

## CAF/SSS Samichlaus 2001

Am 8. Dezember war es wieder einmal soweit, dass sich eine stattliche Gruppe unserer Mitglieder in Aarau und Suhr, «dem Mittelpunkt Europas» (gemäss Monika, der sagenhaften Organisatorin) versammelt hatte und per Car zu einem unbekanntem Ziel verfrachtet wurde.

Die Überraschung war dann die Ankunft auf dem aargauischen Flugplatz Birrfeld. Im Beizli verwöhnte man uns mit heissem, ausgezeichnetem Apérogebäck, Wein und Zutaten.

So gestärkt gegen den Biswind hatten wir alsdann einen «15 km Fussmarsch» zu den Hangars zu bestehen, um eine grausige Begebenheit zu besichtigen.

Zwei Oldtimer «Bücker Jungmann» boten ein Bild des Elends. Sie waren vor kurzem bei einem Rollunfall zusammengestossen, als ein «Held»

zum Vorwärmen, ohne Mann im Cockpit, den Propeller anwarf. Mit Vollgas rauschte die 65 Jahre alte Bücker-131am verdutzten Piloten vorbei, rammte den zweiten Bü-131 und donnerte mit splitterndem Propeller ins Hallentor.

«Oh Gott wie kann man nur»!!

Nebenbei zeigte man uns, wo ein neuer Hangar gebaut werden soll und die CAF/SSS eventuell für das Prachtstück «Stinson» dort einmal

irgendwo ein Plätzchen finden könnte. Monika, Irene und ich protestierten vorsorglich schon jetzt, um sicherzustellen, dass ein vorne liegender Vorzugsplatz zu reservieren sei.

Anschliessend schaukelte uns der Car durch die Landschaft und bei tiefster Dunkelheit erreichten wir äusserst verunsichert eine Ortschaft namens Bottenwil im grossen Kanton Aargau. Kaum einer aus unseren Reihen hatte die leiseste Ahnung, wo wir waren und wo dieses Restaurant Post wirklich lag. Unser Engel Monika belehrte uns eindrücklich, dass wir uns am Nabel der Welt befänden – und damit basta!



*Beim Apéro venimmt man allerhand ...*

### Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Luftfahrtarchäologie	Seite	4
GV 02 und Taufe	Seite	6
Erstflug Stinson	Seite	7
Der Import ...	Seite	9
Lt. Martin Andrews	Seite	10
Übergabe CAF/SW	Seite	11
News, Veranstaltungen	Seite	12



*Andi Fischer, Flugplatzchef Birrfeld, begrüsst die illustre Schar ...*



*Röbi Neeser (l.v. Monika) erzählt Geschichten vom Birrfeld ...*

Umfangreiche Nachforschungen ergaben absolute Übersicht über unsere Lage.

Bottenwil liegt nördlich der Mosersagi, östlich des Munihubels, südlich von Neudorf und westlich von Wittwil – ein klarer Fall, oder?

Für Geo-Bünzli auf den CH-Koordinaten 642900 / 237250 oder für GPS-Fan's auf N 47° 17' 3,6" / E 08° 00' 37,7" , 490 m/MSL und an der Ürke im Elchtal gelegen.

Hier wohnt unsere Monika im Mittelpunkt Europas, der Welt und ich glaube auch noch des Universums. Hier feierten die CAF, die SSS, die WOG und die SWC den



*Was die nicht alles wussten ...*

Chlausenhock im schön amerikanisch dekorierten Pöstlisäli.

Was für ein gemütliches Fest!! Zwei rotgewandete Chläuse mit Schmutzli tauchten auf und verlangten von jedem ein Sprüchli, welches, bei akzeptablem Inhalt, mit einem einmaligen Kaffee-

MUG mit eingebrenntem Stinsonbild belohnt wurde.

Wer kein Sprüchli konnte bekam logischer-weise die Fitze und brauchte für den Spott nicht zu sorgen.

Es wurde zwangsläufig spontan gedichtet, was das Zeug hielt. Hier einige Kostproben:

zB. Thomas :

*Samichlaus du liebe Ma  
i ha hüt e so guet z'Nacht gha  
und vor luter guetem Esse  
han i grad min Värs vergässe  
i hoffe du bisch mir nüd bös  
i lärn suscht mini Värse seriös  
du liebi Zit, oh herrje  
i glaube i ha BSE*

Peter:

*Samichlaus du liebe Ma  
i ha min Spick diheime gla  
( Das hetti fascht e Fitze gä )*

Max himself:

*Samichlaus du liebe Ma  
ich schlüsse mich am Peter a  
vor luter guet Ässe,  
han ich au min Spick vergässe  
Ruete bruch ich au keine  
gib mini lieber au am Heiri*

Statt einem Värslì stellte Thomas L. den Samichläusen die Frage, ob sie wüssten, seit wann die rote Chlausrobe existiere?

Grosses Rätseln, und dann etwas vom heiligen Sankt Nikolaus von Myra brümmelet – alles falsch: Die rote Chlausrobe wurde 1932 von Coca-Cola erfunden.

