



## Ende gut – alles gut!

«Für einmal seien keine Chlause-Värsli auswendig zu lernen», mit dieser Aussage in seiner Einladung hat wohl Col Hans Hinnen die Ängste vieler Mitglieder genommen und damit erreicht, dass der Jahresend-Hock mit 37 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der bestbesuchte Anlass des Jahres wurde. Sie kamen aus allen Gegenden der Schweiz, vom Bernbiet bis zum Walensee und vom Hauenstein bis zum Tessin. Sage und schreibe 27 Mitglieder und 10 Angehörige, davon zahlreiche Ehepaare, wollten die Gelegenheit nicht verpassen, unser Vereinsjahr 2003 mit einem gemütlichen Abend am Kaminfeuer mit vielen Freunden und Bekannten des CAF Swiss Wings zu beschliessen.

Für uns war der «AeClubraum» auf dem Flugplatz Birrfeld reserviert. Gegen fünf Uhr nachmittags trudelten die ersten Gäste ein und ergänz-



ten, nach ordentlicher Anmeldung im C-Büro, gleich einmal den Treibstoff bei einem lockeren Apéro im attraktiv dekorierten Cheminée-raum. Oktanzahl und Menge konnten frei gewählt werden. Als gegen sechs Uhr die letzten Gäste nachgetankt und an den einladend geschmückten Tischen Platz genommen hatten, gab es bereits eine erste Überraschung: Kurt Ott, der Alphorn-Entertainer! Vielen

ist Kurt Ott durch seine Auftritte am Radio und im Fernsehen bekannt. Einige aber kennen ihn von der 96er-Reise an die CAF «Airsho», wo sein Alphorn auch auf dem Airfield der

### Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Lt Martin Andrews	Seite	4
Briefwechsel	Seite	6
Oshkosch	Seite	7
Über den Wolken	Seite	9
Stinsy	Seite	11
News, Veranstaltungen	Seite	12



CAF nie fehlen durfte. Unvergesslich ist das Bild, wo Kurt Ott in aller Herrgottsfrühe neben einem FA-18 der «Blue Angels» stehend die aufgehende texanische Morgensonne mit einem Alpsegen willkommen hiess. Trotz starkem, beruflichem Engagement liess es sich Kurt Ott nicht nehmen, seinen CAF/SW-Kolleginnen und -Kollegen den Schlusshock auf dem Birrfeld mit einigen virtuosen Alphorn-Einlagen zu verschönern. Herzlichen Dank, Kurt und auch weiterhin viel Erfolg!

Dann eröffnete das Küchenteam unter der Leitung des Chefs, Christoph Richner, den kulinarischen Teil des Abends mit einem tollen, gluschtig präsentierten Salatbuffet. Nachdem die letzten Geschmacksresten des Italian- oder French-Dressings mit Mineralwasser hinuntergespült wa-



ren, wurde der «Rote» eingeschenkt und schon bald wurde das Geläute der anstossenden Gläser durch ein kaum mehr zu übertönendes Geplauder abgelöst. Küchenchef Richner hatte schlussendlich echt Mühe, sein in der Zwischenzeit auf «Hauptgang» umgebautes Dinner-Bufferet anzukünden. Als endlich alle vor ihrem grosszügig gefüllten Teller mit Braten, Kartoffelgratin und/oder anderen Zutaten sass, senkte sich der Geräuschpegel für eine kurze Weile auf ein beunruhigendes Mass. Je leerer die Teller aber nach dem Nachschöpfen wurden, desto stärker stieg der Plauder-Pegel wieder an und er-

reichte in kurzer Zeit das übliche Niveau eines GV-Nachtessens. - Eine Bombe(r)nstimmung!

Als Herbert Wiehl die Präsentation seiner neuen «N-20» CD-ROM vorbereitete, musste er sich einige Minuten gedulden, bis die Gruppe endlich «aufnahmebereit» war. Dann aber, während der Vorführung war es mäuschenstill, so fasziniert waren alle von Herberts Ausführungen und Bildern. Wirklich, eine ganz tolle Sache, dieses N-20 Projekt. Vielen Dank Herbert für deinen höchst interessanten und mit viel Enthusiasmus vortragenen Beitrag! – Die vorgestellte, neue «N-20» CD-ROM ist übrigens ab sofort in Monika's CAF/SW Shop erhältlich.

Küchenchef Richner nutzte die Zeit, um nach Herbert Wiehls Vortrag zum kulinarischen Höhenflug anzusetzen: dem Dessert-Bufferet. Nun hatten all jene das Nachsehen, die sich mit den ersten zwei Gängen bereits satt gegessen hatten. Selbst Dessert-Experte Col Fredi Lienhard schaffte es trotz Nachschöpfen nicht, von jedem der angebotenen Desserts ein «Versucherli» zu probieren.

Während des Kaffees löste Col Hans Hinnen mit der Hilfe von CAF/SW-Junior Nico Hürlimann den Gewinner des Wettbewerbs aus, der während vier Monaten zur Akquirierung neuer Mitglieder ausgeschrieben war. Die glückliche Gewinnerin des Gutscheins für einen Stinsy Flug im Wert von CHF 200.- war Col Monika Schulz! – Herzliche Gratulation, Monika, und Happy Landing!

