



CAF Swiss Wing GV 2008

43 Swiss-Wing-Members, sowie Col West Sanders mit Gattin vom Dallas Fort Worth Wing, besammelten sich an der Werftstrasse 5 an der Ufermauer der Hafenanlage der Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee. Bei Prachtwetter präsentierte sich majestätisch direkt vor uns die Flotte der 20 SGV-Schiffe, darunter fünf rund 100-jährige Raddampfer.

Henry Saladin stellte uns pünktlich um 10:15 Uhr den Chef der Division «Werft und Maintenance», Herrn Rudolf Stadelmann vor, der uns mit interessanten und lebhaften Erklärungen die Struktur der Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee vorstellte und uns durch die weiträumigen Werftanlagen, Werkstätten und Docks führte, wo der Schiffsunterhalt, aber auch der Neubau von Schiffen erfolgt.

Um Schiffsambiance zu schnuppern, bestiegen wir den Salondampfer



Ein Teil der SGV Flotte und man «lauschte» den Ausführungen von Rudolf Stadelmann

Inhaltsverzeichnis

Generalversammlung 08	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Fokker Team	Seite 5
Im Visier	Seite 8
Stinsy	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

«SCHILLER», Baujahr 1905, wo wir im beeindruckenden 1.-Klasse Salon viel Interessantes über diesen Pracht-Raddampfer erfuhren. Das Interieur hat der Künstler Robert Rittmeyer im

« Art Deco » der Belle Epoque mit luxuriösem Ebenholz und Perlmutterarbeiten ausgestattet. Heute steht dieses Bijou von einem Salon unter Denkmalschutz.

Der lehrreiche Rundgang, vor allem in den nicht öffentlichen Heiligtümern wie Kommandobrücke, Logistikräumen der Schiffsgastronomie und den Maschinenanlagen gab es viel Interessantes zu bestaunen. Die Verbunddampfmaschine mit je einem Hoch- und Niederdruckzylinder, gebaut von Sulzer Winterthur mit total 700 PS, ist noch im Originalzustand von 1905, lediglich 1997 wurde die Kohlefeuerung auf Oelheizung umgestellt, zwecks Personalkosteneinsparung und Komfortsteigerung der Passagiere auf dem Sonnendeck, dank der Russverminderung.

Die ausgedehnte Werft- und Werkstättenbesichtigung führte uns durch die vielseitigen Abteilungen für den Unterhalt und die Revisionen der Flotte sowie auch für den Neubau ganzer Schiffe; dabei seien erwähnt:

Mechanische Werkstatt: Dieselmotoren, Hydraulik, Pneumatik, Werkzeuge.

Dampfmaschinen: Dampfturbinen, Dampfkessel, Schaufelräder,

Rohrschlosserei: Heizung, Lüftung, Sanitär, Rohrsysteme

Schlosserei: Metallbau, Schmiede, Schweisserei,

Elektrische Anlagen: Generatoren, Batteriesysteme, Funk- u. Audioanlagen,

Schreinerei: Innenausbau, Möbel, Holzdecken, Zimmerei, Sitzbänke,

Malerei: Korrosionsschutz, Deckaufbauten, Rettungsmaterial,

Wasserbau: Pfähle, Landungsstege, Anlegestellen.

Die SGV ist ein bedeutender Arbeitgeber der Region. Sie ist auch ein wichtiger Lehrbetrieb für Berufe der



Katamaran im Bau, ein «Schlepper» aus Hamburg wird renoviert und im Maschinenraum des Raddampfers «Schiller».



Verwaltung, Werkstätten, Gastronomie und Schiffsbedienung.

In der grossen Montagehalle nebenan wird zur Zeit ein 40 m langer Kataran gebaut. Nahezu fertig sind die zwei ebenso langen Schwimmkörper, bestehend aus 7 mm dicken Aluminiumplatten und Profilen, welche mittels Schutzgas zusammengeschweisst werden.

Als Unikum wurde uns im Hafenbecken ein sogenanntes Schwimmdock vorgestellt, welches ermöglicht, sich so abzusenken, dass Schiffe aller Grössen darüber fahren können. Wird nun das Wasser aus deren Hohlräumen gepumpt, hebt sich das Dock, wodurch das «Huckepackschiff» sich gänzlich im Trockenen befindet.

Nach diesem «Dessert» lud uns Henry Saladin ein, uns zum Restaurant Rütli zu begehen. Der Spaziergang am Reussufer entlang, mitten durch die schmucken Auslagen des Gemüse- und Blumenmarktes, stimmte uns vorzüglich in das bevorstehende, ausgezeichnete Mittagmahl in dem gediegenen Altstadtrestaurant ein.

Gegen 14:00 Uhr wurde in den angrenzenden Saal disloziert, wo unser



Präsident, Thomas Lutz, uns zur ordentlichen GV mit den statutarischen Geschäften begrüsst.

Col Robert Bürer

(wme) Um es vorwegzunehmen, die gut strukturierte GV verlief problemlos und wurde im flotten Tempo abgewickelt.

Nachdem Thomas die Teilnehmer und Gäste begrüsst hatte, berichtete er in seinem ausführlichen Jahresbericht über die verschiedenen Aktivitäten des CAF Swiss Wing. Speziell erwähnt wurde die erfolgreiche Reise nach Midland, Texas. Henry Saladin berichtete über den Flugbetrieb und untermauerte seine Ausführung mit schönen und eindrücklichen Bildern.

