



Waffenplatz Thun

40 Männer und Frauen des CAF Swiss Wing und des Fokker Teams fanden am 6. Oktober 2006 den Weg nach Thun. Adjutant Martignoni begrüßte uns Besucher und machte gerade die Gruppeneinteilung: Es gibt Ambri-Fans (Eishockey) und den unbedeutenden Rest der Welt.

Adj. Martignoni übernahm die Führung durch das Ausbildungszentrum. In seiner sehr humorvollen Art machte er uns mit den modernsten Ausbildungsmitteln vertraut. Der ganze Vormittag war mit der Besichtigung der supermodernen Ausbildungsgeräte belegt. Es sei nur nebenbei erwähnt, dass alle Anlagen im Vollbetrieb waren, Ausbildung findet immer (noch) statt.

Die gezeigten Vorgänge, der hohe Standard der Lehre, der Personen und der High-tech-Einrichtungen beeindruckten uns sehr. Dann ging es zum



Die Russen in Thun - eine T-34/85, Kampfpfanzter, Herstellungsjahr 1943-53, 8,5 cm Kanone, 2x 7.62mm MG, 5 Mann, 33 Tonnen

gemeinsamen Mittagessen. Die Weg der Gruppen wurden nun getauscht, es war ja noch das Museum der Panzertruppen zu besichtigen. Zuerst war da unter freiem Himmel eine umfassende Sammlung von gepanzerten Kampffahrzeugen vom ersten Weltkrieg bis in die Neuzeit - nicht nur eigenes, auch ausländisches Material steht da in Thun.

Mancher unter den älteren Semestern mag sich noch an die grossen Panzerverschiebungen, auch Demonstrationen z.B. in Bure oder Frauenfeld erinnern. Es blieb noch das Indoor-Panzermuseum zu besichtigen - hier wird die Geschichte der Schweizer Panzerfahrzeuge an schön erhaltenen Mustern dargestellt. Adjutant

Haudenschild weiss hier viel Geschichte und Geschichten zu erzählen.

Die beiden Gruppen trafen sich um vier Uhr wieder, schon war es Zeit, Abschied zu nehmen und den Heimweg anzutreten.

Zu danken bleibt: Werni Meier, der den Anlass angerissen hat und jetzt in Florida an der heissen Sonne leiden muss, auch dem Waffenplatzkommando Thun, das immer offen ist, die Anlagen dem Publikum zu zeigen.

Col Henry Saladin

Inhaltsverzeichnis

Waffenplatz Thun	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Jahreshöck 2006	Seite 4
Battle of the Beam	Seite 6
Good bye Monika	Seite 10
Stinsy	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12





Adj. Martignoni mit René Huwylar im Panzersimulator. René ist wirklich ungeeignet, weil er viel zu lang ist !



Ein bequemer Führerstand und eine schöne Aussicht vom Museumsgelände.



Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

Die Vorstandssitzung vom 24. Januar 2007 war für Monika Eschmann, Vorstandsmitglied der ersten Stunde, d.h. seit der Gründungsversammlung 1995, die Letzte, nachdem sie auf die GV 07 hin den Rücktritt aus dem Vorstand bekannt gegeben hat. Anfänglich verantwortlich für das Protokoll, das Staff Office und die Kriegskasse des Vereins, hat sie seit 2001 rast- und ruhelos, umtriebiger, mit grossem Engagement und zunehmend professionellem Gespür für Markttrenner den Werbe- und Verkaufsstand mit seiner stetig verbesserten Infrastruktur und einem motivierten Team von Standhelfern aufgebaut. Allerdings hat die damit verbundene zeitliche Beanspruchung schliesslich einen Umfang angenommen, der weit über demjenigen einer normalen Vorstandstätigkeit gelegen hat. Es bleibt uns entsprechend nichts als Dir Monika auch an dieser Stelle für Deinen grossen und beispielhaften Einsatz für den CAF Swiss Wing in all den Jahren auf das Herzlichste zu danken.

Nicht überraschend hat sich das Vorhaben, einen Ersatz für Monika als Verantwortliche für den Stand zu finden, als hoffnungsloses Unterfangen erwiesen. Der Vorstand sieht aber vorläufig davon ab, das Standmaterial und die zugehörige Infrastruktur zu liquidieren. Es sieht so aus, als wäre es möglich, den VW-Bus samt Material mal vorläufig anderweitig unterbringen. Zwar wird der Standbetrieb 2007 eingestellt, doch bleibt uns so die Möglichkeit, für 2008 nach einem neuen Konzept zu suchen.

