



GV 2007 einmal anders

Das galt schon fürs Wetter: Anders als in vergangenen Jahren schien die Sonne zur Begrüssung, das Thermometer meldet bereits am Morgen eine milde Frühlingstemperatur von etwa 10 Grad. Abseits von fliegerischen Gefilden, mitten im aargauischen Baden, trafen sich gut drei Dutzend CAF-Mitglieder im Vorhof der Müller Bräu. Mit dabei eine 8-köpfige CAF-Delegation aus den USA, wie jedes Jahr unter der Leitung von Col George Lodge.

Anders als bisher drehte sich das GV-Vorprogramm nicht um die Fliegerei, sondern ums Bier. Warum nicht? Ist es doch, in vernünftigen Mass genossen, wie das Fliegen eine köstliche Sache! Und beides ist mit Mass zu geniessen. - Der Geschäftsleiter Felix Meier führte uns persönlich durch die Brauerei, eine 110-jährige Familienunternehmung. Die Brauerei besteht grundsätzlich aus zwei Gebäudekomplexen, nämlich dem alten Sudhaus aus dem



Der Vorstand nimmt die Auszeichnung entgegen. Der CAF Swiss Wing kann «STOLZ» sein über diese Auszeichnung. Wieso und Warum? siehe Seite 4

Jahre 1886 und dem ultramodernen Gär- und Lagerhaus. Heute sind rund 50 Mitarbeiter mit dem Umschlag von Getränken beschäftigt. Im Jahr sind das etwa 78'000 Hektoliter. Rund die Hälfte davon ist eigenes Bier in verschiedenen Sorten. Beispielsweise das Müller Bräu Lagerbier, das Badener Gold, Urweizen und sogar Draft - ein Ice Bier nach US-Vorbild. Abgesetzt wird das Müller-Bier hauptsächlich in der Nordwestschweiz.

Bier ist ein Naturprodukt aus nur drei Rohstoffen: Gerste, Hopfen und frischem Quellwasser. Von entscheidender Bedeutung sind natürlich die Qualität dieser Rohstoffe sowie das Know-how des Braumeisters und die Rezepte. Aus dem Gerstenmalz entsteht vergärbare Zucker. Helles Malz gibt später helles Bier, aus leicht geröstetem Malz entsteht dunkles Bier.

Der Hopfen sorgt für den leicht bitteren Geschmack und für die Haltbarkeit des Bieres. Höchste Ansprüche sind ans Wasser gestellt, denn sein Anteil am Bier beträgt immerhin 90 Prozent.

Im alten Sudhaus wird gebraut. Hier stehen zwei mächtige Kupferkessel. Das zerkleinerte Malz wird in der Maischepfanne mit Brauwasser gemischt und erwärmt. Im Läuterbottich setzen sich die Schalen der Gerstenkörner und andere Feststoffe ab. Was flüssig ist, fliesst in die Würzpfanne, wo dann die Hopfendolden beigegeben werden. Nach eineinhalbstündiger Kochzeit entsteht die sogenannte «Würze». Ein wichtiger Hilfsstoff wird anschliessend der Würze beigegeben, um den Gärprozess in Gang zu bringen: dafür genügen 5 bis 8 dl Hefe pro Hektoliter Würze.

Inhaltsverzeichnis

GV 2007	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Unit Award	Seite 4
DFW Wing	Seite 5
Giganten und Zwillinge	Seite 7
Aus der Werkstatt	Seite 9
Stinsy	Seite 11
News, Veranstaltungen	Seite 12

Im neuen Gebäudeteil befinden sich die Gärbottiche und Lagertanks, die bis zu 300 Hektoliter umfassen: alles aus Chromstahl und blitzsauber. Denn schon die kleinste Verunreinigung könnte den Biergeschmack beeinträchtigen. Das wäre doch sehr schade, wie wir am Ende der durchwegs interessanten und lehrreichen Betriebsbesichtigung bei einer «Stange» selber feststellen konnten.

Nach einem kurzen Fussmarsch fanden wir uns im Hotel-Restaurant «Du Parc», nahe an der Limmat ein. Die Hungergefühle steigerten sich angesichts der runden, schön gedeckten Tische. Und sie wurden ganz und gar nicht enttäuscht – der Kalbshohrücken war wirklich delizios! Die nachfolgende Schokoladenmousse war auch nicht von schlechten Eltern. Es herrschte eine lockere Atmosphäre.

Generalversammlung

Zur Durchführung der Generalversammlung musste feudalerweise niemand seinen Tischplatz verlassen. Für einen Teil der tafelnden Mitglieder hiess es einfach «rechtsumkehr». Denn der Vorstand hatte sich mittlerweile auf der einen Saalseite für den offiziellen Teil der GV eingerichtet. Die statutenkonforme Traktandenliste war vorgängig jedem Mitglied ins Haus zugeschickt worden. Für die Präsentation der Zahlen und Termine standen (ein leicht bockiger) Computer sowie Beamer und Leinwand bereit. Der Stimmzähler war auch rasch gewählt. Die GV beginnt um 14 Uhr und verlief ohne Wenn und Aber und mit jeweils null Gegenstimmen sehr zügig.

