

Jubiläum 5 Jahre CAF/SSS

Als sich 1957 im unteren Tal des Rio Grande fünf ehemalige Fliegerkameraden aus den Kriegsjahren zusammentaten, um aus purem Enthusiasmus eine P-51 Mustang zu erwerben und zu fliegen, hätte wohl keiner gedacht, dass daraus einmal eine weltumspannende Air Force entstehen würde.

Und wenn man diesen Fliegerrebelln aus dem Süden der USA damals prophezeit hätte, dass es in knapp 40 Jahren auch in der kleinen, fernen Schweiz eine Squadron von Enthusiasten geben werde, hätten sie wahrscheinlich lauthals gelacht. Und wer hätte es ihnen übel nehmen können?

Es ist schön, dass zumindest ein Teil dieser Pioniere noch miterleben darf, wie aus ihrer Idee heraus die Confederate Air Force (CAF) gewachsen ist, mit über 80 Wings und Squadrons in den USA und 5 anderen Ländern, darunter eben auch in der Schweiz.

Und auf der anderen Seite war es wohl 1995 für keinen der Gründerväter der sogenannten Swiss Supporter Squa-



dron klar, was für eine Zukunft ihrem mit viel Idealismus aus der Taufe gehobenen Verein bevorstehen würde.

Nun, die Swiss Supporter Squadron (SSS) ist heute als Verein gesund und aktiv und hat eine beachtliche Gefolgschaft, durch welche sie in den Schweizer Fliegerkreisen verankert ist. Grund genug, das «5-Jährige» mit einem würdigen Jubiläum zu begehen. Der Vorstand lud deshalb am 25. November 2000 zur Geburtstagsfeier ins Fliegermuseum in Dübendorf ein, also an den Ort, wo die Squadron einst gegründet wurde.

Rund 65 Mitglieder und interessierte Begleiterinnen und Begleiter wurden von dem sichtlich stolzen Vorstand empfangen und vom Präsidenten Hans Hinnen im Vortragssaal des Museums begrüsst.

Er begrüsst speziell die beiden Gastreferenten: Hans Heinrich Stapfer, freier Aviatik-Journalist und Verfasser des Buches «Strangers in a Strange Land», das auf Berichten von in der Schweiz internierten amerikanischen Fliegern basiert, und Robert 'Böbl' Heiniger, während des Krieges Oberleutnant der Schweizer Luftwaffe und Me-109 Pilot mit bewegter Geschichte, wie sich im Laufe des Nachmittags herausstellte.

Auch begrüsst wurden Jim Schnell, ein heute in San Diego beheimateter Auslandschweizer und Colonel im California Wing No.1 der CAF, sowie alle neuen Colonels, die anlässlich der Airsho 2000 in Midland vereidigt worden waren.

Nach dem Grusswort vermittelte Hans Hinnen dem aufmerksamen Publikum ein paar Leitgedanken zum Gründungsmotiv und Sinn unserer Squadron. Sicher ist da zuallererst die Freude, ja Faszination an der Technik, an dieser speziellen Art von Flugzeugen und dem unverwechselbaren Klang ihrer Motoren. Geniale War-



Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
ME 262	Seite	6
Bemerkungen zu Lear	Seite	7
Learjet und P-16	Seite	8
News, Veranstaltungen	Seite	12



H.H. Stapfer und die aufmerksamen Zuhörer ...

birds, die aus den Erfordernissen der Zeit heraus manchmal in weniger als 6 Monaten vom Reissbrett bis zum Erstflug entstanden sind und den Verlauf des Weltkrieges mitbestimmt haben.

Dies weckt in uns eine ganz bestimmte Art von Nostalgie, und darin enthalten ist auch eine Verbundenheit. Verbundenheit mit einem Teil Geschichte, welche uns als Einzelne, aber auch die Landespolitik als Ganzes, nicht unberührt lässt.

Viele Vereinsmitglieder haben persönliche Erinnerungen an diese bedrückende Zeit, als die Schweiz vom Weltkrieg umtobt wurde und das Geschehen - gerade auch in und aus der Luft - immer wieder über die Landesgrenzen schwappte.

Die jüngeren Mitglieder haben auf andere, mannigfaltige Arten eine Beziehung zu dieser Zeit, und nicht zuletzt für sie wusste nun der erste Referent, Hans Heinrich Stapfer, ein paar interessante Aspekte zum Weltkrieg und der Rolle der Schweiz darzulegen.

Er streifte dabei das politische Umfeld ebenso wie die von alliierten Bombern dominierte Luftlage in den Jahren 1944 und 1945. Die 8th und 15th US Army Air Force flog während des

Krieges total 413'773 Einsätze von England und Nordafrika aus gegen die Achsenmächte. Dabei kam es am 13.8.1943 zur ersten Bombardierung in der Schweiz, als eine B-24 bei Thurau (Nähe Wil) notlandete. Bis zum Ende des Krieges waren 158 amerikanische Bomber in der Schweiz zu Boden gegangen. Die Besatzungen wurden für die Dauer des Krieges interniert und lebten verhältnismässig gut, da der Wechselkurs zur damaligen Zeit 30 Sfr. pro 1 \$ betrug.

Allerdings war es eherne, grad-unabhängige Pflicht eines Soldaten, zurück zu seiner Truppe zu gelangen und sich wieder zum Kampf zu melden, also aus der Schweiz zu fliehen, was auch versucht wurde und nicht selten gelang.

Neben der irrtümlichen Bombardierung von Schweizer Städten (z.B. Schaffhausen am 1.4.44) waren es gemäss Herr Stapfer vor allem die Flächenbombardierungen Friedrichshafens im Juli 1944, welche der Schweizer Bevölkerung einen Eindruck von der zerstörerischen Gewalt der alliierten Bombergeschwader hinterliessen, waren doch die Detonationen rund um den Bodensee, also auch auf Schweizer Seite, in beunruhigendem Ausmass spürbar.

