



Generalversammlung 2004 CAF Swiss Wing

Die meisten von uns mögen sich an die Generalversammlungen im Flughafen Zürich Unique und im Fliegermuseum Dübendorf erinnern. Beide Orte zeichneten sich für günstige Zufahrtmöglichkeiten, vor allem aber für spezielle Nebenprogramm- und Restaurationsmöglichkeiten in fliegerischer Umgebung aus. Beide sind dieses Mal jedoch nicht in Frage gekommen: Der «unique» Flughafen entspricht unseren Bedürfnissen zurzeit nicht mehr. Das Angebot des Fliegermuseums hätte unsere Vereinsrechnung zu sehr strapaziert.

Nichtsdestoweniger gelang es Fredi Lienhard, tatkräftig unterstützt von Henry Saladin, eine weitere GV mit bemerkenswerten Höhepunkten zu organisieren.

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Jahresbericht 03	Seite	4
Me-262 in der Schweiz	Seite	6
Diverses	Seite	8
Motorenwechsel	Seite	9
US-Gäste	Seite	10
Stinsy	Seite	11
News, Veranstaltungen	Seite	12

Bereits in der Einladung deutete einiges auf eine attraktive Ambiente hin: Als Versammlungsort wurde das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgewählt: Der Besuch des Museums war für alle GV-Teilnehmer gratis.

Zum Mittagessen trafen sich alle mitsamt den US-Gästen im Restaurant Cockpit. Hier konnte man sich bei einem ausgezeichnetem Menü und aufmerksamer Bedienung kulinarisch auf die nachmittägliche GV vorbereiten. Dass die Jahresversammlung dann nicht wie vorgesehen im Panoramasaal stattfand, kam selbst für die Organisatoren etwas überraschend. Stattdessen stellte die Leitung des Verkehrshauses grosszügig den Konferenzsaal im Hans Erni Haus zur Verfügung. Ein traumhaft schöner Raum, angenehm beleuchtet und klimatisiert, mit bequemen Fauteuils und riesigen Wandbildern des Künstlers Hans Erni! Kein Wunder also, konnte der offizielle Teil der GV in solch ruhiger und lockerer Atmosphäre ungestört und zügig vonstatten gehen.



...und Abschied von Adi Meier aus dem Vorstand

Details zu den Geschäften können im GV-Protokoll nachgelesen werden. Vorerst nur soviel: Adi Meier ist auf die GV hin aus dem Vorstand zurückgetreten. Zum Dank für sein grosses Wirken hat ihm die GV die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Als Nachfolger für Adi wurde Peter Winkler vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Ihm folgt Ernst Girsberger als Revisor nach.

Wie immer überbrachte unser Vereinsgötti George Lodge traditionsgemäss eine Grussbotschaft des CAF HQ in Midland, wobei er eine Laudatio für Adi Meier anfügte. Werbe-standchefin Monika Eschmann unterstrich den Dank an ihr Stinsy-Team mit kleinen Präsenten für alle Helfer und Helferinnen. Zwei besondere Anträge des Vorstandes wurden

von der Versammlung einstimmig bewilligt. Zum einen ging es um die Einführung eines reduzierten Mitgliederbeitrages von 35 Franken für Schüler und Studenten unter 20 Jahren. Beim anderen war es ein Kredit von 3'500 Franken zur Anschaffung eines VW-Transporters. Dieses Fahrzeug bietet eine optimale Lösung für die zahlreichen Einsätze des Werbebestandes. Alle Geschäfte passierten diskussionslos und mit einstimmiger Annahme. An dieser Stelle dankt der Vorstand für das grosse Vertrauen der Mitglieder.

Die neugestaltete Luftfahrthalle bot im Anschluss an die GV einen exquisiten Rahmen für den angekündigten Apéro. Zu letzterem waren nebst dem Museumsleiter auch das Fokker-Team eingeladen.