Euer Präsi
Thomas Lutz

report

Jahres-Höck 2006 Birrfeld

Birrfeld, 25. November 2006. An diesem «lauen» Winterabend fand der traditionelle Anlass des CAF Swiss Wing statt. Herbert (unser Event-Manager) war schon am Nachmittag mit dem Schmücken des Aero-Club-Raumes beschäftigt. Mit unendlicher Hingabe platzierte er Tannästchen um Tannästchen auf den Tischen, und die verschiedenen kleinen Schlankmacher-Süssigkeiten durften ja auch nicht fehlen.



Die Wetterprognosen für den Nachmittag und den Abend waren ausgezeichnet, und so beschlossen wir, die Stinsy aus ihrem Nachmittagsschläfchen zu wecken und dislozierten sie vor den Club-Raum. Auf dem Laufsteg und im Scheinwerferlicht konnte man sie dann bewundern.



Zwischen dem Essen und Diskutieren schielte man immer wieder auf die Leinwand, dort wurden nämlich Bilder von unseren CAF-Veranstal-



Im Rampenlicht: unsere Stinsy und Event-Manager Herbet Schilling

Schon bald trafen die ersten Gäste ein und schon starteten die ersten Konversationen. Da immer noch Flugbetrieb herrschte und die Piste 08 in Betrieb war, konnte man die Landungen in der Dämmerung sehr gut beobachten, mit den entsprechenden Kommentaren unsererseits.

Beim Apéro, spendiert vom CAF Swiss Wing, kostete man den neuen Stinsy-Weisswein. Es ist immer wieder erstaunlich, wie schnell Gespräche und Diskussionen entstehen. Gemeinsame Interessen verbinden ja bekanntlich - das gute Verhältnis unter den Mitgliedern beweist dies.

Unterdessen hatte Christoph das Cheminée eingefeuert und die beachtlichen Fleisch-Braten brutzelten munter dahin.

Schon bald wurde zu Tisch gebeten. Wie immer wurde die Fassordnung bestimmt. So konnte der Ansturm auf das feine Salat-Buffet in geordneten Bahnen und «stressfrei» ablaufen.



tungen und Airshows gezeigt. Immer wieder hörte man den Ausruf «lueg det - weisch no» wenn ein besonderes Bild auftauchte.

Dann war es Zeit für unseren Event-Manager. Herbert Schilling begrüßte die über dreissig Anwesenden und informierte uns über verschiedene aktuelle Themen. Unser Präsident Thomas Lutz hielt kurz Rückschau auf das ver-



gangene Jahr und einen Ausblick über das kommende Jahr.

Es folgte der kulinarische Teil mit einem feinen Spiessbraten und einem Dessert-Buffer, das keine Wünsche offen liess.

Herzlichen Dank an die Service-Crew, den Brätler Christoph Richner und unseren Event-Manager Herbert.

Wir freuen uns jetzt schon auf den 24. November 2007.

Col Werner Meier



*Werner und Richi im Gespräch über vergangene Zeiten...
und der Braten, der mit einem Stinsy-Rotwein ausgezeichnet mundet...*



report

Geheimnisvolle Leitstrahlen oder «Battle of the Beam»

Im letzten Contact wurde die Deutsche Navigation, speziell das System Lorenz, beschrieben. Dieses basierte hauptsächlich auf hörbaren Signalen, die leicht zu stören waren. In der Folge entwickelten die Deutschen ein System, das nur noch durch ein Anzeigeelement empfangen werden konnte. Die Engländer gingen andere Wege und bauten ihr System auf «Laufzeitmessungen von elektronischen Signalen» auf.

Zweiter Teil

Weiterentwicklung...

Ausser den Knickebein-Strahlen, die im Grunde genommen nur als Bombenabwurfhilfe auf ein bestimmtes Ziel und nicht für die allgemeine Navigation dienten, verfügte die Luftwaffe über ein Netz von ungerichteten Mittelwellen-Funkfeuern (zwischen 200 und 500 kHz). Mit den bekannten Standorten der Sender konnte mit den Bordpeilantennen die eigene Position ermittelt werden. Ein einfaches Verfahren, das schon im Ersten Weltkrieg angewendet worden war. Die RAF bediente sich der gleichen Methode.

Aus diesem Grunde wurden die verschiedenen BBC-Radiomittelwellensender auf eine gemeinsame Wellenlänge geschaltet. Da nun verschiedene Sender auf verschiedenen Positionen auf einer gemeinsamen Frequenz sen-

deten, konnten die Sender nicht mehr, oder nur sehr erschwert, angepeilt werden. In der Schweiz wurden die Landessender jeweils in der Nacht abgestellt, um nicht als Navigationshilfe für englische Bomber zu dienen.

Noch genauer...

