

Kuno Gross



L-Birds über der Schweiz Stinson L-5 Sentinel

Die Geschichte der 42-99186 / A-96 / HB-TRY



Kuno Gross

wuchs in der Schweiz auf und arbeitete elf Jahre in Libyen, wo er sich in seiner Freizeit mit dem Wüstenfeldzug des Zweiten Weltkriegs befasste und darüber mehrere Publikationen veröffentlichte. Seit seiner Rückkehr in die Schweiz im Jahre 2010 ist die lokale neuere Geschichte wieder mehr in den Vordergrund seines Interesses gerückt.

Bemerkung zur 3. Ausgabe (2019)

Die dritte Ausgabe unterscheidet sich von der zweiten einzig durch einige Korrekturen im Text, die aufgrund von Rückmeldungen von Lesern des Buches angebracht wurden, sowie auf einige Änderungen im Layout und in den gezeigten Flugzeugprofilen. Inhaltlich ist alles gleich geblieben.

Kuno Gross, Juli 2019

“The Stinson L-5 Sentinel is one of the most important but overlooked American airplanes of World War Two. Overshadowed by the more glamorous fighters and bombers, and outnumbered by the popular Piper L-4 Cub, the Sentinel has been relegated to relative obscurity.”¹

James H. Gray

Sentinel Owners and Pilots Association (SOPA)

¹ „Die Stinson L-5 Sentinel ist eines der wichtigsten aber zumeist übersehenen US-amerikanischen Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges. Überschattet von glamourösen Jagdflugzeugen und Bombern, und in der Unterzahl gegenüber der populären Piper L-4 Cub, geriet die Stinson etwas in Vergessenheit.“

Dank

Der Autor bedankt sich bei allen, die bei der Nachforschung zu diesem Buch und seiner Gestaltung mitgeholfen haben.

Dank gebührt dem gesamten **Vorstand** des **Swiss Wing der CAF**, der das Projekt von Anfang bereitwillig unterstützte; insbesondere **Werner Meier** und **Henry Saladin**, die sehr viele Unterlagen und Akten zur Verfügung stellten und immer bereitwillig Auskunft gaben. Aber insbesondere auch **Theo Arter**, der dem Projekt von Anfang an enthusiastisch gegenüberstand und mich ermutigte, es auch wirklich anzupacken. Ebenfalls extrem hilfsbereit waren **Hansruedi** und **Christoph Dubler** vom **Antonov Verein Schweiz**, die viele historische Fotos und die Informationen zur HB-TRY beisteuerten. Ein Dank geht an **Andreas Berz**, Schweizerische Nationalbibliothek und die freundlichen Leute vom **Schweizerischen Bundesarchiv** in Bern, für das Heraussuchen und Kopieren der archivierten Akten. **Georg Cully** gebührt ein herzlicher Dank für die Nachforschungen bei der **Air Force Historical Research Agency** und **Kenneth Wakefield** für die Überlassung der Fotos aus seinem Buch „Lightplanes at War“. Erwähnen möchte ich an dieser Stelle auch **Iza Bazin**, **William Elliott**, **Georg Hoch**, **Peter Kambler**, und **Heinz Tschannen** die mir bei der Recherche weitergeholfen haben. Ein ganz herzlicher Dank geht an **Lynnell Gaffar**, der Tochter von Roy Abbott, die das Buchprojekt mit ihren Kenntnissen und Fotos ebenfalls unterstützt hat.

Ein grosser Dank gebührt aber auch all den Autoren der bereits publizierten Bücher, die sich mit Stinson und

insbesondere mit der L-5 beschäftigen - ohne ihre Arbeit wäre dieses Buch nie entstanden.

Ganz speziell sei hier **James H. Gray** erwähnt, der auf seiner Webseite die Fakten zur L-5 bereitstellte und mir in einer umfangreichen Korrespondenz bereitwillig auf alle meine Fragen eine aufschlussreiche Antwort gab.