Mit dem Jahresend-Hock 2003 hat Hans Hinnen, der für Planung und Durchführung zuständig war, allen



*Christoph Richner in Aktion ...*



*Ein gutgelaunter Präsident begrüsst die CAF/Swiss Wing'ler*

Teilnehmenden einen ganz tollen Abend geboten. Herzlichen Dank im Namen aller Anwesenden! - Herzlich Dank ganz speziell auch im Namen von «Chlausabend-Organisatorin» Monika Schulz, die sich für einmal in aller Ruhe zurücklehnen und den Abend in aller Gemütlichkeit geniessen konnte.

Der Jahresend-Hock 2003 ist Geschichte. Wir freuen uns bereits auf den Jahresend-Hock 2004!

Col Adi Meier



*Nico gratuliert Monika ..., aufmerksame Zuschauer und intensive Apéro-Gespräche...*



## *Ecke des Präsidenten*

Absichtlich leergelassen

## 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 8 und letzter Teil

Was bisher geschah...

*Nach dem Angriff auf Stuttgart steuerte Lt Andrews seine beschädigte B-17 Richtung Süden. Hauptmann Gottfried von Meiss hat die B-17 über dem Tessin abgefangen und zur Landung in Locarno begleitet.*

*Lt Andrews machte Bekanntschaft mit Gottfried von Meiss und dem amerikanischen Meisterspion Allen Dulles; Dulles war der Kopf des OSS (U.S. Office of Strategic Service).*

*Lt Andrews ahnte nicht, dass er als Informationsträger ausgewählt worden war... Die Besatzung wurde in Adelboden interniert.*

*Im Februar 1944 wurde Lt Andrews nach Bern gerufen. Die nächsten Wochen verbrachte er in Dulles Büro, um sich all die Geheimdienstinformation einzuprägen.*

*Am 3. März 1944 wurden sechs Amerikaner zum Basler Bahnhof gebracht und verliessen die Schweiz.*

### Die Reise nach Madrid

Schon in der Schweiz waren die amerikanischen Offiziere etwas Besonderes. Die Schweizer Bevölkerung fand sie durchwegs interessant, aber manchmal war auch von den «verrückten Amerikanern» die Rede. Ihr Status als «Kuriositäten» folgte ihnen auf ihrer Reise nach Madrid. Die Nachricht, dass sich amerikanische Offiziere an Bord befänden, breitete sich schnell im ganzen Zug aus, der voller deutscher Soldaten war, die von ihrem Urlaub nach Frankreich zurückkehrten, oder anderes zu erledigen hatten. Viele von ihnen waren erpicht, ihre Gegenspieler, die nun in Fleisch und Blut vor ihnen standen, zu betrachten. Wie sahen sie *wirklich* aus, wie hörten sie sich *wirklich* an? Das deutsche Radio hatte sie als Gangster aus Chicago porträtiert, stimmte das nun? Diejenigen, die über genug Rang und Einfluss verfügten, konnten mit den Wachen ein Gespräch mit den Amerikanern aushandeln.

Einige der Deutschen, mit denen sie sprachen, waren einfältig und arrogant. Einer der Kampfpiloten der Luftwaffe sprach Martin Andrews an. Mit Akzent sagte er auf Englisch: «Ihr amerikanischen Bomberpiloten seid Terroristen und Barbaren». Ein Fliegerkreuz hing um seinen Hals und er behandelte seinen Feind wie einen Feind. «Wir Deutschen verachten euren Präsidenten Roosevelt», knurrte er. Martin Andrews erwiderte in ähnlichem Ton: «Das ist nichts verglichen mit unserem Hass auf Adolf Hitler». Der Deutsche, der einen gefassten Eindruck machte, zuckte lediglich mit den Schultern und lief weiter.

Die meisten Begegnungen waren weniger angespannt. Die Amerikaner hatte einige Stangen Zigaretten dabei, diese waren zwar massiv

schlechter als Luckies, Camels und Old Golds, überragten aber die deutschen Glimmstengel immer noch bei weitem. Als sich das rumsprach, kamen einige Deutsche, nur um sich eine Zigarette zu erhaschen. Albert, der Weibel der Wehrmacht, welcher die Gefangenen begleitete, rauchte ununterbrochen. «Albert» meinte Andrews, «du wirst einen sehr wunden Hals haben, wenn du uns verlässt». «Oh ja» gab er zurück, «aber es wird der erste sein seit fünf Jahren».

Als sie den Rhein überquerten und Frankreich betraten, kam ein Oberst, der «höchstwahrscheinlich eine deutsche Einheit an der Küste der Normandie befehligte», und wollte mit den Amerikanern sprechen. Er unterbreitete ihnen seine Meinung, welche die meisten seiner Kameraden teilten, wonach die deutschen Befestigungen entlang der französischen Küste unüberwindbar seien. Es war genau die Art von Selbstüberschätzung, welche der Invasion in der Normandie zum Erfolg verhelfen würde. Aber er erkannte auch die Stärke der Amerikaner. «Es ist doch so», sprach er, «wir Deutschen können euch nicht besiegen. Aber ihr Amerikaner könnt uns auch nicht besiegen. Wieso verbünden wir uns nicht und kämpfen gemeinsam gegen die Russen?» Die Amerikaner hatten andere Pläne.

Endlich traf der Zug in Paris ein. Die Wachen übergaben sie zwei Majoren der Wehrmacht, die sie aus dem Bahnhof raus führten, und in zwei Dodges setzten, welche an den Seiten mit Hakenkreuzen bemalt waren. Die Reise blieb unwirklich - eine kurze Stadtrundfahrt sollte folgen.

