



## Generalversammlung 2002 CAF / Swiss Supporter Squadron

Am 16. März fand die 6. Generalversammlung des CAF Swiss Supporter Squadron statt. Diesmal allerdings nicht wie üblich im Flughafen Kloten, sondern an der Geburtsstätte unseres Clubs – nämlich im Konferenzsaal des Fliegermuseums Dübendorf. Zur Zeit, als der Vorstand die GV vorbereitete, gab es wegen des Untergangs der Swissair rund um den Flughafen Zürich ziemlich viel Wirbel. Deswegen wurde vorsichtshalber ein Ausweichplatz gesucht. Da lag das Fliegermuseum auf der Hand.

Der Mitgliederaufmarsch war beeindruckend: 64 stimmberechtigte Mitglieder, davon 6 aus den USA, zudem 2 Gönner und 9 Gäste hatten sich in die Präsenzliste eingetragen. Unter den Gästen befand sich auch der Prä-

sident VFL und Herr des Hauses, Hanspeter Fankhauser.

Der Standort Dübendorf scheint keinen Nachteil gegenüber dem Airport Zürich zu haben. Oder war vielleicht das Vorprogramm mit den zwei voll ausgebuchten Rundflügen der JU-52 zu attraktiv?

Die statutarischen Geschäfte wurden samt und sonders einstimmig genehmigt. Daneben gab es noch fünf Extrageschäfte. Diese manifestierten sich zum Teil schon beim Eintreten in den Saal. Auf der einen Seite zierten 28 Nose-Art Bilder die Wand. Auf der anderen Seite stand ein Partyzelt in leuchtendem Gelb.

Unser neuer Werbestand! Darin präsentierte sich ein wunderschönes,

detailgetreues Modell der «Stinson», mit Besatzung und blinkenden Positionslichtern. Dieses minutiöse Werk verdanken wir unserem Mitglied Walter Lack.

Zu den Nose-Art Bildern: Aus der Menge der Bilder hatte jedermann die Möglichkeit, nach seinem Geschmack die drei besten auszuwählen und auf die Plätze 1 bis 3 zu setzen. Die höchste Punktzahl erreichte mit klarem Abstand die Besenhexe mit dem Namen «Stinsy». Sie sollte, wie es sich im Nachhinein herausstellte, wirklich etwas verhext sein. Denn sie verwandelte sich in eine Badenixe. Details dazu sind auf Seite 4 nachzulesen.

Das zweite Highlight betraf den Clubnamen: Aus dem bisherigen

### Inhaltsverzeichnis

Besenhexli und Stinsy	Seite 4
Jahresbericht 2001	Seite 5
Ehrungen	Seite 6
Lt. Martin Andrews	Seite 7
Jet -Scale	Seite 9
Taufe	Seite 11
Luftfahrtarchäologie	Seite 13
News, Veranstaltungen	Seite 16



«CAF Swiss Supporter Squadron» wurde auf Vorschlag des Vorstandes neu ein «CAF Swiss Wing». Dies weil der Club jetzt eben Besitzer eines Flugzeuges ist. Der neue Name wurde einstimmig von der Versammlung abgesehen, wie zuvor schon vom CAF Hauptquartier in Midland.

Wenn schon ein neuer Clubname, dann auch ein neues Clublogo! Dieses hat der Vorstand aus sieben Vorschlägen ausgewählt und der GV vorgestellt. Entworfen wurde dieses Logo von unserem Mitglied CAF Colonel Hugo Freudiger. Das «Briefkopf-Logo» prangt bereits auf der Frontseite dieser «Contact»-Nummer.

Unter Traktandum 12 gab es schliesslich noch eine Reihe Ehrungen. Die Namen der Geehrten sind auf Seite 6 ersichtlich.

Col Hans Hinnen

### Unsere amerikanische Gäste waren wiederum begeistert!

Es ist zur schönen Tradition geworden, dass wir zur Generalversammlung Besuch von CAF Freunden aus den USA erhalten. Wenn immer möglich delegiert auch das Hauptquartier in Midland einen Vertreter des General Staff. Dieses Jahr hatten wir nicht weniger als neun amerikanische Gäste. Aus Dallas-Fort Worth kamen die Colonels George und Marilyn Lodge, Jim und Mary-Jean Goad, Jack Bradshaw, John Sweatt und West Sanders. Den weiten Weg von Ottawa, Illinois, in die Schweiz machten auch Bill und Jeanne Modesitt, die schon an der GV '99 mit dabei waren.

Auch dieses Jahr setzten wir natürlich alles daran, unseren Gästen ein attraktives Rahmenprogramm zu bieten. So wurden sie am Donnerstag Morgen in Zürich-Kloten von Cols Fredi Lienhard, Henry Saladin und mir herzlich empfangen.

Fredi brachte die Gäste dann per Kleinbus nach Luzern, wo sie in Col Hugo Hostettlers Hotel «Drei Könige» einquartiert wurden.

Am Freitag-Vormittag besuchte meine Frau Verena mit den Damen die «Glasi» in Hergiswil. Alle drei äusserten sich begeistert über die interessante Präsentation und bewunderten die stillvollen Glaskunstwerke.

Die «Flieger» besichtigten am gleichen Vormittag das Helikopter-Unterhaltungszentrum der RUAG in Alpnach. Dort wurden wir von Oberst Daniel Kurt, einem ehemaligen Mirage- und heutigen Helikopter-Piloten geführt, der uns in einer fast zweistündigen Werksbesichtigung wirklich alles zeigte und erklärte, was dieses höchst interessante Unternehmen zu bieten hat.

Nach einem gemütlichen Mittagessen im «Al Porto» bei Kehrsiten brachte uns Fredi mit dem Kleinbus auf den Flugplatz in Buochs. Kaum dort angekommen, schwebte uns ein Propeller-Flugzeug aus dem blendendweissen Himmel entgegen, set-



Walter Lack mit seiner Stinson ...



en Guete...

ze weich auf und rollte ganz in unsere Nähe.

### Die Überraschung ...

Es war Col Henry Saladin mit der Stinson L-5, der trotz sehr schwierigen Sichtverhältnissen den Flug von Grenchen nach Buochs gewagt hatte, um unseren US-Gästen damit eine Freude zu machen. Und sie herrschte – die Freude bei unseren Freunden.

Da der DFW-Wing u.a. auch eine Stinson L-5 betreibt (Miss Ziggy), war natürlich das Interesse an unserem Vogel entsprechend gross. Auch dank professioneller Unterstützung durch Col Werner Zürcher konnte Henry Saladin trotz ungünstigen

Sichtverhältnissen Bill Modesitt und John Sweatt einen kurzen Schnupperflug rund um den Bürgenstock bieten.

Die Experten aus Texas waren sich einig: Unsere L-5 sei ein ganz hervorragend restauriertes Flugzeug in einem beneidenswerten Zustand.

Am Samstag begleiteten Col Hugo Hostettler und sein Sohn Philipp die Gruppe mit der SBB von Luzern an die GV in Dübendorf. Vor der Versammlung erlebten unsere Gäste, zusammen mit anderen Mitgliedern unseres Clubs, einen stündigen Rundflug in die Alpen mit der «Tante Ju» bei recht gutem Flugwetter. Die Begeisterung war total! – Wenn unsere Freunde aus Texas zuhause «in die Luft gehen», beschränkt sich ihre Sicht natürlich auf Ebenen, Prärien, Wüsten und Ölfelder. Daher bezeichneten sie diesen Flug über unsere grünen Hügel, weissen Berge und blauen Seen einhellig als «Flug ihres Lebens».

