU-AIR Spass machen würde.

Den Vorstand des CAF/SSS und die JU-AIR Leitung würde es freuen, wenn sich unseren bisherigen Vertretern im Check-in Team, Cols. Ruedi Brändli und Thomas Hüssler, weitere CAF/SSS Mitglieder (Damen und Herren) anschliessen würden.

Nähere Auskünfte erhalten Ihr bei den oben erwähnten Colonels, Tel. 071 / 855-7133 und 01 / 930-7916 oder bei Frau Beatrice Heuberger 01 / 823-2649



Bewilligungen – gehören unabdingbar zu den Aufgaben der Besatzung. Da die JU-52 keine Klimaanlage, Heizung oder Druckkabine kennt, gehört nicht nur warmen Kaffee zum Catering, sondern auch die entsprechenden Kleider.

Eine erste Vorführung mit Rundflügen findet in Bangkok statt. Weitere Events sind in Kuala Lumpur, Singapore, Hong Kong, Taipeh und Tokyo vor-

waii stellen sehr hohe Anforderungen an die Maschine und Crew. Starke Winde oder sehr tiefe Temperaturen und kein Tageslicht (praktisch immer Nacht) werden der Crew zu schaffen geben.

Wir wünschen der JU-AIR viel Glück bei diesem Unternehmen und happy landings.

# people



Ein Mitglied der CAF/SSS stellt sich vor:

## Col. Christian Gloor

Geboren am 27. Februar 1967 in Aarau.

Aufgewachsen in Aarau, Herzogenbuchsee, Kirchberg/BE mit Eltern, welche mit der Fliegerei nichts am Hut haben.

Trotzdem entwickelte ich schon als kleiner Knirps reges Interesse an den fliegenden Objekten, was schon früh



*...da war die Welt noch in Ordnung*

in einer stattlichen Sammlung von Plastikmodellen resultierte und sich bis heute in gefüllten Schränken manifestiert.

Auch der Traum, später einmal mit dem weissen Kreuz auf rotem Grund auf den Tragflächen über die Alpen zu düsen, entwickelte sich schon in jener frühen Zeit.

Als ich dann während den Belpmoostagen 1982 das erste Mal eine P-51 sah, hörte und fühlte, war es vollends um mich geschehen.

### Beruflicher Werdegang:

- ( 1986 Matura in Burgdorf
- ( 1987 PIL-RS in Magadino, «Aus-sortierung» nach 12 Wochen (Mein Leben ein Scherbenhaufen).
- ( Flieger-RS in Payerne als Flusi; Ein-teilung Flpl Abt 12 Interlaken



- ( «Geldverdienen», Sprachaufthal-te.

- ( 1990 Eintritt Swisscontrol, Pri- vatpilotenbrevet, Ausbildung Radarlotse ACC Genf, Ausbildung TWR-Lotse Lugano.

- ( 1993 Umzug in die «Sonnenstube» und Lizenzierung



*... auch ein sonniger Arbeitsplatz*

### Hobbies:

- ( Sport (Unihockey, Badminton, Ski, Picknicken, Pedalofahren).
- ( 67er Ford Mustang.
- ( Plastikmodellbau, Airbrush Reisen (Airshows, Palmenstrand, u.a).
- ( Kino, Gastronomie, dolce far niente

### Weitere Aktivitäten:

- ( Skycontrol, Verband schweize-rischer Fluglotsen, Vertreter der Regionalflugplätze.
- ( CAF; Amici del Hunter; Sally B Supporter; WABEG (Warbirds and Barbecue Enthusiasts Group).

Guggenmusik «Stracaganass» (etwa: ( die müden Kaumuskeln...) Bellin-zona

Ambri Airshow

- ( International Plastic Modellers So-cietly IPMS, Sezione Ticino (AMT)



### Anmerkung der Redaktion:

Col. Christian Gloor hat sich spontan bereit erklärt, sich uns kurz vorzustellen. Herzlichen Dank.

Wir werden Ihnen weiterhin unter **people** interessante Menschen, Hobbies, Berufe u.a.m. vorstellen.

## report

### *Rückblick Midland, ein ereignisreicher Flug*

....

Bekanntlich hat die CAF / SSS das Privileg, an der Airshow in Midland auf verschiedenen Warbirds mitfliegen zu dürfen.

Am Freitag 1. Okt. 99 wurden wir durch den Executive Director der CAF, Col Bob Rice begrüsst und die neuen Colonels konnten ihre Wings in Empfang nehmen. Eine ehrwürdige und feierliche Angelegenheit.