Warum? Statutengemäss strebt der Vorstand das Zusammengehen mit ähnlichen Fliegerorganisationen an. Dies ist beim Fokker-Team in besonderer Masse der Fall: Etliche Mitglieder des CAF Swiss Wing's gehören auch dem Fokker-Team an – allen voran Henry Saladin. Dieses Team kümmert sich bekanntlich seit Jahrzehnten im Verkehrshaus um den glänzenden Zustand der Swissair-Exponate wie Fokker VIIb, Lockheed Orion, Douglas DC-3, Convair CV-990A.



Obendrein hat es auch bei der Umgestaltung der Luftfahrthalle kräftig mitgeholfen. Im Nebeneffekt profitiert schliesslich unsere Stinsy davon! Damit ist jetzt auch klar, wem eigentlich der Versammlungsort Luzern zu verdanken ist. Ein ebenso grosser Dank gebührt aber auch dem Vize-direktor und Konservator des Verkehrshauses, Herr Henry Wydler und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche dazu beigetragen haben, dass die GV 2004 unter besten Bedingungen und zur Zufriedenheit aller durchgeführt werden konnte!

Col Hans Hinnen



Peter Winkler, neues Vorstandsmitglied



Alle freuen sich auf «die Randwirbel-Suppe, Fahrwekstreben im Teig, Pitorohr-Gratin und die Mini-Zylinderkopf mit Jetfuel-Schaum»



Ernst Girsberger, neuer Revisor



George Lodge(re) nach dem
FA-18 Simulatorflug mit
Col Werner Meier



Das Fokker-Team beim Apéro

Monika bedankt sich bei ihrer
Werbstand-Crew für die ausge-
zeichnete Arbeit und überreicht
jedem eine «Stinsy-Uhr»



Ecke des Präsidenten

Absichtlich leergelassen!

Jahresbericht 2003 des Präsidenten

Absichtlich leergelassen!



Nochmals Gratisflug mit Stinsy

Absichtlich leergelassen!

(Hin) Wer ein oder gar mehrere Neumitglieder anmeldet, hat die Chance den Gratisflug im Wert von 200 Franken zu gewinnen. Teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich alle Mitglieder des CAF Swiss Wings. Pro Anmeldung gibt es ein Los. An der Schlussveranstaltung vom 27. November 2004 wird das Gewinnerlos gezogen.

Zur Anmeldung ist die Unterschrift der beitriftswilligen Person sowie der Name der werbenden Person erforderlich. Anmeldezettel wie auch Werbeprospekte sind bei jedem Vorstandsmitglied erhältlich.

Die Anmeldefrist läuft bis 22. November 2004.



*Aufmerksame Zuhörer
und Gäste*



GONE WEST

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Euch über den traurigen Verlust von Ravacol Oliva zu informieren.

Ravacol Oliva wurde am 10. Oktober 1924 als Sohn eines Tessiners und einer Zürcherin geboren. Geprägt hat ihn wohl der Aktivdienst als Soldat. Nicht weil er gehorchen musste, sondern weil er als Genist im Krieg viele schlechte Betonbauten herstellen musste. Er ärgerte sich schon damals über die schlechte Qualität. So verschrieb er sich nach dem Krieg, dem Ofenbau, dessen Geheimnis eben im Zement, resp. den Steinen zur Ausmauerung von Hochtemperaturöfen liegt. Peter Winkler und ich hatten ihn auf diese Weise im Berufsleben getroffen und während mehreren Jahrzehnten den Kontakt auch beibehalten!

Es war einfach, ihn auch als Mitglied des CAF und WOG zu gewinnen. Er hatte immer ein Flair fürs Fliegen. Als Junge konnte er vor dem 2. Weltkrieg erste Erfahrungen als Segelflieger auf dem «Zögling» machen. Sein Fluglehrer war damals kein geringerer als der berühmte Gletscherpilot Geiger. Leider durften während dem Krieg die Privat-Flugzeuge nicht höher als 50m fliegen! Er hat mehrmals von dieser für ihn sehr schönen Zeit erzählt.

Ravi war bereits seit mehreren Jahren unheilbar krank, hat aber die flotten Sprüche und die Liebe zum Fliegen nie verloren. Typisch für ihn war zum Beispiel, dass er noch letztes Jahr lebenslanges Mitglied bei der CAF wurde, obwohl er um seine Krankheit wusste. Ravi war etwas kantig, was ja auch nicht schlecht sein muss. Er wird denen, die ihn gekannt haben, in lieber Erinnerung bleiben.

