



## CAF Swisswing in Stans

**Besichtigung der Flugzeugwerke  
PILATUS in Stans und des  
Nidwaldner Heizwerkes am  
22. Oktober 2008**

Das von Col Henry Saladin traditionell perfekt geplante und organisierte, sehr attraktive Betriebsbesichtigungs-Programm versprach wiederum hochinteressant zu werden. Gemeinsam mit den Kameraden des Fokkerteams erfuhren die insgesamt 57 Teilnehmer im Präsentationsraum der Flugzeugwerke Stans anhand einer vorzüglichen Tonbildschau viele Informationen über die Gründung im Jahre 1939 unmittelbar vor dem zweiten Weltkrieg, die Produkt-Palette und die Fertigungsabläufe dieser sehr erfolgreichen Firma.

Der folgende Kurzsteckbrief bestätigt die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Präzisionsunternehmens:  
Bedeutendster Arbeitgeber in der Zentralschweiz mit 1100 Beschäftigten, wovon nahezu 100 % hochqualifizierte Spezialisten. Grösster Anbieter



*Die «brandneue» Endmontage-Halle der Pilatus-Flugzeugwerke*

von Lehrstellen in der Zentralschweiz Niederlassungen in Altenrhein, USA, und Australien.

Produkte: PC 6 (Pilatus-Porter) immer noch weltweit im Einsatz  
Schulung: PC-7, PC-9 und PC-21  
Geschäftsflugzeug: PC-12

Die grosse Nachfrage, vor allem für das Universalgeschäftsflugzeug PC-12, vorwiegend für den Export in die USA und Australien, sorgen für derzeit volle Auftragsbücher. Für die Wahl dieses einmotorigen Superstars sprechen vor allem die hohe und sehr zuverlässige Qualität und die individuelle Interieur-Gestaltung je nach Kundenwunsch - und nicht zu unterschät-

zen: auch das Outfit erfolgt nach dem jeweiligen Geschmack des Bestellers.

Für den Rundgang durch die Werkhallen wurden drei Gruppen gebildet. Die spezifischen Einzelteile werden in der Halle für Komponenten hergestellt. Es ist erstaunlich, wie aus den angelieferten Leichtmetallblechtafeln verschiedener Dicke Einzelteile wie Profile, Spanten, Trägerelemente, ja alle Skelettbestandteile, welche das Flugzeuggerippe bilden, hergestellt und gefertigt werden. Dabei stehen die Beständigkeit, die optimale Festigkeit und ein niedriges Gewicht im Vordergrund.

In der Abteilung für Kunststoffe werden aus Karbonfaserplatten mit dem

### Inhaltsverzeichnis

Stans	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Die Russen kommen	Seite 5
Jahresend	Seite 8
Aus der Werkstatt	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12



Komponentenklebverfahren Teile für Verkleidung und Abdeckung hergestellt. Solche Teile sind nur anlässlich ihrer Herstellung formbar. Anschließend ist ihre Formveränderung nicht mehr möglich, was die Verwendbarkeit dieser Kunststoffteile einschränkt, trotz ihrer Korrosionsbeständigkeit. Die Leichtmetallprofile kommen vor ihrem Zusammenbau zu Elementen in die Abteilung für Korrosionsschutz. Wobei nach deren Ablagen durch Elektrolyse und chemische Bäder Oberflächenschutzmittel aufgesintert werden, welche die gesamte Lebensdauer des Flugzeuges überdauern müssen.

In der Teilmontagehalle werden die einzelnen Elemente durch das bewährte Verfahren der Popnietung zu Baukomponenten zusammengefügt. Schweißen von Aluminium ist im Flugzeugbau wegen der vielen Nach-



teile ungebräuchlich. Jetzt erkennt man erstmals, dass aus all den Einzelteilen ein Flugzeug entstehen wird. Wie an allen bisher besuchten Arbeitsplätzen fällt auch hier das ruhige und beruhigende Arbeitsklima auf und die klinische Sauberkeit sowie das behagliche Ambiente.

