



CAF Generalversammlung 2009

Wiederum stand sie an, die neueste Auflage der immer unterhaltsamen von Oldtimer- und Stinsy-Fans getragenen Generalversammlung des CAF-Swiss Wing.

Häufig ist die GV in einen aviatischen Programmpunkt eingebettet. Dieses Mal fand sie am 14. März im eben wiedereröffneten und umgestalteten Flieger- und Flab-Museum in Dübendorf statt. Die unter Aviatikern «Schildkröte» genannte Halle wurde neu eingeteilt und die Displays sehr schön neu gestaltet.

Es ist beeindruckend, wie in den zwei Hallen mit viel Liebe zum Detail Bekanntes und Unikate, die Details der Schweizer Militäraviatik und Fliegerabwehr gezeigt und unter anderem per Video erklärt werden. Es sind über 30 Flugzeuge - zum Beispiel die Messerschmitt Me-109, North American P-51 Mustang, F+W N-20 Aiguillon und der FFA P-16 - zu sehen.

Helikopter sowie Feuerleit- und Waffensysteme der Fliegerabwehr und eine



AIR FORCE CENTER in Dübendorf

reiche Sammlung von Flugzeugmotoren und Triebwerken ab 1910 runden die Ausstellung ab.

Militärische Nutzung der Aviatik: vom Fliegerpfeil zur radargesteuerten Lenkwaffe, von der Ballonkamera zum Infrarot-Aufnahmesystem der Dassault Mirage MIR III RS. Funkstationen, Radaranlagen, Feuerleit-rechner, Peil- und Richtstrahlgeräte. Dokumente, Uniformen, Fliegerbekleidung, Abzeichen, Modelle, Video-vorführungen.

Ich habe es genossen, bin ab 10 Uhr alleine durch die Hallen geschlendert und habe langsam aber sicher alle CAF-Mitglieder, welche die GV besuchten, getroffen.

Ein weiterer erwähnenswerter Punkt ist das neu gestaltete Restaurant Holding im Airforce-Center. Das Service- und Küchenteam hat uns ab 12 Uhr zum Besten verwöhnt. Als Sahnehäubchen, neben der Chocolat-Mousse, durften wir uns zum Dessert das Anlassen und dumpfe Grollen der drei BMW-Stern-Motoren der JU-52 zu Gemüte führen. Die JU-52 konnte bei bestem Wetter mit Ihren zahlreichen Passagieren Rundflüge machen.

Und wie das so ist in der Fliegerei - man ist nie vor Überraschungen sicher. So traf ich doch im Restaurant eine Serviceangestellte an, die mit mir von 1972 bis 1975 im Hotel Albana zu St. Moritz ihre Berufslehre machte - ein schönes Wiedersehen.

Inhaltsverzeichnis

GV 2009	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Die Russen kommen	Seite 6
CAF Midland	Seite 10
Aus der Werkstatt	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

Also dann: um 14 Uhr begann die Generalversammlung. Die fast 50 Teilnehmer besammelten sich im Saal des Airforce-Center, welches bis auf den letzten Stuhl besetzt war. Auch eine Grossdelegation aus Reichenbach, welche bis anhin immer das BBQ für den CAF-Swiss Wing ermöglichte, nahm den weiten Weg durch die halbe Schweiz unter die Räder.

Es war wiederum eine von den Vorstandsmitgliedern Thomas Lutz, Kurt Bolli, Henry Saladin und Werner Meier hervorragend vorgetragene Traktandenliste, gespickt mit guten ironischen Kommentaren an praxisbezogenen Beispielen – die Buchhaltung im bekannten humorvollen Stil. Vielleicht klappt die GV auch mal zur Karnevalszeit. Über das BAZL und seinen Bundesrat liesse sich sicherlich eine Schnitzelbank generieren.

So, nun genug gelästert. Ich gratuliere Euch zu eurem Engagement und bedanke mich an dieser Stelle auch bei den nicht genannten Vorstandsmitgliedern, Helfern, Gönnern und Freunde der CAF-Swiss Wing. Ich freue mich schon auf unser nächstes Treffen. Vor allem bedanke und freue ich mich, dass ich ab dieser Saison im erlauchten Club der Stinsy-Piloten mitwirken darf.