Natürlich wurden keine Militäranlagen gezeigt, aber Dutzende von öffentlichen Einrichtungen, verziert mit Hunderten von Hakenkreuzen und Bannern, welche an jeder Mau-

er hingen, an jedem erdenklichen Ort. Einer der deutschen Offiziere sprach einwandfrei Englisch, mit einem leichten schottischen Akzent. Er war vor dem Krieg Anwalt gewesen, mit einigen Klienten in Edinburgh. Andrews war von seinen Kenntnissen der französischen Geschichte beeindruckt. «Sie schienen darauf aus zu sein, uns zu beeindrucken», erinnert sich Andrews. Sie servierten uns ein verschwenderisches Abendessen und forderten jeden von uns auf, eine Flasche Champagner mitzunehmen. Ich weiss nicht, was ihr Motiv war - ausser vielleicht dass sie sich beliebt machen wollten.

Die Endstation der Reise war ein weiterer Bahnhof. Dort begann der letzte Teil ihres Abenteuers. Sie durchquerten Bordeaux auf dem Weg nach Süden. Auf der Westseite des Zuges sahen sie an den Docks einiges an kommerzieller und militärischer Aktivität. «Ich habe vieles gesehen, was von potenziellem Interesse für Militärs war», erinnert sich Andrews. «Später fand ich heraus, dass genau die Tatsachen, welche ich gesehen und gemeldet hatte, mich verwundbar machten. Ich hätte wegen Spionage hingerichtet werden können, falls ich je wieder an die Westfront kommen würde. Tatsächlich fand ich raus, dass dies der Grund war, wieso kein Pilot, welcher der Gefangenschaft entkommen war, je wieder an der selben Front kämpfen durfte».

Der Zug hielt schliesslich in der französischen Stadt Hendaye an der spanischen Grenze. Hier hatten sich 1940 Hitler und Franco getroffen. Hitler hatte ihn vergeblich um Unterstützung gegen die Alliierten gebeten. Die Amerikaner streckten sich, als sie den Zug verliessen. Sie bekamen Anweisung, über die Brücke, die vor ihnen lag und sich über den Fluss Bidasoa erstreckte, zu gehen. Die Spannung war fühlbar.

Etwa 40 Mitglieder der spanischen «Blauen Division», welche zusammen mit den Deutschen in Russland kämpften, überquerten die Brücke zur selben Zeit. Sie schienen extrem anti-amerikanisch zu sein, sie schrien laut und brüllten uns an. Aber es blieb dabei, weil ein Schweizer Kurrier sich der Amerikaner anschloss und sie mit dem Auto nach San Sebastian brachte. Der schweizerische Diplomat begleitete die Offiziere nach Madrid, wo sie der amerikanischen Botschaft übergeben wurden.

Nachdem sie sich ausgeruht hatten, kehrten sie heim: via Gibraltar, Casablanca, New York City und Washington. In Washington wurden sie einzeln empfangen, danach wurden Andrews und Titus zur «OSS Farm» gebracht, wo sie separat den Admiral, zu dem Dulles sie geschickt hatte, trafen. Andy teilte dem Admiral alles mit, was er sich eingeprägt hatte und bekam daraufhin Urlaub.

«Fanden sie es einfach, sich all dies zu merken?» fragte ihn der Admiral. Andrews nickte. Genauso einfach ist es alles zu vergessen, meinte der Admiral - und ich möchte, dass sie das tun. Andrews beschloss darauf all die geheimen Informationen zu verdrängen, und bald waren sie in Vergessenheit geraten.

Für den Rest des Kriegs war Lt Martin Andrews dem «Air Transport Command» unterstellt. Stationiert war er bei der «7th Ferrying Group» in Great Falls, Montana. Er verbrachte jeden Monat hunderte von Stunden in der Luft, um Flugzeuge aus U.S. Fabriken zu Basen in Übersee und ins damals alliierte Russland zu fliegen.

Nach dem Krieg wurde Andrews Dokumentarfilmer. Anfangs produzierte er Wochenschauen für Paramount News und über die Jahre hatte er zu

### «Die blaue Division»

*Generalissimo Francisco Franco Bahamonde, damaliges spanisches Staatsoberhaupt, schickte die berühmte spanische «Blaudivision» zur Bekämpfung des Kommunismus nach Russland. Die Blaudivisionsoldaten waren fast ausschließlich Freiwillige, die den Sowjets einen «Gegenbesuch» machen wollten. Die Freiwilligen wurden von Militärs kommandiert. Die freiwilligen Falangisten waren aber keine Soldaten, sondern Zivilisten, sonst hätte Spanien nicht neutral bleiben können. In den Blauen Staffeln dienten insgesamt 88 freiwillige Jagdpiloten.*

*Man darf nicht vergessen, was der Kommunismus in Spanien getrieben hat: Nonnen umgebracht, Kirchen verbrannt, Hetzjagd gegen Katholiken .... Obendrein hatten die Russen die spanische Zentralbank ausgeplündert. Dieses Gold ist immer noch in Russland.*



*Traurige Bilanz der Blauen Division: 3934 Tote, 8466 Verwundete und 326 Vermisste oder Gefangene.*

tun als Schriftsteller, Regisseur, Produzent und Erzähler in über 300 Filmen. Er pilotierte noch Flugzeuge, Segelflugzeuge waren seine Lieblinge, bis er 60 war. Martin Andrews lebt mit seiner Frau in Long Island, New York.