Zu einem gesteigerten Höhepunkt wird nun der Besuch in der neuen Endmontagehalle für den PC-12. Diese riesige frei tragende Halle, aus

einheimischem Holz, ohne jegliche Zwischenstützen wurde erst vor zwei Monaten fertig erstellt und bezogen. Dimensionen: 122m x 72m = 8784 m<sup>2</sup>, Innenhöhe: 17,5m, verbautes Holz 2500 m<sup>3</sup>, Arbeitsplätze: 200, Kosten: 27 Millionen CHF.

Dieses schicke Bijou von einer Halle dient der Endfertigung von gleichzeitig 16 PC-12 Flugzeugen mit einer Jahresproduktion von 100 Stück. Das heisst, Ein Flugzeug verweilt im



Durchschnitt drei Wochen hier bis zum Rollout. Hier erfolgt der Einbau des Cockpits mit all den Komponenten wie Instrumente, elektrische und elektronische Teile. Im Passagierraum erfolgt je nach Kundenwunsch der Innenausbau mit den Installationen. Vor dem Rollout werden sämtliche Funktionen mehrfach durch Sicherheitschecks überprüft. Erst nach diesen gründlichen Examen öffnet sich das gewaltige Hallentor, damit die Flugtauglichkeit draussen abermals getestet werden kann, diesmal mit laufendem Motor.

Nach dem beeindruckenden und sehr lehrreichen Firmenrundgang begaben sich die zufriedenen Teilnehmer zum nahegelegenen Restaurant «Allmeind Huisli», wo sich jeweils auch viele Mitarbeiter der Pilatuswerke verpflegen. Auch hier profitierten wir von Henry's super Organisationstalent. Verschiedenfarbige Coupons ermöglichten es dem Servicepersonal jedem Gast sein vorgewähltes Menü zu bringen.

Das vorzügliche Essen rundete den ersten Teil dieser grossartigen Exkursion ab, wofür dem brillanten Organisator Henry Saladin herzlich gedankt sei. Die grosse Zufriedenheit steigerte sich noch, als bekannt wurde, der Dessert-Café sei von Henry gesponsert worden.

### **Besichtigung der Holzverstromung Nidwalden**

Der Studienkollege unseres Präsidenten, Dr. ing. Alois Amstutz, informierte uns im Medienraum der Fernheizanlage mit Wort und Bild über die Betriebsabläufe seines Werkes.

Nach den verheerenden Lothar-Sturmschäden sind im Kanton Nidwalden riesige Mengen an Splitter- und Bruchholz angefallen, vorwiegend von den Hängen des Stanserhorns. «Wohin damit?», war eine der ersten



Fragen. Liegenlassen hätte den Borkenkäfer begünstigt. Rasch kam die Idee auf, dieses Bruchholz als Energiespender zu verwerten, zumal bei dessen Verbrennung etwa gleich viel Co2 entsteht, wie bei der zwar langsamen Verrottung durch den Fäulnisprozess anfällt.

Diese Einsicht führte zum Bau des Fernheizwerkes Stans mit dem etwas ungewohnten Titel «Holzverstromungsanlage». Hier wird je nach aktuellem Bedarf elektrische sowie thermische Energie aus den angelieferten Holzspänen und Schnitzeln gewonnen. Ebenso werden auch saubere Alt- und Bauholzabfälle verwertet.

Abnehmerkunden für die Fernwärme sind unter anderem die Flugzeugwerke Stans, die Kantonspolizei, die Kaserne, das Spital und die Schulhäuser. Die elektrische Energie wird in das Ortsnetz eingespeist, wovon die allgemeinen Verbraucher profitieren.

Im Durchschnitt reicht die erzeugte Elektrizität für rund 1500 Einfamilienhäuser und die Fernwärme für 600 Wohneinheiten.

## *Aus dem Vorstand*

Absichtlich leergelassen

Während des hochinteressanten Rundganges bekamen wir Einblicke in die riesige Holzanlieferungshalle, wo eine Grobentstaubung des bereits geschredderten Schnitzelgutes stattfindet. Mittels Schneckenwellen und Transportbändern gelangen die Holzspäne nun direkt zu den zwei Verbrennungsöfen.