#### *ab ins Tessin...*

Da Amerikaner immer grosses Interesse an unserem Eisenbahnsystem zeigen, unternahmen Cols Hans Hinnen, Henry Saladin und meine Frau Verena und ich mit ihnen am Sonntag einen Ausflug mit der SBB in den Süden.

Die Reise über die Gotthardrampen bei idealem Wetter in den frühlinghaften Tessin war ein Volltreffer – Faszination total! Insbesondere die Kehrtunnel der Nordrampe mit der dreimal wechselnden Ansicht der Wasener Kirche strapazierten das Vorstellungsvermögen unserer Gäste zum Teil recht stark und gaben Anlass zu nachhaltigem Gelächter und Spass.

Am Bahnhof in Lugano wurden wir von Col Christian Gloor und seiner charmanten Verlobten Manuela emp-

fangen. Per Auto gings dann Richtung Monte Bré und fast zu zuoberst, in Aldesago, war im Restaurant «Colibri» für uns der Mittagstisch gedeckt. Nach einer lukullischen Tessiner-Mahlzeit (genau um 1445 Uhr!) luden uns Chris und Manuela auf die Terrasse ein, um uns (angeblich) das fantastische Panorama zu erklären. Bald machte uns Chris auf zwei Punkte über dem Horizont im 11.00 Uhr-Bereich aufmerksam. Langsam aber sicher wurden diese schwarzen Punkte immer grösser und «satter» Kolbenmotoren-sound wurde hörbar und rasch lauter. Plötzlich donnerten - keine 50 Meter von uns entfernt - auf Terrassenhöhe zwei Pilatus P-3 im atemberaubenden Formationsflug an uns vorbei – in einer grossen rechts-links-Schleife wendeten sie, kamen zurück, donnerten nochmals ganz knapp an uns vorbei, verabschiedeten sich mit Flügelschwenken und verschwanden wieder hinter dem Horizont – Wow! – Eine private Mini-Airshow - Das war selbst für unsere verwöhnten amerikanischen Gäste ein ganz neues, ausserordentliches Erlebnis.

Zum Abschied hatten Christian und Manuela für alle Gäste ein Souvenir bereitgestellt: Ein kleines Fläschchen mit einem speziellen Tessinerlikör versehen mit einer echten «Warbird-Reliquie» (ein kleines, verbeultes Stück Alu-Blech des B-25 Bombers, der im 2. Weltkrieg in der Nähe von Lugano abgestürzt war. Siehe *Contact* vom Februar 2002).

Der Besuch unserer US-Gäste wurde dann am Sonntag Abend mit dem traditionellen Farewell-Dinner abgeschlossen, an dem auch Cols. Werner Hauri, seine Frau Lisbeth und Fredi Lienhard teilnahmen. Es fand dieses Jahr im Restaurant «Des Alpes» in Luzern mit malerischer Sicht über die Reuss auf die Kapellbrücke statt. - Unsere Gäste waren einmal mehr to-

tal begeistert vom kurzen Aufenthalt bei uns in der Schweiz. Sie sicherten uns ihre volle Unterstützung bei der Verwirklichung unserer Anliegen und Projekte zu und wünschten dem Swiss Wing «Blue Skies and Godspeed».

Wenn wir unsere amerikanischen CAF-Freunde – die notabene ihre Reise jeweils selber finanzieren – bei ihren Besuchen in der Schweiz jeweils ein wenig verwöhnen, dann versuchen wir nur, die enorme grosszügige Gastfreundschaft, die wir jeweils bei unseren Besuchen in Texas erfahren, zu erwidern.

#### **Herzlichen Dank den Sponsoren und Helfern**

Das Programm für unsere amerikanischen Gäste wurde grosszügig unterstützt von Col Beat Bütikofer, Ernst MARTI Reisen AG, Bern, Col Hugo Hostettler, Gattin Doris und Sohn Col Philipp Hostettler vom Hotel «Drei Könige», Luzern, Kurt Waldmeier vom «Air Force Center Dübendorf» sowie Cols Henry Saladin und Werner Zürer als Delegierte der «Warbird Owners Group» (WOG). Ganz herzlichen Dank gebührt aber auch Col Christian Gloor und Freundin Manuela in Lugano für die engagierte und liebenswürdige Mitarbeit, Col Fredi Lienhard für die perfekten Chauffeurdienste und last but not least meiner Frau Verena für die tatkräftige Mit-helfen als charmante Gastgeberin! – Sie alle haben den wahren Geist des Ghost Squadrons beispielhaft vorgelebt.

Col Adi Meier

## Warum das Besenhexli am Schluss doch nicht zum Zug kam

Im Anschluss an die Generalversammlung 2002 vom 16. März wurden die 28 Einsendungen zum Wettbewerb für einen Namen und ein Bugbild für unsere Stinson prämiert. Den höchsten Stimmenanteil erhielt das mit dem Namen «Stinsy» bezeichnete Besenhexli. An zweiter Stelle lag die unter Palmen badende WASP-Pilotin mit Bezeichnung «Nosy Rosy» und auf dem dritten Rang war die sinnliche «Hawaiian Beauty».

Damit war das Besenhexli «Stinsy» gewählt und man begann sofort, das Anbringen auf die seitlichen Motor-Verschaltungsbleche vorzubereiten, denn bereits am 27. April sollte ja unsere L-5 in Dübendorf getauft werden. Doch es sollte anders kommen! Rein zufälligerweise wurde in allerletzter Minute entdeckt, dass



Max Vogelsangs P-51 Mustang «Double Trouble Two» ebenfalls ein Besenhexli als Bugbild hat! Dazu kam, dass unsere L-5 am 27. April in Dübendorf ganz in der Nähe der «Double Trouble Two» stationiert werden sollte! - Damit war der Fall klar: Es musste schnellstens eine andere gute Lösung gefunden und verwirklicht werden!

Nach einer Besprechung auf dem Flugplatz Birrfeld und einigen weiteren Abklärungen entschieden die anwesenden Vorstands- und WOG-Mitglieder, das Bugbild mit der

zweithöchsten Stimmenzahl, die sonnenbadende WASP-Pilotin (Nosy Rosy) mit dem Namen «Stinsy» zu versehen und anstelle des Besenhexlis zu verwenden.

Col Henry Saladin nahm sofort mit dem zuständigen Grafiker Kontakt auf und brachte mit dessen Hilfe das Wunder fertig, die Umstellung mit akzeptablem Zeit- und Geldaufwand rechtzeitig, kurz vor der Taufe in Dübendorf, erfolgreich auszuführen.

Herzlichen Dank, Henry, für diese anspruchsvolle Sonderleistung!

Der Vorstand



## Jahresbericht 2001 des Präsidenten

### Rückblick

Das Jahr 2001 ist geprägt durch ein Flugzeug: Unser Clubflugzeug! Was zuvor ein jahrelanger Traum war, konnte endlich verwirklicht werden. In allen Vorstandssitzungen und einigen Spezialmeetings standen Kauf und Übernahme einer Stinson L-5 auf der Traktandenliste. Das Clubmagazin «Contact» berichtete laufend über die Details.