Die Rechnung 2006 wurde von Kurt Bolli vorgestellt. In der professionelleren Rechnungsaufstellung ist die Kontierung angepasst worden. Den Einnahmen von gut 18'762 Fr stehen nun Ausgaben von 6150 Fr gegenü-



Alte und neue Art der Brauerei - Kupfer und Chromstahl...



aber das Bier schmeckt auch so ausgezeichnet... (Ein Eichhof-Bier Fan)



ber. Die Versammlung stimmte dem Antrag des Rechnungsführers zu, den Gewinn von 12'612 Fr dem Vereinsmögen (neu 22'011) gutzuschreiben. Weniger erfreulich hingegen ist die Tatsache, dass Monika Eschmann sich aus privaten und beruflichen Gründen als Leaderin des Werbestandes, aber auch als langjähriges Mitglied des Vorstandes zurückziehen musste. Monika hat den attraktiven Werbestand in kürzester Zeit auf- und ausgebaut sowie mobil gemacht. Mit grossartigem Einsatz hat sie damit dem CAF Swiss Wing hierzulande einige Bekanntheit verschafft. Trotz allen Bemühungen konnte bisher keine Nachfolge gefunden werden. Der Werbestandbetrieb bleibt darum bis auf weiteres einge-

stellt. Monika, an der GV leider nicht anwesend, hat als Dank für ihre Leistungen im Vorstand und beim Werbestand eines der beiden wundervollen Stinsy-Modelle geschenkt erhalten.

Henri Saladin freute sich, mit einer etwas heiseren Stimme über ein unfallfreies Stinsy-Flugjahr bildhaft berichten zu können. Auch 2007 ist ein reiches Fluprogramm vorgesehen. Das Barbeque im idyllischen Reichenbach hat sich mittlerweile zum lässigen Flugplatzfest mit festem Platz im Jahresprogramm entwickelt. Auch dieses Jahr soll es nicht fehlen. Aber wie Fredi Lienhard ankündigte, leidet nun auch noch das Kandertal in gewissem Masse an Antifluglärmpathie AFLP.



Vom Mittagessen direkt zur GV...

Deshalb muss möglicherweise von Passagierflügen abgesehen werden. Herbert Schilling und Peter Winkler orientierten über die geplanten Veranstaltungen und Reisen. Die Termine sind im Clubmagazin und im Internet nachzulesen. Zurzeit wir abgeklärt, ob sich die Reise an die Airsho 07 in Midland mit einem Abstecher zum DFW Wing ergänzen lässt.

Werner Meier, Editor des Contacts, wünscht sich mehr Beiträge von Seiten der Mitglieder - seien es persönliche Flugerlebnisse, interessante Fluggeschichten, fliegerische Anekdoten, Leserbriefe usw. Für diejenigen, die nicht so schreibgewandt sind, können Beiträge auf ausdrücklichen Wunsch hien von der Redaktion ganz diskret ausgefeilt werden.

Im Laufe der GV wurden noch das Budget 2007 sowie die unveränderten Mitgliederbeiträge einstimmig genehmigt. Das Schlusswort, wie immer bei Col George Lodge, beendete die GV 07 mit einer völlig unerwarteten, ja überrumpelden Fanfare: Der Swiss Wing - insbesondere sein Vorstand - erhielt für seine Aktivitäten und Bemühungen rund um die Sache der CAF ein amerikanisches Ehrenbanner. Eine solche Auszeichnung haben im zweiten Weltkrieg einheimische Rüstungsbetriebe für ausserordentliche Leistungen erhalten. Absolutely great! Fast zur vorgesehenen Zeit konnte der Präsident Thomas Lutz die GV 2007 schliessen.

Col Hans Hinnen



Brunch am Sonntag - kulinarischer und visueller Genuss - dann ein verdientes Nickerchen von Jim...



Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

Auch die CAF hat zur Motivation und zur Würdigung herausragender Leistungen von Mitgliedern oder einzelner Clubs, das Mittel von Auszeichnungen. Selbstredend gibt es dafür ein einschlägiges Reglement.

An der diesjährigen GV im März ist dem CAF Swiss Wing von George Lodge, Mitglied des General Staff der CAF, die «CAF Distinguished Unit Award», die zweithöchste Auszeichnung, die an Clubs vergeben werden kann, überbracht worden.

Zur dieser Auszeichnung für, wie es heisst, «extraordinary, meritorious and exceptional service to the CAF», gehört auch die Vergabe einer Nachbildung es berühmten «E»-Wimpels, der ursprünglich mehrtausendfach an Firmen als Anerkennung ihrer Produktionsleistungen während des Zweiten Weltkrieges vergeben worden ist. Das «E» steht dabei für «excellence». Dabei sind die Firmen angehalten worden, diesen blau-weisen Wimpel sichtbar zu hissen.