Euer BBQ-Koch und Stinsy Pilot
Ferdinand Nietlisbach



Die gute, alte Morane, die Me-109 und ihre «Gegner!»





Scheinwerfer, Hochgerät und ein Allwellen-Empfänger

Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen



(li) Die Bloodhound Mk II BL-64 mit 4 Feststoff-Start-
raketen (total 50'000 kg Schub) und 2 Marsch-Staustrahltrieb-
werken mit je 3'600 kg Schub) und die Florida-Leitstelle



Fritz als Orville Wright im Flight Simulator - Resultat nicht
bekannt...!



Mittagessen im neuen Restaurant Holding



Das Computerproblem konnte nach einiger Zeit gelöst werden...



Der Vorstand (und wie üblich fehlt der Fotograf auf dem Bild)

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

*Der Revisor,
Ernst Giessberger ist
zufrieden mit der Rechnung
und entlastet den
Vorstand*



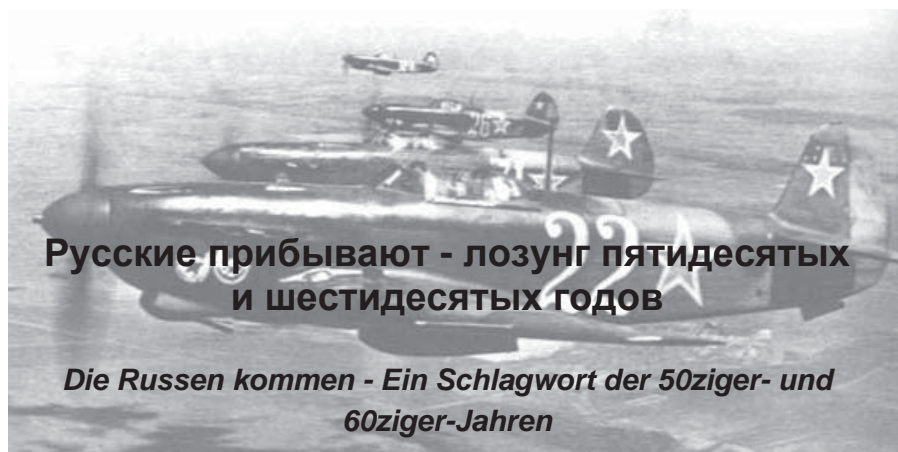
report

Die Geschichte der russischen Luftfahrt

(Teil 4) Die russische Rüstungsindustrie steigerte ihre Produktion enorm. Um die Doktrin «Kampf um die Luft-herrschaft» und ununterbrochenes Zusammenwirken der Luftverbände – baute sie auch die entsprechenden Flugzeuge. So waren die JAK- und La-Typen mit robusten Fahrwerken bestückt und hatten hervorragende Start- und Lande-Eigenschaften. Nur mit solchen Typen konnte man ununterbrochen von Behelfsflugplätzen operieren.

Ende 1941 war der Umzug der Rüstungsbetriebe in den Ural und die östlichen Gebiete vollzogen. Die Produktion nahm stetig zu, speziell auf dem Gebiet der Unterstützungs-Waffen für die Infanterie (Geschütze und Raketenwerfer). Diese Herstellung war technisch nicht so anspruchsvoll wie bei den Flugzeugen. Der Ausstoss von Panzern stieg von 500 auf 2000 Stück pro Monat. Bei den Flugzeugen war er bei 3000 pro Monat.