Und ich habe «Krieg und Frieden» immer noch nicht zu Ende gelesen, meint er jetzt zusammenfassend. «Aber die letzten 40 Seiten sind nur Tolstoy's Kriegserinnerungen - und davon habe ich genug».

Est Nulla Via Invia Virtuti





## Briefwechsel von Bundesrat M. Pilet-Golaz, Politisches Departement, mit Seiner Exzellenz Herrn Minister Köcher

S 18.Feb.44

Bern, den 18. Februar 1944.

B.11.41.A.28.- UR.

Sehr verehrter, lieber Herr Minister,

Empfangen Sie zunächst meinen verbindlichsten Dank für Ihre Zeilen vom 11. d.M., womit Sie die Freundlichkeit hatten, mir mitzuteilen, dass sich die deutsche Regierung mit der Heimschaffung vier deutscher, am 21. Oktober 1943 in der Schweiz internierter Flieger gegen die Freilassung der in der Note des Politischen Departementes vom 1. d.M. genannten vier amerikanischen Flieger einverstanden erklärt hat.

Was die von Ihnen zur Erwägung gestellte Anregung der deutschen Behörden anbelangt, in den geplanten Austausch nunmehr auch die beiden am 6. d.M. in der Schweiz notgelandeten Flieger Leutnant Lange und Gefreiten Achterberg mit einzubeziehen, so habe ich nicht verfehlt, diesen Vorschlag der hiesigen amerikanischen Gesandtschaft zu unterbreiten. Wie sie mich nunmehr wissen lässt, erhebt sie hiergegen keine Einwendungen; ihrerseits plant sie dafür, ausser den in der Note des Departementes an Ihre Gesandtschaft vom 1. d.M. genannten vier amerikanischen Fliegern noch die beiden folgenden Offiziere zur Rückkehr in die Heimat in Aussicht zu nehmen:

1<sup>st</sup> Lt. Martin Andrews,

1<sup>st</sup> Lt. Donald K. Oakes.

Hinsichtlich des Verfahrens, in dem der Austausch zu erfolgen hätte, kann ich mich Ihren Ausführungen nur anschliessen. In diesem Sinne darf ich mir den

Seiner Exzellenz

Herrn Dr. O. Köcher,  
Deutschem Gesandten,

B e r n .

## report

OSHKOSH  
«einmotorig»

*Hans Georg Schmid ist immer wieder für eine Überraschung gut – Am 17. Juli 03 flog er mit der Long-Ez an die grösste Airshow in Oshkosh, Wisconsin, USA. Wer eine 17'673*

*km lange Reise tut, kann einiges erzählen. Herzlichen Dank für diesen interessanten Reisebericht*

*Col Werner Meier*

Teil 2. Rückflug in die Schweiz

## Maintenance

Bereits während der Show hatte ich in Randstunden einen Teil der 50-Stundenkontrolle erledigt. Allerdings ging ich nicht so weit, den Ölwechsel (wie zum Beispiel ein Südafrikaner vor einer eindrucklichen Zuschauerkulisse) selber vorzunehmen.

Am Montag, 4. August, war Abreisetag. Das Wetter war wie in den vergangenen vier, fünf Tagen instabil und erstaunlicherweise liessen die Amerikaner bis zum Mittag keine VFR-Abflüge zu, obwohl die Sicht sehr gut war. Die Wolkenuntergrenze war um etwa 100 ft zu tief. «Vorschrift ist Vorschrift», wobei eine Anzahl eher vernachlässigter Flugzeuge kaum hätte starten dürfen, wenn technisch der gleiche Massstab angewendet worden wäre wie bei der Einhaltung der VFR-Limiten.

Das Resultat darauf war eine grosse Hektik. Hunderte von Maschinen wollten zur gleichen Zeit abfliegen, da der Flugplatz wegen der Airshow ab 15.00 wieder geschlossen wurde. Fünf Minuten nach Öffnung des

Flugplatzes war ich rollbereit, brauchte dann aber über eine Stunde, bis ich schliesslich auf Piste 27 starten durfte. Trotz kühler Witterung bewegten sich Zylinderkopf- und Öltemperaturen ständig am Anschlag. Unangenehm, nichts dagegen unternehmen zu können...

Das Tagesziel Sault Ste. Marie war bereits am Morgen aus meteorologischen Gründen durch Thunder Bay am nördlichen Ufer des Lake Superior ersetzt worden. Doch zuerst ging es zur nahen Sturgeon Bay, wo ich mich bereits eine Woche zuvor für einen Ölwechsel und die Kontrolle des Triebwerkes angemeldet hatte. Die freundlichen Mechaniker waren bereit, arbeiteten sehr effizient und sorgfältig und bereits nach eineinhalb Stunden konnte ich mein Flugzeug wieder aus dem Hangar rollen. Sie erklärten Flugzeug und Motor fit für den Rückflug nach Europa. Ebenso erfreulich wie der Service waren die Preise für Arbeit, Material und Öl. Einigen Gewittern ausweichend ging es darauf zum kanadischen Tagesziel. Einreise und Zoll waren gleich wie in Goose Bay eine Angelegenheit von Minuten, wobei sie ohne die unvermeidliche freundliche Unterhaltung noch viel kürzer gewesen wäre.