Im vergangenen Jahr traf sich der Clubvorstand zu 8 Sitzungen in Suhr. Allerdings war nicht nur das Flugzeug ein Thema. Es galt auch - wie immer - sich um das Jahresprogramm zu kümmern. Dazu wurde zum Beispiel in einer Umfrage den Mitgliedern auf den Zahn gefühlt. Die Beteiligung war recht hoch. Das Ergebnis zeigt, dass die grosse Mehrheit der Mitglieder mit den Clubaktivitäten einverstanden ist. Das freut natürlich den Vorstand. Gleichzeitig ist er auch motiviert, sich weiterhin um attraktive Veranstaltungen zu bemühen.

Das Clubprogramm 2001 enthielt folgende Veranstaltungen:

**17. März**, Generalversammlung. Rund 50 Teilnehmer haben sich im Flughafen Zürich eingefunden: Man erinnert sich an die Busfahrt rund um die Pisten, unter dem Motto «Technik und Natur». Ein wirklich «Unique(s)» Ereignis war dann die GV mit dem anschliessenden Nachtessen in der Baukantine des Midfield Docks.

**21. April**, Ausflug an den Bodensee mit Besuch des Zeppelinmuseums in Friedrichshafen und des Fliegermuseums in Altenrhein. Infolge der zu wenigen Anmeldungen wurde die Fahrt abgeblasen.

**16. Juni**, Gotthard: 43 Mitglieder nahmen den Weg ins Tessin in Kauf, um moderne und alte Anlagen der Gotthardfestung zu besichtigen. Eine solch hohe Beteiligung hatte es bisher noch nie gegeben, abgesehen von den GV's und vom vorjährigen Jubiläumsanlass. Und es sollte noch besser kommen!

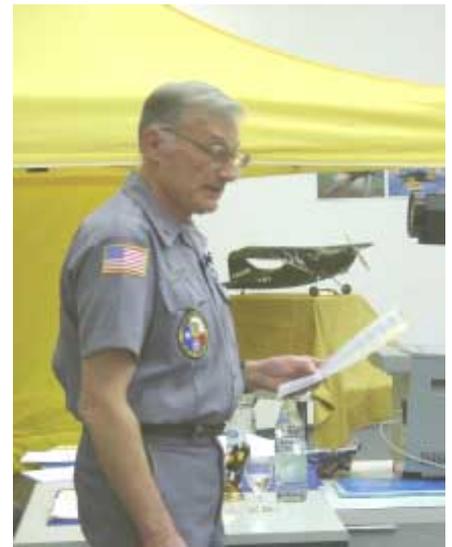
**14. September**, Dübendorf: Für die Einsatzdemonstration des F/A-18 hatten sich 62 Mitglieder angemeldet - für eine Freitagnachmittag-Veranstaltung unerwartet viel! Die Folge war eine Kürzung der Vorführung, womit diese leider etwas an Attraktivität verlor.

**September-Oktober**, Die traditionelle Leserreise nach Midland war dieses Jahr etwas vom Pech verfolgt. Die gestiegenen Kosten, verschärft durch den hohen Dollar / Franken-Kurs, mögen wohl der Grund gewesen sein, dass diesmal nur **6** neue Colonels gewonnen werden konnten.

Wegen des Desasters vom 11. September in New York und Washington stand die Reise zudem eine Weile lang auf des Messers Schneide. Sie wurde aber doch noch durchgeführt, jedoch ohne das Vorprogramm nach Texas und Florida.

**17. Oktober**, Axalp: Die Fliegerdemo wurde nach dem Absturz eines Militärhelikopters, welcher 4 Todesopfer forderte, aus Pietätsgründen kurzfristig abgesagt.

**20. Oktober**, Flughafen Zürich: An der ausserordentlichen Generalversammlung genehmigen die 25 anwesenden Mitglieder einstimmig die im Hinblick auf ein Clubflugzeug erweiterten Vereinsstatuten sowie den Betrieb eines Flugzeuges.



**8. Dezember**, Chlauthock: 23 Teilnehmer und Teilnehmerinnen erlebten gefreute Überraschungen und viel Spass bei einem Carausflug ins Birrfeld und einem köstlichen Nachtessen in der «Post» Bottenwil.

Neben den Veranstaltungen gab es für jedermann eine zusätzliche Möglichkeit, im Club aktiv mitzumachen: Beinahe im Stillen war nämlich eine Gruppe der Swiss Supporter Squadron beim Aufbau der neuen Ausstellungshalle des Fliegermuseums Dübendorf beteiligt. Doch unbemerkt ist sie nicht geblieben: Sie hat - zum Teil in Arbeitskombis des «Swissair Fokker Teams» - bei der Museumsleitung auch für unseren Club wichtige Punkte gesammelt!

Die Publizität unseres Clubs ist wegen der Homepage, der «Stinson» und Artikeln im Aviatikmagazin «Cockpit» angestiegen. Dies bewiesen E-Mails und Anrufe aus Deutschland, Frankreich und England.

Der Mitgliederbestand ist seit der letzten Generalversammlung um 7 Personen von 158 auf 165 angestiegen. Das entspricht immerhin einer Zunahme von 4.4 Prozent.

Trotzdem ist das Ziel verfehlt worden. Nicht, dass die Werbung untätig geblieben wäre: 20 Neueintritten standen leider 12 Austritte und 1 Todesfall gegenüber.

Aus meiner Sicht war das Clubjahr 2001 dennoch recht erfolgreich. Die Ziele sind mit wenigen Ausnahmen erreicht, ja sogar übertroffen worden. Dafür haben meine Kameradin und Kameraden im Vorstand enorme Arbeit geleistet.

Besonders hervorzuheben ist der Einsatz von Werner Meier und Henry Saladin für das Clubflugzeug sowie für das Fliegermuseum. Beide Colonels wurden dabei von unseren Mitgliedern Norbert Kessler und Werner Zürrer äusserst tatkräftig unterstützt. Ihnen allen gebührt mein bester Dank!

### Ausblick und Ziele

Im Jahresprogramm werden wieder 1 oder 2 «Top» Veranstaltungen

eingebaut. Natürlich soll dieses Mal die Möglichkeit von hoher Beteiligung berücksichtigt werden.

Im Rampenlicht steht vor allem im April die Taufe unserer Stinson. Für den August ist der Besuch der F/A-18 Simulatoranlage in Payerne geplant. Zudem will der Vorstand das Angebot der Leserreise «Midland» mit einem ähnlichen Angebot für eine Airshow in England ergänzen.

Hinsichtlich Clubflugzeug steht einiges auf dem Programm. Oberste Priorität hat die Flugsicherheit. Im Weiteren muss der Flugbetrieb gemäss den Clubstatuten kostendeckend sein. Der Vorstand und die Flugzeugkommission hoffen deshalb, dass das Angebot für Rund- und Ausflüge möglichst rege benützt wird. Entsprechende Informationen sind im kürzlich verteilten Benützungsgesetz und jeweils auch im *Contact* zu finden. Die Stinson wird überdies an einigen Airshows für die Sache unseres Clubs werben.

Der Standard des Clubmagazins «Contact» und der Homepage sollen beibehalten werden. Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, dass der Editor Werner Meier sich über jeden Beitrag aus den Reihen des Clubs freut!