Kuno Gross, Mai 2014

Inhalt

Teil 1: „L-Birds“ in der US Armee

Einführung

Die Entwicklung der Verbindungsflugzeuge

Die Stinson L-5 Sentinel

Einsatzzweck und Aufgaben

Ausweichen und Verteidigung

Teil 2: Die Stinson L-5 Sentinel in der Schweiz

Vorgeschichte

1944: Notlandung der 42-99186 im Schweizer Jura

Vier Rekonstruktionsversuche

Gefangennahme, Internierung und Flucht

1944: Als A-96 in der Schweizer Flugwaffe

1945: Einsatz für die US Botschaft

1950: Verkauf an die Alpar und Betrieb als HB-TRY

Farbprofile und Neutralitätsschutzanstrich

1986: Ausserbetriebnahme und Zerfall

2001: Die „neue 42-99186“ aus Pearl Harbor

2006: Wiedergeburt der A-96

Die beiden Sentinel zusammen über der Schweiz

Teil 3: Anhang

Die Firma Stinson

Antonov Verein Schweiz

Commemorative Air Force Swiss Wing

Start- Steig- und Landetabelle für die L-5
Air Forces, Tail Numbers, Nose-Art und noch eine A-
96
Missing Air Crew Report
Individual Aircraft Record Card
Glossar
Literatur und Quellen



Eine wunderschöne Aufnahme der "A-96" im Flug vor verschneiter Berglandschaft [Via Chr. Dubler]



Die "neue" 42-99186 des CAF Swiss Wing ist auf dem Flugplatz Birrfeld im Kanton Aargau (Schweiz) stationiert.

[Kuno Gross]



Die Stinson L-5 an einem sonnigen Winternachmittag vor dem Hangar auf dem Birrfeld.

[Kuno Gross]

Teil 1: „L-Birds“ in der US Armee

Einführung

Über Jahrhunderte haben militärische Anführer immer versucht, einen Platz in der Höhe zu besetzen um die Bewegungen der gegnerischen und der eigenen Truppen besser beobachten und daraufhin die nötigen Entscheidungen fällen zu können.

Es verwundert deshalb nicht, dass das Militär schnell auf die Möglichkeiten der Luftfahrt aufmerksam wurde und in der Folge in Frankreich bereits ab 1784 mit Wasserstoff gefüllte Ballone zur Beobachtung einsetzte. Die Amerikaner folgten dem Beispiel und setzten Ballone bereits im Bürgerkrieg und danach in den spanisch-amerikanischen Kriegen ein. Im Jahre 1907 wurde in den USA die erste Spezifikation für ein Militärflugzeug erstellt und in der Folge ein Apparat der Gebrüder Wright gekauft.

Der erste Weltkrieg brachte drastische Veränderungen in den Gebrauch der Flugzeuge, die dann massenweise zum Einsatz kamen. Während man zuvor die Flugzeuge fast nur als Beobachtungsplattform einsetzte, tauchten nun bald Jagdflugzeuge und Bomber auf und es wurde gefährlich am Himmel. Gleichzeitig mit der Bewaffnung der Flugzeuge kam das Aus für die Beobachtungsballone und ihre Funktion musste von Beobachtungsflugzeugen übernommen werden.