Nun betrat der 2. Referent, Oberleut-

nant 'Böbl' Heiniger das Parkett, und mit grosser Spannung lauschte das Publikum den Ausführungen eines damals im Aktivdienst stehenden Me-109 Piloten der Schweizer Flugwaffe.

Als aviatischer Gentleman mit typischem Understatement erzählte 'Böbl' Heiniger, wie die Schweizer Armee 1935 einen Engpass an Piloten gehabt hätte und er sich darauf auf ein Zeitungsinserat gemeldet habe um in Dübendorf einzurücken, wo er zum ersten Mal ein Flugzeug aus der Nähe sah, nämlich eine Häfeli DH-3 (und verschwieg, dass er hernach Swissair-Jungpilot auf der Douglas DC-2 geworden ist).

Grossen Eindruck hinterliess bei 'Böbl' Heiniger und den Schweizer Wehrverantwortlichen das Flugmeeting vom 23.7.-1.8.1937 in Dübendorf. Das damals bereits nationalsozialistisch regierte Deutschland war mit einer beeindruckenden, auf technischem Höchststand stehenden Delegation vertreten. So flog der grosse Ernst Udet (Generalmajor) als neuestes Wunderwerk eine Me-109 vor, aber auch die Dornier Do-17 und Heinkel He-112 waren auf Platz.

Robert Heiniger in Aktion ...





Unsere beiden Referenten

'Böbl' vermochte packend zu erzählen, wie den Schweizern bei der Steigflugkonkurrenz die Augen geöffnet wurden. Die Flugzeuge hatten dabei schnell möglichst auf 3'000m zu klettern und die deutsche Me-109 sei schon wieder gelandet als die C-35 der Schweizer Flugwaffe erst auf 2'000m gestiegen waren.

Aufgrund dieser ernüchternden Tatsachen wurden unter der Führung von Oberst Bandi schliesslich Me-109 beschafft, welche im Juli 1939, also noch knapp vor Kriegsausbruch, zur Auslieferung kamen, allerdings ohne Bewaffnung und ohne Funk. Diese Maschinen standen deshalb erst im Februar 1940 zum Einsatz bereit und wurden den Fl Kp 7, 8 und 9 übergeben (Oblt Heiniger tat Dienst bei der Fl Kp 7).

Am 28.4.1944 landete ein deutscher Me-110 Nachtjäger in Dübendorf, nachdem er bei der Verfolgung von englischen Bombern in den Schweizer Luftraum geraten war. Dieses Flugzeug war mit der damals hochgeheimen RDF-Anlage «Lichtenstein», einem Vorläufer des heutigen Radars, ausgestattet. Deshalb wurde das gelandete Flugzeug von der deutschen Reichsregierung umgehend zurückgefordert, was Bern aus diplomatischen Gründen verweigerte. Als Reichsmarschall Göring die Bombardierung Dübendorfs androhte, war

aber doch Handlungsbedarf angezeigt, und es wurde entschieden, die mysteriöse Me-110 im Beisein einer deutschen Militärdelegation auf dem Flugplatz in die Luft zu sprengen. Als Gegenleistung durfte die Schweizer Flugwaffe 12 Me-109 der modernen Version «G» beziehen, welche

an die Fl Kp 7 ('Böbls' Einheit) ausgeliefert wurden.

'Böbl' Heiniger erinnerte sich, dass diese Flugzeuge in einem schlechten Zustand angekommen seien und mutmasste, dass es sich wohl um gebrauchte Maschinen oder bewusste Ausschussware gehandelt hätte. Jedenfalls habe es andauernd Ausfälle und - leider - auch Unfälle gegeben.

Schliesslich rückte in 'Böbls' Erzählung der 5.9.1944 heran, als die Fl Kp 7 in Dübendorf zur Verstärkung des Überwachungsgeschwaders im Aktivdienst stand. Das gespannte Publikum erfuhr nun aus erster Hand, dass 4 Tage zuvor die alten Me-109 E ausgefasst wurden, da die neuen Me-109 G wegen Pannen wieder einmal für den Flugdienst gesperrt waren. Ausgerechnet an diesem verhängnisvollen Tag waren die Funkgeräte in den Me-109 E aber alles andere als funktionstüchtig und als es zum Fliegeralarm kam, konnten sich die 4 gestarteten Piloten nicht störungsfrei verständigen.

'Böbl' Heiniger erinnerte sich auch, wie die Maschine von Oblt Treu erst nicht anspringen wollte, so dass die Patrouillen beim Alarmstart noch ausgetauscht werden mussten, und Oblt Treu sich dann an Stelle von Oblt Schoch als Flügelmann hinter 'Böbls' Maschine klemmte. So nahm das Schicksal seinen Lauf...

Ecke des Präsidenten

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**

Fortsetzung auf Seite 7



Für Besichtigung war auch noch Zeit...

Die vier gestarteten Me-109 E drehten Richtung Schaffhausen, wo die Piloten eine havarierte B-17 ausmachten, welche es nach Dübendorf zur Landung zu geleiten galt. Böbl erzählte, wie die B-17 über Frauenfeld noch von der Schweizer Flab beschossen wurde (ohne Treffer) und wie sie über Embrach den «Ball Turret» abwarf, um sich auf die Landung vorzubereiten (dieser durchschlug ein Haus von zuoberst bis zuunterst, gottlob ohne dass Personen zu Schaden kamen).