Die Werbung und die PR werden unter der Führung von Adi Meier aktiviert. Dies gilt auch für den Werbeposten, der an möglichst vielen Fliegeranlässen, besonders zusammen mit der Stinson zum Einsatz kommen soll. Hier ist die Mithilfe von Clubmitgliedern ebenfalls sehr gefragt.

Der Mitgliederbestand soll weiterhin wachsen. Unter Berücksichtigung der geänderten Umstände wird ein Zuwachs von ca. 8 Prozent anvisiert.

Keep'm flying!

Col Hans Hinnen, Präsident

## Ehrungen

In Anerkennung besonderer Leistungen wurden an der GV vom 16. März 2002 folgende Ehrungen vorgenommen:

Auszeichnungen für hervorragenden Einsatz zur Beschaffung und Bereitstellung der Stinson L-5 / N121MC sowie für die Mitwirkung bei der Ausrüstung der neuen Halle des Fliegermuseums Dübendorf:

*Werner Meier, Henry Saladin, Norbert Kessler, Werner Zürrer*

**Ehrenmitgliedschaft** für langjährige, aktive Unterstützung unseres Clubs

US CAF Colonel *Jim Goad*, US CAF Colonel *John Sweatt*

Ausserdem erging ein besonderer Dank an:

*Hugo Freudiger* (Entwurf Club Logo)

*Walter Lack* (Stinson Modell)

*Anna-Regula Wolff* (Betreuung Werbeposten)



*vlnr: John Sweatt, Jim Goad, Hans Hinnen*



*Col. Henry Saladin überreicht die «Ground-Crew-Diplome» an:*

*Cols Thomas Hüsler, Walter Lack, Monika Schulz, Anna Regula Wolff, Ernst Girsberger*

## 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 2

#### Die ersten Einsätze

Andrews wusste, was ihn, Stewart und alle anderen amerikanischen Bomberpiloten nach der Ausbildung erwarten würde: Gute Chancen, in der Hölle über Deutschland umzukommen.

1943 bedrohte Deutschland England und besetzte Frankreich sowie den Grossteil von Zentraleuropa - von den westlichen russischen Steppen bis hin zum atlantischen Ozean. Der einzige freie Zufluchtsort im Zentrum des Kontinents war winzig, neutral, aber schwer bewaffnet: die Schweiz. Die Luftwaffe war noch nicht besiegt - der Himmel über Frankreich und

Deutschland war noch immer voll von Focke-Wulf und Messerschmitt Jägern, während auf dem Boden wichtige militärische Ziele von Brest in der Normandie bis zu den Ploesti-Ölfeldern in Rumänien, von tödlichen T-88- und T-100-Flugabwehrkanonen geschützt wurden.

Diese Flugabwehr fügte den amerikanischen Bombern, welche trotz Warnungen der Briten - sie bevorzugten Massenbombardierungen deutscher Städte in der Nacht - am helllichten Tag ihre Einsätze flogen, um grösstmögliche Präzision gegen U-Boot Stützpunkte, Flugplätze, Fabriken, Brücken und Eisenbahneinrichtungen zu erreichen, massive Verluste zu.

#### Aussichten auf die Gefangenschaft

Die Besatzungen, deren Flugzeuge kritisch getroffen waren und die durch eine Notlandung oder einen Falschirmsprung überlebten, konnten eines von zwei Schicksalen erwarten: Gefangenschaft in einem deutschen Kriegsgefangenenlager oder Flucht in ein neutrales Land wie Schweden, die Schweiz oder das entfernte Spanien.

Piloten, die über dem Territorium der Achsenmächte abgeschossen wurden, waren verurteilt, die restlichen Jahre in Kriegsgefangenenlagern zu verbringen - Rattenlöcher, die später nur allzu detailliert in so bekannten Filmen wie «Stalag 17» und «Von Ryan's Express» beschrieben wurden. Natürlich wurden anglo-amerikanische Gefangene viel besser behandelt als gefangen genommene Russen: Diese wurden routinemässig zu Tode gehungert und -gearbeitet, wie auch die Deutschen, die Stalin gefangen hielt.

Nichtsdestotrotz war die Aussicht auf mehrere Jahre hinter Stacheldraht in Hitler's Deutschland ernüchternd für



*Die in der Bf 109 eingebaute «tödliche» Mk 108, eine 30mm Kanone mit 660 Schuss/min. und die Messerschmitt Bf 109 waren die Gegner der Alliierten*



jeden Amerikaner. Strenge Disziplin war angesagt. Kleine Rationen waren trotz Unterstützung des Roten Kreuzes an der Tagesordnung. Diese wurde nochmals dramatisch verkürzt, als die deutsche Wirtschaft unter den alliierten Bombardements, genauer gesagt der Präzisionsbombenkampagne der 8<sup>th</sup> US Air Force von England aus, zusammenbrach.

Gefangene, welche einen Fluchtversuch wagten, wurden erschossen. Viele versuchten aus Pflichtgefühl zu fliehen - sie folgten dem Bedürfnis, wieder in den Krieg zurückzugehen. Andere waren ungeduldig, sie wollten wieder nach Hause. Wieder andere ertrugen die traurigen Verhältnisse in den deutschen Lagern nicht. Einer von zehn Gefangenen starb in deutscher Gefangenschaft an der Westfront. (Die Lage war noch schlimmer in japanischen Lagern, wo einer von drei gefangenen Amerikanern vor Kriegsende ums Leben kam).

#### Der Einsatz

Am 6. September 1943 war Lt. Andrews mit der Aussicht auf genau diese Gefangenschaft konfrontiert.

An diesem Tag nämlich verliess seine B-17 England als Teil der «Maximum Effort»-Mission, um die Bosch-Magneto-Werke in Stuttgart im Südosten Deutschlands anzugreifen. Eine Mission, von der die B-17 nicht zurückkehren würde.

Um sich auf die gefährliche Mission, die vor ihm lag, vorzubereiten, blieb Andrews bis Mitternacht wach, lesend und nachdenkend: «Als die Jungs ihre Kampfeinsätze absolvierten, taten sie einiges für Glück. Ich als Bücherwurm war gerne mitten in einem Buch, so dass ich mir immer sagen konnte, ich muss lebend nach Hause kommen, um dieses Buch fertig zu lesen», erklärte er dies.

«Vor meiner Mission über Stuttgart war ich 40 Seiten vor Schluss von Tolstoi's Krieg und Frieden».

Ich glaube, ich habe damals meinen Frieden mit dem Tod geschlossen – Ich war schon 23 Jahre alt, das war mehr als viele andere Leute. Ich wollte nur, dass es schnell geschehen würde. Am meisten Angst hatte ich vor einem langsamen, schmerzhaften Ende. So blieb ich in den Nächten vor den Missionen wach, und las Tennyson's «Choric Song of the Lotus Eaters», welches von ruhigem Schlaf handelt, und schlussendlich dem gesegneten Schlaf des Todes:

Most weary seemed the sea,  
weary the oar,  
Weary the wandering fields of  
barren foam.

Then some one said, «We will  
return no more»

And all at once they sang,  
«Our island home is far beyond the  
wave; we will no longer roam».