Diese «E»-Auszeichnung ist 1961 unter Präsident Kennedy als Presidents «E- Award» wieder auferstanden und kann an Personen, Firmen oder Organisationen vergeben werden, die signifikante Anstrengungen zur Erhöhung des Exportes der Vereinigten Staaten ausweisen können.

Die dazu gehörige Executive Order vom 5.12.61 ist auch heute noch in Kraft.

Euer Präsi
Thomas Lutz

**COMMEMORATIVE AIR FORCE**

To: Swiss Wing
Date: 17 February 2007
Subject: Commemorative Air Force Distinguished Unit Award

50TH ANNIVERSARY
NATIONAL PATRIOTIC RALLY
MEET ME IN VEGAS

Under the provisions of Commemorative Air Force Regulation 900-1, the above named Unit is presented the Commemorative Air Force Distinguished Unit Award.

CITATION

THE CRITERIA FOR THIS AWARD IS THAT A UNIT MUST HAVE CONSISTENTLY DEMONSTRATED EXTRAORDINARY, MERITORIOUS, AND EXCEPTIONAL SERVICE TO THE COMMEMORATIVE AIR FORCE. THE SWISS WING HAS A RECORD THAT FULFILLS ALL OF THE CRITERIA.

THE SWISS WING CONTINUES TO DISTINGUISH ITSELF THROUGH EXCEPTIONAL DEDICATION AND SUPPORT OF THE GOALS AND OBJECTIVES OF THE COMMEMORATIVE AIR FORCE IN ALL AREAS OF UNIT OPERATIONS. THE SWISS WING HAS AN OUTSTANDING RECORD FOR OPERATION, MAINTENANCE AND RESTORATION OF ITS AIRCRAFT. THE SWISS WING'S ABILITY TO MAINTAIN ITS OUTSTANDING RECORD OF SUPPORTING AND REPRESENTING THE COMMEMORATIVE AIR FORCE IN EUROPE AND CONDUCTING SUCCESSFUL FUND-RAISING ACTIVITIES IS AN OUTSTANDING EXAMPLE OF THE WING'S "CAN DO" ATTITUDE. THE WING'S SUPPORT OF THE FLYING EVENTS IN EUROPE WHILE REPRESENTING THE CAF IS COMMENDABLE AND WILL HELP ENHANCE THE POSITIVE RECOGNITION OF THE COMMEMORATIVE AIR FORCE IN THEIR COUNTRY. THE SWISS WING'S ACQUISITION AND USE OF ITS STINSON AIRCRAFT "STINSY" ALONG WITH THEIR OUTSTANDING NEWSLETTER, WEBSITE AND APPEARANCES REPRESENTING THE CAF HAVE ESTABLISHED A TRULY OUTSTANDING RECORD OF SERVICE WITHIN THE CAF. THE DEDICATION AND ENTHUSIASM OF THE SWISS WING'S MEMBERS IS SETTING VERY HIGH STANDARD OF PERFORMANCE.

THE SWISS WING IS HEREBY PRESENTED THE COMMEMORATIVE AIR FORCE DISTINGUISHED UNIT AWARD FOR 2006 IN RECOGNITION OF THEIR OUTSTANDING DEDICATION AND ENTHUSIASM TOWARD SUPPORTING THE GOALS AND OBJECTIVES OF THE COMMEMORATIVE AIR FORCE.

BY ORDER OF:

JETHRO E. CULPEPER
COLONEL, CAF
COMMANDER

Honoring America's Legacy of Freedom

CAF Headquarters @ P.O. Box 62000 @ Midland, Texas 79711-2000
(432) 563-1000 @ Fax (432) 563-8046 @ www.commemorativeairforce.org

report

DFW WING CAF CREW FLIES TO SWITZERLAND IN MARCH

Again this year, members of the Dallas/Fort Worth Wing flew over to Switzerland for the Annual Meeting of the CAF Swiss Wing which was held on Saturday, March 17 in Baden.

We arrived on a spring like day. No snow on the ground. When we left Dallas, Texas the weather was warmer than in Switzerland, but our prayers were answered. By Monday evening it started snowing ever so gently, and by Tuesday we were in a winter wonderland which we love so much when we come to visit.