Schliesslich erachtete 'Böbl' die Begleitmission als beendet und drehte mit seinem Flügelmann Oblt Treu ab - als er wie ein Blitz aus heiterem Himmel unter Beschuss geriet!

Völlig unvorbereitet wurden die beiden Me-109 von 2 amerikanischen Begleitjägern P-51 Mustang, welche sich bis anhin auf grosser Höhe hielten, angegriffen. 'Böbl' sah nur kurz die Maschine von Oblt Treu in einer Vrille zur Erde stürzen, dann sei er schon wieder «wie aus einer Giesskanne» beschossen (die P-51 hat 6 Kanonen) und getroffen worden.

Es gelang ihm zwar, durch Ausweichmanöver weitere Angriffe abzuwehren, doch seine Me-109 war am Ende und 'Böbl' Heiniger setzte mit ein-

gezogenem Fahrwerk und stillstehendem Motor zur Notlandung in Dübendorf an. Davon konnte er selber nun nicht mehr viel erzählen, denn beim ruckartigen Abbremsen schlug er den Kopf mehrmals heftig am Zielgerät auf und wurde bewusstlos. So

lassen wir an diese Stelle einen anderen Augenzeugen treten: *Bruno Teucher, der damals Mitarbeiter im Technischen Dienst der Swissair in Dübendorf war. Wir mussten Böbl selbst mit vereinten Kräften aus dem Cockpit ziehen und trugen ihn Richtung Hangar. Kurz darauf wurden wir aber gezwungen, die Flucht zu ergreifen, denn ein Mustang flog einen Angriff, schoss dabei zum Glück allerdings nur wild im Gelände herum, ohne etwas zu treffen, sofern man die von einem Geschoss stammende Kerbe an der Säule des Mittelholzer-Denkmal nicht als Treffer zählen will.*

(Quelle: Alfred Muser, Die Swissair 1939-1945 Schück Verlag, Adliswil).

'Böbl' Heiniger wurde zur Pflege nach Zürich gebracht und konnte das Spital nach einigen Tagen wieder verlassen.

Er ergänzte seine Erzählung nun noch mit einigen Details zum Ereignis, auf die er beim Durchstöbern des NZZ Archives gestossen war:

So landete während des Angriffes auf die Schweizer Patrouille ein anderer amerikanischer Bomber, die B-24 «Lonesome Polecat», unbeschadet auf dem Flugplatz Dübendorf. Ausserdem wurden in Zürich Einschläge von Geschossen der angreifenden P-51 gefunden.

Und schliesslich erwähnte er die Anekdote, wie ihn Hans Heinrich Stap-

fer am 3.4.1994 kontaktiert hätte, da er den Navigator der betroffenen B-17 ausfindig machen konnte.

Abschliessend gelangte er mit seiner sympathischen Bescheidenheit zum Schluss, dass in jener bewegten Zeit eigentlich «jeden Tag irgendetwas passiert sei».

Unter dem Applaus der Zuhörer durften die beiden Referenten nun vom Vizepräsidenten der Swiss Supporter Squadron, Adrian P. Meier, ein gerahmtes Bild der zwei B-17 der Confederate Air Force «Texas Raiders» und «Sentimental Journey» als Geschenk entgegennehmen.



Adi Meier ergriff dann das Wort, um mit einem Rück- und Ausblick den offiziellen Teil der Geburtstagsfeier abzuschliessen.

Als Mitglied und treibende Kraft der ersten Stunde liess er noch einmal die Gründungsversammlung vom 26. November 1995 auferstehen und erinnerte sich, wie um 14 Uhr 50 der Gründungspräsident Col Werner Hauri die Swiss Supporter Squadron ins Leben rief. Und dies vor illustrem CAF Publikum, waren doch mit Barbie Woods, Donna Blalack, West Sanders und George W. Lodge Dele-



Col Reto Wullschleger

gierte aus Midland und Dallas/Fort Worth anwesend.

Damit sollte von Anfang an die starke Beziehung zum Hauptsitz der CAF in Texas hervorgehoben werden. Nur für die juristischen Belange war und ist die Swiss Supporter Squadron sinnvollerweise ein völlig autonomer Verein.

George Lodge darf zu Recht als Pate der Swiss Supporter Squadron bezeichnet werden. Gerade er hat auch immer wieder betont, wie wichtig es sei, dass die Sache von allen mit Freude und Begeisterung getragen werde. Freiwilligkeit und Ehrenamtlichkeit sind die zwei festen Grundsätze der Organisation.



Geburtstagsorte wird aufgeteilt ...

Bei dieser Gelegenheit konnte Adi Meier auch darauf hinweisen, dass die Confederate Air Force ab 2002 einen neuen Namen tragen wird, nach Möglichkeit aber unter Beibehaltung der Abkürzung CAF.

Höchst erfreulich ist, dass seit der Gründung Partnerschaften mit diversen Stars und Sternchen am Schweizer Warbirdhimmel aufgebaut werden konnten, so zum Beispiel mit Max Vogelsang, mit der JU-AIR, dem Verein der Freunde der Schweizer Luftwaffe und dem AeCS.

Im Zentrum des Ausblickes stand das Bestreben, die Swiss Supporter Squadron noch attraktiver zu machen. Dazu sollen interessante Veranstaltungen für die Mitglieder beitragen. Auch soll vermehrt die Möglichkeit bestehen, bei Schweizer Warbird-Be-

trieben oder an fliegerischen Anlässen aktiv mitzumachen.

Schliesslich erwähnte Adi Meier auch, dass im SSS Vorstand ernsthafte Bestrebungen im Gang seien, ein historisches Flugzeug selber anzuschaffen und zu betreiben und somit im weltweiten Staffelforbund der Confederate Air Force ein vollwertiges Mitglied zu werden. An der nächsten GV im März 2001 können dazu bereits konkretere Angaben erwartet werden.