Roger Burri

report

Messerschmitt 262

Als ich wieder einmal im Bundesarchiv in Bern war, um meine Neugierde zu befriedigen, entdeckte ich den Bericht über die in Dübendorf gelandete Me-262. Das Flugzeug wurde genau untersucht und beschrieben. Viele interessante Details können wir daraus entnehmen, speziell auch über die 30mm Fl.-Kanone MK 108. Für die Waffentechniker war diese Kanone sehr interessant, hatten wir doch zu dieser Zeit noch grössere Schwierigkeiten mit unseren eigenen Flieger-Kanonen und MGs

Col Werner Meier

Original Bericht von der «Direktion der Militärflugplätze», Technischer Dienst über das am 25.4.45, 0846, in Dübendorf notgelandeten deutsche Jagdflz.. Me 262, 3 ✚1:

Hergang der Notlandung

Das Flz. kam aus fast genau nördlicher Richtung und überflog den Flugplatz Dübendorf in ca. 80m Höhe. Nach anschliessendem Hochziehen und Linkskurve umflog das Flz. nochmals den Platz in geringer Höhe in Südost-Nordwest-Richtung, um dann schliesslich tiefanfliegend aus Westen kommend zu landen.

Ursache der Notlandung

Der Pilot des Flz (Fähnrich H.G. Mutke / Red.) hat als Ursache der Notlandung Kraftstoffmangel angegeben.

Zustand des Flugzeuges

Das Flz. befindet sich in gutem Zustand und macht den Eindruck, noch nicht lange in Betrieb zu sein (Erstflug am 23.3.45/ Red.).

«Replica Me-262 Jets»

In der «The Seattle Times» erschien am 27. Februar 2004 ein Artikel über die fünf nachgebauten Me-262. Beim ersten Testflug am 17. Januar 03 kam es ja bekanntlich zu einem Unfall. Bei der Landung knickte das linke Fahrwerk ein. Das Flugzeug kam von der Piste ab und wurde durch einen Betonklotz gestoppt. Es wurde stark beschädigt. Die Untersuchung ergab, dass das Problem im «hydraulic actuator» lag. Dieser kontrolliert die Ent- und Verriegelung des Fahrwerkes. Da alle Teile nachgebaut wurden, suchte man jetzt einen originalen Aktuator. Die Suche gestaltete sich wie die berühmte Nadel im Heuhaufen, aber man fand einen 89jährigen ehemaligen deutschen Mechaniker, der in seiner Wohnung ein privates Museum hat. Man glaubte es kaum – er hatte einen Original-Aktuator. Die Untersuchung ergab, dass die 12 kleinen Kugellager in eine Rille einschnappen müssen. Diese Teile (hergestellt in Texas) wurden nicht richtig «nachgebaut». Sechs Monate zum Suchen und sechs Monate zum Herstellen, meinte Jim Byron. Das Problem sollte jetzt gelöst sein, sodass bald zum zweiten Erstflug gestartet werden kann.



wm

Flugzeug-Typ

Einsitziges Jagdflugzeug, Messerschmitt Me 262 (zuverlässige Angaben nicht auffindbar) mit Jumo-Rückstoss-Antrieb, so genannter «Düsenjäger».

Bauweise

Ganzmetall-Konstruktion. Bepflanzung von Tragflächen und Rumpf aus Al-Cu-Mg. Legierung plattiert (Flieg.-Werkstoff 3116.5).

Kennzeichen

Tiefdecker mit zwei Rückstosstriebwerken. Tragflächen sind pfeilförmig. Dreieckförmiges Seitenleitwerk mit an Seitenflossen angebaute, hochliegendem Höhenleitwerk. Rumpf: dreieckförmiger Querschnitt, spitz nach vorn ausgezogen und weit über die Tragflächen vorstehend.

Triebwerke an Tragflächen- Unterseite angeordnet, nach vorn und hinten über die Tragflächen hinausragend.