Der Chlaus Nr 1 hatte es sowieso nicht einfach, trotz seinem herrlichen Oberländer Bärndütsch. Kaum stand er vor uns «Sündern» und begann uns die Leviten zu lesen, lachte Claude laut heraus und rief: «Geits no, das isch doch dä - - - - vo - - - -!».

Jedenfalls war die Bescherung mit dem Mug samt Aufdruck « Sentinel : Stinson L-5 N121MC» einmalig. Auch die Blumen für die Ladies wurden mit Begeisterung aufgenommen. Die Dessert-überraschung, zwei beachtliche Torten mit Stinsondekoration, sowie Kaffee und allem Drum und Dran rundeten den Abend und den Bauch ab.

Erlebtes, Begebenheiten und viele Witze wurden erzählt, und die Lautstärke im Säli stieg gewaltig!

Claude: Lehrerin: «Hansli, kannst du mir einen Satz sagen mit einem Punkt?»

Hansli : *Meine Schwester ist schön – PUNKT.*



*Henry nimmt den Holzpropeller in Empfang – mit guten Ratschlägen vom Samichlaus...*



*Auch die «Jungen» wurden nicht verschont ...*

Lehrerin: «Das hast du gut gemacht, jetzt möchte ich einen Satz mit Komma und Punkt.»

*Hansli: Meine Schwester ist schön KOMMA, und sie weiss es – PUNKT.*

Lehrerin: «Hansli, das war ausgezeichnet, wenn du mir jetzt noch einen guten Satz machst mit Strichpunkt, bekommst du eine 6.»

*Hansli: Meine Schwester geht auf den STRICH – PUNKT.*



*Max mit super Unterstützung... bei Elisabeth (unten) hat es nichts genützt ...*



*Bitte, bitte, liebe Samichlaus...*

Zahllose weitere lockere Witze folgten, so zum Beispiel jener, bei dem ein Kunde im Laden eine Mütze kaufen wollte.

Kunde: «Ich hetti gärn e Mütze»

*Churer Verkäuferin: «Miar händ a kai Mütza, miar händ nu Zipfelkappa»*

Kunde: «Ich bruche aber kei Zipfel-Chappe, ich früre an Chopf»

22.30 Uhr war es Zeit, den Bus zu besteigen und bei bester Laune den Heimweg anzutreten.

Liebe Monika, herzlichen Dank für diesen super organisierten, schönen Chlausabend mit den vielen chüstigen, süssen und flüssigen Einlagen. Uns allen hat es mordsmässig gefallen.

Col Romy Brunner



## *Ecke des Präsidenten*

Liebe Mitglieder

Jetzt ist der Schuss draussen: CAF heisst nicht mehr Confederate Air Force, sondern seit neuem **Commemorative** Air Force. Zwar ein schwieriges, aber träfes Wort. Immerhin: CAF bleibt CAF, sogar das Logo ändert, mit Ausnahme bei Dokumenten, kaum.

Bei unserem Club sieht es etwas anders aus, zumal jetzt ein eigenes Flugzeug, nämlich die Stinson L-5 N121MC bei uns angekommen ist. Diese Tatsache hat, zusammen mit unseren Clubleistungen, das CAF Hauptquartier in Midland überzeugt, dass wir «Wing» würdig sind. Somit ist unser Club von der CAF Swiss Supporter Squadron neu zum **«CAF SWISS WING»** aufgestiegen!

In der Folge hat der Vorstand vollends entschieden, das eigene Logo anzupassen. Gegenwärtig sind verschiedene Varianten in Bearbeitung. An der GV vom kommenden März wird das Siegerprojekt vorgestellt.

Wie in der letzten Nummer des «Contact» angekündigt läuft aber auch ein Wettbewerb, an dem alle Clubmitglieder teilnehmen können: Unsere Stinson soll einen einfachen Namen und eine Nose-Art (Bugbild) erhalten. Die Einsendefrist läuft Mitte Februar ab. Hier wird der Sieger von der GV erkürt. Dabei gibt es Preise für den 1. bis 3.Rang. Und dann folgt am 27. April 2002 noch **das** Happening: Die Stinson wird in Dübendorf, an historischer Stelle und vor grossem Publikum getauft! Neugierig - oder? Na ja – das Weitere sei später verraten ...

## report

### Luftfahrtarchäologie für Anfänger



Col Christian  
Gloor

Es gibt immer wieder Geschichten und Gerüchte, welche den Luftfahrtinteressierten auf Trab halten. Eines davon hatte ich seit meinem Umzug ins Tessin vor acht Jahren immer wieder gehört. Dasjenige nämlich von der «Fliegenden Festung», welche im Zweiten Weltkrieg irgendwo im Sopraceneri abgestürzt sein soll. Fragen um das «was genau, wann genau und vor allem, wo genau» wurden immer wieder mit vagen Andeutungen und sich wider-

sprechenden Informationen beantwortet. Also war es an der Zeit, dem Ganzen auf den Grund zu gehen. Wo sollte man da beginnen? Zuerst mal «Ohren auf» beim lokalen Fliegergarn, das in allen Farben gesponnen wird. Dann mit der Nase rein in den Haufen Luftfahrtbücher, welche einen Anhaltspunkt geben könnten. Folgt das Anzapfen einer zufällig gefundenen, vertrauenswürdigen Informationsquelle und ein bisschen Glück um auf die richtige Fährte zu kommen.

