



Samichlaus 2002

Dick angezogen und mit warmem Schuhzeug an den Füssen trafen wir uns am 7. Dezember in der «Sonne» in Uerkheim. Das Wetter war absolut kein Aufsteller, es nieselte, war unfreundlich grau und kalt. Trotzdem fand sich eine stattliche Gruppe von 23 CAF'lern zum Plaudern und Zuprosten zusammen. Nach dem Apero wurde uns eine wunderbar duftende, währschafte Bündner-Gerstensuppe aufgetischt. Manch einer hat es so genossen, dass er sich gleich mehrmals bediente.

Monika belebte unsere Hirnzellen unerwartet mit einem Intelligenztest, dessen Bewertungsskala vom «Genie» (0 Fehler), «ein wenig doof» (5 Fehler) bis zur «Vollidiot» (9 Fehler) reichte. Als Beispiel eine der Testfragen: «Kann in Russland ein Mann die Schwester seiner Witwe heiraten?» Wer auch immer das Gegenteil be-

haupten will, die Swiss Wingler hatten gut abgeschnitten.

Monika, als Samichlausenfrau bzw. als Mann verkleidet, läutete zum Aufbruch. Überraschend stand auf dem Vorplatz ein offener Brückenwagen mit einem Hürlimann-Traktor davor und dessen Besitzer für uns bereit. Wir pferchten uns auf den Strohballensitzen zusammen und los ging die Fahrt ins Ungewisse. Auf steilen, düsteren Waldwegen prustete der Traktor teuflisch schwarzen Rauch um unsere «Kutsche». Den Ausflug durch die raue «Natur pur» versüsste uns Monika mit dem Inhalt ihres Chlaussackes. Monique Schönenberger fütterte Claude mit Nüssli und Mandarinen, weil der Bedauernswerte so eingeklemmt war, dass er sich kaum bewegen konnte.

Der anschliessende Fussmarsch war kurz und das eindruckliche Forsthaus bald einmal erreicht. Die Überraschung war total, als wir beim Eintreten eine grosse, gepflegte Stube vorfanden in der ein prasselndes Cheminéefeuer Wärme verbreitete, schön gedeckte Tische, einen geschmückten Tannenbaum und ein feines Nachtessen das echte, festliche



Stimmung auslöste. «Was will me na meh!»

Als Intermezzo hatten sich Gabi und Claude bereit erklärt, einen humorvollen Bericht über «Was die Frauen / was die Männer alles besser können» vorzulesen. Ein Beispiel: «Frauen sind kreativ !! Sie können aus einem Nichts im Handumdrehen einen Hut, einen Salat oder eine Szene machen!»

Ein lautes Klopfen an der Türe bewog den 5-jährigen Nico (Sohn von

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Lt. Martin Andrews	Seite	4
Gottfried von Meiss	Seite	5
Steel Parade	Seite	6
Axalp	Seite	7
News, Veranstaltungen	Seite	8



...das war ein Chlausessen !



Der Schmutzli verteilte diesmal keine Fitze....sondern viele Schmutzli

Dominik und Gabi), seinen Lieblingsplatz am Feuer blitzschnell zu verlassen und die Nähe der Eltern zu suchen.

Ein stattlicher Sankt Nikolaus und seine schwarzen Schmutzlis betraten majestätisch die Stube. Nach der Begrüssung und einleitenden Worten des Samichlaus war Nico der Erste, der aufgerufen wurde. Sein Kindergartenprüchli präsentierte er absolut unbeschwert. Wie aus der Kanne geschossen beantwortete er die Fragen des grossen Mannes.

Schon bald einmal übernahm er die Initiative und erzählte dem Samichlaus nicht etwa Details über Teddybären oder Legobausätze, sondern über Flugzeuge und das Flie-

gen selbst. Er erklärte, was beim Fliegen zu tun sei oder am Funk gesagt werden müsse. zB : «Ready for take off» oder nach dem Landen «Good bye and thank you!» Wir staunten über den kleinen Mann nicht schlecht — einfach herrlich.

Aber auch alle Swiss-Wingler mussten für ihr Päckli dem Samichlaus ein Sprüchli vortragen, Ruten wurden nur zwei Mal verteilt !