Schliesslich konnte Adi Meier auch Dank aussprechen: Dank an die ehemaligen und den amtierenden Präsidenten und Vorstandsmitglieder für ihren Einsatz. Dank an die versammelte Festgesellschaft, dass sie so zahlreich zum Geburtstag erschienen ist. Und Dank an Kurt Waldmeier der JU-AIR für das zur Verfügungstellen der Räumlichkeiten und die Unterstützung während des ganzen Jahres.

Adi Meier schloss ab mit Glückwünschen für viele weitere gesunde Jahre attraktives, lebendiges und vor allem unfallfreies Vereinsleben.

Col Reto Wullschleger

***Keep flying
Swiss Supporter Squadron!***



report

Und sie fliegt bald ... die Me 262

Einige von unseren Colonels hatten auf ihrer Midland-Reise 97 und 98 die Gelegenheit, die Produktionsstätte der Me 262 in Forth Worth zu besuchen.

Mittlerweile wurde die Produktion dort aus finanziellen Gründen eingestellt.

Alle Teile der Me 262-Produktion wurden nun per Lkw von den bisherigen Hallen in Forth Worth/Texas nach Everett/Washington (bei Seattle) transportiert

Wie das «Jägerblatt» berichtet, sollen alle Flugzeuge hier fertiggestellt werden.

Der jetzige Verantwortliche für Technik, Produktion und Zulassung ist Bob Hammer. Vor seiner Pensionierung war er Vizepräsident in der Technik von Boeing in Seattle. Von seiner Initiative hängt jetzt die Vollendung der grossen Aufgabe ab, vier Me 262 flugfähig abzuliefern. Nummer 3 und 4 sind noch verkäuflich. Mit zwei Millionen US-Dollar sind Sie dabei!

Der Erstflug wird im ersten Vierteljahr 2001 erwartet. Es steht ein erfahrener Testpilot zur Verfügung, der die gesamte Erprobung übernehmen kann. Wolfgang Czaia ist Check-



Bild: Flug Revue

Kapitän auf Boeing 757/767 mit über 16'000 Flugstunden bei American Airlines. Schon vorher hatte er 2500 Stunden auf dem Starfighter F-104 bei der Bundeswehr geflogen und Erfahrung bei weiteren Testreihen mit privaten F-104 in den USA gesammelt, sowie eine Lehrzeit auf Learjet absolviert.

Bob Hammer hat weitere pensionierte Spezialisten um sich geschart. Insgesamt sollen fünf Maschinen gebaut werden. Die erste konnte bereits an die US-Navy für Museumszwecke zurückgegeben werden. Von diesem einst schrottreifen Flugzeug wurden vor Beginn der Arbeiten alle wichtigen Masse in langwieriger und mühsamer Arbeit genommen. Die Navy bekam also kostenlos ein neuwertiges Flugzeug zurück – allerdings ohne Systeme und Triebwerke. Jetzt wird mit einem geringen finanziellen Aufwand, aber mit grossem Potenzial an Wis-

sen und Können am ersten zum Fliegen bestimmten Flugzeug gearbeitet.

Einige Daten:

Da die Strahltriebwerke erst für Juli des Jahres 1941 angekündigt waren, absolvierte die Me 262 V1 mit einem zunächst eingebauten Kolbenmotor Jumo 210 in Augsburg den Erstflug. Am 18. Juli 1942 fand der erste Flug einer Me 262 mit reinem Strahltrieb statt.

Erstlieferung im Mai 1944.

Erste Kampfstaffel im September 1944.



15. Juli 42, Pilot Fritz Wendel hob um 08.40 Uhr mit der Me 262 V3 (PC+UC) von der Piste ab

Col Werner Meier

Fun Stuff

Die Verkehrspolizei von Yorkshire (GB) machte Geschwindigkeitskontrollen mit ihrem Radargerät. Aus dieser Routinearbeit wurden sie plötzlich aufgerüttelt. Das Radargerät meldete ein Objekt mit einer Geschwindigkeit von 300 mph (480 Kmh). Nach einigem Staunen wurde die Polizei dann überzeugt, dass es keine Fehlanzeige war. Einige Sekunden später donnerte nämlich ein tief fliegender Harrier über die Messstation.

Die Polizei machte eine Meldung an das Ministry of Defense und beklagte sich über das zerstörte Messgerät. Das MOD erwiederte gelassen, dass die Zerstörung viel schlimmer hätte sein können – viel schlimmer!

Es sieht so aus, dass das Abwehrsystem des Harriers diesen Radar entdeckt hat und dann automatisch in den ersten Abwehrmodus ging. Als dies der Pilot bemerkte, brach er den Angriff sofort ab. Zum Glück für die zwei Polizisten, da er richtigerweise angenommen hat, dass feindliche Fliegerabwehr-Aktivitäten entlang der Autobahn im nördlichen England heute eher unwahrscheinlich sind.

Ecke des Präsidenten

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**

Bemerkungen zum Bericht von Bill Lear

Zu der Geschichte um den P-16, aus Sicht von Bill Lear, muss ich doch einiges bemerken. In seiner blumigen Sprache beschreibt er die Erlebnisse auf dem P-16 und mit seiner nicht gerade «amerikanischer Bescheidenheit» kommentiert er die Entscheide und das Testprogramm.

So unerfahren, wie Bill meinte, waren unsere Piloten nicht. So hatte Hans Häfliger als KTA-Chefpilot eine grosse Flugerfahrung mit tausenden von Flugstunden. Vor seinem P-16 Einsatz machte er eine spezielle Ausbildung auf Hunter in England. Auch Jean Brunner hatte damals bereits 660 Stunden auf Jets, nicht viel weniger als Bill mit 800 Std. «Im grossen Unterschied» zu Bill hatte aber Jean den grössten Teil dieser Jet-Stunden (470 Std) bei Testflügen erfliegen - Erfahrung, die man nicht auf langen Überflügen machen konnte.