Die Auswahl zum Thema «was genau», wurde schon bald einmal eingeschränkt auf die beiden Flugzeugtypen «Fliegende Festung» (ergo: B-17? und B-25?). Erstere Möglichkeit wurde von vielen Informanten bevorzugt, doch stellte ich während meiner späteren Nachforschungen fest, dass im Volksmund und im Journalistenjargon der 40er-Jahre fast alles, das sich mit mehr als einem Motor durch die Luft bewegte, gerne als «Fliegende Festung» bezeichnet wurde...

Das «wann genau» war im Moment nicht so wichtig; so konzentrierten wir uns auf das «wo genau». Der Rest

würde sich dann schon ergeben. Erste Angaben deuteten auf das Gebiet der Magadinoebene. Dann «wanderte» die Absturzstelle immer mehr nach Osten, bis sie oberhalb Arbedo bei Bellinzona, auf der Frana d'Arbino, einem Felssturz im Jahre 1928, ankam. Nun war natürlich der Jäger- und-Sammler-Geist endgültig entflammt und wir sahen uns schon Motoren, Ausrüstungsgegenstände, MG's und Seitenleitwerke den Hang hinunter schleppen. In einem Buch fand sich auch ein altes Foto der Absturzstelle. Ueberall lagen Teile herum und es machte den Eindruck, die Geländeneigung erlaube eine lockere Radiowanderung mit Picknickeinlage.

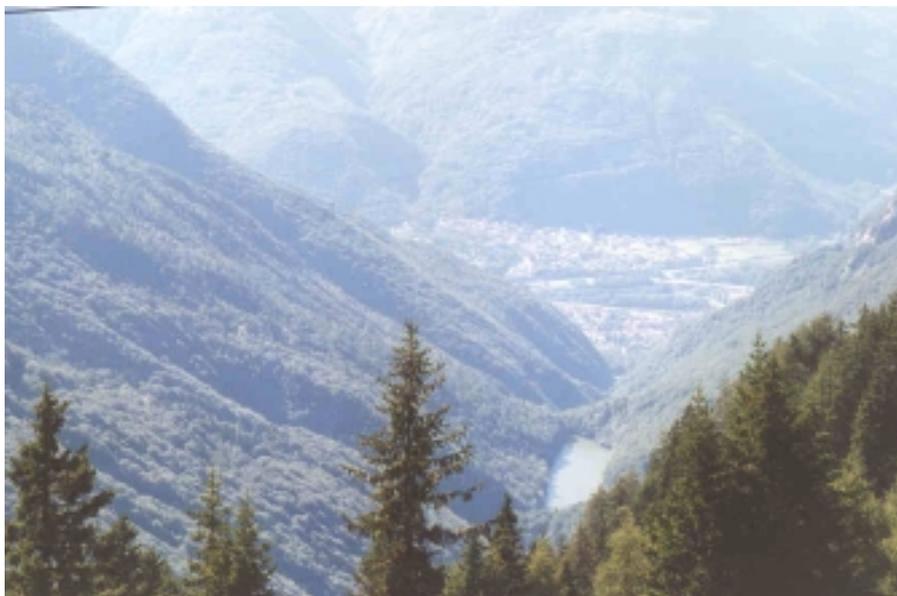
Weit gefehlt! Das Gelände des Felssturzes ist in zwei Hauptkegel



*Der Bergsturz Frana d'Arbino oberhalb  
Arbedo von Norden aus gesehen*

unterteilt und bedeckt eine Fläche von etwa zwei Quadratkilometern. Dazu ist es in der Zwischenzeit zum Teil von Wald überwachsen worden, sehr steil und zerklüftet und die Grösse der teils massiven, granitartigen, teils zerbröckelnden, schieferartigen Felsbrocken variiert von kleinen, losen Steinchen bis zu «Einfamilienhäusern». Ein Grossonkel von Manuela, meiner Verlobten, welcher den Absturz als Teenager gesehen hat, beschrieb ihr den genauen Absturzort vor Jahren in etwa so: «dort oben»!

Na, dann mal viel Spass!



*Blick von Osten auf den Laghetto di Orbello und Arbedo; Bergsturz links am Hang*

Dann plötzlich ein Lichtblick: Ein guter Freund erzählte uns, dass er vor etwa 8 Jahren mit einem Kollegen oben war und auch einige Teile gefunden habe. Als Souvenir brachte er seinerzeit ein kleines ovales Metallpanel mit einem Einschussloch mit, welches nun in einem Holzrahmen in seinem Büro hängt, versehen mit einer Plakette: «B-17, 1945».

Na also, auf was warten wir noch? Freigenommen, Wetterprognosen konsultiert, 1:50'000er Karte gezückt, Wanderschuhe, Rucksack, Wasser und ein paar Sandwiches gepackt, kurzes Briefing, und los geht's!