Gegen 2300 Uhr näherte sich das Ende des gemütlichen Chlausabends, und der liebe Max chauffierte uns «grüpliwiis» nach Uerkheim zurück. Allen Abgemeldeten «e guets 2003», vor allem aber den kranken Swiss- Winglern wünschen

die Chlaushock-Teilnehmer gute Besserung.

Monika, Max und ihren Heinzelmannchen ein herzliches Dankeschön für das lässige und gelungene Fest, fürs Organisieren, Schmücken, Kochen, Taxidienst, Abwaschen, Aufräumen und Abrechnen.

Col Romy Brunner





Nico...



Herzlichen Dank an Christoph Brunner (r) der seinen Hürlimann und den Bus kostenlos zur Verfügung stellte



Ja liebe Samichchlaus - aber so doch nicht ... oder?

im tüüfe, tüüfe Tannewäldli ...



Ecke des Präsidenten

Liebe Mitglieder

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 5

Nach dem Frühstück am späteren Morgen des 8. September eskortierten drei Offiziere der Schweizer Luftwaffe Lt Andrews zur Landebahn in Dübendorf. Die lange, grasbewachsene Bahn streckte sich längsseitig vor dem Hangar, welcher nach aussen gegen ein kleines Dorf gerichtet war, in dem man eine Kirche erkannte, dessen leuchtender Turm über ihnen trohnte, als ob er an höhere Gesetze erinnern wollte, die im Krieg oft vergessen werden.

Auf der Piste standen an diesem Morgen zwei relativ unbeschädigte Bomber des Typs B-17. Die drei Offiziere folgten Andrews ins Innere eines der Bomber und baten ihn höflich, ihnen zu zeigen, wie man sie startet. Er informierte die Offiziere e höflich, dass dies gegen seine Schweigepflicht sei. Er gibt zu, «sich lächerlich gefühlt zu haben», als sie die



*Diese B-17G der 303rd Bomb Group wird für den Überführungsflug von Genf nach Dübendorf vorbereitet. Zu diesem Zweck sind Schweizer Kennzeichen angebracht.
Bild: H.H. Stapfer*

Triebwerke alleine ohne seine Hilfe, starteten. Aus Angst, jemand würde vielleicht verletzt werden, erklärte Lt Andrews seinen Schweizer Kollegen die Geschwindigkeiten und die Flugeigenschaften dieser grossen Flugzeuge.

Kriegsgefangene oder Gäste ?

Die Amerikaner hatten keine Ahnung, was es bedeutet, Internierte auf neutralem Boden zu sein. Eigentlich waren sie «Kriegsgefangene in einem neutralen Land». Die Schweizer fragten sich, wie sie mit diesen etwas widerspenstigen Amerikanern, die einfach vom Himmel gefallen waren, verfahren sollten. Wieviel Freiheit sollte ihnen zugestanden werden, die rechtliche Situation der Schweiz als neutrales Land berücksichtigend? Wie umfassend sollten sie verhört werden? Was würden die Deutschen darüber denken? Wie könnten die Schweizer Behörden es vermeiden, eine Aggression oder gar Invasion durch Deutschland zu provozieren? Vor allem, da die Öffentlichkeit in der Schweiz hauptsächlich für die Alliierten sympathisierte?

Hauptmann von Meiss begann einige dieser Fragen sich selbst zu beantworten und bereitete ein Konzept zur

Befragung der Amerikaner durch die Schweizer Luftwaffe vor.

Das Konzept, welches lockere Gespräche mit den Amerikanern durch Englisch sprechende Offiziere einschloss, wurde eine Weile später formell übernommen, als von Meiss seinen Posten als Kopf des Geheimdienstes der Luftwaffe antrat.

Aber von Meiss veränderte noch nicht die Regeln und es war während der Befragung, als Lt Andrews den einzigen, unglücklichen Fehler seines Aufenthalts in der Schweiz beging. Er wurde von Zürich nach Bern für weitere Befragungen beordert. In Bern traf er den Kopf des Schweizer Geheimdienstes, einen Oberst, der irgendwie äusserst unfreundlich mit dem Amerikaner verfuhr. (Andrews fand später heraus, dass dieser Oberst Verwandte in Italien durch alliierte Bomben verloren hatte).