Bill's Aussagen waren offensichtlich durch Dr. Caroni und Chefingenieur Studer beeinflusst worden. Diese versuchten ab 1959 ihr Produkt auf den ausländischen Markt zu bringen. Für die Misserfolge und den verfügten Abbruch der Serienproduktion - mussten nun «Sündenböcke» her. Da waren natürlich die begeisterten Aussagen eines US-Piloten «Gold» wert. Bill flog die Prototypen Nr. 4 & 5 und diese beiden Flugzeuge hatten umfassende Modifikationen hinter sich - notabene von den Piloten Hans Häfliger, HU Weber und Jean Brunner erarbeitet und erfliegen.

Col Werner Meier

Unser CAF Mitglied, Col Jean Brunner war 1957-58 Testpilot auf dem P-16 und kommentiert den Beitrag von Bill Lear wie folgt:

Lieber Bill

60% der gemachten Angaben über das Flugzeug kann ich bestätigen. Nachsichtig schmunzle ich über Deine Bemerkungen über die P-16 Geschichte von Deinen 5 Flügen. «Da ist leider» vieles zu beanstanden und die Qualität der Informationen zeigen 42-jährige Lücken. Mit Deinen begeisterten Erinnerungen wünsche ich Dir von Herzen einen frohen Lebensabend.

Jean

Warum der Name P-16 ?

Eidg. Flugzeugwerke Emmen (L+W): Die Projekte und Entwicklungen des Flugzeugwerkes in Emmen wurden mit «N» bezeichnet. Die Nummerierung erfolgte entsprechend der zeitlichen Staffelung der Projekte. Beim N-20 wurde zusätzlich nach den verwendeten Triebwerken unterteilt: N-20.10 (vier Triebwerke SM-01). Leichtkampfflugzeuge wurden mit L bezeichnet (L-10) und das in Emmen weiterentwickelte Mamba-Triebwerk erhielt die Bezeichnung Swiss-Mamba (SM-01 usw.)

Dornier / Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein (FFA): Alle Projekte wurden mit «P» gekennzeichnet. Die erste Ziffer stand für die Anzahl der Triebwerke und die zweite wurde für die zeitliche Staffelung verwendet.

P-25.20 zweimotoriges Projekt 5, Variante 20 / P-16.04, einmotoriges Projekt 6, Variante 04. Später wurde von dieser Regel abgewichen (P-16 Mk III)



**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**

Im nächsten Contact lesen Sie einen Kurzbericht über die P-16 / Col Werner Meier

report

Der Learjet und das Schweizer Kampf- flugzeug P-16

Teil 2 / aus dem Buch von Bill Lear

«Stellen Sie sich vor: Genf im Jahre 1960. Das europäische Fiasko der ursprünglichen Lear Inc. und dem LearFan-Projekt konnte einigermaßen in Grenzen gehalten werden. Die Drohungen früherer Angestellter gab es aber immer noch, obwohl sie langsam nachliessen. Trotzdem wurden wir von den Einheimischen immer noch als «fremde Fötzel» betrachtet» berichtet Bill Lear.

Der Vater von Bill war besessen von einer völlig neuen Idee. Er wollte einen bezahlbaren Privatjet entwickeln und bauen. Lockheed hatte den JetStar konstruiert und war damit die erste auf dem Markt. North Ameri-

1958 kam eine Telex-Meldung aus dem Hauptquartier mit der Instruktion die Firma zu schliessen und die Angestellten zu entlassen. Weil die Telexmaschinen ausserhalb des Büros aufgestellt waren, konnten die Angestellten an diesem Morgen alle Details des Vorgehens lesen. Es gab einen gewaltigen Aufruhr und die Lears machten Schlagzeilen in allen Zeitungen. Sie wurden als «gefühllose Opportunisten» gezeisselt. Vater Lear konnte dies nicht aushalten und verzog sich nach Santa Monika. Bill Lear versuchte den Schaden in Grenzen zu halten und offerierte zwischen 6 bis 12 Monatsaläre für die Entlassenen. Die Lage beruhigte sich dann später und ein erspriessliches 18 jähriges Engagement in Genf begann.

can Aviation war bereits daran, aus ihrem F-86 Sabre-Jetkampfflugzeug eine Version für Manager zu bauen, die dann als «Sabreliner» bekannt werden sollte. Aero Commander baute an einer Jet-Version ihres erfolgreichen Kolbenmotormodells, das später als «Jet Commander» bekannt wurde. Es war wirklich ein Rennen zwischen dieser Maschine und dem Learjet. Beide sollten ungefähr in der selben Preisklasse gewesen sein und beide verwendeten ein CJ-610 Triebwerk von General Electric¹. Der letztlich ausschlaggebende Unterschied war, dass der Learjet viel leichter sein würde: 12'500 pounds (lbs). Bruttogewicht, verglichen mit den 16'800 lbs. des Jet Commanders mit dem gleichen Schub des Düsentriebwerks. «Du meine Güte», fragte Bill Lear - bauten die diesen Schlitten mit «BLEI»? Muss ich noch etwas sagen über den Unterschied in der Leistung?