Wie immer an einer GV wartete man gespannt auf den finanziel-



Aus dem Vorstand

Liebe Mitglieder

An der diesjährigen GV ist Max Schönenberger als Ersatz für den zurückgetretenen Werner Hauri in den Vorstand gewählt worden. Max wird in der Augustausgabe des «Contact» ausführlich vorgestellt werden.

Die sich in der Schweiz in den diversesten Lebensbereichen abzeichnende zunehmende Reglementierungswut, - selbstverständlich immer nur zum Wohle des angeblich so mündigen Bürgers, der sich irgendwann wohl damit abfinden muss, dass alles entweder verboten oder dann obligatorisch ist, - macht auch vor fliegerischen Veranstaltungen und deren Umfeld nicht Halt, was möglicherweise auch unser Jahresprogramm tangieren könnte.

So ist kürzlich die für August vorgesehene Internationale Bodensee Air Show wegen Bewilligungsproblemen abgesagt worden. Zwar war an der IBAS nur ein Stinsy-Einsatz vorgesehen, aber sehr unsicher ist mittlerweile auch das Zustandekommen des als Clubanlass geplanten traditionellen BBQ Reichenbach. Dies, weil auch hier gewisse Bewilligungen auszubleiben scheinen, was bedeuten würde, dass an eine Durchführung im gewohnten Rahmen nicht mehr zu denken wäre.

Wir hoffen, diesbezüglich in Bälde wirklich Klarheit zu haben. So oder so sind wir in jedem Fall bemüht, unseren Mitgliedern auch dieses Jahr ein attraktives Programm bieten zu können.

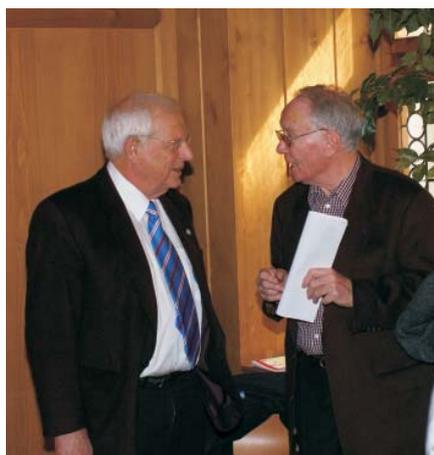
Euer Präsi
Thomas Lutz

len Zustand des Vereins. Es konnte nicht schlecht stehen, denn ein gut gelaunter Kassier erklärte uns auf amüsante Weise die verschiedenen Konten. Wir haben gut gewirtschaftet und haben uns ans Budget gehalten, meinte Kurt Bolli verschmitzt. Wir gehen auch sorgfältig mit den Mitgliederbeträgen um, sagte er mit ernster Stimme und bedankte sich für die prompten Einzahlungen der Mitgliederbeiträge. Der Revisor Robert Bürner bestätigte nicht nur, dass alles stimmt, sondern lobte auch die gute Buchführung von Kurt.

Dieses Jahr musste der Vorstand neu gewählt werden. Es gab aber keine Kampfwahl, auch wurden im Vorfeld keine Geheimpläne geschmiedet. Die alten Vorstandsmitglieder wurden mit Akklamation wieder gewählt. Für den austretenden Werner Hauri wurde Max Schönenberger in den Vorstand gewählt. Der Tagespräsident Werner Meier nahm die «Königskronung» vor. Einstimmig wurde Thomas Lutz zu unserem Präsidenten wiedergewählt. Auch unser Revisor Robert Bürner tritt ins zweite Glied zurück und als neuer Revisor wurde Daniel Stadelmann gewählt.

Thomas verabschiedete Werner Hauri. Werner war Gründungspräsident des CAF Swiss Supporter Squadron. Werner hat sich all die Jahre mit grossem Engagement für das Wohl des CAF Swiss Wing eingesetzt. Viele Reisen hat er organisiert und durchgeführt, und immer stand ihm das «Wohl der Mitglieder» an erster Stelle. Wir werden seine Passion «Mitgliedernutzen» weiterhin im Sinne von Werner Hauri vor Augen halten und weiterführen.

*Werner,
der CAF Swiss Wing dankt Dir
für alles...*



Jean mit unserem Gast Otto Janser, West überbringt Grüsse aus Texas und bei schönstem Wetter auf dem Bruch-Schiff am Sonntag..





Work in Progress...

*Samedan und Dübendorf
im Winter*



Anfangs November war es, als in Samedan die Idee aufkam, das Fokker Team könnte doch den Vampire, der im Kinderspielplatz stand, herunternehmen und in Dübendorf in einen museumswürdigen Zustand versetzen. Das Fokker Team liess sich hinreissen, den unmöglich scheinenden Auftrag anzunehmen, allerdings mit kleineren Einschränkungen.

Der Engadiner-Winter ist bekannt für seine frühlinghaften Temperaturen, aber anfangs Dezember, als wir die Arbeiten in Angriff nahmen, fand ein erschreckender Wärmeeinbruch statt. Nicht minus 17°, sondern nur minus 6° Grad zeigte das Thermometer, ganz leichter Schneefall war angesagt, die Sichtweite weniger als ein Kilometer, aber wir wollten ja nicht fliegen, sondern am Kran fahren.