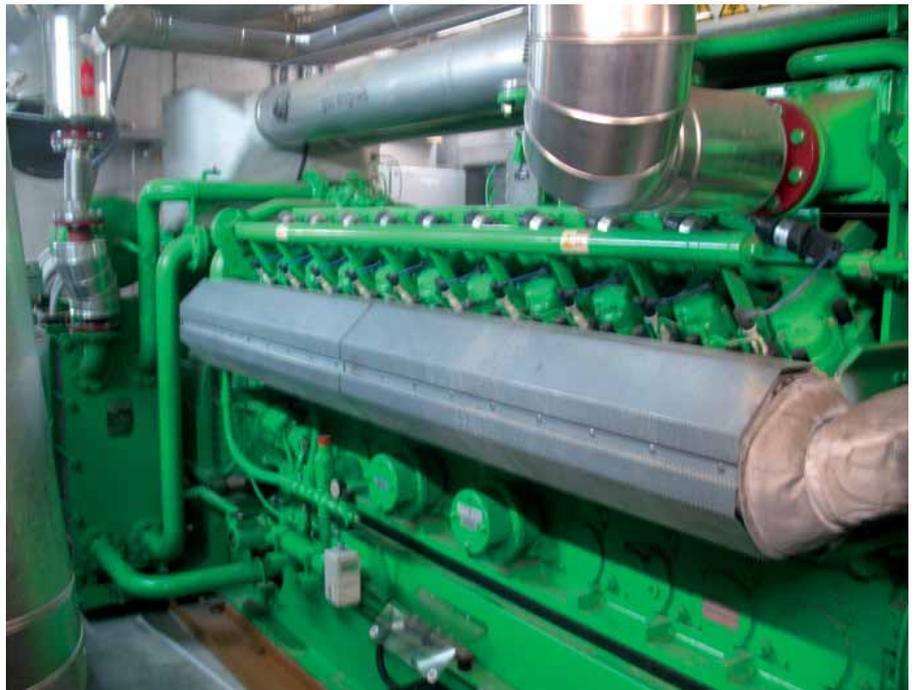
Die Abgase gelangen nach einer effizienten Wärmerückgewinnung in die Rauchgas-Reinigungsanlage, wo durch elektrostatische Aufladung die Russ- und Staubpartikel gefiltert werden. Ein zusätzliches Sprudelbad wäscht den Feinstaub heraus.

Im Raum der Fernwärmeverteilung befindet sich die Verzweigung der Stränge zu den verschiedenen Kunden. Beim Transport bis zum Endverbraucher verliert die Anfangstemperatur von 130 Grad Celsius weniger als ein halbes Grad.

In der Halle der Elektrizitätsgewinnung wird nach dem bereits im Zweiten Weltkrieg bekannten Verfahren der Holzvergasung gearbeitet. Dieses Gas treibt einen 9-Zylinder-4-Takt Motor an, an dessen Welle ein Generator angekoppelt ist, welcher den ortsüblichen Drehstrom von drei mal je 400/230 Volt und 50 Hertz liefert, der synchron in das Ortsnetz eingespeist wird.

Auch diese hochinteressante und sehr lehrreiche Besichtigung war ein grossartiger Erfolg mit dankbarer Anerkennung an die Belegschaft und der initiativen Organisation dieser Superführung, mit dem innigsten Wunsch nach weiteren solchen erlebnisreichen Exkursionen.

Col Robert Bühler



## report

## Die Geschichte der russischen Luftfahrt

*(Teil 3) Mit dem allmählichen Erstarken der sowjetischen Wirtschaft änderte sich auch das Kräfteverhältnis in der sowjetischen Luftwaffe. Die ausländischen Typen waren verschwunden und eigene Triebwerke standen nun in genügendem Mass zur Verfügung. Mit dem PW-1 und dem DA waren bereits in den vorhergehenden Jahren zwei Flugzeug-Maschinengewehre entwickelt worden, die nun durch so leistungsstarke Waffen wie dem SchKAS-MG abgelöst wurden.*

Im Juli 1929 wurde vom Zentralkomitee der KPdSU die Entwicklung neuer und besserer Flugzeuge vorangetrieben. Es wurde eine Zentrale gegründet und spezialisierte Konstruktions-team arbeiteten an der Entwicklung von Jägern, Fernbombern, Aufklärer, Seeflugzeugen, Helikopten, Fahrwerken, Flugzeugwaffen und Propellern.