(übersetzt, so gut es geht:)

Müde war die See, müde das Ruder,  
Müde die wandernden Felder



*Bei ihren Einsätzen (bis zu 11 Stunden) musste sie in enger Formation fliegen. Nur so konnten sie eine Abwehrfront gegen die deutschen Jäger aufbauen. Die kleinste Unachtsamkeit hatte fatale Folgen.*

zerschlagenen Schaums

Dann sagte einer: «Wir werden nicht mehr zurückkehren»

Und alle sangen auf einmal:  
«Unsere Insel zuhause

Ist jenseits der Wellen; wir werden nicht länger umherstreifen».

Die nächsten Worte, die Andrews vernahm waren: «Aufwachen Leutnant! Aufwachen!» Der Korporal schüttelte Andrews Schulter. Es war 2.00 Uhr – Zeit zum Aufstehen. Andrews fühlte sich so, als ob er noch nie geschlafen hätte. Eingehüllt in einen nebligen Dunst zog Andrews los, um Frühstück zu fassen, in der festen Überzeugung, ein volles Mahl essen zu wollen. Es würde ein langer Tag werden.

Ausser verstreuten, niedrigen Cumuluswolken sah das Wetter für «Maximum Effort» gut aus. Aber das Omen war schlecht. Als die Offiziere und die eingeschriebenen Männer von Andrews' B-17 in Jeeps Richtung Flugplatz fuhren, geriet einer der Jeeps ausser Kontrolle und kam ins Schleudern. Zwei von Andrews' Leuten ( Dachturmschütze Leo Liewer und Ballturmschütze Kenneth Rood)

wurden aus dem Jeep geschleudert und schwer verletzt. Der Rest der Besatzung versuchte sie zu beruhigen, bis Hilfe ankam. Dann gingen sie, mit dem Blut ihrer Freunde noch immer auf ihrer Fliegeranzügen, und mit einem mulmigen Gefühl, zum Bomber und warteten auf Ersatz.

Als die Sergeants Ralph Biggs und Guido DiPietro ankamen,

wurden sie bereitwillig akzeptiert. Sogar im Krieg passierten halt Unfälle. Wie sich herausstellte waren die verletzten Männer die Glücklichen.

Andrews hob als Teil der 306<sup>th</sup> Bomberstaffel der 8<sup>th</sup> US Air Force von Thurleigh Richtung Stuttgart ab, mit einer Treibstofffüllung, die gerade noch ausreichend für den Hin- und Rückflug war. Dies war jenseits der Reichweite der P-47 Jagdflugzeuge. Tatsächlich waren die Bomber fast von dem Moment an, als sie in den Luftraum des besetzten Frankreichs eindringen, den deutschen Angriffen ausgeliefert.

Wie Andrews erwartet hatte, hoben die deutschen Jagdflugzeuge von ihren Flugplätzen ab und griffen die B-17's auf ihrem Weg nach Deutschland an. Die 306<sup>th</sup> war in einer Formation zur Rechten hinter der Führungsgruppe positioniert. Andrews und seine Besatzung flogen auf der oberen rechten Seite dieser Formation. Als an diesem Tag die Wellen deutscher ME-109's eintrafen, taten sie dies mit der Sonne im Rücken, zielstrebig die Spitzen der B-17's von rechts anfliegend. Lt. Andrews war in einer schlechten Position. Schon bald wurde sein Flugzeug getroffen.

Folge 3 im nächsten Contact

## report

### Jet – Scale – WM 2001

*Im Contact vom Mai 2000 hat uns Col Ralph Mathys den Bau des F5 Tiger II vorgestellt. Aus diesem Urmotiv wurde nun ein ausgewachsenes Modell, das er, zwei Jahre später, mit seinem Partner an der Weltmeisterschaft in Thailand vorführte.*

*Col Werner Meier*

#### Bericht und Fotos von Karin und Ralph Mathys

Vom 18. bis 24. November 2001 fand in Pattaya / Thailand die 4. Weltmeisterschaft der vorbildgetreuen Jet-Modelle statt. 60 Piloten aus 22 Nationen liessen hier ihre Modelle vor den strengen Augen der Punktrichter sowohl auf dem Bautisch wie auch im Flug bewerten.

Das Schweizer Team, bestehend aus einem Mannschaftsführer, 6 Piloten und 4 Helfern, reiste am 15. November in Begleitung eines 30-köpfigen «Fanclubs» von Zürich mit Thai-Air nach Bangkok. Nach einem sechs stündigen Kampf konnten dann die Flugmodelle aus den Klauen des Zolls befreit und der Weg ins Hotel nach Pattaya angetreten werden, das auch erst nach einer eineinhalb-stündigen Busfahrt erreicht wurde.

# **marti**

Abteilung Spezialreisen  
Hirschengraben 8  
3001 Bern

Telefon: 031 390 55 55

Telefax: 031 390 55 50

E-mail: [gruppenzentrum@marti.ch](mailto:gruppenzentrum@marti.ch)

Homepage: [www.marti.ch](http://www.marti.ch)



*CAF Col Ralph Mathys (links) und Urs Mayländer*

Am nächsten Morgen konnten dann die Modelle aus ihren Transportkisten herausgeholt und montiert werden. Schon nach kurzer Zeit war die Schweizer-Ecke von Interessierten und Konkurrenten umlagert, gab es da doch allerhand Neues zu bewundern. Völlig neu waren die DH 112 Venom von Erich Himmler und die F 5 E Tiger II von Urs Mayländer, die zum Teil erst in der Nacht vor dem Abflug noch fertig wurden. Das Reto Senn mit seinem Papyrus-Hunter antreten würde, war zwar in der Szene bekannt, der Graphitti-Hunter von Hans Laubscher aber noch unbekannt. Die Albatros von Peter Rütimann und die in der dritten Auflage weiter optimierte Rafale sind bereits bekannte Modelle.

Viele der anwesenden Piloten waren auf den Event gut bis sehr gut vorbereitet, einige, wie auch Urs Mayländer, mussten noch Testflüge machen, da die Modelle noch nicht

eingeflogen waren, und dann waren da noch welche, die noch hart zu arbeiten hatten, bis ihre Flugzeuge fertiggestellt waren.

#### Dann gings los ...

Am Montagmorgen begannen dann die Flüge. Nach den üblichen Startschwierigkeiten, weil die Waage nicht bereit und die Punktrichter noch nicht alle auf ihrem Platz waren, lief dann alles wie am Schnürchen. 6 Modelle pro Stunde konnten ihre Programme, bestehend aus 3 Pflicht- und 5 frei wählbaren Figuren vorfliegen.

Nun, ganz so problemlos lief es im Team aber dann doch nicht. Nachdem Erich Himmler seine Venom mit deutlich spürbarer Nervosität durch den kräftigen Querwind steuerte und einen ordentlichen Flug zeigte, liess Hans Laubscher in der Hitze des Gefechtes beim Schliessen der Haube die

Druckluft ab und konnte den ganzen Flug nur mit ausgefahrenem Fahrwerk absolvieren, was ihn einige Punkte kostete.

Noch schlimmer erwischte es Urs Mayländer. Beim Start des Triebwerks brannte die Glühkerze durch. Die verbleibende Zeit – die Zeit vom Aufruf bis zum Abheben des Modells ist limitiert – reichte nicht aus, um die Kerze auszuwechseln, so fiel der Flug aus und wurde mit Null bewertet.