Anstrich

Matt gehaltener, dünner Farbansstrich. Oben moosgrün mit olivgrünen Flecken, unten hellblau

Abzeichen

Beidseitig auf dem Rumpf: 3 ✚ 1 in weisser Farbe. Um den Rumpf blaurotes Band von 0,9m Breite. Auf der Seitenflosse Zahl 500071 und Hakenkreuz, beides in schwarzer Farbe. Auf Tragflächen-Oberseite kleines ✚ in weisser Farbe, auf Unterseite in schwarzer Farbe

Abmessungen

Spannweite 12,49m, Länge 10,63m Höhe 3.60m Fluggewicht 6548 kg, Tragfläche 19,5m², Flächenbelastung 356 kg/m².

Triebwerk

Zwei Rückstoss-Triebwerke. Bauart: Jumo 109-004 Rechts: Geräte Nr. 100301 0859 Links: Geräte Nr. 102301 0047

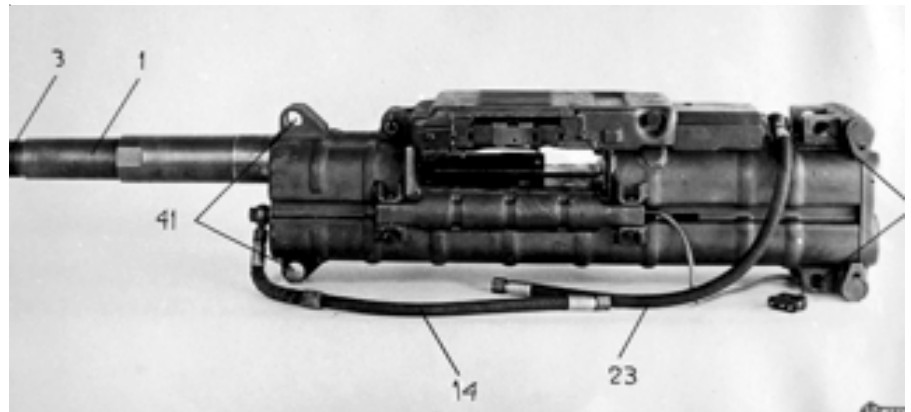
Schubleistung bei 100% 920 kg pro Triebwerk, bei 80% 744 kg
Kraftstoffverbrauch bei 100% Leistung 1560 l/h bei 80% 1315 l/h.

Unter dem Rumpf befinden sich zwei Aufhängevorrichtungen (ähnlich wie Bombenrecke) für Startschubraketen. Die Aufschrift «Nur Raketen mit 1000 kg einhängen» lässt auf die Verwendung von Raketen mit 1000-kg Schub schliessen.

Kraftstoff

Im Rumpf sind 4 Kraftstoffbehälter (je 2 vor und hinter dem Pilotenraum) angeordnet, welche total 1700 Liter Flugdiesel-Treibstoff fassen (wurde später auf 2571 Liter korrigiert. Red) Bei der Landung war noch eine Kraftstoffmenge von total 80 Liter vorhanden. Vorn in den Triebwerkkörpern ist je 1 kleiner, ringförmiger Kraftstoffbehälter, enthaltend Kraftstoff OZ 87, angeordnet, sowie je 1 Behälter mit Benzin-Ölgemisch (20 Teile Benzin, 1 Teil Oel).

Dieser Kraftstoff dient vermutlich zur Ingangsetzung der Triebwerke. Die EMPA ist mit der Analyse des Kraftstoffs beauftragt. Der Untersuchungsbericht steht noch aus.



Gesamtansicht der FL-Kanone MK108

Analyse der Bewaffnung und Kanonenanlage

Im Rumpfvorderteil sind über der Rumpfmittle vier 30-mm-Kanonen Typ 108, eingebaut.

Waffen Nummern:
links unten 43847,
links oben 43701,
rechts oben 12549,
rechts unten 43786.