Das scheint hoch, wenn man aber bedenkt, dass im Jahr 1941 durchschnittlich nach 32 Starts das Flugzeug abgeschossen, am Boden zerstört oder sonst nicht mehr einsatzfähig war – man rechne – nach zwei Einsätzen pro Tag musste nach gut zwei Wochen die Flugzeuge ersetzt werden (der Piloten-Nachschub wurde im Februar Contact beschrieben). Die Einsatzdauer stieg dann 1943 auf 72 und 1945 auf 165 Starts. Es ist aber auch für mich fast unglaublich, dass nach nur etwa zwei Monaten der ganze Flugzeugpark ersetzt werden musste. Wenn man Vergleiche über die Produktion anstellen will/muss, so ist festzustellen, dass die

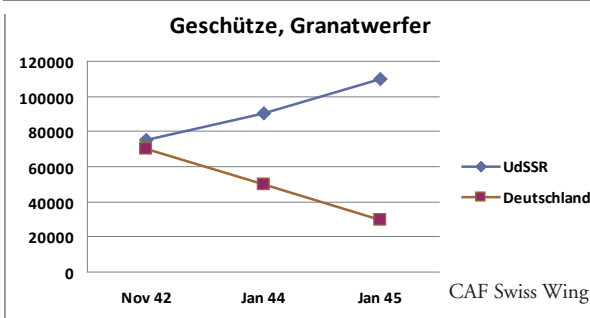
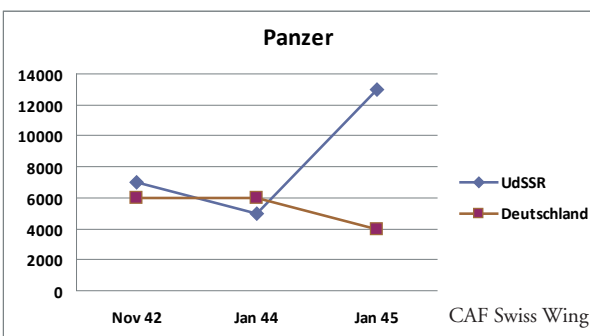
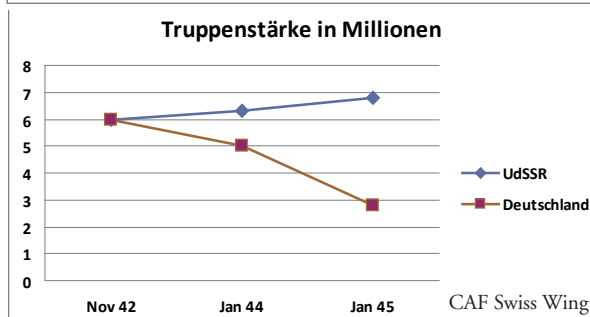
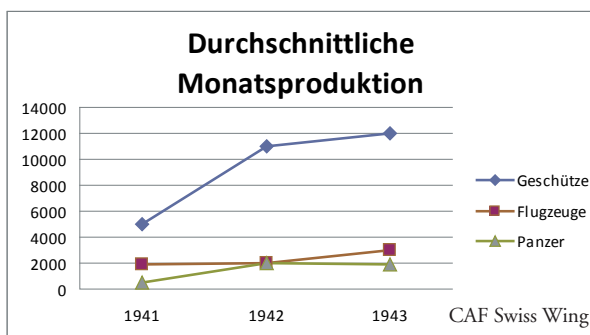


gesamte Industrie unter Kriegsbedingungen arbeiten musste, im Gegensatz zur USA, wo die Kriegsindustrie völlig intakt war und die Nachschubwege - bis zur Verschiffung - keinem feindlichen Beschuss unterlagen.

Vollproduktion

Ab 1943 waren die Russen in der Lage, monatlich bis zu 3000 Flugzeuge herzustellen. Es ist aber festzuhalten, dass die technische Hilfe der USA und England massgeblich zu diesem Resultat beigetragen haben.

Der grösste Teil der Flugzeuge waren Jäger und Erdkampfflugzeuge. Langstrecken-Bomber wurden sehr wenige gebaut und wurden dann hauptsächlich für die Versorgung der Partisanen hinter den feindlichen Linien gebraucht. Ende 1943 erhielt die UdSSR einige North American B-25, die aber nicht gross eingesetzt wurden.



Erkenntnis

Erst nachdem sich die Deutschen ergeben hatten, konnten die militärischen Führer, inklusive Stalin, als Augenzeugen und aus erster Hand die Wirkung des «Strategic Bomber Offensive» sehen. Der Entscheid für den Aufbau einer Bomberflotte war gefallen. Futura spielte mit, denn Ende des Krieges mussten einige B-29 in der Sowjetunion notlanden. Tupolev kopierte diese B-29 und baute die Tu-4 (Nato-Code: Bull). Dieser Bomber war der Vorläufer von Mya-4 Bison, Tu-16 Badger und Tu-95 Bear, im Prinzip die Start-Elemente der heutigen Langstrecken-Flotte.