Zwei Fachleute mit Original-Werkzeug waren aus Altenrhein (Vampire- und Venom-Basis) angekommen. Nach der Schneeräumung konnten wir mit dem Lösen der Haltevorrichtung beginnen. Von aussen und von weit her sah das Flugzeug ziemlich gut aus, vom näheren Betrachten sei später die Rede.

Die Gurten wurden sorgfältig angelegt, das Kranfahrzeug positioniert und die «fast nicht rostigen» Schrauben am Ständer gelöst. Langsam begann das Anheben. Als der «Vämpi» frei schwebte, zog der Chauffeur die



*Jack Schenkel (gelbe Warnjacke) und Hugo Murbach wird durch Ueli Niederhauser verdeckt. Auf dem «Vämpi» (lk) Stefan Ulrich und Rolf Disch (Museum Altenrhein).
Foto: Henry Saladin*



Stützen ein und der «Lufttransport» konnte beginnen.

In einer Halle des höchstgelegenen Flugplatzes Europas wurde Platz geschaffen, und so konnten wir den «Jet-Oldtimer» auf Balken und Styropor ablegen. Die Tanks wurden entfernt, alle möglichen Deckel geöffnet, sodass wir die Zerlegung einleiten konnten.

Wir mussten feststellen, dass wir an einem schweizerischen und nicht an einem englischen Flugzeug arbeiten. Was damals in den 50er-Jahren von der KTA an Sicherungen verlangt wurde, liess uns bei der Demontage fast zur Verzweiflung bringen.

Am späten Abend, wir hatten schon 13 Stunden gearbeitet, legten wir die Werkzeuge beiseite und bezogen das Hotel, das Beste am Platz.

Am nächsten Morgen mussten die Flügel abgenommen werden. Die Frage war: Wie lange haben die Tragbolzen schon vor sich hin gerostet, können wir sie lösen? Das Einspritzen mit Kriechöl am Vorabend hat sich indes gelohnt: Kurz vor Mittag waren alle Einzelteile im Hangar ausgelegt, es konnte das Beladen des Anhängers und des Lastwagens beginnen. Die Flügel mussten vertikal, aber doch so befestigt werden, dass sie durch den Vereinatunnel passten.

Nach stundenlanger Fahrt durch Schnee und Regen sind die Fuhrmänner spät am Abend in Dübendorf angekommen. Die vier Mitglieder des Fokker Teams mussten noch die Aufräumarbeiten erledigen und haben die zweite Nacht im Engadin sehr genossen (*wie lange und wie?, konnte ich nicht ausfindig machen. Red.*)

Der erste Teil des Auftrages war damit erledigt: die Einzelteile des DH100 Vampire J-1169 sind wohlbehalten im Unterstand in Dübendorf angekommen.



In der ersten Januarwoche begannen die Arbeiten in der JU-Halle in Dübendorf. Alle Einzelteile mussten abgelautet werden. Es ist vorgesehen, den Vampire neu gespritzt in einem ausländischen Museum aufzustellen, in schweizerischen Farben (silber). Die Farbe auf den Metallteilen war echt schweizerisch: kriegstauglich - resistent bis ins nächste Jahrhundert! Schichtweise mussten Farben losgelöst und abgeschabt werden, fast dreihundert Mannstunden haben wir uns abgemüht, aber wir waren zeitgerecht Mitte Februar fertig.

Ernste Sorgen bereitete uns der Zustand des Holzrumpfes. In Samedan war er nicht belüftet, nur vor Jahren mit einer Glasfaserschicht überzogen und neu bemalt worden. Die äussere Schicht wurde nun abgelöst und mit dem blossen Finger konnte man das durchnässte, gefaulte Holz durchdrücken. Jetzt waren Ideen gefragt!

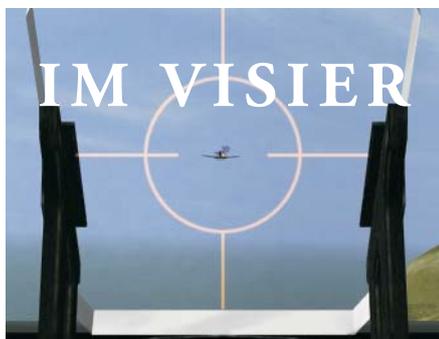
Im Fokker Team haben wir einen gelernten Zimmermann und einen Bootsbauer, Marinesoldat in den Fünfzigerjahren bei der «Swiss NAVY!» Diese beiden Holzbauer haben eine praktisch neue Rumpfstruktur aufgebaut, wir haben eine Balsaschicht daraufgeleimt und genagelt, nachher gespachtelt und geschliffen und der neue Rumpf zu guter Letzt wieder mit einer Glasfaserschicht überzogen.

Ende Februar war unser Auftrag erfüllt. Der Flugplatz Samedan sucht aber immer noch einen Käufer; wir nehmen an, dass erst nach dem Finden eines Kunden weitergearbeitet werden kann. Das Fokker Team hat sich wieder an eine neue Aufgabe gewagt; Qualitätsanforderungen und Zeitplan wurden erfüllt. Man sieht uns wieder, wenn in Luzern an den beiden Grossflugzeugen DC-3 und CV990 Coronado Wartungsarbeiten ausgeführt werden.

Col Henry Saladin



report



Im dritten Teil betrachten wir die Schwierigkeiten beim Schätzen des Vorhaltewinkels und der Schussdistanz-Messung.