Es war abzusehen, dass die Deutschen das gestörte Knickebein ersetzen würden. Im September 1940 hatte der britische Y-Nachrichtendienst im Verlauf routinemässiger Funküberwachung neue feindliche Radiosender auf 75 MHz ausgemacht. Die Signale dienten eindeutig nicht der Nachrichtenübermittlung. Nachforschungen ergaben, dass es zwei Arten von Strahlen gab, «feine und grobe». Eine erstaunliche Tatsache war der Grad der ermittelten Genauigkeit: Die Strahlen waren bis auf Bogensekunden genau – oder 3,8 Meter auf 150 Kilometer. Diese Strahlen hatten die gleichen «Lorenz-Merkmale» wie Knickebein, waren aber nicht akustisch wahrnehmbar.

Der Pilot hatte ein Instrument im Cockpit, dessen Zeigerausschlag anzeigte, ob sich das Flugzeug links, rechts oder genau auf dem Leitstrahl befand. Die Störsignale der Engländer blieben



wirkungslos, denn die Peilsignale wurden nicht nur von menschlichen Ohren überwacht, sondern die Hauptanzeige war das Messinstrument, und eingebaute Störfilter konnten die Signale nicht verändern. Das Rätsel um die geheimnisvollen X-Geräte konnte



Der Landessender Beromünster wurde 1937 eröffnet. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Sender in der ganzen Deutschschweiz und auch weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Die geistige Landesverteidigung beruhte im Wesentlichen auf dem neuen «Propagandamedium» Radio.

Der auf dem Blosenbergr stehende Sender ist auch heute noch auf 531 kHz empfangbar und die aktuelle Sendeleistung beträgt 180 kW.

erst gelöst werden, als die Engländer eine notgelandete He 111 vom KGr-100-Geschwader (Pfadfinder und Beleuchter der Ziele) erbeuten konnten.

Im März 1941 war der deutsche «Nachtblitz» im Grunde genommen vorüber. Die Leitstrahlverfahren konnten gestört werden und die RAF-Nachjäger übernahmen nun die Aufgabe. Mit neuen, leistungsfähigen Bordradargeräten und verbessertem bodengestütztem Jägerleitradarsystem waren sie sehr erfolgreich im Bekämpfen der Nachtbomber.

Die geheime und stille Funkschlacht um England war beendet, nicht aber die weitere Entwicklung der Navigation.

Die Entwicklung in England

Nach der Luftschlacht um England ging die RAF zur Offensive über und begann, Deutschland zu bombardieren. Die von den Engländern angewandte Koppelnavigation erwies sich für Nachtangriffe als untauglich. Was man nun suchte, war eine Art von Peilstrahlen, die dem Gegner keinen Hinweis auf die Ziele gaben. In einer lockeren Gesprächsrunde im «Royal Society Club» bedauerte Luftmarschall Joubert vom Luftwaffenstab die schlechten Bombenabwurfsergebnisse, die auf den navigatorischen Schwierigkeiten der RAF beruhten. Watson Watt war anwesend und erinnerte an den Vorschlag für eine Blindlandhilfe, die auf einem Impulsverfahren beruhte. Dieses im Jahr 1937 vorgeschlagene System wurde nun weiterentwickelt.

Im Sommer 1941 reifte eine elektronische Navigationshilfe heran, die den Namen GEE Mk1 erhielt («G» stand für Grid). Dieses System ist nicht leicht zu beschreiben. Mit einfachsten Worten erklärt: Drei Sender (ein Haupt- und zwei Nebensender) wurden in Daventry, Ventnor und Stenigot Hill errichtet. An Bord der Flugzeuge konnte der Navigator die Laufzeit der einzelnen Signale messen, sie auf spezielle Netzkarten übertragen



Was nicht alles gemacht wurde...

Ein RAF Funker sucht die deutschen Jägerfrequenzen und sendet dann ihre eigenen Motorengeräusche auf dieser Frequenz. Man kann sich leicht vorstellen, was für ein Wirrwarr, Geschrei und Getöse auf diesen Frequenzen herrschte.

und so den Standort errechnen. Natürlich wurden die Laufzeiten nicht mit einer Uhr gemessen, sondern mit einem besonderen «Kathodenstrahl-Anzeigergerät». Der Navigator musste nur noch mit dem Bleistift den farbigen Gitternetz-Linien folgen und die Schnittpunkte ergaben dann seine Position.

Theoretisch kam es bei Standortbestimmungen, gemessen aus einer Entfernung von rund 560 km, zu einer Abweichung, die unter zwei Kilometern lag. Das erste grosse Ziel der GEE-Angriffe waren die riesigen Fabrikanlagen des Krupp-Konzerns in Essen. In der Praxis erwiesen sich die GEE-Geräte aber als keinesfalls so genau wie angenommen. Die Abweichungen lagen bei 6,5 km und die Genauigkeit reichte zur Zielmarkierung bei Präzisionsangriffen keineswegs aus. Man konnte aber die Bomber ohne grössere Probleme in einen bestimmten Zielraum führen.