Der Lauf ist sehr kurz, der gezogene Teil nur ca. 425-mm lang, deshalb vermutlich massenverriegelter Verschluss, da auch kein Rücklauf des Laufes erfolgt und keine Gasabzäpfung sichtbar ist. Wahrscheinlich sehr kleine Anfangsgeschwindigkeit der Geschosse (650m/s /Red). Das Laden und Auslösen des Fanggelenkes erfolgt elektro-pneumatisch (elektrisch gesteuerte Pressluftventile).

Die Patronen werden elektrisch gezündet. Die Gurtenkasten sind unter den Waffen in der unteren Rumpfhälfte untergebracht. Ihr Fassungsvermögen beträgt für die äusseren Kanonen je ca. 60 Schuss, für die oberen inneren Waffen je ca. 90 Schuss. Die Zuführung der Gurten zu den Waffen erfolgt von innen. Es sind Einzelzerfallgurten. Die Hülzen und die Glieder werden seitwärts nach aussen aus dem Zuführapparat ausgestossen und fallen durch Kanäle nach unten ins Freie.

Kanonenmunition

Es sind 4 verschiedene Sorten Geschosse vorhanden: 3 mit Aufschlagzünder, 1 mit Zeitzünder. Die Hülzen sind aus Stahl, vermessingt oder lackiert.

Vorhandene Patronen:
links oben 91,
links unten 59,
rechts oben 79,
rechts unten 58.

Raketengeschosse

Ausserhalb der beiden Triebwerke ist unter der Tragfläche je eine mit 12 Leitschienen und elektrischen Anschlüssen ausgerüstete Raketen-geschoss-Abschussanlage befestigt. Die Leitschienen haben unter einander ein Abstand von 60 mm und sind gemäss der Form der Tragfläche gegen das Tragflächenende nach hinten gestaffelt.

Bomben

Unten am Rumpfvorderteil neben dem Bugradschacht ist links und rechts je 1 Befestigungsmöglichkeit für 1 Bombenreck und je 2 elektrische Anschlüsse vorhanden. Nähere Angaben sind nicht bekannt.

Im nächsten Contact: Funkanlage, Instrumente

**THE FLYING LEGENDS
AIR SHOW DUXFORD GB**

**CAF AIRSHO 04
MIDLAND TEXAS -
ARIZONA - CALIFORNIA**

Wir freuen uns, diese exklusiven
Fliegerreisen für den
CAF Swiss Wing zu organisieren!

ARCATOUR

Bahnhofstrasse 28, 6301 Zug
Tel. 041 729 14 20
www.arcatour.ch



JUST MARRIED

CAF Col Monika Schulz und Max Eschmann haben sich das Ja-Wort gegeben.

Wir wünschen Max und unserer Kassierin, Werbendfee und «Mädchen für Alles» viel Glück und Gesundheit auf ihrem gemeinsamen Lebensweg.

FIRST FLIGHT

(wm) Auf der 1999-Reise nach Midland, Texas, wurde die CAF Supporter Squadron durch die CAF Florida Wing nach Spruce Creek eingeladen. In diesem FLY-IN besuchte es Heinz Peier, der zu diesem Zeitpunkt eine L-39 komplett restaurierte.



Der Erstflug fand am 9.Dez. 2003 17.00 Uhr statt und verlief ohne Überraschungen. Das Flugzeug ist 1800 lbs leichter als das Original und hat nun auch die dementsprechende Performance.

Take Off Roll 1000 ft, Initial Climb Performance über 8000ft ft/min, Longrange capability 1700 NM

CRASH

14. September 2003, Mountain Air Force Base, Idaho

(wm) Chris Stricklin, 31, flog die F-16 an einer Airshow. Dabei verwechselte er die Höhe über Meer mit der Höhe über Grund.

Wie kam es dazu? Nach einer Air Force Mitteilung stieg die F-16 auf 1670 ft über Grund und nicht auf die vorgesehenen 2500 ft. Stricklin trainierte dieses Programm auf seiner Heimatbasis – Nellis AFB in Nevada – und diese liegt etwa 1000ft tiefer als der Idaho Flugplatz.