Die Bilder sind aus der deutschen Schiessfibel und der jfs. Sturmovik.

Vorhaltewinkel

Natürlich wird kein Kampfpilot das Ziel in einem Winkel von 90° anfliegen. Ziel jedes Piloten ist sicher, dass er hinter dem Gegner fliegt. Tatsache ist aber, dass die meisten abgeschossenen Piloten ihren Gegner nie gesehen hatten, obwohl der Gegner selten aus der 6-Uhr-Position schießen konnte.

Wenn man auf ein bewegliches Ziel schießt, muss man vorhalten, man macht quasi einen Fehlschuss und hofft, dass dann das Objekt in die

Erlebnisreisen für Fliegerei-begeisterte
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt!



Acapa Geschäftsstelle Seedorf:

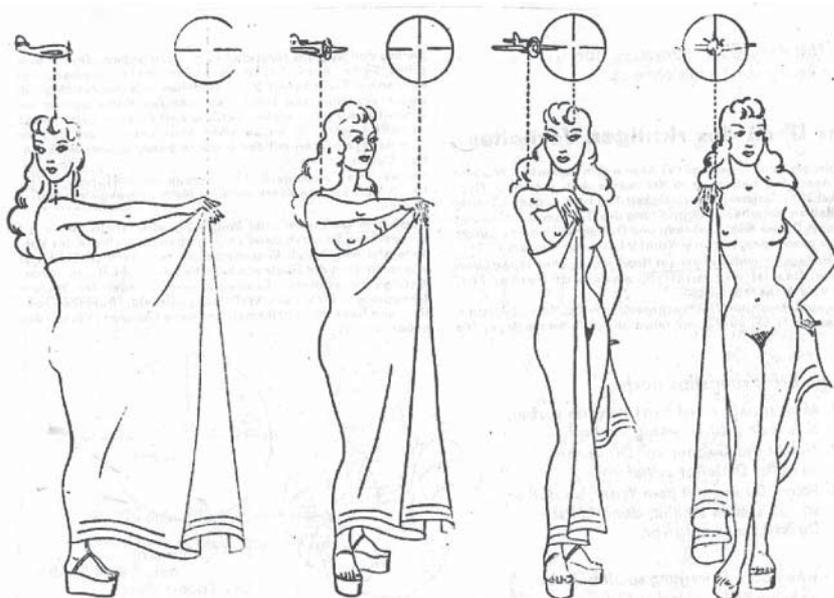
Cosmos Tours

Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg

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

E-Mail: info@cosmos-tours.ch

www.cosmos-tours.ch



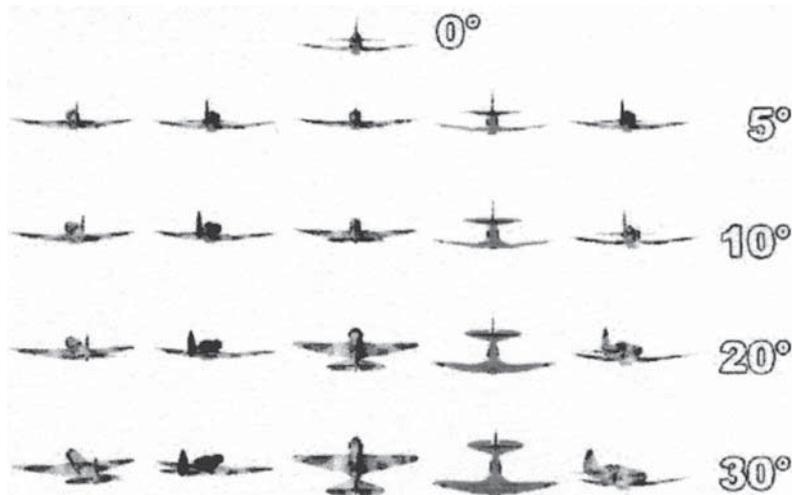
*Viel vorhalten - Weniger vorhalten - Noch weniger - Draufhalten
Der Jäger stets am schönsten findet, die Stellung, wo der Vorhalt schwindet.*

Schussbahn fliegt. Dieser Punkt ist abhängig von der Zeit, die die Geschosse bis zu diesem Punkt brauchen. So muss der Pilot genau wissen; welche Bewaffnung er benutzt, schießt er mit Kanonen, MGs oder Raketen. Sie alle haben verschiedene Mündungs-Geschwindigkeiten, also verschiedene Zeiten bis zum Ziel.

Wichtig zu wissen: Der Vorhaltewinkel bleibt immer gleich, er ist unabhängig von der Distanz. Ein Beispiel: Wenn das Ziel 400 Meter entfernt ist,

verschiebt sich das Ziel um 80 Meter, 1:5. Bei 200 Metern um 40 Meter, ebenfalls 1:5.