## Der Norden Kanadas

Kaum einige Kilometer nördlich von Thunder Bay fängt die «sparsely settled area» an. Unter mir sah ich für die ersten Stunden hochstämmigen, dichten Wald und immer wieder Seen und Wasserläufe. Je weiter nördlich ich flog, desto niedriger wurde der Wald, wobei das viele Wasser im Sonnenlicht glisste und glitzerte. Eine Notlandung wäre – im Gegensatz zu den Wäldern in New Brunswick – glücklicherweise auf einem der Seen ohne allzu grosse Probleme möglich gewesen. Nach vier

Stunden landete ich zu einem Fuelstop in La Grande Rivière. Hydro Quebec betreibt in der Region Stauseen und Kraftwerke, weshalb der gut ausgebaute Flugplatz recht viel Zubringerverkehr hat, obwohl kaum grössere Siedlungen auszumachen sind. Nach einem kurzen Stopp ging es fünf Stunden oder 1261 km weiter nach Norden nach Iqaluit, dem früheren Frobisher Bay. Die Landschaft unter mir wurde immer einsamer und wilder, blieb aber gleichbleibend faszinierend. Unzählige Flüsse und Seen zogen unter mir vorbei und kurz vor meinem Ziel konnte ich an windgeschützten, schattigen Lagen erste Schneeflecken erkennen. Der Anflug über einen Meeresarm in absolut ruhiger Luft und bei fast unbegrenzter Sicht wird mir in lebhafter Erinnerung bleiben.

## Ist das Ice Cap offen?

Der Meteorologe bestätigte, dass ich mit meiner Flugtaktik richtig lag. Ich flog seit Oshkosh in einem Hochdruckkeil zwischen verschiedenen Tiefdruckgebieten, die relativ rasch gegen Osten zogen. Nach meiner Berechnung musste ein Start am nächsten Morgen vor Eintreffen der nächsten Front möglich und ein Überflug Grönlands unter Hochdruckeinfluss durchführbar sein. Dies bedeutete eine sehr kurze Nacht. Die Alternative wäre ausschlafen und eine Wartefrist bei Regen und Wind von möglicherweise mehreren Tagen gewesen.

Um 02.30 schellte der Wecker und eine halbe Stunde später war ich zu Fuss auf dem Weg zum Flugplatz. Ein Taxi war zu dieser frühen Morgenstunde nicht erhältlich. Der Wächter schlief, öffnete mir das Tor dann aber sofort, nicht ohne mir freundlich einen guten Flug zu wünschen. Im Morgengrauen zog ich Schutzanzug und Schwimmweste an,

nachdem das Gepäck verstaut und die Maschine kontrolliert worden war. Belohnt wurde ich durch einen wunderschönen Flug nach Sondre Stromfjord in Grönland. Die Abfertigung war freundlich und effizient, das Wetter gut, der vorbereitete Flugplan nach Island sofort akzeptiert. Nach einer Stunde war ich bereits wieder in der Luft. Die nächsten gut zwei Stunden ging es auf FL 130 über die unendliche, gleissende Eiskappe, welche Grönland bedeckt. Im Westen «kletterte» ich über Abgründe und riesige Spaltenfelder den Gletscher hinauf zur weiten, flachen Hochebene. Zuerst schimmerten noch einige hellblaue Eis-Seen zu mir herauf, bevor kaum mehr Konturen erkennbar waren. Wie erwartet tauchten nach etwa 500 km am Horizont die ersten steilen Bergspitzen auf, welche die Ostküste Grönlands ankündigten. Diese war ebenso spektakulär wie die Region von Sondre und schon dieser Überflug lohnte den ganzen Aufwand der Reise. Unter mir zog die einsame Schotterpiste von Kulusuk vorbei, bevor ich über die weite Dänemarkstrasse das abendliche Reykjavik in Island erreichte.

#### In Europa Hitze, in Island Fronten

Ich war schnell, doch nicht schnell genug. Am nächsten Morgen war der Himmel bedeckt, eine angekündigte Front war noch schneller als erwartet eingetroffen. Auf dem Flugplatz traf ich mich mit Danielle Rentsch und Philipp Sturm, welche mit ihrem Motorsegler auf dem Flug um die Welt inzwischen ebenfalls für den Abflug nach Schottland bereit waren. Ein letztes Mal zog ich den wenig geliebten, aber notwendigen Überlebensanzug an und kämpfte die nächsten vier Stunden mit dem schlechten Wetter. Entgegen der Vorhersage hatte ich statt Seitenwind bis zu 30 Knoten Gegenwind. Ständige Vergaservereisung und Regen waren

meine Begleiter. Kurz vor Schottland klarte es auf. Dafür war das Wetter in Wick nicht ganz wie angekündigt. Seenebel lag über dem Platz, die Vertikalsicht betrug gleich null und damit wurde ein Ausweichen nach Aberdeen notwendig, wo ich mich nach knapp sechs Stunden bei strahlendem Sonnenschein endlich schweissgebadet aus dem «Pirelli» schälen konnte. Nach einer guten Stunde traf auch der Motorsegler ein und damit war ein gemeinsames Abendessen im nahen Hotel gesichert.