Peter Rütimann konnte einen sauberen Flug im Mittelfeld absolvieren. Reto Senn und Franz Walti zeigten, dass sie es auf den Weltmeistertitel abgesehen hatten. Sie konnten ihre grosse Wettbewerbs-erfahrung ausspielen.

### Die Originalität ...

Nach dem ersten Flug musste die Maschine zur Baubewertung. Hier wird das Modell anhand einer mitzuliefernden, beglaubigten Dokumentation mit dem Original verglichen. Diese Arbeit verrichten drei internationale Punktrichter, die für diese Aufgabe 20 Minuten Zeit haben. Es ist schon fast unglaublich, wie viele Fehler diese Herren in so kurzer Zeit finden. Manch einer stand anschliessend mit mehr oder weniger abgesägten Hosen da. Fest steht, dass man nicht nur gut bauen muss, sondern auch das Reglement genau lesen sollte ...

Im zweiten Durchgang lief es erst besser. Erich zeigte einen deutlich besseren Flug, bei Hans klappte es jetzt auch. Doch der Tiefschlag folgte auf dem Fusse. Im Vorbereitungsraum erwischte es wiederum Urs, diesmal mit einem defekten (fabrikneuen) Pneumatikzylinder. Äusserlich ruhig musste er den zweiten Durchgang absagen; innerlich lagen



*Victor Casutt (links) und Erich Himmler mit ihrem Venom (siehe Contact vom Mai 2001)*

seine Nerven sicher blank. Die ganze Mannschaft war dann anschliessend bei der Reparatur behilflich – eine vorbildliche Teamarbeit, die uns den Respekt aller anderen Teilnehmer einbrachte. Aber auch unser Teammanager kämpfte und konnte einen Nachstart erreichen.

Nun, beim dritten Anlauf klappte es dann doch noch. Nach diesem Flug zählte auch die Baubewertung, ein Platz im ersten Drittel des Teilnehmerfeldes war wieder in greifbare Nähe gerückt.

Der Flug von Peter endete mit einem abgebrochenen Bugfahrwerk, was ihn viele Punkte kostete – die Landung wird mit 0 bewertet und im Gesamteindruck fehlt die Note für das Zurückrollen.

Reto und Franz zeigten wieder sehr gute Flüge, nach dem sie in der Zwischenwertung auf dem dritten respektive zweiten Platz in der Gesamtwertung lagen. Es zeigte sich auch, dass der Wettbewerb im Fliegen entschieden wird und der Verlust von 100 – 200 Punkten der Baubewertung durchaus aufzuholen

sind. (200 Punkte in der Baubewertung ist die Differenz vom ersten zum 20. Platz!)

Im dritten Durchgang wurde die Startreihenfolge geändert. Es wurde in umgekehrter Rangfolge geflogen, so dass die Entscheidung bis zuletzt spannend blieb. Während im Mittelfeld keine grossen Änderungen mehr erfolgten, konnten sich Reto Senn und Franz Walti noch einmal steigern und ihre gerade noch vor ihnen liegenden Konkurrenten überholen.

### Klassement

#### Individual Class

1. Stefan Völker, Deutschland
2. Reto Senn, Schweiz
15. Hans Laubscher, Schweiz
16. Urs Mayländer, Schweiz
19. Erich Himmler, Schweiz
23. Peter Rütimann, Schweiz

#### Open Class

1. Franz Walti, Schweiz
2. John Tappin, England

## report

### Die Taufe ...

Dübendorf, Samstag 27. April 2002. Nach der Generalversammlung des «Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe» und der Einweihung der neuen Halle des Fliegermuseums strömen tausende von Besuchern an einer Mig-29, einer F/A-18 und den F-5 der Patrouille Suisse vorbei zur Startrampe. Hinter dem Schutzwall stehen in Reih und Glied etliche «Warbirds» der ehemaligen Flieger- und Flabtruppen.

Das Wetter: Sonnig, Wolken 4/8, Basis über 2000 Meter, Westwind heftig und eklig kalt. Der Speaker «wärmt» die Zuschauer mit vielen Erläuterungen auf.

Unsere Stinson steht zuvorderst, unweit vom Speaker-Turm, die Nase ganz sinnig mit einem bunten Badetuch zugedeckt. Vor dem Flugzeug ein Tisch mit Taufutensilien. Hinter der Abschränkung zahlreiche Zuschauer und viele Mitglieder des CAF Swiss Wings.

Um halb Eins klettert der Platzspeaker mit einem Mikrofon in der Hand vom Turm herunter und kommt zu uns. Presse und Photographen stehen in der Nähe bereit. Die Taufe kann beginnen.

Adi Meier begrüsst alle Anwesenden und dankt dem VFL für die Möglichkeit, die Stinson im Rahmen des heutigen Anlasses vorzustellen und zu taufen. Anschliessend stellt er die Akteure der Taufe vor.

Hans Hinnen seinerseits stellt den CAF Swiss Wing vor und erzählt, wieso und wie die Stinson beschafft wurde.

Dann übernimmt Henry Saladin das Mikrofon. Er weist auf die Geschichte der Stinson und auf ihre Beziehung zur schweizerischen Luftwaffe im 2. Weltkrieg hin.

Anschliessend wird der eigentliche Taufakt durch Peter Winkler, als Vertreter der Warbird Owners Group, eingeleitet. Zuerst erklärt er den Sinn der Nose-Art und des Namens, welche an den amerikanischen Flugzeugen im 2. Weltkrieg prangten. Endlich nennt er den Namen «Stinsy». Im gleichen Augenblick verschwindet das Badetuch und das darunter sitzende, jetzt fast gar nicht mehr betuchte Hawaii-Girl zeigt sich in voller Pracht.

Letzteres wird von der Gotte, Frau Barbara Zweifel, der flugbegeisterten Gattin von Peter Zweifel, und vom Götti, Herr Kurt Waldmeier, Geschäftsleiter des Air Force Centers mit einigen Champagner-Spritzern begrüsst. Sie würdigen das historisch wertvolle Flugzeug, gratulieren dem CAF Swiss Wing zur Anschaffung der Stinson und wünschen ihr «Many Happy Landings».

Schliesslich überreichen Gotte und Götti dem alten Täufling noch ein grosszügiges Patengeschenk: Sie übernehmen die Kosten für die Nose-Art.

Herzlichen Dank, Barbara Zweifel und Kurt Waldmeier!

Mit militärischer Pünktlichkeit endet das Taufzeremoniell. Währendem noch etwas Champagner fliesst, ertönt am Ende der Flugzeugreihe das Brummen der JU-52 Motoren. Damit beginnen die «Warbird»-Flugvorführungen, an denen auch unsere «Stinsy» teilnimmt. Auch die Patrouille Suisse lässt es sich nicht nehmen, den alten Kollegen mit einem perfekten Programm ihre Referenz zu erweisen.

Col Hans Hinnen



*Gotte Barbara Zweifel und Götti Kurt Waldmeier*



*Col Adi Meier macht sich bereit ...*



*und Kurt Waldmeier vollzieht den Taufakt ...*



*Col Henry Saladin hat aufmerksame Zuhörer ...*



*Wer kennt sie nicht ... ?*



## report

### Luftfahrtarchäologie für Anfänger / Teil 2



Col Christian Gloor

Der erste Teil endete mit der Entdeckung eines Beplankungsteils auf der Frana d'Arbino. Sofort waren die Strapazen des Aufstieges vergessen. Wenn also hier dieses Teil so frei herumlag, musste es doch noch andere geben. Wie von Wespen gestochen schwärmten wir nun in drei Richtungen aus und tatsächlich stellten sich bald weitere Sucherfolge ein.