Der gute alte Fiesta steigt im Morgengrauen wie eine junge Bergziege und lässt sich weder durch Haarnadelkurven noch Fahrverbotschilder bremsen. Ende der Strasse, also weiter zu Fuss. Leider präsentiert sich das Gelände nicht wie auf der Karte; jedenfalls nicht so flach, dafür umso zerklüfteter und unzugänglicher, und bald müssen wir einsehen, dass es hier in Ermangelung eines Weges nicht weitergeht. Kurze Krisensitzung und weiter nach Plan B. Also, zurück ins Tal und auf der anderen Seite wieder hinauf. Für etwas sind wir ja früh aufgestanden!

Nun sind wir an dem kleinen See angelangt, welcher sich nach dem



*Sandro, auf der Höhe der Absturzstelle...*

Niedergang der Steinlawine gebildet hat. Der Wald muss in den letzten Jahren um Einiges dichter geworden sein, aber unser Freund glaubt, die Stelle oben wieder zu erkennen. Der zu erwartende Höhenunterschied beträgt etwa 600m und die Höhenkurven auf der Karte sind verdächtig nahe beieinander.

Was solls, die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist eine Gerade und an Motivation fehlte es uns nicht.

Jetzt möchte ich einen kleinen Zeitsprung machen, denn die Gedanken, die mir beim Aufstieg durch den in der Tessiner Juli-Sonne brütenden Kopf gingen, sind nicht gerade druckreif. Nur so viel: Nach etwa einer Stunde wünschten wir uns, auch nur eine einzige Niete zu finden, diese in drei Teile zu teilen, für jeden von uns ein Stückchen als Erinnerung, und von der REGA nach Hause zu Mamma geflogen zu werden.

Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

Plötzlich ein Jubelschrei; Heureka! Auf einem Felsen etwa 20 Meter unter uns ein metallenes Schimmer: Da liegt ein Stück Aluminium von etwa 30X50cm wie auf dem Präsentierteller in der Mittagssonne.



*Geschafft – Manuela (Manu) und Chrigl sind zufrieden ...*



*Verschieden Beplankungsteile von Rumpf und Tragflächen ...*

Finden sie noch mehr? – das erfahren Sie im nächsten Contact

## Generalversammlung 2002

Die diesjährige Generalversammlung findet am Nachmittag, Samstag, 16. März 2002, im Fliegermuseum Dübendorf statt.

Als Vorprogramm haben unsere Freunde des VFL einen ganz besonderen Leckerbissen vorbereitet. Ab 13:30 Uhr sind 3 Flüge mit der «Tante Ju» exklusiv für unsere Clubmitglieder und deren Begleiter/-innen zum Preis von CHF 150.-- pro Person und Flug gebucht. Von diesem einmaligen Angebot, den unvergesslichen, majestätischen Flug mit der Ju 52 zu (wieder einmal) erleben, gilt es zu profitieren. Bringt Eure Kinder, Enkelkinder, Freunde und Bekannten mit und meldet Euch raschmöglichst mit dem beiliegenden blauen Formular an. Die Anzahl Plätze ist beschränkt. Die Plätze werden nach Eingang der Anmeldung reserviert. Bei schlechtem Flugwetter wird in Dübendorf ein Sonderprogramm geboten.

Neben den ordentlichen statutarischen Geschäften wird die GV 02 folgende Schwerpunkte haben:

**Swiss Wing:** Der neue, offizielle Status unseres Vereins innerhalb der CAF, das neue Logo für unseren Club und den Wettbewerb

**Die Stinson L-5 (N121MC):**  
Vorteile und Möglichkeiten für unsere Mitglieder, der Kosenamen und das Bugbild (Nose Art) sowie die Vorschau auf die Taufe vom 27.4.2002

Nach der Generalversammlung werden wir die Möglichkeit haben, im Café Holding des Fliegermuseums ein gutes Nachtessen zu geniessen und anschliessend bei einem guten Glas Wein das gemütliche Zusammensein zu pflegen.

Grosses Interesse und Spass dabei zu sein zeigen wiederum einige unserer amerikanischen Ehrenmitglieder und Freunde. Bereits definitiv haben sich zur Teilnahme (auf eigene Rechnung, notabene!) angemeldet: George und Marilyn Lodge, Jim und Mary Jane Goad, John Sweatt und Jack Bradshaw. Weitere Anmeldungen sind noch pendent.

**Reserviert euch den 16. März 2002! – Eine offizielle Einladung folgt rechtzeitig. Meldet Euch mit dem blauen Formular raschmöglichst an.**

## EINLADUNG

*Die Vorstandsmitglieder des Swiss Wings der CAF (Commemorative Air Force) und der Warbird Owner Group (WOG) geben sich die Ehre, alle Colonels, Mitglieder, Gönner und Supporter zur*

**Taufe unseres Flugzeugs Stinson L-5 (N121MC)** einzuladen.

Am Vormittag des **27. April 2002**, führt der VFL Dübendorf seine ordentliche Generalversammlung durch. In einem ganz besonderen, exklusiven Anlass wird am **Nachmittag** die neue Halle des Museums ihrem Bestimmungszweck übergeben.