Mit einer strengen Gestik bat der Oberst Andrews, sich auf einen Stuhl vor seinem Tisch zu setzen. «Beschreiben Sie mir ihre Mission über Stuttgart, Leutnant»

weiter im nächsten Contact



Zum Gedenken an Dr. Gottfried von Meiss

Im Dezember 2000 verstarb 91-jährig einer der profiliertesten Offiziere in der Geschichte der schweizerischen Fliegertruppe.

Im Jahre 1927 (rund zehn Jahre vor dem fatalen Anschluss Österreichs an das 3. Reich) beschloss der Vater des verstorbenen Gottfried von Meiss, der in Linz lebte, seinen Sohn für die Matura, das Studium der Volkswirtschaft und den Militärdienst in die Schweiz zurückzusenden, wo die Familie der von Meiss seit dem 13. Jahrhundert zu den regimentsfähigen Junkergeschlechtern Zürichs gehört hatte.

Der Entschluss des jungen Gottfried, sich zur Fliegertruppe zu melden und dann (bis 1946) Berufsoffizier zu bleiben, mag einerseits wohl durch seinen gewandten Umgang mit Wind und Wetter als Segler, andererseits durch die stolze Ahnenreihe an Diplomaten und Militärführern aus fünf verschiedenen Ländern begründet gewesen sein.

Seine späteren Erfolge als Fechter und schweizerischer Vertreter an den Olympischen Spielen von 1936 (Berlin) und 1948 (London) haben seine Rückkehr besiegelt. Sie mag, nach dem Aufwachsen in der Atmosphäre der K+K-Monarchie, dem ersten Weltkrieg und dem abrupten Wechsel in den völlig anderen Kulturkreis mit der schwer erlernbaren Umgangssprache seiner schweizerischen Vaterstadt nicht einfach gewesen sein.

Sieben Jahre nach seiner Ausbildung zum Militärpiloten wurde dem Hauptmann von Meiss eine schwie-

Wer war Dr. Gottfried von Meiss ?

rige Führungsaufgabe übertragen: Angesichts der wachsenden irredentischen Umtriebe des faschistischen Italien versuchten Bundesrat und Tessiner Regierung patriotisches Gegensteuer zu geben.

Die einzige Tessiner Fliegerstaffel «La Dieci» wurde mit vertrauensbildenden Flugvorführungen und Schiessübungen im Tessin beauftragt. Schon der erste Hinflug endete aber wegen schlechten Wetters tragisch. In den Felsen nördlich des Muotatales kollidierten vier der fünf CV Flugzeuge mit dem Gebirge. Der Staffelkommandant und sechs weitere Besatzungsmitglieder verloren ihr Leben. Hauptmann von Meiss wurde zum neuen Kommandanten ernannt und beauftragt, den Verband raschmöglichst wieder aufzubauen und zu trainieren, um das Vertrauen der Tessiner wieder zu erwerben. Dem ehemaligen Lateinschüler fiel das Erlernen des Italienischen, Dialektform der Truppe inbegriffen, nicht allzu schwer.

Am ersten Aktivdienst Standort der «Dieci» (Utzenstorf) wartete ihm ein Jahr später eine weitere Sprachprüfung: Seine zukünftige Schwiegermutter eröffnete ihm, eine Heirat mit ihrer Tochter käme erst in Frage, wenn er ihre Muttersprache (holländisch) perfekt spräche. Er «promovierte»!

Im Frühsommer 1940 hatte die «Dieci» den ersten Blutzoll zu erbringen: Ein C-35-Aufklärer wurde in der Ajoie von deutschen Jägern überrascht und abgeschossen; beide Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Als Folge musste er kurzfristig seine Hochzeit verschieben.

Nach seiner Versetzung in den Generalstab und dem Kommando-

wechsel auf Divisionsstufe wurde von Meiss mit der Reorganisation des bisher arg vernachlässigten Nachrichtendienstes der Flieger- und Flabtruppen beauftragt, dessen Leitung er anfänglich selbst übernahm.