Materielle Überlegenheit

Die strategische Doktrin, ununterbrochene Unterstützung der Landstreitkräfte und Massierung der Fliegerverbände an den Hauptfrontabschnitten, ging auf. Ein Beispiel ist die Schlacht um Kursk. Als am 5. Juli 1943 die Deutschen die Offensive begannen, stiessen sie auf heftigen Widerstand. In den ersten Tagen konnte die 9. Armee nur etwa 10 Kilometer vorrücken. Über 25'000 Tote waren zu zählen, und 400 Panzer und Flugzeuge gingen verloren. Im Süden überrannte Mansteins 4. Armee die russische Front – auch hier mit grossen Verlusten – aber der unerschöpfliche Nachschub von der russischen Steppen-Front brachte auch hier die Wende. Der russische Panzer T-34 bewährte sich hervorragend. Die deutschen Flugzeuge waren technisch überlegen, aber die Russen waren mengenmässig einfach tonangebend. Am 12. Juli tobte eine 7-tägige Panzerschlacht und am 20. Juli musste sich die Deutschen zurückziehen. Es waren über zwei Millionen Soldaten, 6000 Panzer und 4000 Flugzeuge beteiligt.

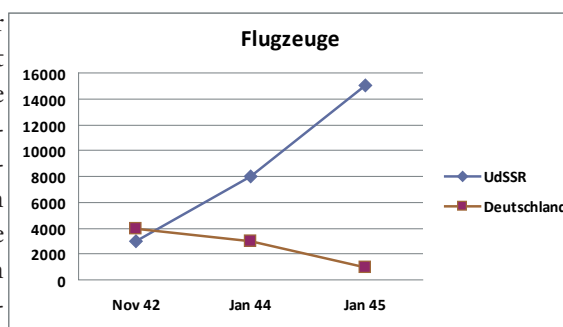
In vielen entscheidenden Schlachten wurde diese Material-Überlegenheit

angewandt. An der über 2000 Kilometer langen Front war dies die richtige taktische Vorgehensweise. Die Luftüberlegenheit war entscheidend. Die Deutschen waren nicht mehr in der Lage die Nachschubwege der Russen zu unterbrechen, und die Geschichte nahm ihren Lauf.

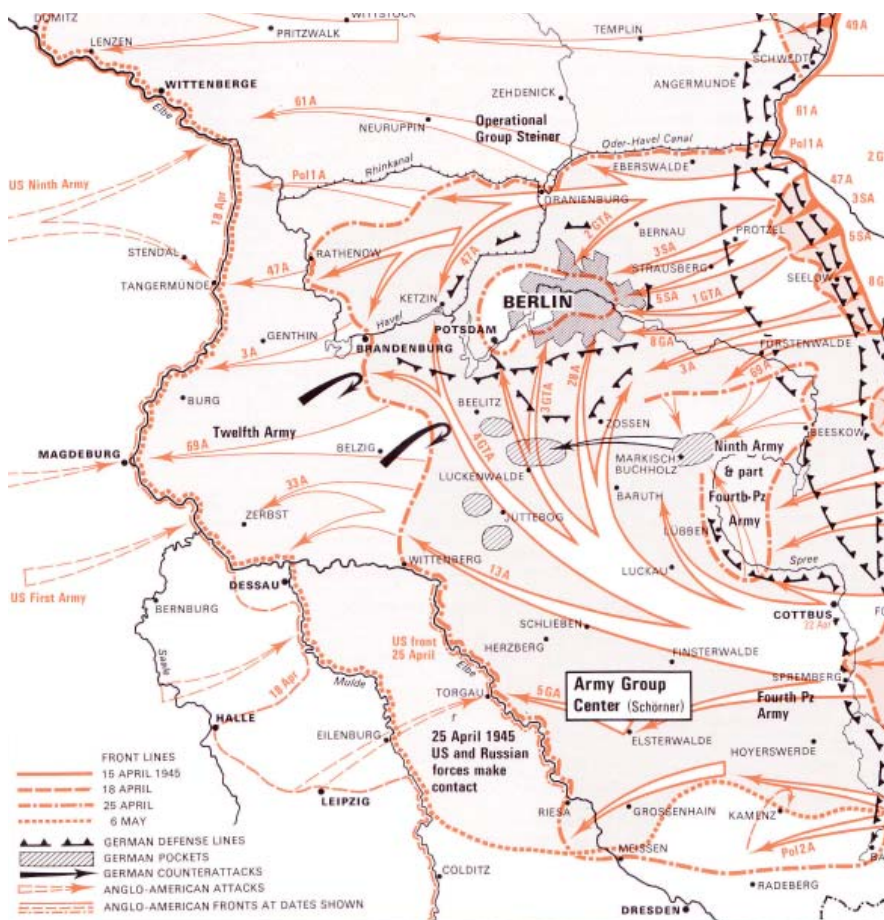
Nach dem Krieg erkannte die UdSSR die Wichtigkeit der Übermacht und baute ihre strategische Flugzeug-Flotte aus, die als Atombombenträger eingesetzt werden konnte, sowie die Massenproduktion von Jagdflugzeugen.