Unsere Freunde des VFL haben uns eingeladen, die Taufe unseres neu angeschafften Flugzeugs im Rahmen dieses Events durchzuführen. Dieses freundschaftliche Angebot, das die guten Beziehungen zwischen unseren Vereinen würdigt, ehrt uns sehr und mit Freude und Stolz haben wir das Angebot angenommen.

Neben unserer Taufe - die um **13:00 Uhr** eingeplant ist - wird der VFL ein sehr attraktives und exklusives Nachmittagsprogramm – am Boden und in der Luft – anbieten! - Weitere Angaben folgen später.

**Damit unsere Mitglieder und deren Begleiter/-innen diesen «halb-öffentlichen» Anlass möglichst problemlos geniessen können, ist eine Vor-Anmeldung mit dem beiliegenden blauen Formular sehr empfohlen!**

Es würde es uns freuen, wenn die Mitglieder unseres CAF Swiss Wings und ihre Angehörigen und Freunde **möglichst zahlreich** an diesem Anlass, der ganz dem Sinn und Geist der CAF entspricht, vertreten sein würden. Dabei ist das Tragen unserer Uniformen bestens empfohlen.

Colonels, Mitglieder, Freunde und Gönner des CAF Swiss Wings: Reserviert euch den Nachmittag des Samstag, 27. April 2002. Meldet Euch mit dem blauen Formular an.

*Die CAF/SW gratuliert CAF Colonel  
**Hugo Hostettler, Hotelier in Luzern***

*zu seiner ehrevollen Wahl als Fritschivater der Stadt Luzern für das Jahr 2002. Wir wünschen ihm viele schöne, lustige und gemütliche Stunden und möglichst wenig Amtsstress!*



## report

### Hausen a/A, 21. Dezember 2001, 3 Tage vor Weihnachten

Eine kleine Gruppe versammelte sich auf dem Flugplatz Hausen am Albis. Morgennebel und Temperaturen um  $-6^{\circ}\text{C}$ . Gegen Mittag verschwand der Nebel und die Temperatur stieg auf minus  $4^{\circ}\text{C}$  an. Irgend etwas lag in der Luft, an diesem kalten Nachmittag. Das Hangartor öffnete sich und vorsichtig streckte unsere «Stinson Lady» ihre Nase nach draussen – was ging wohl in unserer sonnenverwöhnten Lady vor ?

Die beiden Piloten, Werner Meier und Henry Saladin, beruhigten sie, indem sie liebevoll ihr Äusseres genau unter die Lupe nahmen. Sie waren zufrieden: Die Lady ist in einem ausgezeichneten Zustand. Dafür sorgte ja auch die Maintenance-Crew mit Norbert Kessler und Werner Zürner.

So, nun konnte es losgehen – zum Erstflug in der neuen Heimat. Ein



*Erster Start um 14.04 Uhr*



*Die Stinson L-5 OY-1, N121MC, Serial-Nr. 76-1684, Hersteller: Consolidated Vultee, Stinson Division*

Erstflug-Programm wurde extra für die Lady vorbereitet, damit wir ja nichts vergassen.

Col Werner Meier richtete sich auf dem vorderen Sitz ein, Col Henry Saladin auf dem hinteren. Henry war verantwortlich für das Protokoll und für den Ablauf des Fluges.

Nachdem die Checklisten-Punkte soweit erledigt waren, kam der grosse Moment:

Prop aerea clear – starter button – eine Umdrehung, dann Magnetos «Both» und um 14.02 Uhr sprang der Continental O-435-1 an und lief wie eine Nähmaschine (nur etwas lauter).

Verbindungskontrolle mit Henry i.O. Langsam rollten wir zur Piste 27. Nach 9 Minuten war die Stinson bereit für den Engine Check. Die Drehzahl auf 1800 RPM – Magnetos, Oeldruck und Oeltemperatur, Vergaservorwärmung – wir wurden nicht enttäuscht, alles lief wie es sollte und anscheinend

akzeptierte die «California Lady» auch die Schweizer-Temperaturen.

Langsam rollten wir auf die Piste 27 und am 14.16 Uhr schob ich den Gashebel langsam nach vorne. Ohne zu meckern nahm sie diese Aufforderung an und beschleunigte sofort – verständlich, denn sie wollte nun endlich mal in Luft. Die 185 hp machten sich bemerkbar und ich musste sie mit dem rechten Ruder auf Kurs halten.

Bei 35 mph hob ich ihr Hinterteil, was sie prompt auch tat. Mit 50 mph wollte sie in die Luft – ich hatte nichts dagegen. Als ich genügend Höhe hatte, fuhr ich die Klappen langsam ein. Henry machte sich bemerkbar und ich übermittelte ihm die Angaben. RPM 2300, Speed 75 mph, Öldruck 70 psi und Oeltemperatur  $60^{\circ}\text{C}$ .

Die Stinson reagiert sehr ausgewogen auf die Steuerausschläge. Die Höhentrimmung ist leicht zu bedienen, könnte aber in der Wirkung wesentlich besser sein.