Wer damals einer seiner Befragungen interner amerikanischer Besatzungen beiwohnte, staunte über sein Einfühlungsvermögen in die plötzlich vom amerikanischen Süden in die Schweiz «versetzten» Flieger, nicht zuletzt aber über seine Vertrautheit mit dem «Slang» der amerikanischen Air Force.

Die Bekanntschaften mit vielen dieser Besatzungen dauerten bis zu seinem Lebensende und werden in einem kürzlich erschienenen Erinnerungsbuch eines ehemaligen US Piloten sehr positiv erwähnt.

Von Meiss verliess 1946 den Instruktoren-Status und wurde technischer Direktor der neu aufzubauenden «Swissair». Richtungskämpfe aller Art - zwischen Basler und Zürcher Kapitalgebern, zwischen Vertretern einer restriktiven Zubringer- und Anhängern einer offensiven Langstrecken-Politik mit allen Implikationen auf zu beschaffendes Flugmaterial und Pilotenrekrutierung wurden damals nicht weniger leidenschaftlich geführt, als die derzeitigen Diskussionen über Selbständigkeit oder Allianzen, jedoch in aller Öffentlichkeit und meist mit dem Zweihänder, gegen dessen Schläge der elegante Fechter hilflos war.

Von Meiss entschloss sich deshalb 1952, eine eigene Beratungs- und Vertretungsfirma aufzubauen, deren Hauptpartner die englischen Rolls Royce-Flugwerke und deren Unterteilern waren. Seine damaligen

Aktivitäten trugen ihm den Titel eines «Officer of the British Empire» (OBE) ein.

Als Milizoffizier kommandierte Oberst von Meiss das (französisch sprechende) Flieger-Regiment 1, wurde dann Chef Flugwesen im Feld-Armee Korps 4 und abschliessend Stellvertreter des Nachrichtenchefs im Armeestab. Wer je unter oder neben Gottfried von Meiss Dienst geleistet hat, erinnert sich mit grosser Dankbarkeit und Respekt dieses Gentleman alter und deshalb bester Schule.

Kurt Bolliger,
Kommandant Flieger und
Fliegerabwehrtruppen 1973 - 1980



(Lk) Werner Meier, Norbert Kessler und Henry Saladin warten auf den Einsatz...



Die Stinsy an der Steel-Parade

Das war ein besonderer Samstag, der 21. September 2002: Unsere «Stinsy» zu Gast auf dem Waffenplatz Thun als besondere Attraktion über einem speziellen Defilée, der Steelparade der Panzertruppen. Man muss dazu etwas ausholen. Es gibt die Schweizer-Meisterschaften der Panzertruppen inzwischen seit 12 Jahren. Alljährlich messen sich die Besetzungen der Schweizer Panzer auf den hochmodernen Simulationsanlagen in Thun und erküren ihre Meister im Team. Fahren, Richten, Laden, Schiessen, Treffen - das sind die Stichworte. Seit 2001 sind drei Wettkämpfe in den «Swiss Armed Forces Competitions» zusammengefasst: «Swiss Air Force Competition» in Emmen, «Swiss Tank Challenge» in Thun und «Swiss Raid Commando» in Colombier. Wie das in der Schweiz so üblich ist, kam Brigadier Fred Heer - er ist der designierte Kommandant des Lehrverbandes Panzertruppen in der Armee XXI - wie die berühmte Mutter zum Kinde zum Auftrag, im Jahre 2001 die zehnte, aber erstmals so genannte «Swiss Tank Challenge» zu organisieren: Als Kommandant der Panzerbrigade 3 hatte er reklamiert, dass nicht alle grossen Schweizer Panzerverbände mindestens ein Team an die Meisterschaften schicken konnten, also übertrug man ihm kurzerhand die Organisation. In seinem Stab steckt ein Freund von Werner Meier, und so kam 2002 plötzlich auch die «Stinsy» ins Gespräch, aber davon später.

Fred Heer führte das Cupsystem ein, was nicht nur die Teilnahme der Ausländer, sondern auch ein Ausscheidungsrennen unter den Schweizern ermöglichte und die «Swiss Tank Challenge» bis zur letzten Wettkampfstunde hochinteressant bleiben lässt. Brigadier Heer macht den Tag der Rangverkündigung jeweils zu einem speziellen Event und organisiert auf dem Waffenplatz Thun die «Steelparade».