Aero Commander nannten den Learjet natürlich «the boob tube – Tubelröhre», weil unser Rumpf effektiv kleiner und rund war. Sie dachten: nur ein Idiot würde so etwas kaufen. An einer Tagung der NBAA² verteilten die Leute von Aero Commander Schuhlöffel mit langen Griffen «für jene, die im Sinn haben einen Learjet zu kaufen». Mann, hatten wir eine Überraschung auf Lager für sie! Als ein potentieller Käufer im



William P. Lear, Jr

Mit freundlicher Genehmigung von Bill Lear dürfen wir diese Kapitel aus seinem neusten Buch «FLY FAST... SIN BOLDLY» exklusiv im Contact veröffentlichen. Bill - herzlichen Dank.

Col Werner Meier

Learjet-Modell sass und sich gegenüber meinem Vater beklagte, dass er darin nicht aufstehen könne, erwiderte dieser:

«Sie haben absolut recht - und sie können in Ihrem verdammten Rolls Royce auch nicht aufstehen. Wenn Sie aufstehen, herum spazieren und dreimal langsamer fliegen möchten, dann kaufen Sie sich doch eine DC-3».

Das Gespräch war beendet, und der Kerl bestellte einen Learjet!

Der Markt sprach für sich selbst. Aero Commander³ verkaufte im Verlauf der Zeit 119 Stück vom Typ 1121 und je 11 vom Typ 1121A und

Seitenansicht des schweizerischen P-16, der auch von behelfsmässigen Graspisten starten konnte. Altenrhein, März 1960



1121B, also insgesamt 141 Maschinen.

Wir waren unschlagbar, denn wir verkauften insgesamt 667 Exemplare der Typen 23, 24 und 25. Welche Überraschung! Aber ich greife wieder einmal vor.



Der junge Bill Lear

Nach Ansicht meines Vaters war der hervorragende, aber sehr kostspielige Lockheed JetStar einzig und allein für Geschäftsleute, die einen geschwollenen Kopf und unbeschränkte Geldmittel hatten.

Der Sabreliner von North American Aviation war nicht unbezahlbar, aber immer noch weit ausserhalb der Bandbreite des Preises, welchen die meisten Firmen, die nun ihre alten DC-3, Lockheed Lodestars und andere Maschinen aus alten Kriegsbeständen gegen moderne Düsenmaschinen eintauschen wollten, sich leisten konnten.

Es wäre meinem Vater in jenen Tagen nie in den Sinn gekommen, dass seine Traummaschine eines Tages ein allgemein bekannter Begriff sein würde - der Learjet. Eigentlich der generell gebrauchte Name für einen kleinen Privatjet.

Er gründete eine Firma mit dem Namen Swiss American Aircraft Corporation (SAAC). Von seinem Wohnsitz aus, in einem hübschen, in rustikalem Stil erbauten Haus in Onex - etwas ausserhalb von Genf gegenüber dem schönen und einzigen Golfplatz der Stadt - begann er mit der Konstruktion eines Flugzeugs, das als SAAC-23 und später als Learjet 23 bekannt werden sollte. Es war der 23. Entwurf von Vaters unwahrscheinlich weitblickendem Traum und seines produktiven Denkens, welches endgültig den Markt der Privatjets eroberte.

Vater pendelte zwischen unserem Firmenhauptsitz in Santa Monica, Kalifornien und Genf. Ich war immer noch mit der Lear Inc. beschäftigt und war als Präsident von Lear S.A. verantwortlich für den Verkauf unserer automatischen Autopiloten, der integrierten Flugsysteme und anderer Produkte in Europa, dem Mittleren und Nahen Osten und in Afrika.

Vater sah sich erneut einem widerpenstigen Verwaltungsrat gegenüber. Der Verwaltungsrat stellte fest, dass es sich die Firma als Lieferant von Produkten im Bereich von Flugzubehör an andere Flugzeughersteller schlecht leisten könne, ihre eigenen Kunden mit einem eigenen Flugzeug zu konkurrenzieren. Die Verwaltungsrä-

te blieben hart und lehnten das Projekt (SAAC-23) ab.

Vater war wütend und gab bekannt, dass er aus der Lear Incorporated aussteigen werde. Es wurde eine Vereinbarung mit Siegler Corporation geschlossen, welche 57% Aktienanteil von meinem Vater übernahm. Vater ging weg und die Firma wurde in Lear-Siegler umbenannt, um die neuen Besitzverhältnisse darzulegen.

In jener Zeit waren die Lohnkosten in der Schweiz recht tief dank dem günstigen Wechselkurs vom Dollar zum Franken. Mein Vater dachte, er habe ein Paradies entdeckt: Ein grosses Grundstück in Genf und eine fertige Fabrik, einschliesslich bezahlbarer Flugzeugkonstrukteure und Flugzeugingenieure.

Das Unternehmen befand sich in Altenrhein, östlich von Zürich am Bodensee, wo Schweiz, Österreich und Deutschland zusammentreffen. Altenrhein verfügte über eine Start- und Landepiste von 1000 m Länge, gleich neben dem Fabrikationsbetrieb und der Konstruktionsabteilung. Dies war sehr ideal für uns, denn wir erreichten Altenrhein mit unseren Twin Beach E185 oder Cessna 310 in 1 Stunde und 20 Minuten von Genf aus. Diese Piste war auch geeignet für allfällige Versuchsflüge.

Die Fabrik hiess Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG (FFA) und war im Besitz eines mysteriösen Schweizers, Dr. Claudio Caroni. Wir konnten nicht widerstehen, ihm den Übernamen «Mac» anzuhängen (Mac-Caroni), worüber sich der arme

1 Jedes Triebwerk hatte eine Schubleistung von 2'850 lbs. In jenen sechziger Jahren bezahlten wir gegen USD 48'000.- pro Triebwerk. Heute kostet nur schon die Revision eines Triebwerks rund 200'000.- USD!