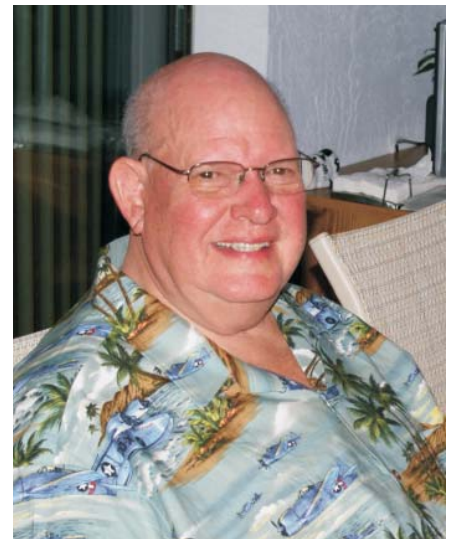
CAF Cols. George Lodge, Bobbie Lodge, Jim Goad, Mary Jane Goad, John Sweatt, Donna Sweatt, West Sanders and Carol Towerton all members of the Swiss Wing were greeted at the Zürich International Airport on Thursday morning outside of Customs by Col Henry Saladin. We missed not seeing Fredi Lienhard, but were told

that he is enjoying his chalet in the Alps. Henry guided us to the train to Lucerne. Col Hugo Hostettler met us and off we went to the «Drei Könige Hotel». Our favorite rooms awaited us for rest time before a great fondue dinner across the famous wooden bridge in the old quarters of Lucerne.

Friday we took the train back to the Zürich International Airport to meet Henry for a personal tour of the REGA hangar and their flying hospital. While we were there one of their helicopters arrived from a station near one of the 15 stations throughout Switzerland. One of the male nurses provided us useful knowledge about the Swiss Medical and Rescue Association open to all Swiss citizens for a modest amount of money. Several of us remember when Col Christian Schweizer, renowned acro pilot was president and we met for the Swiss Wing's annual meeting at the Birrfeld Airfield west of Zürich. What a service REGA provides!

The day of the annual meeting was very special with a tour of the Müller-Bräu in Baden. The samples were greeted with much pleasure. Many of us didn't realize how many local beers there are in Switzerland.

At the meeting it was great to renew old friendships and make new ones. Some Colonels were sorely missed es-



Our «Götti» George Lodge

pecially Monica who worked so hard to make the PX a great success as a money making enterprise in support of the Wing's airplane, Stinsy,

The Lucerne Lake cruise on Sunday hosted by the Swiss Wing Staff was really awesome; clear skies, warm sun, superb food, and good fellowship.

On Monday, we went to the cheese factory - most interesting; also, we visited the Swiss Army Museum in a bunker under a basketball court in a suburb very near to Lucerne. We met the owner who built it for his collection. The dinner in the Officers Mess was superb, especially the desert. Our guide was a retired Swiss Army General.

It seems that each year, Thursday come too fast and we must say «Auf Wiedersehen» to Cols. Doris and Hugo Hostettler who are so kind to us at their hotel in Lucerne as we board the train for the Zürich Flughafen, and fly home to DFW. The Lord willing we will see you at CAF Airsho'07 and the annual meeting next year.

Col George Lodge





DFW Wing besucht die «regal»

*Die Challenger wird für einen Einsatz in Nordirland vorbereitet und eine 100-Stundenkontrolle am Triebwerk eines «Augusta»
Carol Towerton und West Sanders, Donna und John Sweatt (rechts)*



report

Giganten und Zwillinge

Ein ausserordentliches Projekt zieht ein noch aussergewöhnlicheres nach sich...

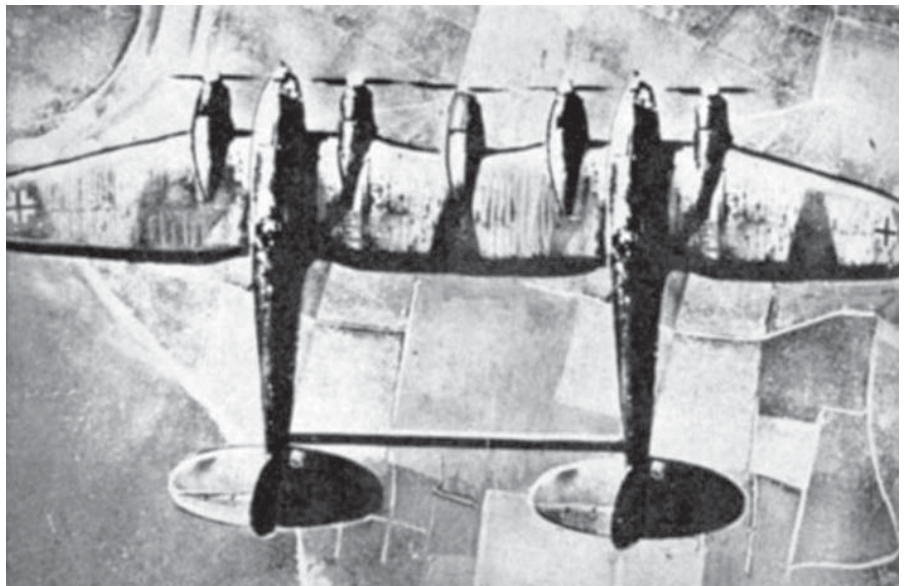
Weil für den Schlepp des Lastenseglers Me 321 schlicht kein Flugzeug mit genügender Leistung vorhanden war, musste eine Alternative gefunden werden. Man kann sich heute kaum mehr vorstellen, was es in dieser Zeit für Flugzeuge brauchte, um dieses Ungetüm mit einem Startgewicht von 40 Tonnen in die Luft zu bringen, geschweige denn, sie über einige hundert Kilometer zu schleppen.