Der grosse Vorteil des «GEE» lag darin, dass es völlig passiv war und gleichzeitig von einer beliebig grossen Anzahl von Flugzeugen benutzt werden konnte. Ohne besondere Empfänger und Karten waren die GEE-Impulse nutzlos. Es war zu erwarten, dass die Deutschen diese Frequenzen früher oder später stören würden. 1943 hatten die Engländer ein verbessertes TR 1335 GEE-Modell entwickelt. Dieses hatte ein breiteres Frequenzband und ermöglichte auch schnelle Frequenzwechsel, um gegnerische Störungen unwirksam zu machen. Die Pfadfinder warteten bis kurz vor dem Ziel und schalteten dann plötzlich auf einen anderen Kanal und fanden ihr Ziel, bevor die Deutschen die neue Frequenz gefunden hatten.

Die Amerikaner übernahmen dieses GEE, benutzten es aber auf einer viel niedrigeren Frequenz (2 MHz) und



Ein revidiertes GEE H2S -Gerät

nannten es «LORANn» (Long Range Navigation). Die Reichweite lag bei 2000 Kilometern.

Erhöhung der Genauigkeit

Die drastische Erhöhung der Genauigkeit wurde mit dem OBOE/AMES 9000 System erreicht, die von Pfadfinder-Flugzeugen (Mosquito) benutzt wurden. Mit diesem Radar-System konnte man die Flugzeuge verfolgen und ihre Position sehr genau festlegen. Die Genauigkeit auf eine Distanz von 400 km war 110 Meter. Die Reichweite war aber beschränkt (Line of sight) und so konnte nur etwa das Ruhr-Gebiet erreicht werden. Das nachfolgende System «DECCA» behob diesen Mangel. Es arbeitete im Langwellenbereich und konnte auf grosse Distanzen empfangen werden.

Generell ist zu sagen, dass die deutsche Navigation auf Richtstrahlen basierte und das englische System auf einer Zeit- oder Phasendifferenzmessung.

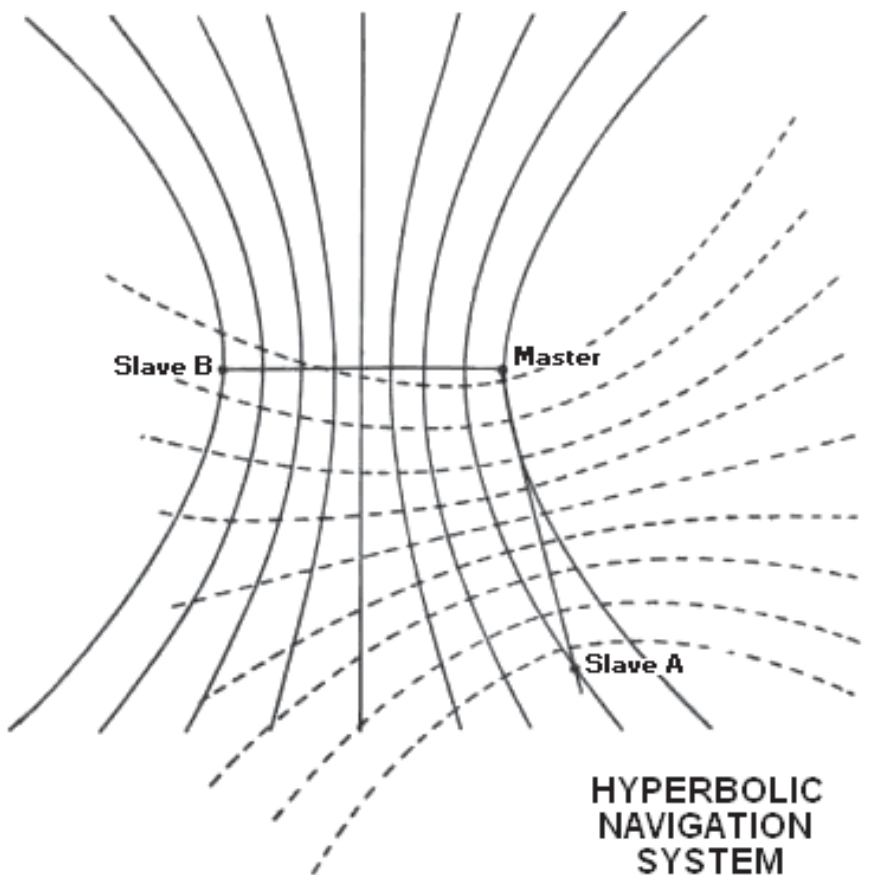
«Alles was durch die Luft gesendet wird, ist nicht geheim» (gilt auch heute noch)