2001 liess er nebst einer wiederbelebten Kavallerie-Schwadron alle in der Schweiz gefahrenen Panzer defilieren. Am 21. September 2002 waren dann die Armee-Jeeps dran, unter ihnen zwei Willy's, die damals in der Normandie über den Kanal kamen. Und dieses Jahr sind alle Militär-Fahrräder nach Thun eingeladen. Doch nun - endlich - zur «Stinsy». Als Werni Meier von der Steelparade 2002 mit den Armee-Jeeps hörte, war er spontan Feuer und Flamme für einen Überflug mit der Stinson, die bekanntlich ein ähnliches Alter hat und auch eine enge Beziehung zu den Panzertruppen: Mit ihr flog man im Krieg die Panzerkommandanten von der Front ins Hauptquartier, machte «langsame» Aufklärungsflüge und verlegte ab Flugzeug sogar Telefonleitungen!

Doch bis zuletzt war der Einsatz über dem Defilée in Thun gefährdet: in Grenchen hätte man starten und in Thun landen können, allein über Bern reichte die Nebeldecke bis auf den Boden - Werni musste tief unten der Autobahn folgen... Wie war aber die vorausgeeilte «Bodentruppe» erleichtert, als sie kurz nach elf Uhr das warme Brummen der «Stinsy» hörte und beobachten konnte, wie Werni in einem schlanken Bogen auf die Graspiste einbog und eine Bilderbuchlandung hinlegte. Seine zwei Überflüge über das Defilée auf der Panzerpiste wurden dann nicht nur am Mikrophon kommentiert, sondern auch von tausenden Gästen - unter ihnen hohe Militärs, sogar aus Russland, und Bundesrat Schmid - bestaunt. Ein herrliches Erlebnis, das am späteren Nachmittag im «Swiss Cavalry Camp» seinen Abschluss fand. Danke Werner, danke der CAF Swiss Wing!

Hptm Hans Rechsteiner, Info Stab Pz Br 3

report

Axalp

Am frühen Morgen des 2. Oktober haben die Axalp-Fans ihre Häuser im schweizerischen Mittelland verlassen, um in die Region von Brienzwiler, im Berner Oberland, zu gelangen. Vor der Einfahrt in die schmale Bergstrasse wurden von Luftwaffensoldaten Informationsbroschüren abgegeben. Etwa 20 Minuten müssen wir in langsam fahrender Kolonne den Berg hinaufschleichen. Noch vor den ersten Häusern werden wir zu den Parkplätzen eingewiesen. Unser Fahrer hat ein GPS bei sich, es zeigt nun 1.9 Kilometer bis zum Kanonenziel. Der Fussweg führt um den grossen Felsvorsprung, bei diesen 3.4 km haben wir 590 Höhenmeter zu überwinden!

Der matschige Boden und der enorme Steigwinkel haben uns geschafft. Wir lagern nun auf einem Grasblätz mit Sicht auf die Fliegerziele. 7000 Zuschauer sind auf dem Fliegerschiessplatz Axalp angekommen, 600 davon mit den Super Pumas und Cougars. Unter tiefblauem Himmel harren wir der Dinge, die da kommen sollen. Kurz vor zwei Uhr flitzt

aus der Richtung Schynige Platte ein Hunter Doppelsitzer im Tiefflug über die Ziele... aber halt.. die Hunters wurden doch 1997 aus dem Militärlhimmel verbannt! Das war also ein Kollege der Altenrheingruppe, der sich da eine Bewilligung zur Sonderaktion geholt hatte.

Auf die Sekunde genau um 14.00 Uhr geschieht es dann: Mit Mach 0.99 auf einer Höhe von weniger als 50 Meter rasen die zwei Mirage 3RS über die Köpfe der hohen Gäste hinweg, die spektakulärste Flugschau in ganz Europa beginnt. Es kommen zwei Super Pumas mit je 3.5 Tonnen Wasser in Behältern und führen eine Löschübung vor. Hoch über uns hört man das feine Brummen der Turbo-Porters, einige Punkte lösen sich aus seiner Silhouette und wenig später landen acht Fallschirmgrenadiere präzise neben den geladenen Gästen beim KP.