Diese Spezialisierung trug dazu bei, dass der Anschluss an die technologische Weltspitze gelang, so mit den Jagdflugzeugen von Polikarpow (I-15, I-16) oder dem Bomber von Tupolew TB-3.

1932 wurde die sowjetische Luftwaffe eine eigene Waffengattung. Der Aufbau wurde forciert, speziell bei den den Jagdflugzeugen- und Bomberstaffeln. Der Anteil der bisher dominierenden Aufklärungsflugzeuge verringerte sich auf nur noch 30 Prozent.

Auch im taktischen Bereich wurde experimentiert. Bereits zum Anfang der 30er-Jahre wurden Manöver durchgeführt, in denen man das Zusammenwirken zwischen Luft- und



**Русские прибывают - лозунг пятидесятих и шестидесятих годов**

**Die Russen kommen - Ein Schlagwort der 50ziger- und 60ziger-Jahren**

Bodentruppen testete. Eine Doktrin, die während des zweiten Weltkrieges erfolgreich angewendet wurde und auf die sich die Rote Armee bis zum Zerfall der Sowjetunion stützte.

Im Juni 1936 brach der spanische Bürgerkrieg aus. Hier wurden bekanntlich auch die neusten Waffentechnologien getestet. So unterstützten Deutschland und Italien General Franco mit den Flugzeugen HE 51 und die Italiener mit ihrer Fiat CR.32. Die Russen unterstützten die Republikanische Re-



*Zur Unterstützung der Republikanischen Regierung im spanischen Bürgerkrieg lieferte die Sowjetunion die I-16 an die spanischen Fliegerkräfte. Gegen die Doppeldecker-Jäger der Putschisten, wie der von Deutschland im Rahmen der Legion Condor eingesetzten Heinkel He 51 bewährte sie sich durch ihre Schnelligkeit und ihren engen Kurvenradius ausgezeichnet. Auch gegen die ersten Messerschmitt Bf 109-Typen (B, C, D) konnte sie sich behaupten, erwies sich jedoch den ab 1938/39 eingesetzten Bf 109B leistungsmäßig unterlegen*

gierung. Zu Beginn konnten sich die eingesetzten I-15 und I-16 gut behaupten. Erst als Deutschland ihre Me-109 Jäger einsetzte, wurde der eklatante Unterschied der neusten Technologie erkannt.

## Erfahrungen umgesetzt...

Auf Grund dieser Erfahrungen wurde die Gründung neuer Konstruktionsbüros beschlossen und von 1938 bis 1941 entstanden unter anderem die Mikojan, Gurewitsch, Petjakow, La-wotschikin und Sochoi. Neun Flugzeug- und Motorenwerke wurden aus dem Boden gestampft.

So konnte noch bis zum Beginn des «Grossen Vaterländischen Krieges» damit begonnen werden, modernere Typen wie die die Jäger MIG-3, LaGG-3 und Jak-1, sowie die Bomber Pe-2 und Su-2 zu erproben und in die Serienproduktion zu überführen.

Von 1918 und 1941 projektierten sowjetische Ingenieure etwa 600 verschiedene Flugzeugtypen und stellten in diesem Zeitraum etwa 70'000 Flugzeuge her. Mit grossem Aufwand versuchte man den Anschluss an die führenden kapitalistischen Luftstreitkräfte zu erreichen. Der Serienbau der erwähnten modernen Typen wurde sträflich vernachlässigt. Diese Fehler wurde 1939/40 korrigiert. Da Ent-

wicklung und Bau der Werkzeugmaschinen und Montagevorrichtungen nicht mit dem erforderlichen Tempo vor sich gingen, nahm der Ausstoss an neuen Kampfflugzeugen erst im ersten Halbjahr 1941 zu. Unter den 3950 Flugzeugen befanden sich bereits 1946 Jagdflugzeuge. Hergestellt wurden in diesem Zeitraum etwa 70'000 Flugzeuge.