Gespannt warteten wir dann auf die Zuteilung der verschiedenen Warbirds. Dieses Jahr standen zwei Boeing B-17 Flying Fortress, zwei Douglas A-26C Invader und eine PBY Catalina/Big Red zur Verfügung. Ich wurde der A-26 «Las Vegas Vixen» zugeteilt, zusammen mit Thomas Lutz, Helmut Gutleben, Elisabeth Meier und Henry Saladin.



Capt. Dan Lawson suchte noch einen „Copiloten“. Ich hatte natürlich nichts dagegen und nahm auf dem Copilotensitz Platz. Die militärische Knappheit im Cockpit liess aber einen fliegenden Wechsel im Fluge nicht zu, so dass ich



*Erstflug im Juli 1942 und ab November 1944 im Einsatz in Europa. Es war der schnellste US Bomber mit einer Max. Geschwindigkeit von 571 km/h. Ausgerüstet mit zwei 2000 hp Pratt & Whitney R-2800-27, 18 Zyl. Sternmotor. Im Jahr 1948 hat die USAF die A-26 modifiziert und wurde nun unter dem Namen B-26 aufgeführt. Die B-26 war später auch in Korea und Vietnam im Einsatz*

während des ganzen Fluges im Cockpit sitzen durfte.

Zu dieser Zeit ahnte ich noch nicht, dass dies ein sehr interessanter Flug werden würde. Im Cockpit kamen Erinnerungen an meine DC-6 Zeit bei der Balair auf. Während der Starter das Triebwerk durchdreht, wurde Benzin eingespritzt und die zwei 2000 hp starken Pratt & Whitney sprangen nach einigem Zögern an.

Während des Rollens erzählte mir Capt. Lawson, dass sie mit den Motoren kleinere Schwierigkeiten haben. Verbleite Kerzen verursachen Fehlzündungen, aber dies kann mit hohen Zylinderkopftemperaturen behoben werden, meinte er.

Während dieser Zeit pumpete der mitfliegende Mechaniker immer wieder wie wild an einem roten Hebel. Auf meine Frage was er da mache, grinste er und erklärte, dass der hydraulische Druck mit einer Handpumpe erzeugt wird.

Wir starteten auf der Piste 16R und bei 100 mph hob die A-26C ab. Nach dem Einfahren des Fahrwerks wird auf 500 ft die Leistung der Motoren

auf «METO Power» gesetzt (42 MP / 2400 RPM). Dann übergab mir Capt. Lawson das Steuer und ich durfte die A-26C Invader fliegen. Mit 160 mph nahm ich Kurs West und stieg auf 7500 Fuss. Was mir sofort auffiel – die A-26C hatte im Querruder einen hohen Steuerdruck. Man kann sie einhändig fast nicht fliegen. Im Höhenruder dagegen war sie sehr angenehm und die Trimmung ist sehr effizient.

Die Zylindertemperaturen wurden mit den Kühlerklappen auf 250° (Max 260°) gehalten. Trotzdem machte sich der rechte Motor immer wieder mit Fehlzündungen auffällig bemerkbar. In der Zwischenzeit hatte wir unsere 7500 ft erreicht. Mit einem Power-setting von 34 MP und 2300 RPM erreichten wir eine Reisegeschwindigkeit von 200 mph.

Wir hatten eine wunderschöne Aussicht auf die Ölfelder von Odessa und



Midland. Zu Beginn der Oelförderung soll dies eine der reichsten Gegenden gewesen sein.



*Der 2000 PS starke Stermotor gab den Geist auf.....!*

Zwischendurch besuchten uns meine Kollegen, die im hinteren Teil mitflogen und von dort die Aussicht genossen.

Das rechte Triebwerk liess uns keine Ruhe. In immer kürzeren Abständen meldete es sich und Capt. Lawson entschloss sich zur Rückkehr.