*Blech der Flügelunterseite mit  
Formationsleuchte*

Die Teile lagen, entweder wie das Erste, offen in der prallen Sonne, oder es «lugte» nur ein Ende unter einem Felsblock hervor. Einige fanden wir nur, indem wir verdächtige Felsspalten inspizierten, andere lagen unter einer Erd-, Nadel- und Laubschicht. Aus allen Ecken hörte man unsere Rufe, wenn einer wieder etwas gefunden hatte, gefolgt von

metallischem Scheppern beim Transport zur vereinbarten Sammelstelle. Innerhalb etwa einer knappen halben Stunde kamen so einige -zig Teile zusammen. Grosse Stücke, kleine Fragmente, Röhren aus Metall und aus Gummi, L- und T- Profile, Beplankungsteile, mit und ohne Farbanstrich, einige mit Russspuren oder sogar angekohlt, andere glänzend wie neu.

#### Die Rückkehr ...

Nun hatten wir also einen Haufen Stahl und Blech zusammengetragen und standen etwas verdattert da mit unseren drei Rucksäcken, Migros- und Gucci-Tragtaschen (siehe erster Teil - à propos «Radiowanderung»). Wir verstaute, was wir konnten, intern und banden einige grössere Teile mit Schnur und Seil aussen fest. Der «Center of Gravity» befand sich weit ausserhalb der Toleranz, doch da wir uns entschlossen hatten, den Hang der Falllinie entlang hinabzusteigen, erachteten wir eine gewisse Hecklastigkeit als vertretbar. Die Mulis des Trains hätten sich über uns halbtot gelacht. Unter Scheppern, Keuchen, Ächzen und dem Gebrauch nicht jugendfreier Kommentare ging es abwärts und wir durchwanderten quasi der ganzen Palette der im schweizerischen Mittelschulatlas beschriebenen Klimazonen. Die in der Sonne brütende Geröllhalde und der darauffolgende Tundrawald waren nur ein Vorgeschmack. Die Geländeneigung näherte sich, oder überschritt teilweise dreistellige Prozentwerte, was die Bodenhaftung nicht gerade verbesserte. Im Voralpinen Mischwald gab es erstmals wieder etwas Schatten. Dessen positiven Effekt schätzten wohl auch die Tessiner Spinnen und Mücken, welche sich durch unsere laute Karawane etwas in ihrer Siesta gestört fühlten. Manuela wünschte sich wohl ein paar mal, anstatt des

ausgeschnittenen Leibchens einen Rollkragenpullover angezogen zu haben...

Unter Verwendung aller möglichen Körperteile, insbesondere des Hosenbodens, schlitterten wir nun durch den moosdurchwachsenen Feuchtwald. Die Tatsache, dass moosbewachsene Felsen als Untergrund eher tückisch sind, geriet manchmal etwas in Vergessenheit, da wir uns auf das Knirschen in den Knien und das Brennen in den Oberschenkeln konzentrieren mussten. Die zunehmende Feuchtigkeit und ein in der Ferne wahrnehmbares Plätschern waren jedoch ein untrügliches Zeichen dafür, dass wir dem Laghetto schon sehr nahe waren. Also noch ein paar motivierende Worte für die auf dem letzten Zacken laufenden Expeditionsmitglieder und voilà: das Bächlein, das dem See entspringt. Erwähnenswert ist die Tatsache, dass wir nur etwas 10 Meter von der Stelle aus dem Wald herausgekommen sind, von wo wir den Aufstieg begonnen hatten!

Nachdem wir die an unseren verschwitzten Rücken klebende Fauna und Flora wieder in ihre Freiheit entlassen und den ganzen Schrott in den seit vier Stunden in der Sonne stehenden dunkelblauen Fiesta geladen hatten, machten wir uns auf den Heimweg. Müde, aber glücklich und überzeugt, diesen Ort für die nächsten 10 Jahre zu meiden, um nicht im nächsten Leben als Bergziege auf die Welt zu kommen. Was wir nun mit all den Teilen machen sollten, war im Moment nicht so wichtig, obwohl wir schon einige Ideen im Kopf hatten. Als erstes wollten wir natürlich wissen, was für ein Flugzeug wir denn da gefunden hatten. Das stellte sich eigentlich überraschend schnell heraus. Wir hatten einige Teile der

Motorverkleidung mit Schnellverschlüssen und einige Kühlklappen identifiziert. Nach Vergleich mit Fotos von B-17 und B-25 kamen wir schnell auf den Mitchell Bomber. Die Motorverkleidung wies teilweise verbeulte oder abgerissene Hutzen für die Auspuffstutzen auf, welche für die späten Versionen der B-25 typisch sind. Die B-17 hat keine solchen Hutzen. Auch die Anzahl und Position der Schnellverschlüsse stimmte mit den B-25 Fotos überein. Einige Blechteile stammten offensichtlich von der Flügelbeplankung, denn sie hatten die typischen Inspektionsklappen, welche wir ebenfalls auf Fotos gefunden hatten.



*Die charakteristischen Auspuffhutzen an der Motorenverkleidung und Kühlklappen*

Das war doch schon was. Boris muss nun also eine neue Plakette anfertigen lassen: nicht B-17 sondern B-25. Wir erzählten also einigen Interessierten von unserem Fund und bekamen Ratschläge, wer sonst noch Informationen über diesen Flugzeugabsturz haben könnte.

Wir nahmen mit mehreren Personen Kontakt auf: Augenzeugen, ehemalige Militärs, Flugplatz-

personal. So brachten wir zum Beispiel in Erfahrung, dass die ganze Besatzung über der Magadinoebene abgesprungen war und interniert wurde. Die Nachricht, dass es keine Toten gegeben hatte, war für uns eine Erleichterung. Das Flugzeugwrack wurde kurz nach dem Absturz vom Militär mit Hilfe einer eigens dafür verlängerten Holztransportseilbahn zu Tal geschafft und die wiederverwendbaren Materialien verkauft oder eingeschmolzen. Was mit der Bewaffnung, den Motoren, dem Fahrwerk und der restlichen Ausrüstung geschehen war, entzieht sich momentan unserer Kenntnis.

#### Nachforschen...

Was die Geschichte des Absturzes anbelangt, konnte uns Col Martin Eberhard weiterhelfen. Mit einer Liste aller in der Schweiz während des zweiten Weltkrieges abgestürzten Flugzeuge und einer Seite aus einem Buch zum selben Thema gab er uns wichtige Hinweise, in welche Richtung wir forschen müssten. Wir wussten jetzt, wann genau der Absturz erfolgte und zu welcher Einheit das Unglücksflugzeug gehörte. Der nächste Schritt ging ins Internet. Viele Einheiten der USAAF haben ihre eigene Homepage, in der neben geschichtlichen und technischen Daten meistens auch ein Forum existiert, in dem Veteranen, Historiker und andere Interessierte Kontakte und Informationen austauschen können. Auf diesem Weg gelangten wir an Adressen von verschiedenen amerikanischen Archiven, welche eine Flut von Dokumenten besitzen und auch Kopien erstellen und zuschicken.