Inzwischen hatten wir den Übungsraum über der Reuss erreicht. Kontaktaufnahme mit der INFO Zürich auf der Frequenz 124.7 Mhz. Radio und Transponder check i.O.

Der Luftraum über, unter und um uns herum war «clear» und Henry kommandierte nun das Flugprogramm. «Step turns, slow flight, Stall manoeuvre» in allen Configurationen, Klappen ausfahren, Sinkflug mit verschiedenen Power-Settings usw. Alle Daten schrieb Henry fein säuberlich auf, damit wir diese auch genau auswerten könnten.

Dann – RPM 2400 und wir begannen einen «military dive». Die Windgeräusche stiegen markant – bei der maximum Geschwindigkeit von 175 mph war der Steuerdruck enorm. Bei 2800 RPM reduzierte ich die Drehzahl, obwohl 3050 RPM zulässig waren. Ich begann den Sturzwinkel von etwa 30° zu reduzieren, um wieder in eine normale Fluglage zu kommen. Dabei musste ich auf die «G-Belastung» achten. Wir wollten ja nicht, dass unsere Lady noch «Runzeln» bekäme.

Wie stiegen wieder auf 4500 ft. Ich wollte nun sehen, ob ich die Stinson in eine Vrille bringen konnte. Gashebel zurück, und als die Stinson die Abrissgeschwindigkeit erreicht hatte – Knüppel zurück, volles linkes Ruder und etwas widerwillig ging sie auf den Kopf. Aber die Lady wollte nicht so recht, es war mehr eine Steilspirale. Nach einer Umdrehung erlöste ich sie von diesem doch ungewöhnlichen Manöver. Die Stinson erfüllte alle Bedingungen und wir begaben uns auf den Heimflug.

*Oben: Langsamer Vorbeiflug*

*Mitte: Zurückrollen nach der ersten  
Landung*

*Unten: Parkieren*



Approach briefing / Check for approach, und nach dem etwas komplizierten Einflugverfahren erreichten wir den Endanflug auf die Piste 09 in Hausen.

Auf 30 ft über Grund wurde ein Durchstart eingeleitet. Vollgas, Pistenachse halten und mit bestem Steigwinkel auf eine sichere Höhe. Die voll ausgefahrenen Landeklappen mussten in zwei Stufen eingefahren werden, um einen Höhenverlust zu vermeiden.

Der zweite Anflug und die erste Landung in der Schweiz für die Stinson erfolgte um 14.55 Uhr.

Eine glückliche Ground-Crew erwartete die zwei ebenso glücklichen Piloten. Der Outside-Check verlief ohne Beanstandung und auch der Motorraum war (fast) klinisch rein. Die Stinson N121MC ist bereit für den Flugbetrieb der CAF/SW.

Sie bekommt eine auf Herz und Nieren geprüfte Stinson. Wir können stolz sein – auf unsere L-5

Col Werner Meier

## Der Import eines ehemals militärischen Luftfahrzeuges.



Mitte November erhielt ich vom Frachtagenten, Herr René Ritler die Meldung, dass unsere Stinson am 20. November in A n t w e r p e n

ankommen würde und am 26. November im Containerterminal in Niederglatt eintreffen wird. Wir vereinbarten den Auslad in Hausen am Albis auf Freitag, den 30. November 2001. Am 28. November nahm ich mit meinem Feldstecher eine Rekognoszierung vor. Aus meinem Wohnzimmer kann ich mit dem Feldstecher den Terminal überblicken. Aber meine Augen sind auch nicht mehr die Jüngsten, ich konnte den gelben Container aus «Chino USA» nicht sicher erkennen. Keine Ueberraschung, hat es dort doch so etwa 200 verschiedenfarbige Metallkisten !

Da wir in den letzten Monaten immer Riesenglück mit dem Zeitablauf hatten, musste ja angenommen werden, dass eine Verzögerung einmal kommen wird und wenn – dann sicher jetzt...

Man erinnere sich der biblischen Geschichte, als vor zweitausend Jahren der Nazarener mit der verhassten Beamtenschaft, den Zöllnern, zu Tische sass...

Also griff ich zum Telefon, um das Zollprocedere einzuleiten. Was muss ich jetzt unternehmen, um unser Flugzeug zu verzollen und aus der Terminalzone auszulösen? – war meine Frage. Die lakonische Antwort: Ich habe ihre Papiere vor mir, Sie können den Container auf den Camion laden und abfahren, die Plombe können Sie selbst aufbrechen. Etwas verdattert habe ich adieu gesagt und einige Stunden Freizeit gewonnen!

Der zweite Teil der Geschichte: Am 14. Dezember erhielt ich vom Zürcher Zollamt einen Brief, mit dem ich aufgefordert wurde, die Flugbücher einzusenden. Wieder war ein Telefonat fällig: «Hören Sie, gute Frau Pfister, diese Bücher sind unersetzlich, weil alle technischen Arbeiten der letzten 55 Jahre eingetragen und vom FAA zertifiziert sind. Ich gebe diese Dokumente nicht aus der Hand, aber ich könnte persönlich vorbeikommen».