So stieg er auf 2500 ft, wie er es sich gewohnt war, es waren aber aktuell nur 1670 ft über Grund. Als er den Fehler bemerkte, gab er «maximum backstick pressure», rollte leicht nach links um die Zuschauer nicht zu überfliegen und betätigte den Schleudersitz 140 ft über Grund 8/10 Sekunden vor dem Aufprall.

Die Untersuchungsbehörde gab folgende Empfehlung: Bei diesem Manöver muss 1000 ft (3500 ft) höher gestiegen werden. Die Höhe über Grund muss in Höhe über Meer umgerechnet werden und der Pilot muss jeweils die Höhe über Funk der Bodenkontrolle (Safety Operator) mitteilen.



report

Motoren-Wechsel

Wie «Stinsy» im Februar-Contact Ausgabe leicht gemotzt hat, verbrachte sie 12 Wochen auf der Schönheitsfarm «Skyparts» in Hausen am Albis. So wie ich sie kenne wird sie sicher noch ihren Kommentar dazu abgeben.

Die nüchternen Fakten

Am 19. Januar 04 wurde die L-5 nach Hausen überflogen. Der Propeller, Motor und sämtliches Zubehör wurden demontiert und einer Kontrolle unterzogen. Flügel- und Strebenanschlüsse wurden überprüft. Mit einer Kanalkamera (!) der Firma Notter AG wurden sogar die nicht zugänglichen Teile im Flügel überprüft und auf Video aufgenommen. Peter Zweifel, Inhaber der «Skyparts GmbH», war sehr zufrieden über den Zustand der «Innereien».

Überholt und mit JAR oder FAA Zertifikaten versehen wurden: zwei Magnete, Generator, Starter und



So muss die Schraube sein - meint Werner Zürrer und Norbert ist einverstanden...

Ölkühler. Die L-5 erhielt neue Zündkabel, Propellerbolzen und neue Kabel zum Heckrad. Ehemalige Swissair-Spengler nahmen sich der verschiedenen Bleche an und «verstärkten und bogen», wo es nur ging. Die Rauchanlage (ein Lieblingskind von Norbert) wurde erweitert sodass die Stinsy nun auf beiden Auspuffen rauchen kann.

Der im Fokker-Team Raum präparierte Motor wurde am 25. Februar montiert. Der erste Standlauf erfolgte am 17. März und der erste Flug am 23. März mit Werner Meier am Steuer. Der Motor brachte die erhofften Leistungen und lief wie ein «Örgeli». Die CAF Swiss Wing operiert nun eine Stinson L-5 wie aus dem «Truckli», und sie ist «neuer als neu».

Den beiden Mechaniker Norbert Kessler und Werner Zürrer können wir nur DANKEN, denn das was sie mit ihrem technischen Können geleistet haben, ist enorm.



Nicht vergessen dürfen wir die WOG (Warbird Owners Group). Nur dank Mitgliedern, die immer wieder bereit sind, das Flugzeug-Projekt finanziell zu unterstützen, können wir dem Gedanken der CAF nachleben. Herzlichen Dank an alle Mitglieder der WOG.

Col Werner Meier



Erstmals wurde mit einer Kamera die Metallanschlüsse, Leimstellen und Stoffkanten überprüft – alles im gutem Zustand

Unsere amerikanischen Gäste amüsierten sich gut.

(AM) Auch dieses Jahr beehrte uns eine stattliche Delegation aus Texas an unserer Generalversammlung. Es waren Col George Lodge (als Vertreter des CAF General Staff), Cols Jim und Mary Jane Goad, Col West Sanders, Col John Sweatt mit Freundin Donna McMenamy, Col Lindall Mitchall mit Frau Beth. Von Ihrem Hauptquartier im Hotel Dreikönige bei Hugo und Doris Hostettler in Luzern unternahmen sie wiederum verschiedene kleine Reisen, die Col Adi Meier für sie vorbereitet hatte. Dazu gehörten dieses Jahr unter anderem ein Besuch des Schlumpf Auto Museums in Mühlhausen (F) und des Mistery Parks in Interlaken. Unsere Gäste waren von der Gastfreundschaft des CAF Swiss Wings sehr beeindruckt und genossen jede Minute ihres Aufenthalts. Auf Wiedersehen im nächsten Jahr!