Alles erscheint logisch, aber wie messe ich, oder wenigstens schätze ich, die horizontale Vorhalte-Distanz? Hierfür gibt es hilfreiche Tricks. Einer davon ist das Seitenruder des Ziels im Verhältnis zu seinen Tragflächen. Bei einem Winkel von 45° verdeckt das Seitenruder den ganzen Flügel. Beim vertikalen Vorhaltewinkel wird es schwieriger. Wenn ich auf einen Jäger hinunter-

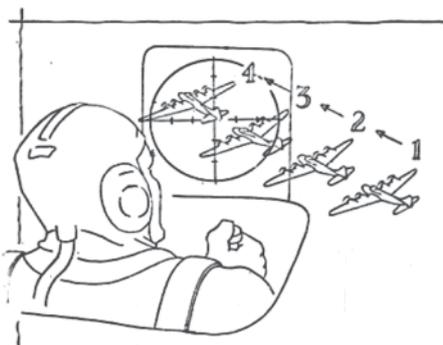


Um diese verschiedenen Silhouetten unter Kampfbedingungen abrufen zu können, braucht es viele Übungen am Boden und in der Luft. Gegen Ende des Krieges hatten die jungen Piloten keine Zeit mehr, sich diese Situationen einzuprägen und zu üben, sie wurden mit sehr wenigen Flugstunden in den Kampf geschickt.

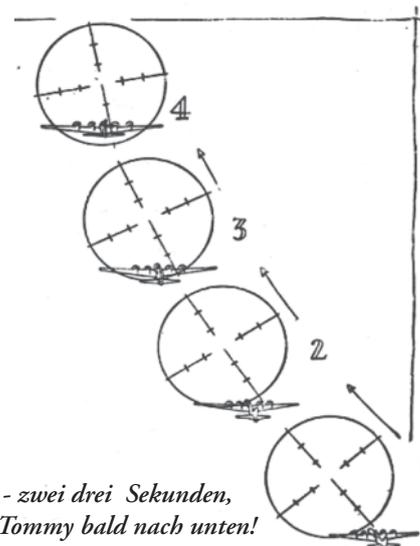
schaue, so ist das Verhältnis von Spannweite und Rumpflänge bei allen Jägern etwa gleich gross. Bei einem Winkel von 45° ist aber die Rumpfsilhouette nur ein Drittel der Spannweite.

Aus diesen sehr vereinfachten Ausführungen können wir entnehmen, dass es einen grossen Ausbildungsaufwand braucht, damit die Piloten diese Situationen üben können. Es liegt zum Glück in der menschlichen Natur, dass wir das Erscheinungsbild eines Objektes einschätzen können. Auch ohne Hilfsmittel können wir sehen, ob ein Bild richtig an der Wand hängt, ausser man unterliegt optischen Täuschungen. Dieses Phänomen nutzten auch listige Piloten. Wenn auf sie geschossen wurde, liessen sie ihr Flugzeug in der Kurve schieben. Dadurch wird der Winkel verändert und ein unerfahrener Schütze wird einen falschen Vorhaltewinkel wählen.

Um diese komplizierte menschliche Wahrnehmung zu umgehen, wurde mit Hochdruck nach einem Ersatz gesucht. Mit dem Einbau eines Kreisels im Reflexvisier wurde dies erreicht. Die Fliehkraft konnten so gemessen werden, und diese bewirkten eine Auswanderung der Zielmarkierung und bestimmten den richtigen Winkel.

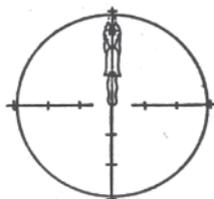


Du triffst nicht viel, zieht Dir, wie hier, Der Feind nur schnell mal durchs Visier.

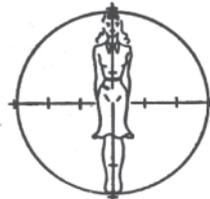


Halt richtig vor - zwei drei Sekunden, Dann muss der Tommy bald nach unten!

Übungen für die Entfernung...



*Ein Weib, 1.60 m Grösse
Passt 2 x in den Kreis
 $1.60 \times 2 \times 10 = 32 \text{ m}$
Näher ran!*



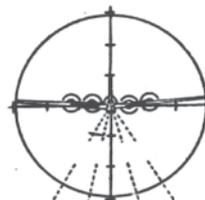
*Na - na?!
Passt 1 x in den Kreis
 $1.60 \times 1 \times 10 = 16 \text{ m}$
Näher ran!*



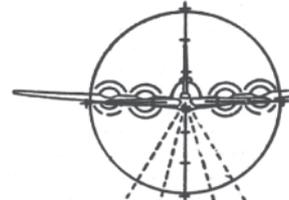
*?!
Passt 1/2 x in den Kreis
 $1.60 \times 1/2 \times 10 = 8 \text{ m}$
Verat! Mensch dreh ab!*



*Eine Fortress! Spannweite rund 30 m
Passt 2 x in den Kreis
 $30 \times 2 \times 10 = 600 \text{ m}$
Näher ran!*



*Dauerfeuer!
Passt 1 x in den Kreis
 $30 \times 1 \times 10 = 300 \text{ m}$
Noch näher ran!*



*Weiterschliessen!
Passt 1/2 x in den Kreis
 $30 \times 1/2 \times 10 = 150$*

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

Diese Methode wurde im Laufe der Zeit verfeinert und wird heute noch verwendet.

Die Vorteile der neueren Reflexvisiers sind beträchtlich; trotzdem haften ihm noch schwerwiegende Mängel an, obwohl es zum Teil sogar mit einer automatischen Telemetrierung versehen ist. Diese Mängel treten besonders bei grossen Geschwindigkeiten augenfällig hervor; denn noch immer ist es der Mensch, der im günstigen Moment das Auslösen des Schusses vornehmen muss. Seine relativ lange Reaktions-

zeit ist ein erhebliches Handikap. Die neuesten Geräte arbeiten deshalb vollautomatisch auf elektronischer Basis. Mittels elektronischer Geräte wird das feindliche Flugzeug vermessen und die dabei ermittelten Angriffselemente, wie Flugweg, Vorhalt und Schussdistanz, einem automatischen Piloten übermittelt. Durch diesen wird das Flugzeug ohne menschliche Hilfe in die günstigste Schuss-Position gelenkt.