#### Finale...

Die letzte Etappe führte mich am kommenden Tag zuerst problemlos über die Ostsee Richtung Rotterdam. Die Holländer hatten Militär und auch viel zivilen Verkehr in der Luft, was mir zu einem unerwarteten Tiefflug über dem flachen Land verhalf. Vom Radar geführt überquerte ich auf 1000 ft die Küste, um dann über den Flugplatz von Rotterdam zu fliegen. Wahrscheinlich wollten die Lotsen die Ente aus der Nähe sehen und die schmeichelhaften Kommentare am Funk blieben nicht aus. Immer auf der gleichen Höhe ging es über die Stadt, dann weiter über unzählige Kanäle und Windräder nach Belgien. Auch dort war der Radarservice professionell und zuvorkommend, und nahe der französischen Grenze konnte ich endlich wieder auf eine ökonomische Höhe steigen.

Bei strahlendem Hochsommerwetter erreichte ich schliesslich das Birrfeld, wo ich von meiner Familie, Freunden, Bekannten, Vertretern von Flugplatz und Aero-Club-Aargau sowie einigen Medienleuten aufs freundlichste willkommen geheissen wurde. Besonders gefreut haben mich die Glückwünsche von Monika Schulz, auch wenn es einen Moment dauerte, bis es bei mir geschaltet hatte.



Einmal mehr hat sich bewahrheitet, dass Langstreckenflüge mit einem Kleinflugzeug zu eindrücklichen Erlebnissen führen, die in dieser gerafften Form wohl kaum mit einem anderen Verkehrsmittel möglich sind. Ein Flug über den Nordatlantik ist eine echte Herausforderung. Wie die Piloten der Catalina bewiesen haben, ist die Reise im reinen Sichtflug möglich, wobei eine IFR zugelassene Maschine und eine entsprechende Lizenz (mit dem entsprechenden Training!) sicher von Vorteil sind. Voraussetzung ist vor allem bei einem VFR-Flug ein genügendes Zeitbudget, um bei ungünstigen Bedingungen auch mehrere Tage warten zu können. Man muss sich bewusst sein, dass auf dieser Route absolut lebensfeindliche Gebiete überflogen werden. Deshalb ist eine sehr gute Vorbereitung von Pilot, Route und Flugzeug, sowie die entsprechende Notaurüstung, absolut unabdingbar.

Mit einer seriösen Vorbereitung, vorsichtigem Taktieren und einem Flugzeug, welches über eine genügende Reichweite verfügt, ist ein Flug über den Nordatlantik nach Oshkosh möglich. Die Risiken bei einem solchen Unternehmen sind jedoch nicht null. Sie sind aber sicher nicht so hoch, wie sie oft von Stammtischstrategen, die selber kaum Langstreckenerfahrung haben, behauptet werden. Das einmalige Erlebnis lohnt indes den Aufwand und Risiko bei weitem.

Hans Georg Schmid



# report

## Über den Wolken da...

Dienstag, 29. Juli 2003 - Ein ganzer normaler Dienstag dieses schönen heissen Sommers? Oh nein, für mich ein ganz spezieller Dienstag, ein Tag den ich nie vergessen werde!

Es begann vor ein paar Jahren. Mit Anderen zusammen hatte ich, Sue Rey, mich für die Ausübung eines Jobs für die Stadt Bremgarten zur Verfügung gestellt. So habe ich Werni Meier damals kennen und schätzen gelernt.

Schon damals erzählte er mir viel vom Fliegen. Und ich meinerseits erzählte ihm von meiner Flugangst. Angst – nein Angst haben, warum denn das? Ich höre ihn heute noch – Du weisst ja gar nicht wie schön das ist da oben über den Wolken! Es gibt nichts Schöneres, es ist das Grösste, das kann man nicht beschreiben, das muss man selbst erleben Sue! Ich werde dich einmal mitnehmen! Und weisst du, mit so einem Flugzeug wie die «Stinsy» – das ist etwas ganz besonderes. Das ist Musik in den Ohren, Musik in den Händen, Musik im Herzen!

Die Begeisterung und diese Überzeugung in seinen Worten, seine Augen und dieser besondere Gesichtsausdruck wenn er von der «STINSY» erzählte – das fesselte mich und meine Angst war in den Hintergrund getreten. Dafür kam mein Wunsch, einmal mitfliegen zu dürfen, immer stärker hervor. Aber so schnell kam es nicht dazu – viel zu beschäftigt war doch der frisch pensionierte Pilot Werni und die Zeit vergeht wie im Fluge. Doch der Tag, eben jener Dienstag, wo ich Passagier sein durfte – er kam!

Früh morgens sind wir auf den Beinen an diesem besagten Dienstagmorgen und fahren Richtung Grenchen, einem wunderschön gelegenen kleinen Flugplatz, wo die «Stinsy» im Hangar auf uns wartet. Wir holen den Schlüssel im Flughafengebäude



und Werni erfragt über den Computer die Wind- und Wetterlage und andere wichtigen Details für den Flug ab. Dann gehen wir voller Vorfreude zum Hangar. Ich bin gespannt wie eine Feder, was da auf mich zukommt.

Und – nun stehe ich vor ihr – ich bin sprachlos und beeindruckt von diesem kleinen Militärflugzeug aus Stahl und Stoff mit seinem wunderschönen Propeller aus Holz! «Wow – Werni – und du bist sicher, dass wir mit diesem Flugzeug fliegen?» Ich glaube, das war das erste, was ich sagen konnte und Werni meinte lachend «Ich jedenfalls schon – und dich nehme ich mit!»