Sie hat das bewilligt und am 20. Dezember haben Werner Zürcher und ich diese „heiligen Hallen des Zollamtes von Zürich betreten.... sind die breiten, steinernen Stufen zum ersten Stock hinaufgestiegen und dort zu einer Bürotüre gekommen, die mit «Anmeldung» beschriftet war. Es musste hier bis vor wenigen Augenblicken gearbeitet worden sein, denn der Computer gab noch «Rechentöne» von sich. Wir konnten unsere Häse nicht zweimal drehen, schon kam aus dem Nebenbüro ein Herr und fragte nach unseren Wünschen. «Wir müssen zu Frau Pfister, wissen Sie, wir müssen ein Flugzeug verzo...» Der Herr unterbrach uns – «Bitte kommen Sie mit mir, ich führe Sie zur verlangten Dame»

*Fortsetzung Seite 11*

**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**

## report

### Lt. Martin Andrews U.S.A.A.F.



Er war B-17-Pilot und landete seinen beschädigten Bomber im September 1943 in der Schweiz. In eindrücklicher Weise schildert er, wie er, als Amerikaner, die Gefangenschaft in der Schweiz erlebt hat.

Diese Publikation der «American Swiss Foundation» wurde überarbeitet und erscheint in lockerer Folge im Contact.

Col Werner Meier.

Folge 1

#### Der Himmel über dem Reich

Nach Pearl Harbor strömten etliche junge, amerikanische Männer in die quer übers Land verteilten Rekrutierungszentren. Die Aufruhr über den nicht-provozierten Angriff der Japaner verwandelte sich schnell zu Kriegsfieber und fegte durch alle Bereiche der amerikanischen Gesellschaft, sogar durch die Unterhaltungsindustrie. Berühmtheiten wie die Musiker Glenn Miller und Benny Goodman, Schauspieler wie Ronald Reagan und John Wayne und die Regisseure Frank Capra und John Ford (um nur einige zu nennen) nahmen am Krieg teil, stellten ihre Talente den Truppen an der Front

zur Verfügung und produzierten Kriegsberichte und patriotische Filme, um die militärische und zivile Moral hoch zu halten.

Andere Berühmtheiten, vor allem die Jüngeren, schrieben sich oft für den Kampfeinsatz an der Front ein. Unter den Bekanntesten war auch Hollywood-Idol Jimmy Stewart, ein junger Mann aus der Kleinstadt Indiana in Pennsylvania, der gekommen war, um das aufrechte Männertum in Filmen wie «Mr. Smith goes to Washington» und «The Philadelphia Story» zu personifizieren und Millionen von Amerikanern näher zu bringen. Stewart schrieb sich für den gefährlichsten aller Dienste ein, nämlich als Air Force-Bomberpilot mit Einsätzen über Deutschland.

#### Die Ausbildung

Einer der unbekannteren Männer, die neben Stewart die Flugschule besuchten, war Lt. Martin Andrews, ein Einheimischer aus Wisconsin. Stewart und Andrews (beide schrieben sich noch vor Pearl Harbor ein) lernten während ihrer Ausbildung im Frühjahr 1943 auf einem Luftwaffenstützpunkt im Walla Walla-Tal im Südosten des Bundesstaates Washington, wie man die B-17, auch bekannt als «Flying Fortress» (fliegende Festung) - fliegt (Stewart wechselte später, während seines Dienstes in England, zur B-24 Liberator). Andrews war in unmittelbarer Nähe des Filmstars einquartiert. «Ich hab einmal das Telefon abgenommen und Dinah Shore war dran - sie verlangte Jimmy», erinnert sich Andrews.

Obwohl Andrews kein Filmstar war, sah er zumindest wie einer aus. Ein klassischer Amerikaner: blond, blauäugig und etwas über 1.80m gross. Lt. Martin Andrews war ein

Gentleman, der seine Studien der Mathematik und der Philosophie mit grosser Hingabe am St. John's College in Annapolis, Maryland, ablegte.

Als er in England ankam, gedachte er seinem «alma mater», indem er das Motto der Schule in kleinen Buchstaben unter dem Pilotenfenster seiner fliegenden Festung eingravierte: «Est Nulla Via Invia Virtuti» - «Mut kennt keine Grenzen».

Die Besatzung wollte eigentlich etwas anderes darauf, erinnert sich Andrews. Sie plant bunte «nose-art», wie man sie auch auf anderen Flugzeugen sah. Aber dazu erhielten sie nie Gelegenheit. Wie sich herausstellte, wurde die B-17 noch bevor die Besatzung Betty Grable oder einen anderen Filmstar darauf zeichnen konnte, während eines Bomberflugs über Deutschland abgeschossen.