Aber der Reihe nach: Bei der Planung der «Operation Seelöwe», der Invasion Englands, suchte das Oberkommando Wehrmacht (OKW) nach Transportmöglichkeiten für die Invasionsflotte. Die ganze Invasionsflotte ausschliesslich über den Kanal zu schicken, erschien der Planungsstelle als eine fast unlösbare Aufgabe. Die Grundbedingung für eine erfolgreiche Landung waren gesicherte Brückenköpfe im Landungsbereich (Dieses Vorgehen war auch einer der entscheidenden Punkte beim D-Day in der Normandie).

Als Beispiel diente die Eroberung der drei Maas-Brücken in der Nähe von Fort Eben-Emael, dort wurden 41 der 10-sitzigen Lastensegler DFS 230 eingesetzt. Für eine Invasion England hätte man eine Unmenge dieser Lastensegler gebraucht, aber das wäre noch das kleinere Problem gewesen, doch woher hätte man die Schleppmaschinen genommen? Die ganze Operation hätte grosse Transportverbände gebunden.



Dieser Me 321 Lastensegler gab den Ausschlag - 18 Tonnen Leergewicht, Zuladung 22 Tonnen, Spannweite 55 Meter - und das war die Antwort - die fünfmotorige Henschel He111Z - Startleistung 6700 PS, maximales Startgewicht 28.6 Tonnen, Flügelspannweite 35.4 Meter



Das OKW wollte für die «Operation Seelöwe» einen Lastensegler mit vier verschiedenen Lasten-Varianten und einer Zuladung von 20 Tonnen, dies entsprach:

- a) 130 voll bewaffneten Soldaten
- b) einer 8,8 cm Kanone mit schweren Kettenfahrzeugen, Munition und Bedienungsmannschaft
- c) einem Panzerkampfwagen, Munition und Bedienungspersonal

d) einem Sturmgeschütz, Munition und Bedienungspersonal.

Man machte sich an die Arbeit und in kurzer Zeit hatte Willi Messerschmitt einen Grundentwurf für den Lastensegler, die Me 321. Die Pläne wurden am 6. November 1940 eingereicht.

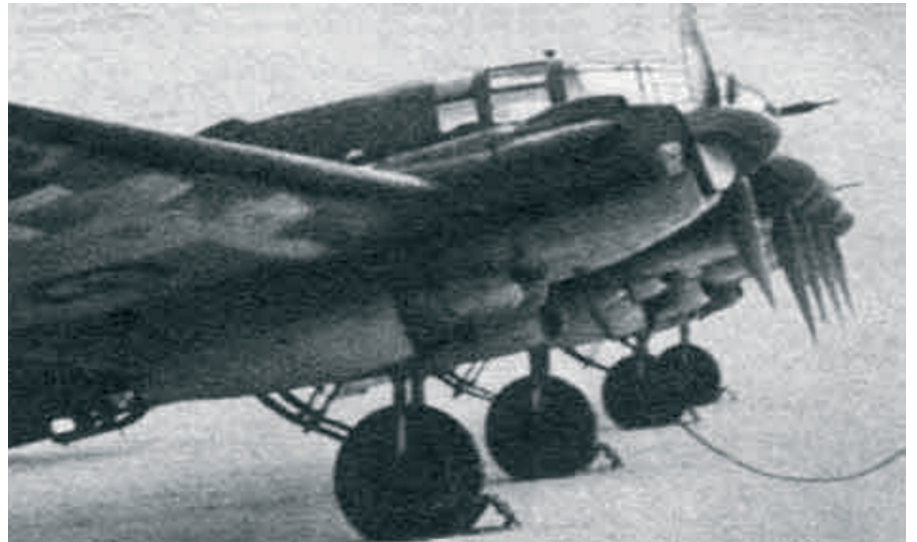
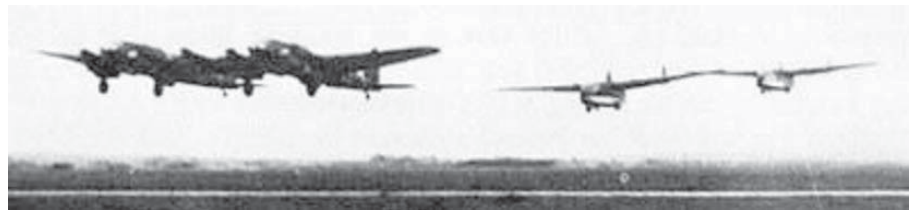


Am 21. Februar 1941 erfolgte der Erstflug. Als Schleppflugzeug wurde die viermotorige JU 90 eingesetzt. Man hatte nun einen «Gigant», das weitaus grösste Flugzeug zu dieser Zeit, man hatte jedoch keine geeignete Schleppmaschine.