Die technische Entwicklung sowie die Organisation und Ausbildung wurden von den Prinzipien der sowjetischen Luftkriegslehre bestimmt. Mit massivem Einsatz von Artillerie-, Panzer-, Flugzeug- und Luftlandeverbände sollte die gegnerische Verteidigung in ihrer ganzen Tiefe vernichtet und der taktische Durchbruch für einen operativen Erfolg erzwungen werden. Luftoperationen mit massierten Kräften führte aber die Luftwaffe während des Krieges nicht aus.

### Zivile Luftfahrt

Die zivile Luftfahrt wurde in den 30er-Jahren radikal umgestaltet. Die Anzahl der Flugzeuge nahm ständig zu. Die ersten zivilen Grossflugzeuge wurden getestet und im Liniendienst eingesetzt. So bedienten die achtmotorige AN-20 und deren sechsmotorige Modifikation ANT-20bis, die unter der Bezeichnung PS-124 die Strecke Moskau-Mineralnyje Wody. Verschiede Bomber wurden zu Zivilmaschinen umgebaut. Die Grossflugzeuge von Tupolew und Kalinin blieben im Prototyp-Stadium stecken – es fehlten schlicht und einfach die geeigneten Fertigungsstätten.

Es mangelte aber an einem wirtschaftlichen Mittelstrecken-Flugzeug. Man entschloss sich zum Lizenzkauf der DC-3 von Douglas. Unter Boris Lissunow wurde sie auf sowjetische Anforderungen umgebaut. Die Abmessungen wurden auf das metrische System übertragen. Die Spannweite



Mig-3

wurde etwas verkleinert. Die Seitentür wurde auf die rechte Seite verlegt. So entstand die PS-84. Die Russen modifizierten die DC-3 und flogen sie unter der Bezeichnung Li-2. Beim Beginn des Krieges erhielten viele von ihnen auf der Rumpfoberseite einen drehbaren Waffenstand mit einem 7,62mm-Mg und später einem 12,7mm-MG. Sie erhielt die Bezeichnung Li-2 und war das Standard-Transportflugzeug der Luftwaffe.

Innerhalb der Zivilluftfahrt wurde die Sportfliegerei zum Massensport, vor allem der Fallschirmsport. Dem Aufruf «Komsomolzen auf das Flugzeug» folgten Hunderttausende junge Menschen und alljährlich wurden mehrere tausend Piloten und Fallschirmspringer ausgebildet. 1940 legten in den Schulungszentren über 24000 Motorflieger, 428 Fluglehrer, 3107 Flugzeugtechniker, über 22'000 Fallschirmspringer ihre Abschlussprüfungen ab. Hier wurde das personelle Reservoir von Spezialisten und Piloten herangebildet, das später der Luftwaffe half, genügend Personal rekrutieren zu können.

### Ein «Schlachtrösschen»

Die Iljuschin Il-2 war ein gepanzertes Schlachtflugzeug. Mit Raketen, Bomben, zwei Kanonen (20mm, 23mm



Übergabe von JAK-1-Jägern an ein Frauen-Jagdfliegergeschwader, gespendet von Geldsammlungen der Kolchosbäuerinnen Moldawiens.



Lawotschkin La-5 mit einem Doppelsternmotor ASch-82. Leistung 1350 PS.

Die Erprobung verzögerte sich aufgrund von Problemen bei der Kühlung der hinteren Zylinder. Im März 1942 waren alle Testflüge abgeschlossen. Sie bewährte sich insbesondere bei den harten Kämpfen im Süden der UdSSR sehr gut, was ihr den Beinamen «Hölzerner Retter von Stalingrad» einbrachte.

oder 37mm) und drei Maschinengewehren und mit 700 kg Stahlplatten gepanzert, war sie ein effektives Kampfmittel auf dem Gefechtsfeld. Die in rund 40'000 Exemplaren gebaute Il-2 erwies sich als das einsetzstärkste Erdkampfflugzeug auf den Schlachtfeldern des zweiten Weltkrieges