Werni erklärte mir alles – wie man da einsteigt, sitzt, sich anschnallt, wie

das mit den Kopfhörern funktioniert, wie ich das Fenster zum Fotografieren aufmachen und arretieren kann und sonst noch alles, was wichtig war.

Grosse Augen hab ich gemacht, als ich das Innenleben der «Stinsy» sah. Kabel und Käbelchen, die da über Rollen und Röllchen führen, um richtig zu funktionieren, Schalter, Knöpfe, jeder Draht und jede Schraube ist ohne jegliche Abdeckungen sichtbar – im wahrsten Sinne des Wortes birgt dieses Flugzeug innen ein «offenes Geheimnis».

«So Sue, bringen wir die alte Dame mal ins Freie» – und so erlebte ich das erste Mal, wie man diese Flugzeuge aus eigener Kraft herumschieben kann. Sie war jetzt draussen, der Hangar zu und wir beide umge-



zogen und startklar. Werni hatte nochmals alles überprüft und wir stiegen ein und schnallten uns an. Ein eigenartiges Gefühl machte sich in mir breit. War das Angst? Nein, es war keine Angst. Es war ein anderes Gefühl, das ich nicht beschreiben kann.

«Also Sue, gömmer» – hörte ich Werni durch die Kopfhörer. Ich bekam Herzklopfen. Der Motor wurde gestartet, das tiefe Brummen erfüllte Raum und Luft. «Hey Sue – hörst du es jetzt? Das ist es, die Musik für meine Ohren! Das ist ein Motor – so muss es doch einfach sein!» Die Augen von Werni sehe ich in diesem Moment nicht, doch ich bin mir sicher, dass sie leuchten. Wir rollen vom Hangar zur Piste und Werni nimmt Kontakt auf mit dem Kontrollturm und bittet um Start-erlaubnis.

«Wir nehmen die Graspiste – das ist viel schöner als Starten auf Asphalt». Und dann starten wir. Ich halte den Atem an, erwarte eine holprige, hüpfende Angelegenheit auf dem Gras. Doch dem ist nicht so. Wie über einen grünen Teppich rollt das Flugzeug immer schneller und schon sind



*Gemmipass mit Rinderhorn*

wir in der Luft. Wir überfliegen die geschlaufte Aare mit ihrer smaragdgrünen Farbe. Wir fliegen über Wiesen und kleine Dörfer Richtung Bern.

Werni erklärt mir alles über Funk und ich bin da schon sprachlos und überrascht, wie gut man rundherum alles sehen kann. Und schon sind wir in der Nähe von Bern, fliegen über den Gemmipass Richtung Wallis. Immer höher und wie in Zeitlupe und doch viel zu schnell erlebe ich, wie sich das Landschaftsbild immer wieder verändert.

Wie es wechselt von der grünen, hügeligen Landschaft zu zerklüfteten, felsigen Berghängen, erstem Schnee, erste Ausläufer von Gletschern und dann zu hohen, schnee- und eisbedeckten Gipfeln der traumhaft schönen, einsamen Bergwelt. «Werni, es ist sagenhaft – ich bin ganz einfach überwältigt» – und irgendwann kommt mir das Lied «über den Wolken» in den Sinn. Und alles, was Werni mir immer wieder erzählt hatte, kam mir in den Sinn. Wir fliegen zum Matterhorn, und waren überwältigt von dieser einmaligen Bergkulisse.

Auf dem Rückflug wollten wir über den Aletschgletscher fliegen, aber dieser war in Wolken gehüllt. Also wurde die Route geändert – machten eine Schlaufe und flogen Richtung Lötschenlücke zu Eiger, Mönch und Jungfrau. Faszinierend – ich kam aus dem Staunen nicht mehr heraus. Diese unberührte schnee- und eisbedeckte Welt da unten prägte sich tief in mein Bewusstsein ein.

Wir sehen die berühmte Eiger-nordwand, die geschwungene Strasse vom «ewigen Eis», grüssen zwei Bergsteiger ganz oben auf dem Gipfel und geniessen die momentane Freiheit.



*Gemmi und Leukerbad*

Viel zu schnell aber vergeht die Zeit und wir fliegen leider schon wieder nach Hause. Von weiss wechselt die Landschaft wieder über grau zu grün. Die Welt, in die wir zurück müssen, kommt schnell näher und schon sehen wir wieder die Aare, die sich in vielen Kurven durch die Landschaft schlängelt.

Werni meldet sich beim Kontrollturm und schon sind wir am Landeanflug. «Hey Sue – wir nehmen wieder die Graspiste» – und schon ist es vorbei. Wir rollen auf dem Boden Richtung Flughafengebäude zum Auftanken, steigen aus der Maschine und Werni gibt mir die Hand «willkommen im Stinsy-Club».

Woow – danke Werni – es war einfach traumhaft, wunderschön und überwältigend – etwas vom Schönsten, das ich je erleben durfte! Und ich hatte nicht eine Sekunde einen Anflug von Angst!

Es ist mir eine Ehre, jetzt auch zum «Stinsy-Club» zu gehören. Und für alle diejenigen, die noch nie das gleiche wie ich erleben konnten:

Ihr wisst ja gar nicht, wie schön das ist da oben über den Wolken!

Noch einmal, herzlichen Dank Werni!