Die JU 90 war zu «schmalbrüstig», und der Troika-Schlepp mit drei Messerschmitt Bf 110, die mit drei 120 Meter langen Stahlseilen mit der ME 321 verbunden waren, war sehr gefährlich. Die Startstrecke betrug über 1200 Meter, für diese Zeit eine wirklich ungewöhnliche Startstrecke. Diese Schleppmethode wurde denn auch immer wieder von schweren Unfällen überschattet.

Die 200 produzierten Me 321 wurden an der französischen Kanalküste in ihren Bereitschaftsräumen stationiert, und nachdem die Operation «Seelöwe» abgeblasen wurde, kamen die meisten an die Ostfront. Später wurde noch eine motorisierte Variante gebaut, die Me 323 mit sechs Motoren. Die 200 gebauten Me 323 konnten je 12 Tonnen Nutzlast 800 km weit befördern. Mit ihren 260-km/h Reisegeschwindigkeit aber waren sie ein leichtes und zugleich auch ein grosses Ziel für die gegnerischen Jäger. Mangels Jagdschutz wurden viele Me 323 über dem Mittelmeer abgeschossen.

Als Generaloberst Ernst Udet 1941 die Heinkel-Werke in Marienehe besuchte, machte er einen Vorschlag, der zuerst sicher einiges Kopfschütteln hervorrief: Wenn zwei Me111 beim Schleppen so nahe zusammen fliegen müssten, dass eine Kollision nicht auszuschliessen sei, so solle man doch zwei Me 111 zusammenbauen, dann könne nichts mehr geschehen! Zu dieser Zeit brauchte man unbedingt eine geeignete Schleppmaschine, wollte man doch den «Gigant» für das Unternehmen «Herkules», die Eroberung von Malta, einsetzen. Andere Einsatzpläne waren aber auch Luftlandeoper-



von oben: Die He111Z beim Schlepp, fünf Motoren in einer Reihe! und die sechsmotorige Me 323

ationen auf russischen Ölfeldern, Truppentransporte nach Sizilien und für Stalingrad.

Gesagt und getan - Heinkel nahm zwei He 111 R-6, montierte teilweise die rechte bzw. die linke Tragfläche ab und ersetzte sie mit einem 6,15 m messenden Mittelstück - und fertig war das Monster.

Das Flugzeug bestand nun aus zwei Rümpfen (Abstand 12,8 m), fünf Motoren, zwei Normalleitwerken, vier Hauptfahrwerken und zwei Heckrädern.

Col Werner Meier

Im nächsten CONTACT:
Noch mehr über die Zwillinge

Aus der Werkstatt

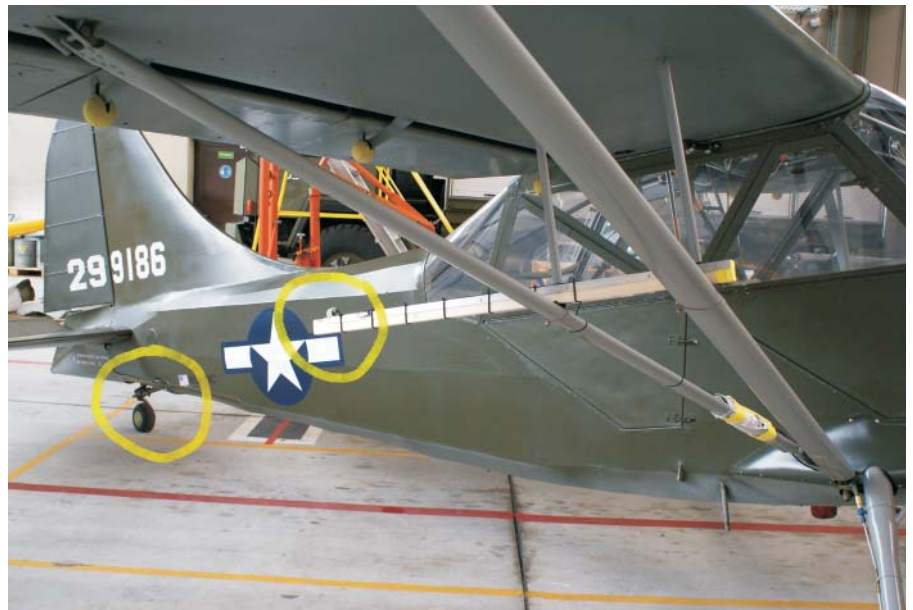


Am 8. Januar 2007, 13:49 Uhr, landete die Stinson auf dem ehrwürdigen Militärflugplatz Dübendorf.

Hier sollte sie nun ihre lang ersehnte farbliche Auffrischung erhalten. Von den Militär-Mirage-Malern wurde nach einer aufwändigen Farbabstimmung die ganze Motorabdeckung gespritzt. Henry übernahm die Ausbesserung von Farbschäden am Rumpf und im Cockpit. Es hat sich gelohnt – sie sieht nun wirklich wie eine Dame aus – nicht gestrafft, aber gut geschminkt.