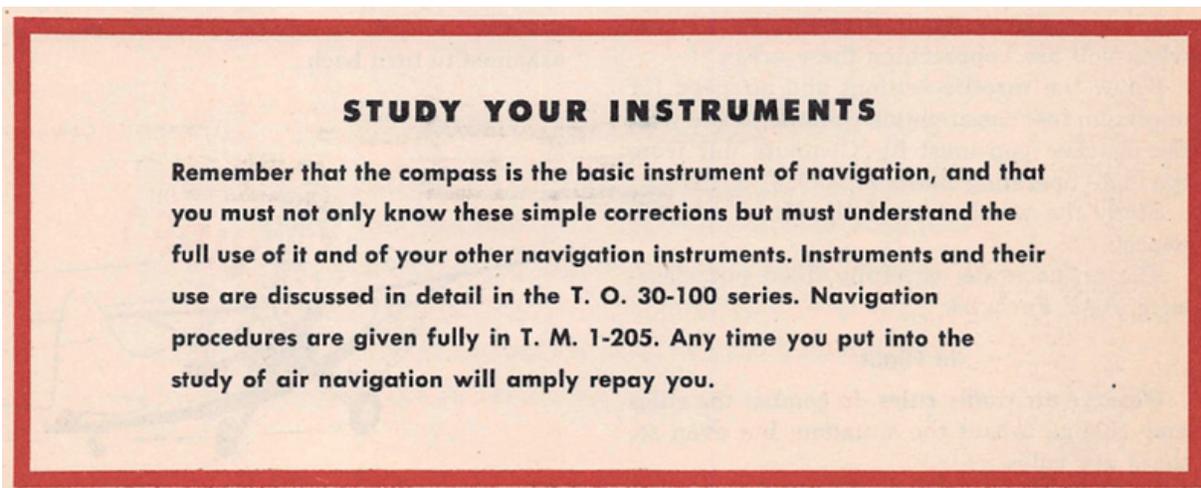
Ende der 1930er Jahre war die North American O-47 das Standard-Beobachtungsflugzeug in den US-Streitkräfte. Die O-47 sah aus wie eine AT-6 *Texan* mit einem grossen Hängebauch. Sie war gross, schwer und vor allem auch zu

schnell um als gute Beobachtungsplattform zu dienen. Zudem konnte die O-47 nur von befestigten Startbahnen aus abheben. Dieser Umstand machte sie für den eigentlich vorgesehenen Einsatzzweck denkbar ungeeignet. In Europa war der Zweite Weltkrieg bereits entbrannt, da hatte die US Armee immer noch nicht das richtige Flugzeug zur Verfügung. Während das *US Army Air Corps*, wie die Luftwaffe damals hiess, sich fast ausschliesslich auf seine strategischen Aufgaben hin vorbereitete, standen die Bodentruppen mittlerweile ohne geeignete Beobachtungsplattform da, worunter vor allem auch die Artillerie zu leiden hatte.

Im Jahre 1940 verlangte Präsident Roosevelt, dass jährlich 50'000 Flugzeuge aller Typen zu produzieren seien, und es wurde auch ein Treffen zwischen den Herstellern der Leichtflugzeuge und hohen Offizieren arrangiert. Jedoch konnten sich weder *Army*, noch das *Air Corps*, noch die *Navy* für die kleinen und leichten Flugzeuge begeistern und lehnten deren Einsatz ab. William Piper stellte fest, dass man den Leichtflugzeugen nicht einmal eine Chance gegeben hatte und ging daher einen anderen Weg: Die Firma Piper Aircraft stellte der Armee auf eigene Kosten einige zivile Piper J-3 *Cub* zur Verfügung um zu eruieren, ob solche Flugzeuge für den militärischen Einsatz geeignet waren.

Danach stieg plötzlich das Interesse der Armee, und eine Richtungsänderung zeichnete sich ab. Die Armee wollte nun die kleinen, mittlerweile bereits „Grasshopper“ genannten Flugzeuge in grösserem Umfang erproben und sie 1941 in den „Louisiana War Games“ genannten Manövern einsetzen. In den grossen Manövern wurden die Leichtflugzeuge praktisch ununterbrochen geflogen und der Lt. Col. Eisenhower, der spätere Präsident der USA, erkannte ihren grossen Nutzen. Während der von Juni bis Oktober

dauernden Manöver wurden die zwölf Leichtflugzeuge in 3'000 Missionen eingesetzt und nur eines ging dabei verloren. In derselben Zeit musste das *Air Corps* ganze elf O-47 als Verlust melden...