In der Brünigbahn warten Cols George Lodge, West Sanders und Hans Hinnen ungeduldig auf die Jasskarten...



Colonels Jim und Mary Jane Goad: Immer gut aufgelegt!



Links oben: Für Col Lindall Mitchall und seine Frau Beth ist noch alles neu!

Rechts oben: Col George Lodge geniesst jedes Jahr die Fahrten mit der SBB



Links: Cols John Sweatt und Henry Saladin sind sich einig: S'Bärner Oberland isch schön!



Hello Cols and Friends

Länger kann ich's nicht mehr für mich behalten. Es muss raus, sonst heul' ich gleich wieder los – vor Rührung, Begeisterung und Freude. Darling Monika hat den Bund für's Leben geschlossen und damit Max Eschmann zum «Lucky Mushroom of the Month» gekürt. Sniff, mir laufen schon wieder die Frontscheibchen an, wie stets, wenn ich mein Spiegelbild in einer Regenpfütze erkenne.

Well, die drei Monate auf der Hausener Beautyfarm «Skyparts» in der Obhut und unter den zarten Händen von Doc Kessler und Doc Zürner haben mich buchstäblich neu auferstehen lassen. Wie frisch aus dem Ei geprellt sei ich, younger than young looking, neuer als neu und attraktiver denn je. Keine Bange, ich sehe euer typisch eidgenössisches, leicht süffisant angehauchtes Lächeln – ganz nach dem Motto: Aussen fix und innen nix. Amerika lässt grüssen.

Weit gefehlt, dear friends: Meine beiden Beauty-Surgeons Kessler und Zürner zogen das weitum bekannte Notter'sche Spezialisten-Team bei und überprüften gar meine unzugänglichsten «inner parts» per KANAL-KAMERA. Nicht nur sei ich neuer als neu, ich sei auch fitter als fit ! Wieder so gesund, dass Doc Norbert mir gar erneut das Rauchen in speziellen Momenten erlaubte und wie er – typisch unser Norbert - schmunzelnd meinte: Wenn schon, dann richtig deftig darf gepafft werden.

Zugegeben, diese Hausener Wellness-Wochen waren eher etwas budgetfeindlich und die doch eher bescheidenen Einkünften aus meinen sporadischen Eskortdiensten und dem «Modeln auf dem Luftweg» hätten nie gereicht, wären nicht meine unzähligen Gönner, Verehrer und Freunde gewesen. Thanks guys !

A propos spezielle Momente: Am 25. März führte mich mein Freund Col Werner Meier erstmals wieder aus. Nur wir zwei. Allein im unendlichen Himmelblau und umgeben von linden Frühlingslüften. Er und the NEW ME! Fürwahr: Bewegende und sehr emotionale Stunden... Mehr möchte ich dazu nicht verlauten lassen. Bloss, dass der arme Werner danach für 2 Monate zur Erholung nach sunny and funny Florida reisen musste. Gut unterrichtete Quellen verrieten aber, dass es ihm schnell wieder blendend ging.

Spring is in the air ! Ich fühle mich rundum flugwohl und mir ergeht es wie unserer dearest Monika: Auf zu neuen Taten.

I' M READY WHEN-EVER YOU ARE !

Herzlichst eure
Stinsy



ja, ja - das siehst Du richtig liebe Stinsy, nach einem schönen Flug ein kühles Bier da erholt man sich sehr schnell. Ich vermisse Dich schon ein wenig in Florida aber «Stinsy's ohne Flügel» trösten mich und helfen die Fluglose-Zeit mit Dir zu überbrücken. Gruss Werner

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

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
8542 Wiesendangen

Vizepräsident: offen

Sekretariat: CAF Col Monika Eschmann
Juraweg 481, 4813 Uerkheim

Impressum «CONTACT» ist das Publi-
kationsorgan 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

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
-------	---------------------------	------

(nur für Mitglieder)

.....	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 Eschmann, Juraweg 481, 4813 Uerkheim
monika.eschmann@caf-sss.ch

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