Während dieser Zeit wurde das Heckrad-Problem näher untersucht. Wir hatten in der Vergangenheit immer wieder mit dem «Shimmy» zu kämpfen. Wir konnten nicht eruieren, warum und wann das Heckrad zu «rütteln» begann.

Wir, der ältere Werner (Zürner) und der jüngere Werner (Meier) wollten es nun wissen, das Heckrad sollte mit einer Kamera gefilmt werden. Während sich der «älter W» um die Aufhängung für die Kamera kümmerte, organisierte der «jünger W» Kameraausrüstung und Computer. Nach einem «high



Erlebnisreisen für Fliegerei-begeisterte
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

speed»-Rollversuch» waren wir schlauer. Wenn bei grösserer Geschwindigkeit das Heckrad entlastet wird, beginnt es zu «schlingern» und dreht sich sogar um die eigene Achse. Ein voller Erfolg dieses Hollywood-Movies. Wie das bei «Movie-Sternchen» so üblich ist, zickte unsere Stinsky natürlich ebenfalls. Beim Rückflug ins Birrfeld, Landung bei starkem Seitenwind, wollte sie mir nochmals zeigen, wer der Chef ist, und rüttelte wie wild.

Die beiden Ws haben dann beschlossen, diese unschöne «Macke» zu beheben.

Zuerst wurde das weite Ausfahren des Heckrades limitiert. Damit konnte ein besserer Nachlauf des Rades erreicht werden. Mit einem sehr dünnen Schleifring konnte das freie Drehen des Rades zusätzlich erschwert werden.

Durch diese Massnahmen konnte der unangenehme «Shimmy» praktisch behoben werden. Nachzutragen ist noch, dass dieses Problem bei allen Stinson L-5 besteht. Das «Lakes State Tailwheel» neigt zu «Shimmy» bei Landungen auf Betonpisten, auf

Graspisten hingegen ist es kein Problem. Einige L-5 wurden bereits auf modernere Heckräder umgerüstet und haben nun auch kein Problem bei der Beschaffung von Ersatzteilen.

Auch im Cockpit wurden Änderungen vorgenommen. Das Abgastemperatur-Instrument wurde versetzt und in die «Norbox» eingebaut. An dieser Stelle konnten wir einen «Vertical Speed-Indicator» (Steig- und Sinkgeschwindigkeit) einbauen. In die Norbox wurde noch ein Accelometer eingebaut (g-Messer). Wir können nun die Belastung des Flugzeuges messen und überprüfen.



PS «Norbox»: Damit wir das Original-Cockpit soweit als möglich erhalten können, hat Norbert Kessler eine neue Box konstruiert und links im Cockpit eingebaut.

Ausblick: Marcel Weiss wird die ganze elektrische Anlage unter die Lupe nehmen. Mit seinen Kenntnissen vom Airbus 320 bis 340 werden die Verkabelungen der Stinsy überprüft und wenn nötig ersetzt.



Col Werner Meier

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

Nichts als Ärger, Frust und eine wuchtige Stinkwut im Belly - kaum dass die Tulpen erblühten, liessen sie im Klima «geplagten» nordisch heissen Wüstenwind ihre Köpfe hängen! Nein, nicht allein die bedenkliche Tatsache ist es, dass im Vorstand noch immer eine gähnende Monika-Lücke klafft und ein CAF –Werbekosten ohne Eschmannsche Top Salesperson keine Falle und noch weniger Gewinn macht. Auch nicht, dass die Mutter aller Bestseller Magazine, das CONTACT, einen Pegelstand wie der Rhein Ende April 07 aufweist, betreffend Beiträge seiner Mitglieder. By the way, friends, anstelle abendfüllender Flieger-Stories gröhlend übers Bierglas gebrüllt;

haut doch wieder mal in die Tasten, zack, und „send“ to Col Werner Meier. So einfach ist das. Poor Werner, wenn ihn nur nicht das Monika-Syndrom redaktorisch dahinrafft. Schliesslich hat er auch nur zehn Finger aus denen er sich im Scheweisse seines Angesichtes Artikel saugen kann. Richtig schrumpelige Waschfrauenfinger hat er schon! No sweat; Seine lektorischen Fähigkeiten sind überaus feinfühlig und diskret. Also keine Bange: Eure heiss ersehnten schriftlichen Ergüsse erhaltet ihr nicht rot gesprenkelt zur wiederholten Korrektur-Abschrift zurück. Noten gibt es garantiert auch keine, dafür aber ein Steinchen in Euer sonst langsam bröckelndes Profilierungskrönchen.