*Durch die Airforce Historical Research Agency und Beiträge von Veteranen, Buchautoren und Historikern kamen immer mehr Einzelheiten zusammen. Wir wollten natürlich jetzt alle Details*

*über die Crew, das Flugzeug, die Mission und den Absturz herausfinden. Wir sind in Kontakt mit der amerikanischen Organisation der in der Schweiz internierten Besatzungsmitglieder. Besonders interessiert uns natürlich, ob es heute noch lebende Crewmitglieder gibt. Wir stecken noch voll in den Nachforschungen. Manchmal gibt es Rückschläge wie etwa die Nachricht, dass der Crewchief (Chefmechaniker) des Flugzeuges vor etwas einem halben Jahr 84-jährig gestorben sei. Auf der anderen Seite gibt es Highlights wie den Brief eines Veteranen, der ein Originalfoto der Nose-Art des Bomber beinhaltet. Weitere Informationen fanden sich im kantonalen Archiv in Bellinzona, wo wir die Zeitungen der damaligen Zeit durchforsteten, und das Bundesarchiv in Bern schickte uns Kopien der Interniertenkarteien der betreffenden Besatzung. Da über einige der Besatzungsmitglieder weitere Dossiers in Bern existieren sollen, werden wir sicher auch diese Spur weiter verfolgen.*

Die Ergebnisse unserer Nachforschungen motivierten uns natürlich dazu, eine weitere Expedition zu organisieren. Umsomehr, da uns ein Freund berichtete, er kenne einen weniger beschwerlichen Weg, um auf die Frana zu gelangen. Und wirklich, von einer nahegelegenen Alp, auf die ein rumpelnder aber fiestatauglicher Forstweg führt, gelangt man auf einem Waldweg zur Absturzstelle. Dieser beschwerliche Weg wurde jedoch von umgestürzten Bäumen und Erdbeben unterbrochen, doch nach etwa 20 Minuten erreichten wir unser Ziel.

Nun mussten wir «nur» noch unser Teilelager wieder finden. Mit einem, diesmal kontrollierten Ausschwärmen fanden wir bald die markierte Stelle und trugen die transportfertigen Bleche in drei Etappen zum

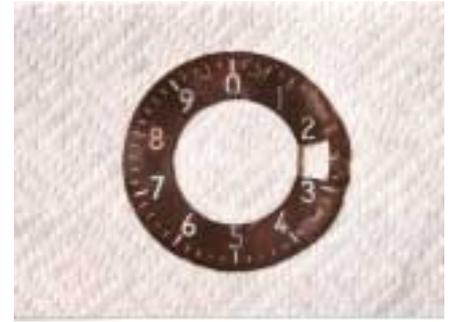
Auto. Es war im Verhältnis zum ersten Aufstieg wirklich ein «peace of cake». Wir waren deshalb im Nachhinein um so überraschter, noch so viel Material gefunden zu haben.

### Nicht aufgeben...

Irgendein innerer Antrieb stachelte uns an, ein paar Tage später ein drittes Mal den Absturzort aufzusuchen. Die spinnen, die Tessiner! Aber diese Aktivitäten an der frischen Luft befriedigen ja nicht nur den Jäger- und Sammlergeist, sondern taten auch etwas für unsere Fitness.

Wir fanden noch einige wenige neue Blechteile - eine etwa 400 Meter von der Absturzstelle liegende Propellerspitze - und dachten, dass wohl nun nichts mehr zu holen war. Während wir das Ganze abermals in die Rucksäcke packten, sahen wir, als wir uns bückten, in einer kleinen Felsspalte etwas grünmetallisch schimmern. Was war das ...?

Bei allem Zerren, Graben und Ziehen, das Teil bewegte sich nicht. Wir drehten also den Felsen um (in



*Teil des Höhenmessers*

der Zwischenzeit hatten wir uns mit Arbeitshandschuhen und Brecheisen ausgerüstet, he, he) und zum Vorschein kam eine kleine Plakette mit der Aufschrift «Gun Mount». Wir gruben weiter, drehten noch ein paar Steine um und konnten unser Glück nicht fassen. In einer Stunde graben à la A-Hörnchen und B-Hörnchen im Spätherbst, kamen wahre «Schätze» zum Vorschein.

12.5 mm Patronen, Gurtenglieder, Patronenhülsen, kleine Stecker und Kabel, das Zifferblatt des Höhenmessers, die Nadel des Radiokompasses, ein noch nicht identifizierter Hebel mit Lederschutz und andere Kleinteile. Wir hatten wohl den Ort gefunden, in dessen Nähe die Flugzeugnase aufgeschlagen

war. Leider kann man die genaue Stelle schwierig orten, denn der Felssturz ist immer noch in Bewegung. Viele Teile sind wohl im Laufe der Jahre unter Felsen verschwunden, andere durch das stete Rutschen wieder ans Tageslicht befördert worden. Es ist deshalb schwierig zu sagen, was wo noch zu finden sein könnte. An jenem Tag kam jedenfalls nichts mehr zum Vorschein und es begann auch langsam einzudunkeln. Also Zeit, den Heimweg anzutreten.

*Welches sind die Resultate der Nachforschungen?*

*Mehr im nächsten Contact.*

Col Christian Gloor



*Manuale und Christian geniessen die Kaffeepause...*

### news

Absichtlich leergelassen

Die neuen Logos werden noch überarbeitet. Sobald diese Arbeiten erledigt sind, werden sie gedruckt und gestickt. Die Preise für die Logos sind noch nicht bekannt. Col Monika Schulz nimmt Ihre Bestellung aber jetzt schon gerne entgegen.



#### CAF Swiss Wing 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,  
Juraweg 4, 4813 Uerkheim

**Impressum** «CONTACT» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

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

**Druck:** Abo Druck, 5620 Bremgarten

### CAF Swiss Wing Flight Operations

Mitgliederflüge sind vorgesehen am:

- 1. Juni Speck-Fehralt Dorf
- 15. Juni Grenchen
- 13. Juli Olten
- 3. August Birrfeld
- 14. Sept. Grenchen
- 5. Oktober Birrfeld

und an allen Airshows, sofern unsere Stinson teilnimmt.

Benützen Sie diese Gelegenheiten und geniessen die Flüge mit ihrer «Stinsky»

### Veranstaltungen

20. -21. Juli 2002

Raron /Oberwallisser Flugtage

16.-18. August

Kestenholz und Biel-Kappelen

24. - 25. August 2002

Habsheim (F) MIFAS

7.-8. September

Schweizer-Memorial in Hütten

7. Dezember 2002

Chlausabend

### Reisen

13.-14. Juli

Flying Legends Duxford/England

4. - 6. Oktober 2002

CAF-Airsho 02, Midland TX

### CAF Swiss Wing - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.
------	-------------	----------

- ..... CAF Swiss Wing Pin
- ..... CAF Swiss Wing Sticker
- ..... CAF Swiss Wing Patch
- ..... Postkarten / Stinson



exkl. Porto

Name .....

Vorname .....

Strasse .....

Ort .....

Bestellungen an: CAF Col Monika Schulz  
Juraweg 481  
4813 Uerkheim  
monika.schulz@caf-sss.ch