#### Der Beginn

Die Luftkampagne der US-Army gegen Deutschland fing bescheiden an, mit nur wenigen Angriffen an der nördlichen Küste der besetzten Frankreich und Holland im August 1942. Die 8. US Air Force, in England stationiert, unterstützt von einer kleinen Anzahl Jagdflugzeugen der britischen R.A.F., konnte sich wegen begrenztem Treibstoff und der Luftherrschaft der Deutschen nicht tiefer in den deutschen Luftraum vorwagen. Diese erste Phase der Kampagne der 8. US Air Force dauerte bis Dezember 1942, als die wachsende Zahl amerikanischer und britischer Jagdflugzeuge - und nicht zuletzt die immer geschickter handelnden alliierten Luftkommandeure - den anglo-amerikanischen Streitkräften erlaubten erstmals Paris, Bremen und Kiel

anzugreifen. Das stellte den Beginn der zweiten Phase des amerikanischen Luftkriegs über Europa dar.

Im Juli 1943 drangen alliierte Bomber mit Unterstützung von P-47-Jagdflugzeugen, deren Reichweite mit «Bauchtanks», gefüllt mit zusätzlichem Treibstoff, vergrössert worden war, aber trotzdem nicht bis Deutschland reichte, bereits tief in den deutschen Luftraum hinein. Die dritte Phase des Luftkriegs beinhaltete nach dem Militärhistoriker Carroll W. Glinds gezielte

Angriffe auf die folgenden Zielgebiete: «Deutsche Häfen im Nordwesten; die Umgebungen von Hamm und Münster, nördlich der Ruhr; Hannover-Brunswick; Frankfurt-Schweinfurt und Paris» (*The Compact History of the United States Air Force, p. 213*)

Die schweren B-17-Bomber hatten gerade genug Treibstoff an Bord um ihre Einsätze zu fliegen und mit dem letzten Tropfen wieder nach Hause zu kommen. Treibstoff war schwer, und die alliierten Kommandeure

bevorzugten es, die Flugzeuge vollends mit Bomben zu füllen. Diese Berechnung setzte das Leben unzähliger Besatzungen aufs Spiel.

Dennoch dachten die amerikanischen und britischen Kommandeure, dass die Zerstörung von deutschen Flugzeugen, Munition, Panzern, Langstreckenraketen (wie die ganze Städte vernichtenden V1 und V2 Raketen) und Kriegsgeräte produzierenden Industrieanlagen auf längere Zeit mehr Leben retten würde.

Folge 2 im nächsten «Contact»

## Samstag, 12. Januar 2002

Mit einer kleinen Feier hat der Präsident Hans Hinnen von der «Commemorative Air Force / Swiss Wing» die Stinson L-5 N121MC von der WOG übernommen.

**Bilder: Symbolischer Schlüssel und eine Delegation der WOG**



### Fortsetzung von Seite 9

Am Ende des Gangs werden wir in einem Grossraumbüro zu Frau Pfister geführt. Sie kommt mit einem Aktenhäufchen zum Schalter, nimmt Einblick in die so kostbaren Flugbücher aus Pearl Harbor und entschwindet damit.

Verstohlen schauen wir nach einem Wartezimmersitzbank um, aber nach einem Augenblick steht Frau Pfister wieder da: «Die Bücher sind abgestempelt, das Dokument ist ausgefüllt und signiert, Ihr Flugzeug ist legal importiert und Sie können damit fliegen, sobald Ihr Oldtimer bereit ist». Rechnung? «Die bekommen Sie zugeschickt, ich wünsche Ihnen einen schönen Abend!»

Wir wären Ihr um den Hals gefallen, wäre da nicht eine amtliche Schalterschranke hinderlich gewesen. Unter der grossen Amtstüre haben wir auf die Uhr geschaut: vor sieben Minuten hatten wir das Gebäude betreten. Wir meinen, dass in der Bibel der Passus über die Zöllner zum Teil neu geschrieben werden müsste!

Die Riesenrechnung für die Einfuhr eines nicht zu militärischen Zwecken zu verwendendes Flugzeug beträgt CHF 30.00 (dreissig)!

Col Henry Saladin



**Bild links: vlnr: Werner Meier, Werner Zürre, Monika Schulz, Henry Saladin, Norbert Kessler**

**Hans Hinnen, Präsident der CAF/SW**  
Auch dabei waren: **Elsbeth Hinnen, Peter Winkler, Dominik Hürlimann und Adi Meier**

**news**

Absichtlich leergelassen

**Möchten Sie im Cockpit dieses «Warbird» sitzen?**

Für alle Piloten der CAF/SSS bietet sich nun die Gelegenheit, mit diesem «Warbird» zu fliegen.

Die Stinson ist ab sofort verfügbar und kann gemietet werden. Unterlagen über die N121MC sowie die fliegerischen Bedingungen erhalten Ihr bei Col Henry Saladin (Chief Operation Stinson). Es besteht ein spezielles Programm für die Einweisung auf dieses Flugzeug. Nutzt diese Gelegenheit und offeriert Euren Freunden und Bekannten einen «Warbird-Flug».

Henry Saladin  
 Rebbergstr. 20  
 8157 Dielsdorf  
[www.henry.saladin@caf-sss.ch](mailto:www.henry.saladin@caf-sss.ch)



**Veranstaltungen**



**CAF / Swiss Supporter Squadron**  
[www.caf-sss.ch](http://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,  
 Vorstattstr. 52, 4814 Bottenwil
- 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

Absichtlich leergelassen