Sue Rey



Hello Cols and Friends

So, habt Ihr die Festtage gut überstanden ? Nierchen gut durch gespült und Ränzchen prall gefüllt ? Nett sei's anscheinend gewesen an der Santa Claus-Party auf dem Birrfeld – schmatzig der Braten und Herz erwärmend die Alphornklänge. Sogar die alte Arbalète-Zicke sei gar noch zu Ehren gekommen, als Modell bewundert und bestaunt. Dass ich nicht lache. Well, Hauptsache Ihr hattet Euren Fun, während für mich die letzten Wochen zum « Around the clock – Gähnen » waren. Keiner kam und der Nebel tropfte endlos vom Dach. Zu all dem hatten irgendwelche Mecano-Rüppel beschlossen, mich in die hinterste Ecke des Fliegerheims zu moven. Ich sei ja vorläufig sowieso nicht gefragt...

Dass unsereiner auch ein bisschen von sehen und gesehen werden lebt, scheint in diesem Granges-les-Bains Kaff keiner geschnallt zu haben. Kurz: Ich bin mega gefrustet und habe restlos genug vom Nebel verhangenen Aaretal, diesem Jura-Südfuss Uhren-Weiler und Euch, meinen nur Schön- bzw. Flugwetter-Freunden . Yes, I feel lousy und darum habe ich mich entschlossen das zu tun, was Millionen anderer Damen meiner Generation und Situation genauso machen. Ich zieh mich zurück, verlasse Euch diskret für eine Weile und lasse mich verjüngen. Mehr verrate ich nicht. Höchstens noch, dass ich mich entschlossen habe, mein nebliges Domizil zu wechseln, sobald die neuen Deluxe- Condos auf dem Birrfeld bezugsbereit sind. Aber eben, in Bern seien da noch so ein paar luftige Ämtler am Bremsen.

So, feiert ruhig weiter. Wechselt Euer Engelshaar und Glöckengebimmel rechtzeitig mit den Fastnachtslarven aus. Ich melde mich zurück, wenn ich mich wieder als Eure STINSY THE GREAT fühle.

Bis bald, bye bye und dass ich's nicht vergesse: Happy new Year !

Eure Stinsy

Vorschlag gestatten, die Abreise der nun insgesamt sechs amerikanischen Flieger von Basel auf Freitag den 25. Februar festzusetzen, wobei sie vom schweizerischen Kurier Paul Fritz Frei, geb. 9. Dezember 1917, heimatberechtigt in Bern, Träger des Diplomatenpasses Nr. 00552 A, begleitet würden.

Für eine Benachrichtigung Ihrerseits, ob der genannte Tag den deutschen Behörden zusagt, wäre ich Ihnen sehr verbunden; ebenso wäre ich Ihnen zu grossem Dank verpflichtet, mir mitteilen zu wollen, ob die erforderlichen Anordnungen für die Weiterreise der amerikanischen Flieger nach der französisch-spanischen Grenze auf das erwähnte Datum hin getroffen werden können.

Empfangen Sie bitte, sehr verehrter, lieber Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Pilet-Golaz



## news

Absichtlich leergelassen

### Mitflug-Gelegenheiten mit

Stinsy:

Henry Saladin 01 853-0533

C-36:

Guido Pellicoli 079 636-5346

PC-7:

Peter Bosshard 01 822-0404

### CAF / Swiss Wing

[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,  
Juraweg 481, 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:** Knapp AG. 8918 Unterlunkhofen

### CAF Swiss Wing

#### Flight Operation

4. Juni 04  
60-Jahre Normandie (D-Day)  
Juni 04  
Oldtimer in Ecuwillens  
26. - 27. Juni 04  
IBT / Internationale Belpmoos  
Tage  
17.-18. Juli 04  
Airshow in Raron  
25. Juli 04  
BBQ in Reichenbach  
7. August 04  
Flugplatzfest Birrfeld  
7.-8. August 04  
CONVOY in Birmenstorf  
August 04  
Flugplatzfest Biel/Kappelen  
20.-22. August 04  
Fly-In Interlaken  
4. - 5. September 04  
Air04 / Payerne  
18. September 04  
Swiss Tank Challenge / Thun

#### Veranstaltungen

13. März 04  
Generalversammlung / Swiss Wing  
15.-16. Mai 04  
Fliegermuseum Speyer  
25. Juli 04  
BBQ Reichenbach  
27. November 04  
Jahresend-Höck

#### Reisen

10.-12. Juli 04  
Flying Legends, Duxford  
mit Adi Meier  
12.-15 Juli 04  
Normandie-Küste mit Adi Meier  
2. - 5. Oktober 04  
CAF-Airsho 04, Midland TX  
5.-13 Oktober 04  
Arizona & Kalifornien  
mit Adi Meier

## CAF / Swiss Wing - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.	
.....	CAF Swiss Wing Pin (silber)	5.00	
.....	CAF Swiss Wing Pin (gold)	5.00	
<i>(nur für Mitglieder)</i>			
.....	CAF Swiss Wing Sticker	2.50	
.....	CAF/Swiss Wing Patch	15.00	
.....	Stinsy Patch	15.00	
.....	Postkarten / Stinson	2.00	

exkl. Porto

Name ..... Vorname .....

Strasse ..... Ort .....

Bestellungen an: Monika Schulz, Juraweg 481, 4813 Uerkheim  
[monika.schulz@caf-sss.ch](mailto:monika.schulz@caf-sss.ch)

Weiter Artikel finden Sie auf unserer Homepage: [www.caf-sss.ch](http://www.caf-sss.ch)