Schließlich werden auch die Waffen im gegebenen Moment automatisch entsichert und abgefeuert. Die Reak-

tionszeit dieses Gerätes ist fast 900mal kürzer als beim bestausgebildeten Piloten.

Distanzmessung

Für diese Messung gibt es ein wichtiges Hilfsmittel: das Reflexvisier. Das ReVi besteht aus einem Fadenkreuz mit Teilstrichen und dem ReVi-Kreis. Wenn wir ein Ziel in der gleichen Grösse wie der Durchmesser des ReVi-Kreises haben, so ist das Ziel genau 10-mal so weit entfernt, wie es in Wirklichkeit ist.

Alle Jäger hatten eine Spannweite von etwa 10 Meter, und auch die Länge war nicht sehr viel kleiner. Der Durchmesser des ReVi-Kreises wurde nun so gewählt, dass es, wenn das Flugzeug den Kreis ausfüllt, 10-mal weiter entfernt ist. Spannweite des Flugzeuges: 10m x 10 = 100 Meter Entfernung. Passt es 2x in den Kreis, so ist das Flugzeug 200 Meter entfernt.

Die Regel: Spannweite in Metern x 10 = Entfernung in Metern.

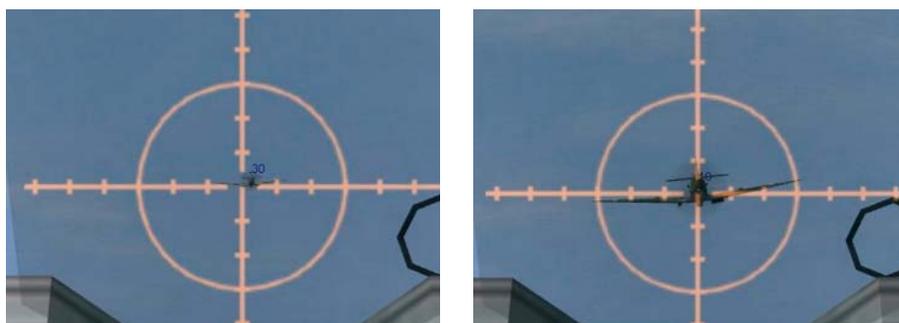
Man musste also die Spannweiten der Flugzeuge kennen, aber das war relativ einfach. Ein vier-motoriger Bomber hatte etwa 30 Meter, ein Jäger 10 Meter und die 2-Motorigen waren zwischen 16 und 28 Meter breit - Flugzeugkunde war angesagt!

Wirkung

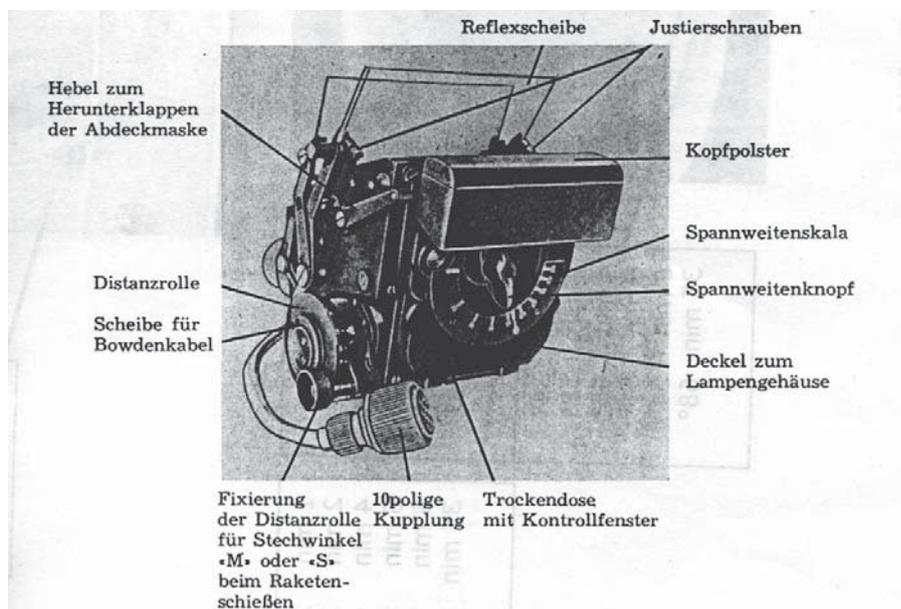
Um die kinetische Energie eines Geschosses voll zu nutzen, muss man die optimale Distanz kennen. Wenn am Ende der Flugbahn das Geschoss auf das Ziel auftrifft, so kann es mit der verbleibenden Energie viel weniger Schaden anrichten. Aber auch die Trefferwahrscheinlichkeit spielt eine Rolle: auf 100 oder auf 800 Meter zu treffen, das sind Welten.

Bei den Sprenggeschossen ist die Distanz nicht so massgebend.