2 National Business Aircraft Association

3 Rückblickend frage ich mich oft, ob der Jet Commander 1121 nicht der 1'121. Entwurf von Aero Commander zum Einstieg in den Privatjet-Markt war. Sie hatten auf jeden Fall einige «gewichtige» Entscheide getroffen in ihrem Designkonzept, die dann auch einen Bleischlitten hervorbrachten. Einige Jahre später gestattete mir ein guter Freund, der bei Aero Commander arbeitete, sein Demonstrationsmodell von Genf nach Hamburg zu fliegen. Erst da wurde mir der Unterschied zwischen einem Ackergaul und einem Rennpferd klar.



Dr. Hans Studer (links) der die P-16 entworfen hat, Bill Lear und Chefpilot Hans Bardill

Kerl echt ärgerte. Der Traum von Mac war es, Kampfflieger zu bauen. Er hatte seine Ingenieure den Erdkampfflieger P-16 entwerfen und bauen lassen.

Aber lassen Sie mich etwas abschweifen:

Im Februar 1960 wurde ich gefragt, ob ich das P-16-Projekt von Dr. Caroni bewerten könnte. Ging mir mein Ruf als heisser Ex-Luftwaffenkampfpilot voraus?⁴ Die FFA hatte den P-16 in der Mitte der Fünfziger-Jahre entwickelt und 2 Prototypen (und 3 in der Vorserie. Anm. Red.) gebaut in der Hoffnung, die Schweiz

würde diese als Ersatz für die alternativen britischen Vampire und Venom anschaffen, mit welchen ihre Luftwaffe damals herumflog. Sie war auch sehr daran interessiert, das Flugzeug den Briten vorzuführen, welche anscheinend (aus Höflichkeit?) ein gewisses Interesse signalisiert hatten. Weshalb, weiss ich nicht, denn die Briten hatten bereits einen ähnlichen Vogel, nämlich die Hawker Hunter. Der P-16 war diesem jedoch in jeder Hinsicht überlegen.⁵

Die Schweizer Presse hatte ein gefundenes Fressen am P-16. Zuerst stürzte eine der ersten Prototypen in den

Bodensee, als eine Treibstoffleitung barst und eine Stichflamme verursachte. Der Pilot versuchte zum Flugplatz in Altenrhein zurückzuflogen - mit stehendem Triebwerk. Er hatte aber vergessen, die Sturzflugbremse einzufahren. Als er realisierte, dass er nicht die geringste Chance hatte die Landepiste zu erreichen, liess er sich hinaus-schleudern und das Flugzeug stürzte in den See. Ein richtiger Entscheid unter den gegebenen Umständen. Aber eine schlechte Reaktion des Piloten, die Konfiguration der Maschine nicht zu erkennen und zu korrigieren, d.h. daran zu denken, die Bremsen einzuziehen. Ein schlechter Tag.

Der zweite Zwischenfall ereignete sich ein paar Monate später mit einem anderen Testpiloten, als ein Ausfall des Haupthydrauliksystems eintrat. Da die Steuerung voll hydraulisch bedient war, verlor er langsam die Kontrolle über die Maschine und sie begann einen Sinkflug in Richtung Bodensee - wie ihre Vorgängerin!

Anstatt die Notfallmassnahmen zu befolgen und auf Hilfshydraulik umzuschalten, stieg der Pilot mit dem Schleudersitz aus. So ging die zweite P-16 verloren, als sie in den Bodensee stürzte.

(Siehe Bericht auf Seite 7, Anm. Red.)

⁴ Wissen Sie, jeder Kampfpilot betrachtet sich als «heiss». Das bedeutet nicht, dass er überheblich ist, es wird einem eingetrichtert und gehört zum Kampfgeist, der zum Fliegen dieser Hochleistungsmaschinen nötig ist.

⁵ Die Hawker Hunter war eine Supermaschine. Sie war aber bei hohen Geschwindigkeiten instabil um die Längsachse. Ich hatte früher einmal die Hawker Siddeley in England besucht und wollte ihnen unseren elektronischen Längstabilisator verkaufen, der diesen Fehler korrigiert hätte. Als ich Sir Sidney Camm, dem Konstrukteur des Hunter, diese Verbesserung vorschlug, wurde er sehr abweisend und sagte mir in unmissverständlichen Worten, dass seine Flugzeugkonstruktionen keine künstlichen aerodynamischen Stabilisatoren benötigten. Das Verkaufsgespräch wurde kurz und bündig beendet.

Sir Sidney Camm irrte sich aber. Ich hatte Filme gesehen, wo Hunter Maschinen mit hohen Geschwindigkeiten auf niedriger Höhe flogen. Die Maschinen hopsten auf und ab wie ein «Yoyo».

Die Presse begann den P-16 das «schweizerische U-Boot» zu nennen, da nun schon zwei davon auf dem Grund des Bodensees lagen. Drei MK3-Prototypen verblieben. Die Schweizer Luftwaffe und das Parlament begannen ernsthaft an der Zuverlässigkeit und Einsatzfähigkeit eines in der Schweiz gebauten Flugzeugs als vorrangiges Kampfflugzeug der Nation zu zweifeln.

Die Schweizer hatten einen enormen Minderwertigkeitskomplex hinsichtlich ihrer Fähigkeit als Nation, einen eigenen modernen Düsenjäger zu entwickeln und zu bauen, um ihre bestehenden ausländischen Importmaschinen zu ersetzen. Anstatt sich hinter die eigene und begabte (obwohl winzige) Flugzeugindustrie zu stellen, entschieden sie sich schliesslich zu Gunsten eines ausländischen Modells, das nicht die Leistung und Vielseitigkeit des P-16 aufwies, welche dieser für diesen speziellen Einsatz hätte bieten können.