Es folgen nun die Schiess-Vorführungen «meiner» ehemaligen Kollegen der Milizstaffel 8 auf Tiger F-5. Zwei Doppelpatrouillen zeigen das Schiessen im Gebirge auf drei verschiedene Ziele, das alles über und vor den Köpfen der Zuschauer ! Die Demonstration des F/A-18 Hornet ist

ein weiterer Höhepunkt in der grossartigen Show. Und nochmals kommen die Mirages 3RS, diesmal demonstrieren sie die Waffenwirkung ihrer 30-Millimeter DEFA Kanonen – ein Riesenunterschied zu den 20 Millimeterkanonen des F-5 Tigers. Die Hornet im Anschluss besticht durch seine Treffsicherheit und natürlich mit seiner unglaublichen Kadenz der Ratling-Gun. Es ist sehr schwierig, dem «Volk» den Luftkampf vorzuführen, denn dazu braucht man Raum - sehr viel Raum. Aber hier wird im engen Tal mitten in den Bergen eine Schau von «Speed and Sound», von «high tech» und fliegerischem Können geboten, die den höchsten Ausbildungsstand unserer Aviatoren erkennen lässt.

Unsere Air Force hat sich einen grossartigen Schlusspunkt ausgedacht: Die Vorführung der Patrouille Suisse im Gebirge ! Während zwanzig Minuten geniessen wir Zuschauer Elefant, Präzision, Nervenkitzel, Choreographie in Reinkultur ! Das pyrotechnische Schlussbouquet ist Zeichen zum Aufbruch talwärts - aber da kommt, wie aus dem Nichts, nochmals der Hunter, nicht eben langsam und leise, -mit Mach 0.97 und entschwindet Richtung Rosenlualital.

Die Rutschpartie talwärts wird allgemein mit viel Geduld und Humor unter die Füsse und Hosenböden genommen. Das Überqueren des Brünigpasses soll einigen von uns noch Probleme bereitet haben-sie sollen im angeschriebenen Hause vor der Passhöhe längere Zeit hängen geblieben sein.

Wir sehen uns wieder, am 1. und 2. Oktober 2003 beim Punkt 646.500 / 173.010 auf 2243,7 müM.

CAF Col Henry Saladin, (ehemals Hunter Pilot der Fliegerstaffel 8)



Absichtlich leergelassen

Anmeldung für Stinsy-Flüge:
Col Henry Saladin 01 853-0533

henry.saladin@caf-sss.ch

Anmeldung für C-36- Flüge:
Guido Pellicoli 079 636-5346

CAF / Swiss Supporter Squadron www.caf-sss.ch	
Präsident:	CAF Col Hans Hinnen, Spycherweg 12, 8542 Wiesendangen
Vizepräsident:	CAF Col Adi Meier, Friedhofweg 28, 4600 Olten
Sekretariat:	CAF Col Monika Schulz, 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:	Abo Druck, 5620 Bremgarten

CAF Swiss Wing

Flight Operation

22. März 03
IG Luftfahrt in Buochs
3.-4. Mai 03
Oldtimertreffen in Speck
14. Juni 03
Airshow in Gruyere
28.-29. Juni 03
Oldtimertreffen in Ecuwillens
19. Juli 03
Airshow in Raron
26.-27. Juli 03
Airshow in Lugano
27. Juli 03
BBQ in Reichenbach
15.-17. August 03
EAS Grenchen
23.-24. August 03
Flugtage Dittingen
23.-24. August 03 (prov)
St. Stefan (AAA)
30. August 03
SFA Competition / Emmen
20. September 03
Swiss Tank Challenge / Thun

Veranstaltungen

15. März 03
Generalversammlung / Swiss Wing
Mai 2003
Festung Reuenthal
27. Juli 03
BBQ Reichenbach
6. Dezember 03
Chlausabend

Reisen

12.-14. Juli 03
Flying Legends, Duxford
mit Adi Meier

25. - 30. September 03
CAF-Airsho 03, Midland TX
mit Adi Meier

Col Adi Meier wird Sie laufend
über die Reisen informieren.

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) <i>(*nur für Mitglieder)</i>	5.00
.....	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

Weiter Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-sss.ch