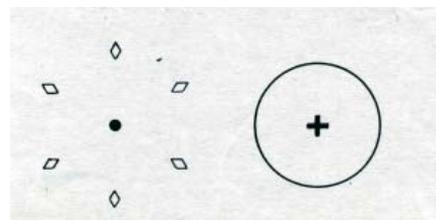
Fortsetzung Seite 12



Zielmarke im Simulator: links ist das Flugzeug 300 m entfernt, rechts 100 m. Aus der Schiessfibel: Dem Gefühl nach bist Du noch 100 m vom Gegner entfernt – mit Verstand geschätzt, aber gemessen noch 200 m. Auf das Gefühl ist kein Verlass. Darum hat man Dir ein ReVi vor die Nase gesetzt.



Das Gerät besteht aus zwei unabhängigen Systemen. Ein gewöhnliches ReVi und ein System, welches durch die Fliehkraft beeinflusst wird. Dieses besteht aus sechs in einem Kreis mit einem Punkt in der Mitte angeordnete rhombenförmigen Rauten.



Quizfrage: Wo befindet sich das Flugzeug und welches ist der Vorhaltewinkel? Auflösung Seite 12

Ein ReVi von der Mig-15. Man beachte die Markierung von 11 m. Die amerikanische F-86 im Korea-Krieg hatte eine Spannweite von 11,28 m.



Dear Cols and Friends

Schon mal was von «Zyindritis» gehört? Eben! hab ich es mir doch gedacht. Drei Monate hat's gedauert, bis ich wieder voll auf die Beine kam. Diese elende Zyindritis hat mich und meine Freunde fast um den Verstand gebracht. Im Vertrauen und wirklich nur unter uns: Col Meier befindet sich seither und noch für längere Zeit in der Reha-Klinik Spruce Creek, drüben im Süden meiner alten Heimat. Es soll ihm nervlich langsam wieder etwas besser gehen. Logo, unter den medizinisch geschulten Händen seiner angetrauten, blonden «Private Nurse». Daneben ordentlich Sun, Fun and not too much too worry about. Die ihm zusätzlich verschriebene Traubenkur: ein paar Gläser des eisgekühlten und ach so belebenden Saftes gefolgt von ein paar rubinroten, in einem bequemen Liegestuhl, unter Palmen und möglichst täglich bei herrlich warmer Abendsonne genossen, soll bereits Wirkung zeigen.

Ihr brennt also darauf, zu erfahren, wie schlecht es mir ging? O.k. ich hab' mich nicht aufgedrängt, denn nichts ist so mühsam wie Senioren, die sich abendfüllend und gegenseitig mit der Anzahl ihrer Zipperleins zu übertreffen versuchen. Also: bis Mitte Dezember ging es mir ganz nett. Sure, langweilig wurde es mir schon mehr und mehr, je grauer und kürzer die Tage wurden. Well, unsereiner in der kalten und dunklen Senioren-Abteilung Birrfeld hört ja nur von den rauschenden Festen, die da – wie jenes Ende November im Trottenkeller Bremgarten – vom Stapel liefen. By the way: Für alle, die ihren persönlichen Schwerpunkt mal wieder nicht aus den wohligen Tiefen ihres Lehnstuhls zu hieven vermochten – too bad! You missed it: DIE Party des Jahres 2007 und damit einen der unzähligen Höhepunkte des Abends – den Promi-Apero mit Stadtamman «Sir Robert Bammert» up close and personal, so total umwerfend romantisch unter den weihnächtlichen Lichtern Bremgartens. Ein Labsal der Spitzenklasse für Gaumen, Auge und Seele.

Mitte Dezember begann meine elende Leidensgeschichte. Gelegentliches Husten, gefolgt von perfiden Schwächeanfällen, welche sich vor allem bei grosser Anstrengung (Vollgas) manifestierten. Col Meier – vom profunden Wissen seiner bezüglich geriatrischer Zipperleins bestens geschulten Medizinal-Fachfrau leicht infiltriert – tippte auf mangelnde Ernährung (zu wenig Most), hervorgerufen durch Verdauungsstörungen. Wärmende Darmwickel halfen ein bisschen, jedenfalls bis zu jener denkwürdigen Nacht. Mein Amigo Werner wollte mich mal wieder und buchstäblich bei Nacht und Nebel ausführen; zum nächtlichen Stelldichein der Beflügelten über den Dächern des allbekannten Jura-Südfuss Uhrenkaffs. Mein atemraubendes Husten in einsamer und stockdunkler Nacht brachte Col Meier arg ins Schwitzen und mich schnurstracks in Grenchens «Fast Air» Klinik. Auf Herz und Nieren wurde ich geprüft und – weil nichts gefunden – zum Hypochonder abgestempelt. Lediglich die wohltuende Wirkung der Wärmewickel wurde mir zugestanden. Als sich der Nebel doch wieder einmal lichtete, brachte Werner mich nachhause. Wieder Husten, wieder diese Schwäche, nebst ein paar Blähungen. Wahre Liebe und echte Hingabe zeigen sich unter anderem in der Bereitwilligkeit um das Wohl seiner Liebsten unermüdetlich kämpfen zu wollen. Meine intimsten Freunde gaben nicht auf. Diverse Biopsien meiner Innereien wurden gemacht und vermutet Kränkelndes entfernt. Entsprechend Murphy's Law war der Ersatz diese Dinger nicht in Hülle und Fülle bzw. auf Halde liegend vorhanden. Ja, lieber Mister von Goethe: Das Gute liegt nicht immer nah! So musste der arme und geprüfte Werner wohl oder übel in die Ferne schweifen und bretterte deshalb ein paar Mal im Tempo des Gehetzten auf vier Rädern nach Vevey, ganz einfach, weil die helvetische Post auch nicht mehr das ist, was sie mal war. So wurde verzweifelt und im Akkord eingebaut und bei Misserfolg wieder ausgebaut. Der Schweiß strömte waagrecht und die Seufzer wurden länger und lauter. Die Nerven lagen blank. Die Vermutung von akuter Zyindritis erhärtete sich: Es blieb nichts mehr übrig, als die Dinger durch neue – made and ordered – in USA zu ersetzen. So viel zum Verständnis der neuerdings etwas leicht gähnenden Bresche in der Vereinskasse der WOG. Aber eben, Gesundheit darf nie zu teuer sein.