Interessant ist auch die Feststellung, dass die Deutschen das GEE ebenfalls benutzten. Am 24. Februar 1944 wurde ein Fernaufklärer, eine Ju 188, über England abgeschossen. Bei der Untersuchung fanden sie ein Funkgerät, das

als FuG 122 beschil­dert war. Zum Er­staunen der Eng­länder stellte sich her­aus, dass es sich um ein erbeu­te­tes TR 1335 han­delte. Die Deut­schen hatten aus ab­ge­stürz­ten briti­schen Flug­zeu­gen die Ge­räte und Kar­ten ge­sam­melt und be­nutz­ten die­ses Ver­fah­ren als Er­satz für ihre ei­ge­nen ge­stör­ten Leit­strah­len.

Aber auch die Eng­länder be­nutz­ten fremde Sys­te­me. Die deut­sche Lang­streck­en-Navi­ga­tion (Elek­tra) deckte das ganze Biskaya­ge­biet und die west­li­chen Zu­gän­ge ab. Die­ses Ver­fah­ren be­ruhte auch auf ver­schie­de­nen mit­ein­an­der ver­bun­de­nen Sen­d­ern, ein­schliesslich ei­nes in Stavanger, Nor­we­gen. Die Eng­länder be­nutz­ten also auch die­ses Sys­tem und protestier­ten auch nicht, als die Deut­schen ei­nen Sen­der im neu­tra­len Span­ien auf­bau­ten. Sie fan­den die­ses Ver­fah­ren so brauch­bar, dass sie nach Ab­zug der Deut­schen aus Nor­we­gen, ge­gen Ende des Krie­ges, die Nor­we­ger wei­ter be­zahl­ten, um den Sen­de­be­trieb wei­ter zu be­trei­ben.

Col Werner Meier



Während der Ausbildung zum Linienpilot der Swissair mussten wir die Astro- und Langstreckennavigation lernen - obwohl wir einen Navigator an Bord hatten. Die Ablösung der Navigatoren erfolgte durch die Einführung des AINS (Area Inertial Navigation System). PS. Lernen ist vielleicht etwas übertrieben, aber man musste bei der Prüfung einen simulierten Flug über den Atlantik als Navigator im Schulzimmer durchführen. Wie mein Flug aussah, könnt Ihr aus den folgenden Bildern sehen.

Aufgabe: Flug mit DC-8-62 von Genf nach Boston. Ein Beispiel von der Positions-Bestimmung um 0430 Uhr UTC.

0426 war Jupiter auf Hs 10°51' zu sehen

0430 war Polaris auf Hs 53°11' zu sehen

0433 Loran 1S3 zeigte Trackline 2810

0434 Loran 1S4 zeigte Trackline 2170

0435 Loran 1L7 zeigte Trackline 2770

Los geht's - man rechne...

Erlebnisreisen für Fliegerbegeisterte
Für Kenner von Spezialisten
mit Herzblut zusammengestellt!



Acapa Geschäftsstelle Seedorf:

Cosmos Tours

Postfach 88 / 3267 Seedorf

Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81

E-Mail: info@cosmos-tours.ch

www.cosmos-tours.ch

Die Loran-LP 1S3 wird in diesem Falle

Speedline
 Trackline genannt.