[Pilot Training Manual for the L-5 AAF Manual No. 50-18]

Die Entwicklung der Verbindungsflugzeuge

Als im September 1938 in Cleveland die *National Air Races* stattfanden, hatte man auch die deutsche Luftwaffe dazu eingeladen, einige ihrer Flugzeuge zu präsentieren. Unter anderem zeigten diese darauf den Fieseler Fi 156 *Storch*, ein Flugzeug, das speziell für Beobachtungs- und Verbindungsaufgaben konstruiert worden war und sensationelle STOL-Eigenschaften aufwies.

So etwas wie den *Storch* hatte man in den USA zuvor noch nie gesehen. Schon bald wollten die US-Militärs ihren eigenen *Storch* und kontaktierten die Flugzeughersteller. Zwölf Vorschläge wurden unterbreitet, jedoch erhielt von den drei Gewinnern der Ausschreibung nur die Firma Stinson einen Produktionsauftrag über 142 Flugzeuge des Typs Stinson Model 74. Stinson bekam den Zuschlag vor allem, weil ihr Flugzeug einfacher und billiger herzustellen war, als die Modelle der Konkurrenten – dies waren Aspekte, die die Firma Stinson, nebst einer hohen Fertigungsqualität, bei all ihren Modellen immer auswies. Das Flugzeug bekam die militärische Bezeichnung OY-49 *Vigilant* und war das erste STOL Flugzeug der amerikanischen Streitkräfte. Im August 1940, noch bevor die zweite Bestellung von weiteren 182 Flugzeugen ausgeliefert war, wurde die Stinson Division an die Firma Vultee Aircraft verkauft, welche sich kurz danach mit der Firma Consolidated Aircraft zu Consolidated – Vultee, besser bekannt als Convair, zusammenschloss.

Obwohl die OY-49 die ihr zugeordnete Rolle ausgezeichnet ausfüllte, begeisterte sie die Piloten des *Army Air Corps* absolut nicht – diese waren offensichtlich der Meinung „nur

schneller ist besser“ und betrachteten die *Vigilant* als einen Rückschritt. Obwohl die Bodentruppen, die eigentliche „Kundschaft“ der Beobachtungsflugzeuge lieber ein leichteres, noch langsames Flugzeug zur Verfügung gehabt hätte, beschloss die Luftwaffe auf die Beschwerden der Besatzungen zu hören und bestellte stattdessen bei der Firma Curtiss die O-52 *Owl* als Ersatz für die O-49. Diese war wenigstens ebenfalls ein Hochdecker und erlaubte somit auch eine gute Sicht nach unten – hatte aber ansonsten alle negativen Eigenschaften der North American O-47 und war genauso untauglich für die gestellte Aufgabe wie diese. Die *Owl* war nichts anderes, als eine Verschwendung von Zeit und Geld. Die Stinson O-49 *Vigilant* erwies sich hingegen als wahres Arbeitspferd, war jedoch relativ gross und aufwändig im Unterhalt. Deshalb suchte man bei den Bodentruppen nach wie vor nach etwas, was die gestellte Aufgabe noch besser erfüllen würde. In der Folge verlangte die US-Armee am 2. Juni 1941 von drei Herstellern, Aeronca, Piper und Taylorcraft jeweils vier Flugzeuge zur militärischen Evaluation zur Verfügung zu stellen. Taylorcraft lieferte das Modell DC-65, welches ausser dem olivgrünen Anstrich und dem installierten Funkgerät ganz der zivilen Ausführung entsprach. Aeronca kam mit dem Modell 65 TC *Defender*, in das ebenfalls ein Funkgerät installiert wurde, und Piper stieg mit der J-3C-65 *Cub* in die Evaluation ein.

Alle drei Flugzeuge hatten eine offensichtliche technische und optische Ähnlichkeit, und da der Bedarf des Militärs an solchen Flugzeugen mittlerweile sehr gross war, passierten auch alle drei die Evaluation. Taylorcrafts Modell DC-65 wurde zur O-57 (ab 1942 zur L-2), Aeroncas Modell 65TC *Defender* zur O-58 (ab 1942 zur L-3) und Pipers J-3C-65 *Cub* wurde zur O-59 (ab 1942 zur L-4).