Kalter Krieg

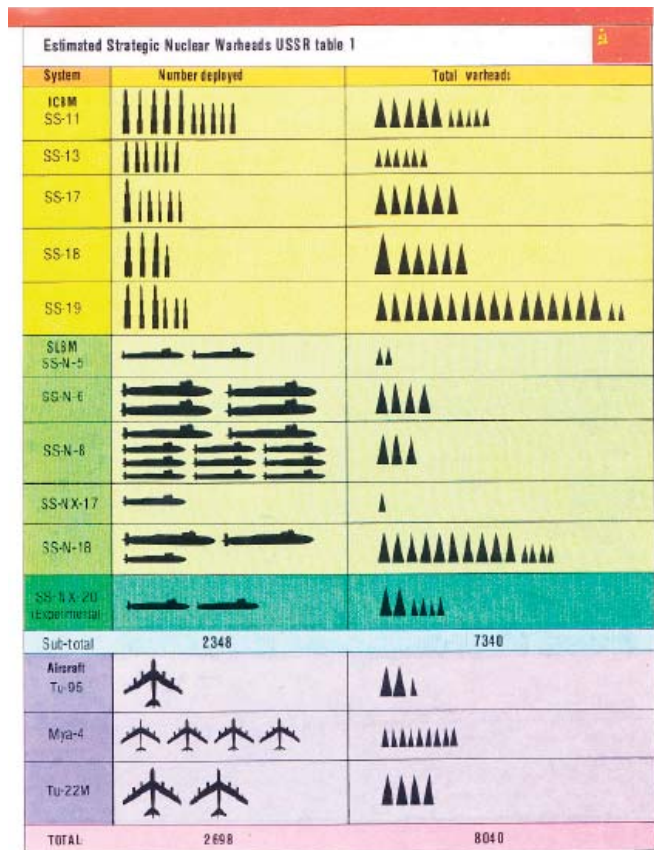
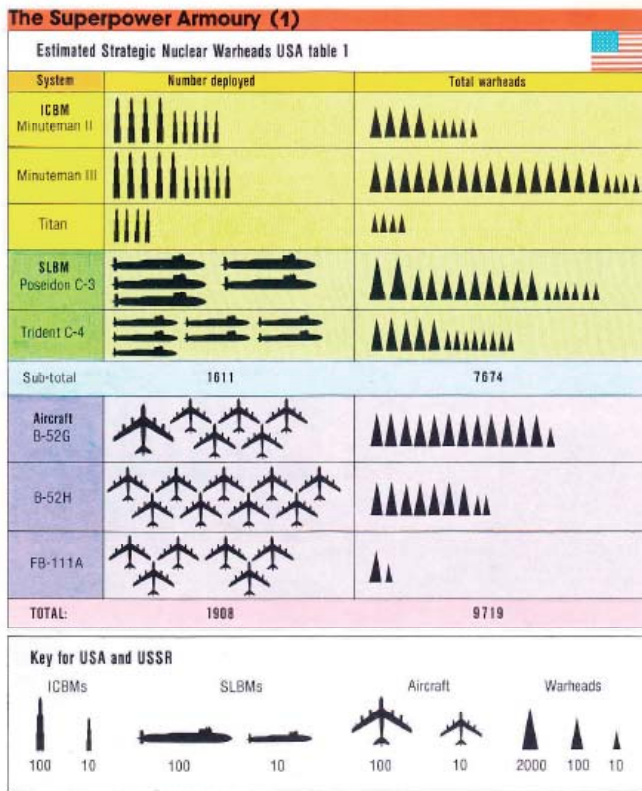
Was dann in den 60er- und 70er-Jahren ablief, ist heute kaum mehr zu