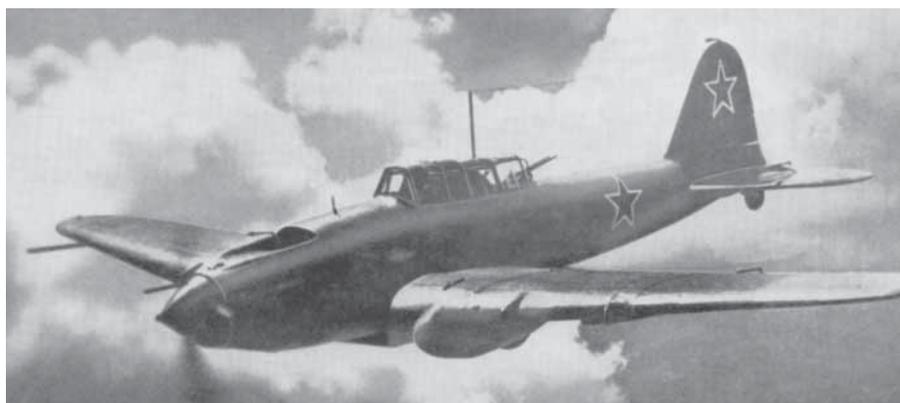
Sie überwand selbst heftiges Sperrfeuer und konnte über das gesamte Gefechtsfeld eingesetzt werden. So flogen die Il-2 5000 bis 1000 Meter vor den eigenen Stellungen und entluden im Tiefflug ihre Bomben und Raketen und mit ihren Kanonen und MG's konnte die Wirkung noch erhöht werden. Gardeeinheiten griffen den Feind sogar an, wenn sie sich in Schussweite der feindlichen leichten Infanteriewaffen befanden und unterstützten die Landtruppen bei den Strassenkämpfen. Die Il-2 eignete sich vor allem für die Zerstörung von beweglichen Punktzielen, wie Panzern, Befestigungsanlagen und Infanterie- und Artilleriestellungen.

Die IL-2 war sehr effektiv in der Panzerbekämpfung. So wurden während der Schlacht um Kursk bei einem Einsatz gegen die deutsche 9. Panzerdivision 70 Panzer in 20 Minuten zerstört. In einem zweistündigen Angriff verlor die 3. Panzerdivision 270 Panzer. Die 17. Panzerdivision verlor bei einem Angriff 240 von 300 Panzern.

Die Il-2 als Waffe ist in ihrer Bedeutung gleichzustellen mit dem Panzer T-34, den Katjuschas (Raketenwerfer) und den millionenfach hergestellten Maschinenpistolen. So wurde sie dann auch «Letjuschtschi Tank» -«fliegender Panzer genannt».

Im nächsten Contact werde ich die Ausmasse der materiellen Übermacht der Russen näher betrachten.

Col Werner Meier



Vergleichbare Typen zu Beginn des Krieges:

	Km/h*	PS	Bewaffnung
Jak -1	540	1050	20-mm, zwei 7,62-mm
Mig-3	505	1346	12,7-mm, 7,62-mm
Hawker Hurricane	542	1280	7,7-mm
Curtiss P-40	560	1200	12,7-mm
Morane MS. 406	486	860	20-mm, 7,5-mm
Messerschmitt BF 109B	470	680	7.92-mm

\* Die Angaben der Geschwindigkeit sind sehr differenziert und mit Vorsicht zu beurteilen, beziehen sie sich doch auf Bodenhöhe oder auf die optimaler Höhe. Die Bf-109B wurde im spanischen Bürgerkrieg eingesetzt. In der Luftschlacht um England kam die BF-109E zum Einsatz - 570 km/h und 990 PS.

# report

## Sondermüll und Jahresend-Anlass

22. November 2008: Wir waren eingeladen, die Sondermülldeponie in Kölliken zu besuchen. 27 Mitglieder mit Begleitern und Begleiterinnen kamen trotz bissiger Kälte in den Aargau. Während zweier Stunden konnten wir die Geheimnisse der grössten Halle der Schweiz näher kennen lernen.