Das war für die Schweiz ein gravierender Fehler⁶. Und alles nur wegen einer geistig minderbemittelten Presse und der bürokratischen Beschränktheit des schweizerischen Parlaments!

Die FFA geriet vermutlich in Panik. Dr. Hans Studer, der die P-16 entwickelt hatte und Dr. Caroni versuchten verzweifelt, das Projekt aufrecht zu erhalten. Irgendwie kamen sie auf die Idee, ihr Kleinod durch einen amerikanischen Piloten fliegen zu lassen und seine Meinung zu hören. Wie sie auf mich kamen, ist mir nicht klar, aber ich wurde kontaktiert und angefragt, ob ich einen Versuch wagen würde. Natürlich hatte ich gewisse Zweifel, da ich die verschiedenen Berichte über das Flugzeug in der



Presse gelesen hatte. Ich beschloss noch weitere Abklärungen zu machen.

Als ich erfuhr, dass die FFA Schweizer Militärpiloten für ihr Flugtestprogramm eingesetzt hatte, von denen keiner mehr als tausend Flugstunden und nur wenig Erfahrung mit Düsenjägern hatte, wurde mir bewusst, dass die erwähnten Unfälle noch weitere Untersuchungen verlangten.⁷ Einer der Testpiloten - Gott behüte ihn - hatte insgesamt nur 600 Flugstunden. Ich kam zur Überzeugung, dass die Unerfahrenheit der Piloten, nicht die P-16, am Unglück die Schuld trug. Immer der wagemutige Flieger, der ich bin, erklärte ich mich damit einverstanden, eine Serie von fünf Testflügen zu machen.

Im März 1960 flog ich mit unserer Cessna 310 von Genf nach Altenrhein, um einen ausführlichen technischen Kurs über die P-16 zu beginnen. Ich konzentrierte mich besonders auf die Not- und Ersatzsysteme, wie ich das immer tue, wenn ich mit einem mir unbekanntem Flugzeug wegfliege. Wenn etwas schiefgeht, sollte man in der Lage sein, instinktiv und rasch zu handeln, wenn man eine Chance haben will, das Flugzeug, seinen Hintern und den Tag zu retten.

Ich glaube das Schwierigste für mich beim Lernen, wie der P-16 zu fliegen war, war die geistige Umstellung, die ich machen musste, um zu verstehen, was in einem Cockpit los ist, in welchem alles in metrischen Einheiten funktioniert. Der Höhenmesser war auf Meter eingestellt anstatt auf Fuss, die Angabe über die Steigerungsrate war in Meter pro Sekunde und nicht in Fuss pro Minute, und die Anzeige der Fluggeschwindigkeit war natürlich in Kilometer pro Stunde anstatt in Meilen pro Stunde. Eine ganz neue Welt. Aber was soll's - anstatt mit 500 mph flog ich eben mit 800 km/h! Es schien so alles viel schneller, und das reizte mich. Ich hatte das Prinzip rasch erfasst und konnte es nicht erwarten, diesen schlanken Düsenjäger zu fliegen, von dem alle dachten, er sei ein Versager.

Nach gründlichem Studium der Unfallberichte und vielen langen Gesprächen mit dem Cheftestpiloten der FFA, Hans Bardill, war ich überzeugt,



dass ich mich auf ein bedeutsames Flugerlebnis einliess. Ich hatte recht. Die P-16 zu fliegen war nicht nur ein Vergnügen, ich entdeckte auch, dass Dr. Studer eine verdammt leistungsfähige Kampfmaschine gebaut hatte.



Teil 3 folgt im nächsten Contact (Mai)

⁶ Die Schweiz kaufte schliesslich die britischen Hawker Hunter

⁷ Zum damaligen Zeitpunkt hatte ich etwa 5000 Flugstunden hinter mir, 800 davon in Düsenjägern.

news

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**

Am 12. Oktober 1944 befand sich die Stinson L-5 WV (42-00186) Sentinel auf einem Verbindungsflug. An Bord war 2Lt G. Abbott mit einem Verbindungsoffizier. Als sie in den schweizerischen Luftraum eindringen, wurden sie von der Flab beschossen und mussten infolge einer zerschossenen Benzinleitung in Vacherie notlanden. Das leicht beschädigte Flugzeug wurde mit der



Bahn nach Dübendorf transportiert. Nach der Instandstellung flog sie für die Schweizer Luftwaffe unter dem Kennzeichen A-96.

Technische Daten:

Spannweite	10.37 m
Länge	7.33 m
Höhe	2.13 m
Fluggewicht	850 kg
Motor 6-Zylinder	
Lycoming	0-435 / 190 PS

**Leserreisen der
Aero Revue**

- 26. - 27. Mai 2001
Air Fete, RAF Mildenhall
- ⌞ 29. Sept. - 9. Oktober 2001
Texas - CAF Airsho

Veranstaltungen

- ⌞ 17. März 2001
Generalversammlung CAF/SSS
- 5. - 6. Mai 2001
Frühlingstreffen der Amateur-Flugzeugbauer (RSA) in Interlaken
- 19. - 20. Mai 2001
Fête de l'Aéro-Club / Sion
- 25. -27. Mai 2001
Precision Flying in Buochs /SM
- ⌞ 16. Juni 2001
Besuch bei der Festungsbrigade 23 Gotthardfestung
- 21. Juli 2001
Flugvorführung über dem Seebecken von Lugano
- 21. - 22. Juli 2001
Oldtimerflugtage Raron
- ⌞ 25. - 26. August 2001
Dittinger Flugtage
- 31. Aug. - 1. Sept. 2001
AVIA Meisterschaft, Emmen
- 21. Sept. 2001
Tag der offenen Tür in Payerne

✪ *Veranstaltungen oder Teilnahme der CAF/SSS*

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 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-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