ASS. Poz

0426 Jupiter Hs 10°51'	0430 ZOLARS
GHA 355°51'	GHA Y 295°52'
LHA 356°00'	LW 19 50
	LHA 256°02'

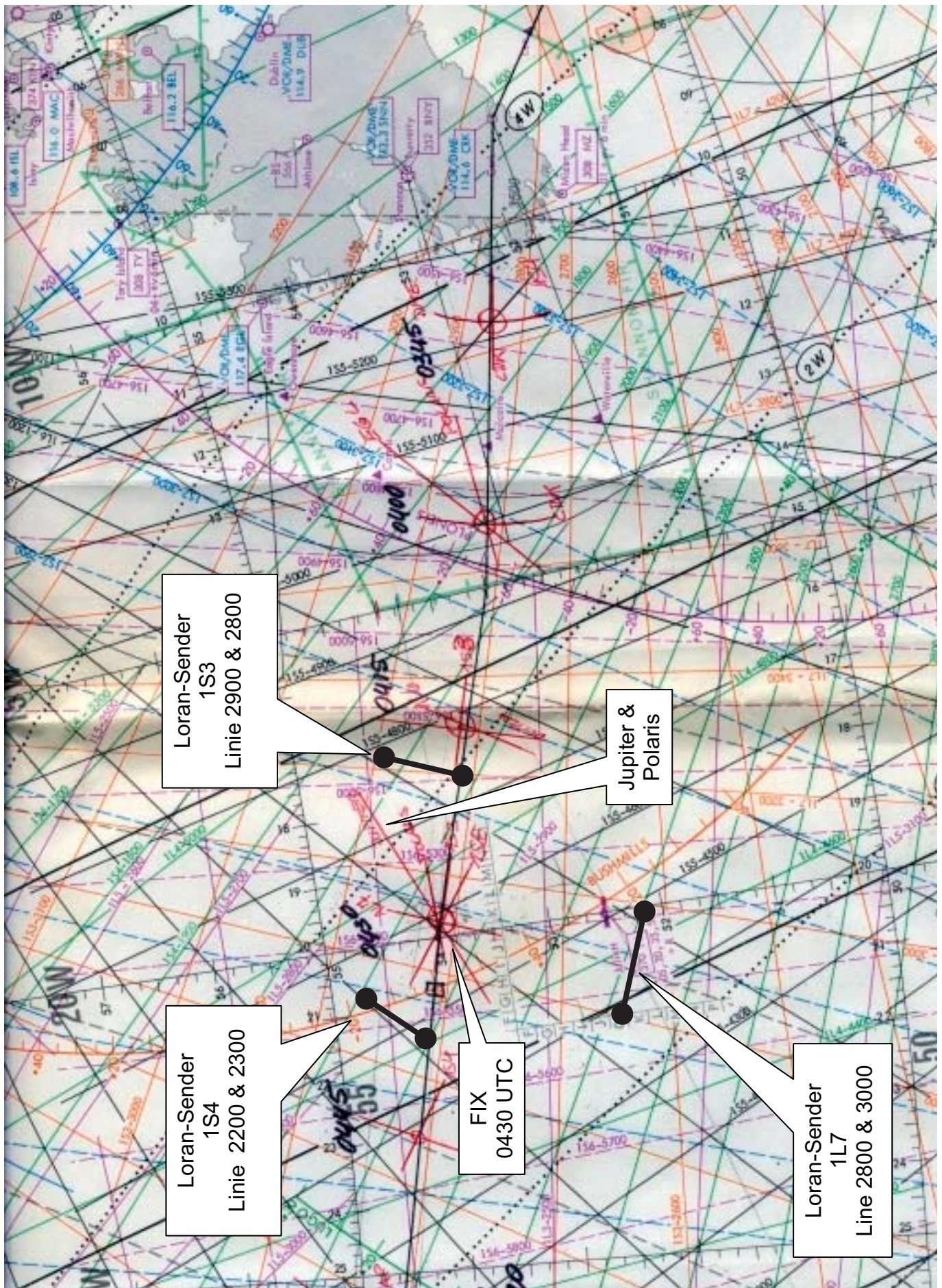
0433 Polaris Hs 53°11'

HC 1023 742 159
HD 1049 CONV 19
TO 26 174

0430 70LARS
CORR 9' Hs 53°11'
25 53°11'
P + 34
S 53°48'

35 0435 1L7 2770

Original Kopie der Aufgabe



Good bye Monika

Nun ist es so weit. Nach elf Jahren werde ich den Vorstand und den Verkaufsstand vom Swiss Wing mit einem tränenden und einem lachenden Auge verlassen. Dabei schaue ich auf elf schöne Jahre zurück. Ich werde sie nie vergessen. Denn ich behalte nur die schönen Zeiten in Erinnerung, die weniger guten habe ich bereits vergessen.

Wenn ich an den Anfang vor elf Jahren denke, muss ich schmunzeln. Wir hatten soooooo viele Wünsche betreffend unserem Swiss Wing (damals noch Swiss Supporter Squadron). Der grösste und schönste Wunsch ist ja in Erfüllung gegangen.

Wir haben unser Flugzeug. Nein nicht ein B-17 oder ähnliches, (Parkplatzproblem!) sondern **unsere Stinsy**. Auf sie bin ich richtig stolz. Wer einmal mit unserer Stinsy mitgeflogen ist, vergisst das nie. Es ist einfach spitze. (Probiert es nur einmal aus, es lohnt sich auf jeden Fall.)

Ich möchte allen vom Vorstand, dem vorausgegangenen und dem



jetzigen, danken für all die Zeit und die Arbeit, die sie alle für den Swiss Wing aufbringen und aufgebracht haben. Vor allem möchte ich mich bei meinem altbewährten Standteam Thomas Hüsser, Ernst Girsberger, Daniel Stadelmann, Theo Arter, Gabi und Marcel Weiss ganz herzlich bedanken. Auch Thomas Lutz, Hansjörg Engler und Franz Huber, denn auch sie haben einen oder mehrere Tage am Stand geholfen. Ihr habt alle Grossartiges geleistet. Sie haben ihre Freizeit und ihre Ferien für die Arbeit am Verkaufsstand abgegeben. Aber vor allem haben sie mich ertragen, und das war sicher nicht immer so einfach. Meistens hatten wir es aber schön und lustig, ausser wenn

wir pflotschnass den Stand aufgestellt oder abgebrochen haben.