### Mit gutem Gewissen begonnen...

Ab 1978 wurden hier während sieben Jahren 350'000 Tonnen Sondermüll deponiert. Eine genaue Kontrolle oder die Inventierung des Mülls machte man damals nicht. Es wurde nur eine Drainageleitung verlegt. Man glaubte auch, der Untergrund sei dicht, was sich dann aber später als nicht richtig erwies, und deckte die Deponie mit einer 1,5 Meter dicken Humusschicht zu. Das Grundwasser wurde überwacht (zum Glück) und man stellte eine zunehmende Verschlechterung fest.

### ... mit schlechtem Gewissen korrigiert

Nach dem Einführungsvideo konnten wir vor Ort besichtigen, mit welchem Aufwand man die Fehler der 70er- und 80er-Jahre beheben muss. Man hat mit den Erkenntnissen von damals gearbeitet, heute weiss man sehr viel mehr, der Umgang mit den belasteten Abfällen ist heute auch ganz anders. Man fragt sich aber unmittelbar, ob wir mit der heutigen Technologie zum Teil vorschnell in die breite Anwendung gehen und so der nächsten Generation ein ganz ähnliches Problem weitergeben. Verantwortung und Weitsicht sind gefragt.





Im März 2006 wurde die riesige Halle gebaut. Die Aushubvorbereitungen haben letzten Frühling begonnen, das Werk hat sich ein Jahr Zeit gegeben, den Vollbetrieb vorzubereiten. Im Januar 2009 beginnt - nach brandgefährlichen Zwischenfällen - der Abbau in grossem Stil und soll frühestens 2013 abgeschlossen sein.

Die Hallen von Kölliken sind nur gemietet, sie werden dann abgebrochen und können an einem neuen Ort wieder errichtet werden. Gerüchteweise soll der CAF-Swiss Wing in Dübendorf einen grösseren Blätz Land reserviert haben, um mit den Elementen aus Kölliken eine Flughalle zu errichten. Tag- und Nachtfliegen ohne Fluglärm ! .... ist doch als politisches Hirngespinnst zur Diskussionen gestellt (?)



Es bleibt den Organisatoren Herbert Schilling und Kurt Bolli sowie den beiden Führern zu danken. Sie haben uns einen umfassenden Einblick in eine supermoderne Anlage gegeben und uns ein Stück Verständnis im Umgang mit unserer Umwelt mitgegeben.

...und weiter gings zum Waldhaus

*(22. November 2008, 45. Jahrestag der Ermordung von John F. Kennedy, und niemand hat es bemerkt)*

Die Dunkelheit hatte sich inzwischen über das Land gelegt, die bissige Kälte war geblieben. Von der Deponie Kölliken bewegte sich der Convoy nach Schöffland, und dort fuhr man auf dem ansteigenden, leicht verschneiten Weg zum Waldhaus. Die Gästeschar hatte sich zum kulinarisch-gesellschaftlichen Teil noch etwas vergrössert. Kurt Bolli und seine Familie empfingen 35 Mitglieder mit «Anhang» vor dem Waldhaus und luden zum Apéro. Nachdem alle Brillengläser entfrosten und die Hände am Feuer aufgetaut waren, konnte die gegenseitige Be-

*(oben) Abbauhalle, durch ein Beobachtungsfenster fotografiert (hochgiftig)*

*Verbindungsstollen vom Zwischenlager zur Wasseraufbereitung und zu den Labors.*

**Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!  
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.**

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



Cosmos Tours, Mühlauamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81  
E-Mail: info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

grüssung stattfinden, man genoss die wohlige Wärme im schmucken Waldhaus. Schon bald durfte man sich an die schön dekorierten Tische setzen und nach kurzen Begrüssungsansprachen durfte sich die Gesellschaft auf das Buffet stürzen. Das war nun wirklich Kulinarium vom Feinsten!

Kurt Bolli hatte von Peter Winkler die DVD der Airsho08 aus Midland zur Vorführung erhalten und die Fliegerfans kamen wieder einmal auf ihre Rechnung: Speed and sound - Feuer und Rauch !

Der Abend im Waldhaus Moos wurde für angeregte Gespräche, viel Wiedersehensfreude und auch für neue Bekanntschaften bestens genutzt.