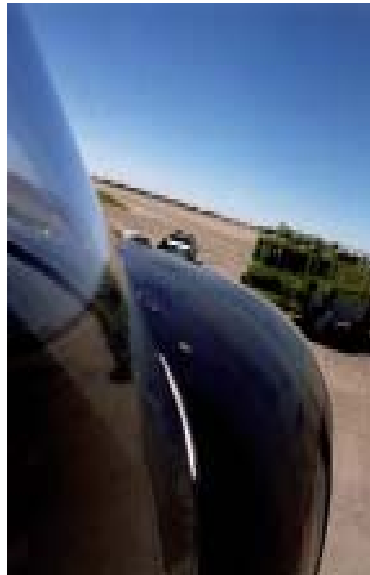
Also Querlage 30°, Kurs 090°, Sinkflug einleiten und ab nach Midland. Die A-26C zog immer mehr nach rechts aber mit dem linken Fuss hielt ich sie auf Kurs. Das hatte ich doch schon x-mal

erlebt und überprüfte deshalb die für mich altmodischen Triebwerkinstrumente. Etwas stolz war ich dann doch, als ich als erster feststellte: Zylindertemperatur von 250° C auf 100° C gesunken und der Benzindruck war auch im Keller - von 25 auf 9 psi.

Darauf versuchte Capt. Lawson den Benzindruck wieder herzustellen - ein hoffnungsloses Unterfangen. Wir hatten nun definitiv keine Leistung mehr auf dem rechten Motor.

In der Zwischenzeit hatten wir Midland erreicht und Capt. Lawson übernahm das Steuer.

*Die Feuerwehr erwartet uns ...*



Das übliche Procedure folgte nun: Throttle retard idle – Propeller feather button push - Mixture cut-off – Fuel off – Mag off.

Ein Propeller in Segelflugstellung ist ein seltener und schöner Anblick, den ich so gut es ging bildlich festhielt.

Im Base-leg wurde das Fahrwerk ausgefahren – aber das Bugrad verriegelte nicht. Der Mech pumpte wieder wie wild und endlich hatten wir die drei grüne Lampen. Die Anfluggeschwindigkeit betrug 120 mph und die Landung verlief normal. Auf dem Rollweg wartete die Feuerwehr auf uns und das linke Triebwerk wurde nun ebenfalls abgestellt.

Nach einigen Minuten konnten wir das Flugzeug verlassen. Ein Fahrzeug der Feuerwehr brachte uns auf den Tarmac zurück.

Ein interessanter Flug war zu Ende.

Meine Kollegen im hinteren Teil des Flugzeuges bekamen von dieser Vorstellung wenig zu sehen, denn der Propeller war für sie nicht sichtbar.

Nur Henry Saladin interpretierte die Schlingerbewegungen des Flugzeuges richtig. Sein trockener Kommentar nach der Landung « *Ha doch g'wüsst dass öppis net stimmt* »

Die A-26 fiel für die ganze Airshow aus. Am Sonntag erkundigte ich mich bei der Crew: sie konnten den Fehler noch nicht ausfindig machen.

Col. Werner Meier

**Keep'em flying, Partners!**



**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**



*Elisabeth und Henry - was erzählen sie sich wohl?*



**news**

*CAF/SSS goes Online*

Matthias Brunner, Sohn der Colonels Jean und Rosmarie, hat für die CAF/SSS eine sehr attraktive Homepage für das Internet vorbereitet. Damit wurde auch einem Wunsch des CAF Headquarters Rechnung getragen. Matthias wird uns diese Homepage an der GV-2000 am 26.2.00 im Airport Zürich-Kloten vorstellen, bevor sie dem HQs zur Genehmigung überwiesen und anschliessend ins Internet installiert wird. Wir werden in der nächsten Nummer näher auf diese Neuerung zurückkommen.

J



**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

*Veranstaltungen*

27. Juli.-1. August 2000  
EAA, Oshkosh  
20.-26. August 2000  
WM der F4 Scale Flugzeuge, Militärflugplatz Interlaken

26. August 2000

*Leserreisen der Aero Revue*

27.-29. Mai 2000  
AIR FETE, Mildenhall  
10.-12. Juni 2000  
ILA 2000, Luft- und Raumfahrt-ausstellung Berlin  
08.-10. Juli 2000  
FLYING LEGENDS, Duxford  
22.-30. Juli 2000  
Royal Air Tattoo und Farnborough  
30. Sept.-10. Okt. 2000  
Florida, Texas - CAF Airshow  
1.-3. Dezember 2000  
Fliegermuseum München

26. Februar 2000  
Generalversammlung der CAF / SSS

9.-15. April 2000  
Sun'n & Fun, Fly-In, Lakeland

20. April 2000  
Tag der offenen Tür, Payerne

13.-14. Mai 2000  
Festival Aérospatial International de Neuchâtel

16.-17. Juni 2000  
Flugfestival in Dübendorf

15. Juli 2000  
Airshow Raron

22. Juli 2000  
Air Show Flughafen Lugano

*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 / 620-4475