«Meine» Standhelfer/in haben alle mehr als nur ein kleines Dankeschön verdient. Daher haben sie von mir persönlich am 16. Dezember 2006 Restaurant Sonne in Uerkheim ein kleines Abschiedsgeschenk erhalten.

Seid nicht traurig, wir werden uns sicher wieder an einem Ausflug, an einer Airshow oder an einer Veranstaltung vom Swiss Wing wiedersehen.

Darum sage ich nicht «Adieu» sondern bis bald einmal

Monika Eschmann

Sonne Märt Bremgarten

das konsumentenfreundliche

Einkaufszentrum:

- ☀ 25 Läden unter einem Dach
- ☀ Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- ☀ Über Mittag immer geöffnet
- ☀ Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- ☀ Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch



Dear Cols and Friends

Happy New Year ! Damit es endlich einmal gesagt sei. Well, ich konnte es euch ja nicht vorgängig wünschen, weil meine Tippse, oder - wie sie es besser mag - my personal assistant in writing kurz in den Ausstand trat und Ihr in der letzten Ausgabe des CAF Magazins vergeblich und sicher recht verzweifelt nach meinem Brief Ausschau gehalten habt. An mir lag's bestimmt nicht, that's for sure, dafür aber an einem dieser doch so harmlos aussehenden Grünabfuhr-Containern, die so scheinheilig an allen Strassenrändern stehen. Soll mich noch einer wissen lassen, der Umgang mit uns Beflügelten sei gefährlich! Eines dieser fiesen grünen Dinger, etwas zu kopflastig

getrimmt, kippte ohne Vorwarnung hinterrücks auf die Frau Mama meiner Sekretärin und brachte sie so zu Fall, dass sie an des Falles Folgen qualvoll sterben musste.

Wenn wir gerade daran sind, tüchtig in die Kleenexschachtel zu greifen: Meine geliebte Schwester – the other Miss Stinson, jene mit den gewagten, knallig roten Bändern um ihre Taille - musste für einmal ihr Näschen, anstatt hoch erhaben in die Luft zu halten, tief und sehr unfreiwillig in einen Lüterkofschen Kartoffelacker stecken. Kreislaufkolläpschen, weil ihre Internisten wohl etwas übersehen hatten und Sisterchens Lebenssäftchen nicht mehr floss, wie es hätte fließen sollen. Mitten im Sommer - prime time - kam Schwesterchen zu Fall. Too bad !

So musste ich halt solo und als einzige, alleinige, konkurrenzlos als the ultimate Lady Stinson auf dem Laufsteg diverser Flugschauen tonnenweise ungeteilte Bewunderung über mich ergehen lassen, was - zugegebenermassen - gar nicht so unerträglich für mich war. Bis in den frühen Winter war ich als Model gefragt. Gar in Herby Schillings «Late Show» hatte ich einen Auftritt, wie Seite 4 beweist. Well, Schwesterchen, es geht halt nichts über einen brillanten Internisten der welt-erprobten Spitzenklasse, wie zum Beispiel meinen Doc Norbert Kessler. Möge er ja nie daran denken, seine begnadeten Händchen gänzlich von mir zu lassen. Norbert, you hear me ? Komm mir nicht mit deinen angeblichen fünfundsiebzig Jahren, die dir ohnehin kaum einer abnimmt. Einer wie du, der sich in ungezählten nordamerikanischen Brutalo-Winter die nackten Finger zu Eisbein gefrieren liess um - dank mustergültig gewarteter Riesenvögel - Tausenden von Passagieren zu einer sicheren Passage über den Nordatlantik zu verhelfen. So einem können doch lumpige dreimal fünfundzwanzig Jährchen nichts anhaben.

A propos Jahre: Behauptet doch die beste Lady Stinson-Cheerleaderin aller Zeiten und prominente Mitglied des CAF-Verwaltungsrates, elf Jahre Dienst in und an demselben reichten ihr. Und damit nicht genug: Monika Darling will gar das Marketing der CAF-Fashion and Souvenir Division – an den berühmt berüchtigten Nagel hängen, bzw. in andere Hände legen. Als ob das einfach so zu handhaben wäre. Wer immer es wagen sollte, in ihre Fussstapfen zu treten, tritt ein schweres Erbe an. Denn: erstens gibt's die Monika Eschmann nur in einmaliger Ausführung und damit ohne jegliches «copy right» und zweitens gilt: Selten kommt was Besseres nach – ausser man begeben sich - von den in Sachen Make-up nicht ganz so gewieften Hände der international an und für sich renommierten Beflügelten-Pflege-und Regenerierfarm mit dem besonders attraktiven Kürzel SRTtechnics - in die Hände der Dübendorfer «Military-Overhaul-Division». Keine Regel ohne Ausnahme also. Hier darf ich meine militärfarbenen Wunder erleben. Genau da befinde ich mich momentan: In Dübis «Military Beauty Spa».