Really, was mich so richtig sauergurkig gemacht hat ist das Drama um meinen Freund Gentleman, mit Kürzel AC-4. Genty musste sich einem kleinen Eingriff unterziehen und begab sich daher in die Spezialklinik im Dübendorfer Military Park. Dass wochenlang nichts geschah, well, damit hätte er sich noch abfinden können. Einmal Staatsbetrieb, immer Staatsbetrieb. Aber was da kam, schlug ihm tüchtig auf den Pleuel. Pflegebedürftig wie er war, wurde ihm eines Tages mitgeteilt, dass man fortan für ihn keinen Raum mehr zur Verfügung stellen möchte. Auf einem Airport, wo das einzig sich Bewegende in flimmernder Hitze und vielleicht noch einem paar Maulwürfen besteht, welche munter ihre Hügel bauen. So schwach und bewegungsunfähig wie er war, wurde Genty einfach so mir nichts, dir nichts, per zeitlichem Ultimatum vom Schragen gefegt, bzw. vom Tropf gezerrt. Dessen nicht genug: Genty musste sich in entwürdigender und beschämender Weise auseinander nehmen, buchstäblich in Stücke zerlegen lassen damit er auf einen Lastwagen gehievt und gen Zürich International gekarrt werden konnte.

Düby, was ist nur aus dir geworden? Eine Art militärisch verstaubtes Denkmal, welches von irgend welchen mental ebenfalls etwas verstaubten Wesen wie ein langsam vor sich hin vertrocknender Augapfel gehütet wird. Wofür? No ihr DUBY-DUSTIES, vergessen hab ich es nicht, wie ihr mich damals vor ein paar Jahren zur Jubiläums-Feier meines Fan-Clubs nicht habt empfangen wollen, einfach so. Und meine Lieben waren so gefrustet, nachdem sie sich stundenlang in fiebriger Erwartung längst alle Fingernägel bis unter die Fingerkuppen abgeknappert hatten. Nun ist dear Genty halt im Schoss, sowie der Gunst und weiterhin im Besitz des General Hospitals der kommerziell Beflügelten. Gunst und Besitz verpflichten, liebe SR-Technics, do you get it?

So, nun habe ich mich etwas entfrustet und zu berichten gibt es gar noch etwas Hoffnungsvolles: Meine Fans haben an ihrer letzten General Party entdeckt, dass es fast noch Schöneres als Flugplätze, Kerosindampf, ölverschmierte Hände und Motorengedröhne gibt: Bierbrauereien nämlich und einen Berg Schaum um den Mund. Guckt Euch nur selber die aufgestellten Fötel an. A propos aufgestellt: Wir sehen uns doch am Reichenbacher Barbecue? Mögen sich die diversen lindengrünen Birkenstock besandalten Flugsportmuffel bis dahin so weit entphobisiert haben, dass ich einmal mehr mit meinen Fans Reichenbach aus der Bergdohlen-Optik bewundern kann.

See you for sure!

Herzlichest Eure Sinsy



news

Wir freuen uns folgende Neumitglieder begrüßen zu dürfen:
 Ferdinand Nietlispach, 5621 Zufikon
 Julian Blaser, 4653 Obergösgen

Weihnachten im März?

Col Richard L. Schaeffer von Ohio, USA konnte nicht an unserer Generalversammlung teilnehmen. Dies bedauerte er sehr und schickte uns einen Check über 200 US/Dollar. Eine nachahmenswerte Geste für die Arbeit des CAF Swiss Wing.

«Keep the warbirds flying» können wir nur mit eurer Hilfe erreichen. Wenn ihr nicht an einem Anlass der CAF teilnehmen könnt, so wäre dies doch ein Weg die CAF nicht nur mental zu unterstützen, sondern unser Kassier Kurt Bolli ist für jede Spende sehr dankbar. Also das nächstmal den EZ als Absage benutzen und zugleich Fr. 10.- überweisen (kann auch mehr sein. Red.)

2007

Veranstaltungen / Reisen

7.-8. Juli	Flying Legends Air Show / Duxford	CAF SW
7. Juli	Oldtimer Fly-in, Samedan	Flight OPS
22. Juli	7. BBQ Reichenbach	CAF SW
21.-22. Juli	Oberwalliser Flugtage	Flight OPS
11.12. August	Aerofestival Biel-Kappelen	Flight OPS
25.-26. August	Dittinger Flugtage	Flight OPS
1. September	Forté Modascia Biasca	CAF SW
1.-2. September	11. Internationales Meeting Bex	Flight OPS
29.-30. September	50 Jahre CAF / Air Show / Midland	CAF SW
24. November	Jahresend-Anlass	CAF SW



*Besuch beim CAF Florida Wing
 (vl) Col Werner Meier (Swiss Wing), Col Dick Russell (Florida Wing),
 Col George Lodge (DFW Wing) und Col Ken Brownell (Florida Wing)*

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 Schönenberger 044 858 2051

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

CAF Swiss Wing - Shop

Stinsy-Wein Rotwein, Cabernet Sauvignon, California
 Weisswein, Chardonnay, France
 Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen.
 Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten
werner.meier@caf-swisswing.ch



Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch

www.fliegerbuecher.ch



Cumulus AG, Aviationbooks, Postfach 95, CH-5042 Hirschtal
 Büro/Shop: Hügelistrasse 3, CH-5040 Schöffliand
 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

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