Unterdessen bin ich wieder voll auf dem Damm und Werner Meier auf dem besten Weg dazu. Ende gut, alles gut. Und als zweites Aufstellerli: Der Vereinsvorstand ist in seinem Fortbestand ebenfalls gesichert: Welcome Col Max Schönenberger! Good bye und Dank an Werner Hauri. Aber eben, Change is the law of life.

Mit frühlingshaften Grüßen verbleibe ich
Eure Stinsy



(Fortsetzung von Seite 10)

Die Wirkung basiert hauptsächlich auf der Sprengwirkung. Ein 30-mm-Geschoss enthält zirka 12 Gramm Sprengstoff.

Noch kurz etwas zur Sicherheit der Sprenggranaten: Die Geschosse mit Aufschlagzünder (30-mm-Kanonen des Hawker Hunters), waren gesichert und stellten am Boden keine Gefahr dar. Wenn die Geschosse abgefeuert werden, erhalten sie einen Drall und durch diese Drehgeschwindigkeit werden kleine Gewichte nach aussen gedrückt. Wenn die Geschosse den Lauf verlassen haben - nach zirka drei Meter - sind sie scharf. Wenn sie das Ziel verfehlen, nimmt die Drehgeschwindigkeit ab, und die Gewichte leiten eine Selbstzerstörung der Geschosse ein. Dieser Vorgang setzt etwa bei 2500 Metern ein.

Ich hoffe, dass ich Ihnen einen kleinen Einblick in die Problematik des Flieger-Schiessen geben konnte.

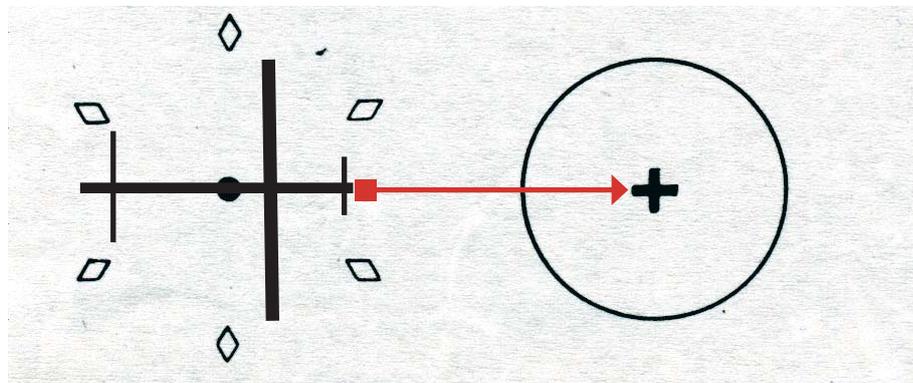
Col Werner Meier

2008

Veranstaltungen / Reisen

Flight OPS (FO)

5.-6. Juli	Sommerfest Full-Reuenthal	CAF SW /FO
12.-13. Juli	Duxford Airshow	CAF SW
27. Juli	BBQ in Reichenbach	CAF SW
26.-27. Juli	Oberwalliser Flugtage	Flight OPS
9. August	50 Jahre Hunter / St. Stephan	Flight OPS
9.-10. August	2. Int. Militärfahrtreffren/Marthalen	
23.-24. August	Flugplatzfest Biel	CAF SW / FO
6.-7. September	75 Jahre Aeroclub Langenthal	Flight OPS
6.-7. September	Fly-In in Hittnau / Race of speed	Flight OPS
20.-21. September	CAF Airshow Midland	CAF SW
8.-9. Oktober	Airshow Axalp (Fliegerschiessen)	
22. Oktober	Besuch der Pilatuswerke in Stans	CAF SW
22. November	Jahresend-Anlass	CAF SW



Das Ziel befindet sich im Rautenkreis, während die Kanonen auf das «Kreuz im Kreis» gerichtet sind!

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



Riesige Auswahl, auch für den Modellbauer. Schnell bestellt, schnell geliefert, mit Rechnung. 21'000 Fliegerbücher – umfangreichste Datenbank!

Cumulus AG
Aviationbooks
Postfach 95
CH-5042 Hirschtal
Büro/Shop:
Hügelstrasse 3
CH-5040 Schöttland
Ladenöffnungszeiten:
Mo bis Fr 8.00 – 12.00 /
13.15 – 17.00 Uhr
Telefon 062 721 35 62
Fax 062 721 02 68
info@cumulus.ch

CUMULUS