Wovon all die Mirage-Missen schwärmten, dürfte auch einer Lady Stinson genügen. Für die nächste Saison erwartet Euch also eine aufgemotzte, hieb-stich und kussechte Lady Stinson, welche das einst vor sich hin bröckelnde Make-up nicht mehr mit etwelchen Pigmentflecken und sonstigen Sonnenallergien entschuldigen muss. Freut Euch also ruhig auf mich !

Dass ich's nicht vergesse, ein Glas ist immer o.k. bzw. ein bis zwei Gläser täglich verbessern erwiesener Massen die Gesundheit: Mein neuer Stinson-Wein mit den umwerfenden Etiketten ist eingetroffen. Darum mein Geheimtipp: Sofort zugreifen !!! Äs hät, solang's hät.

Mit lieben Grüssen

Eure Stinsky



news

Neuer Anlauf mit Airshow-Reisen

Dieses Jahr feiert die Commemorative Air Force ihr 50-Jahre-Jubiläum. In Erwartung einer aus diesem Anlass nicht alltäglichen Airshow in Midland im September, hat sich Peter Winkler als Flugreisen-Koordinator intensiv auf die Suche nach einem Reisebüro gemacht, das bereit ist, den Mitgliedern des CAF Swiss Wings Reisen zu ausländischen Airshows im Allgemeinen und nach Midland im Speziellen so günstig wie möglich und mit einer nachvollziehbaren Kostenstruktur anzubieten.

Der Vorstand ist überzeugt, mit Cosmos Tours einen erfahrenen und fairen Anbieter von auf unsere Bedürfnisse zugeschnittenen Reisen zu Airshows im Ausland gefunden zu haben. Das Reiseangebot 2007 von Cosmos Tours wird allen Mitgliedern demnächst zugestellt und so hoffen wir, auf ein positives Echo zu stossen.

2007

- 17. März
- 23.-24. März
- 26.-27. Mai
- 7. Juli
- 7.-8. Juli
- 7. Juli
- 22. Juli
- 21.-22. Juli
- 11.12. August
- 25.-26. August
- 1.-2. September
- 29.-30. September
- 24. November

Veranstaltungen / Reisen

- Generalversammlung CAF Swiss Wing
- Meiringen, Tag der offenen Tür
- La Ferté, Frankreich
- Swiss Tank Challenge, Thun
- Flying Legends Air Show / Duxford
- Oldtimer Fly-in, Samedan
- BBQ Reichenbach
- Oberwalliser Flugtage
- Aerofestival Biel-Kappelen
- Dittinger Flugtage
- 11. Internationales Meeting Bex
- 50 Jahre CAF / Air Show / Midland
- Jahresend-Anlass

WS - Werbestand

- CAF SW
- CAF SW
- CAF SW
- Flight OPS
- CAF SW
- Flight OPS
- CAF SW / WS
- Flight OPS / WS
- Flight OPS / WS
- Flight OPS
- Flight OPS / WS
- CAF SW
- CAF SW



Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Werner Meier 056 633 6181

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönnenberger 044 858 2051

CAF Swiss Wing - Shop

Neu: Hemd (100% Baumwolle, bügelleichte Pflege) mit Krawatte. Sie haben nie mehr die «Qual der Wahl». Bei einem CAF Swiss Wing-Anlass sind sie immer gut angezogen - auch für Frauen!

Langarm Fr. 65.00, Kurzarm Fr. 60.00, Krawatte Fr. 25.00

Bestellungen an:

Peter Winkler, Illingerstr. 15, 8424 Embrach

peter.winkler@caf-swisswing.ch

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage:

www.caf-swisswing.ch



CAF Swiss Wing
www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

www.fliegerbuecher.ch



Weit über 21'000 Fliegerbücher erwarten Sie in unserer Datenbank. Surfen Sie jetzt vorbei!

Cumulus AG, Aviationbooks, Postfach 95, CH-5042 Hirschthal
Büro/Shop: Hügelstrasse 3, CH-5040 Schöftland
Ladenöffnungszeiten: Mo - Fr 8 - 12 / 13.30 - 17 Uhr; Sa 9 - 12 Uhr
Telefon 062 721 35 62, Fax 062 721 02 68; info@cumulus.ch