Herzlichen Dank an Bolli`gers Crew !

Col Henry Saladin



«Lady Stinsy» (Ursi Wiehl) - im Original und im Modell



Irene und Susanne geniessen die Wärme ...

**Sunne 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**

## Aus der Werkstatt



Seit Jahren wurde unsere Stinsy am Boden mit reiner Menschenkraft bewegt – sofern sie sich nicht selber mit Motorenkraft bewegte. Das «ziehen und stossen» mit dem Schlepp-Deichsel ging eigentlich sehr gut, ausser man war allein. Auch über längere Strecken waren wir «underpowered» und mussten externe Hilfe in Anspruch nehmen. Das konnte so nicht weitergehen, meinte Roger, «wir müssen unsere Rücken schonen», damit meinte er natürlich die ältere Generation von Stinsy-Piloten. Gesagt, getan. Er hat uns ein Elektro-Zuggerät besorgt und die beiden Werner haben sich mit dessen Umbau beschäftigt. Das Resultat lässt sich sehen: ein ROBU-Schlepper ist entstanden. Wir können nun «rückenschonend» die Stinsy über die kleine Steigung vor dem Hangar stossen, oder sie CO<sup>2</sup> neutral, zur Tankstelle ziehen. Roger, die «tressfreien Rückenwirbel» danken Dir jedenfalls herzlich.

Bild: Werner Zürcher hat den Test-Schlepper locker überstanden (kurz vor dem grossen Schneefall).



## CAF Sonderreise D-Day Normandie, 5. – 8 Juni 2009



Am 6. Juni 2009 jährt sich die Landung der alliierten Truppen an den normannischen Stränden zum 65. Mal. Die **Operation Overlord** sollte **eine der grössten Militäroperationen der Menschheitsgeschichte** werden. Seither befassen sich hier über 30 Museen mit der Geschichte der Befreiung von faschistischer Gewaltherrschaft und dem Wunsch nach Frieden auf dem europäischen Kontinent.

Begleiten Sie uns auf eine **einmalige Reise mit zahlreichen unvergesslichen Erlebnissen und Begegnungen**. Auch werden **Vertreter und Veteranen aller ehemaligen Kriegsparteien** erwartet! **Zusätzliches Highlight: Besuch Air & Space Museum Le Bourget.**

*Reiseleitung durch CAF Colonel Peter Winkler*

**Infos und Reservation bei:**



Acapa Geschäftsstelle Aarberg:

**Cosmos Tours**

Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg

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

info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

### news

Absichtlich leergelassen

#### 2009

14. März  
5.-8. Juni  
15. Mai  
27. Juni  
11.-12. Juli  
11.-12. Juli  
17.-19. Juli  
25. Juli  
15.-16. August  
15.-16. August  
22.-23. August  
29.-30. August  
6. September  
10. Oktober  
9.-11. Oktober  
21. November

#### Veranstaltungen / Reisen

Generalversammlung CAF SW  
D-Day Normandie CAF SW /FO  
Wfpl. Bremgarten, Kata Hi Ber Vb CAF SW  
Zigermeet in Mollis Flight OPS  
Flying Legends Air Show / Duxford CAF SW  
Fly-In Lodrino Flight OPS  
Fly-In Tannkosh Flight OPS  
BBQ CAF Swisswing in Buttwil CAF SW /FO  
Thuner Flugtage Flight OPS  
Fly-In Biel-Kappelen Flight OPS  
Oldtimer Kestenholz Flight OPS  
Dittinger Flugtage Flight OPS  
Flügerchilbi Flugplatz Langenthal Flight OPS  
Warbird-Meeting in Mollis Flight OPS  
CAF Airshow Midland CAF SW  
Jahresend-Anlass 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 Schönenberger 044 858 2051

#### CAF Swiss Wing - Shop

**S**tinsy-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](http://www.caf-swisswing.ch)

#### CAF Swiss Wing

[www.caf-swisswing.ch](http://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



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

Cumulus AG  
Aviationbooks  
Postfach 95  
CH-5042 Hirschthal  
Büro/Shop:  
Hügelstrasse 3  
CH-5040 Schöffland  
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