glauben. Im kalten Krieg wurde ein Waffenarsenal aufgebaut, das man nicht für möglich gehalten hatte. Man rüstete auf, was das Zeug hielt. Wafentechnisch wollte man einfach nicht unterlegen sein. Russland wurde schon zweimal (Napoleon und Deutschland) im grossen Stil angegriffen, und immer aus Richtung Westen. Das erklärt auch die Massierung im Westen von Russland und dem Warschauer Pakt (siehe Bild, Seite 8).



Mitte April 1945 waren die Russen bereit, auf Berlin vorzurücken. Den 2.5 Millionen Russen standen eine Million Deutsche gegenüber, eingegraben an der westlichen Seite des Flusses «Oder». Auch hier wieder eine unglaubliche Massierung an Material: die Konzentration an diesem Frontabschnitt betrug eine Waffe auf vier Meter.



Aus der Sicht der Russen

«Die USA haben eine grosse Ausdehnung von Ozeanen nach Osten und Westen. Sie haben freundliche und verbündete Nachbarn im Norden und im Süden, militärisch schwache Länder, während die UdSSR entlang ihrer Grenzen einige feindlich gesinnte Länder hat». Ideologisch blieb die USA der Hauptgegner, aber die Sowjetunion empfand die NATO als zusätzliche Bedrohung. Die Probleme in Osteuropa empfanden sie als Konfrontation, um die Hegemonie von Osteuropa zu untergraben.

China hatte eine andere kommunistische Lehre. Bei einem Konflikt mit China rechneten die Russen mit einem konventionellen Krieg. Sie hatten «nur» 52 Divisionen, 1700 Flugzeuge und 95 Raketen mit Atomsprengkörpern stationiert. Afghanistan und Iran wurden als instabil angesehen.

Die Angst aus Westen widerspiegelt auch die Verteilung ihrer Abwehr-/

Angriffskräfte. Die Russen haben nur begrenzten Zugang zur hohen See mit eisfreien Häfen. Bei einem möglichen strategischen Angriff durch die USA würde eine Welle von ICBM (Intercontinental Ballistic Missile) als Gegenschlag ausgelöst. Diese Waffen waren entlang der Ost-West Küste nach Norden ausgerichtet.

Im Westen waren 64 Divisionen, über 3600 Flugzeuge und 480 IRBM (Intermediate Range Ballistic Missile) stationiert, zusätzlich 30 Divisionen in Osteuropa.

Heute...!?

Diese Denkweise oder vielleicht auch Erfahrung mit dem Westen spielt meiner Meinung nach auch eine grosse Rolle in der Diskussion um die Stationierung von Raketen in Polen. Die Russen werden es auch im Jahr 2009 nicht zulassen, dass sie an ihrer unmittelbaren Grenze bedroht werden. Georgien war ein Beispiel: ausgerech-

net in dieser Zankecke wollte sich die NATO etablieren. Ich bin überzeugt, dass wenn die Stationierung von Raketen an der Grenze zu Russland zustande kommt, ohne Einbezug der Russen, wieder eine Aufrüstung seitens der Russen kommen wird. Man kann denken wie man will: Der russische Bär hat schlechte Erfahrungen aus dem Westen erlebt (militärisch) und er wird sich wehren.

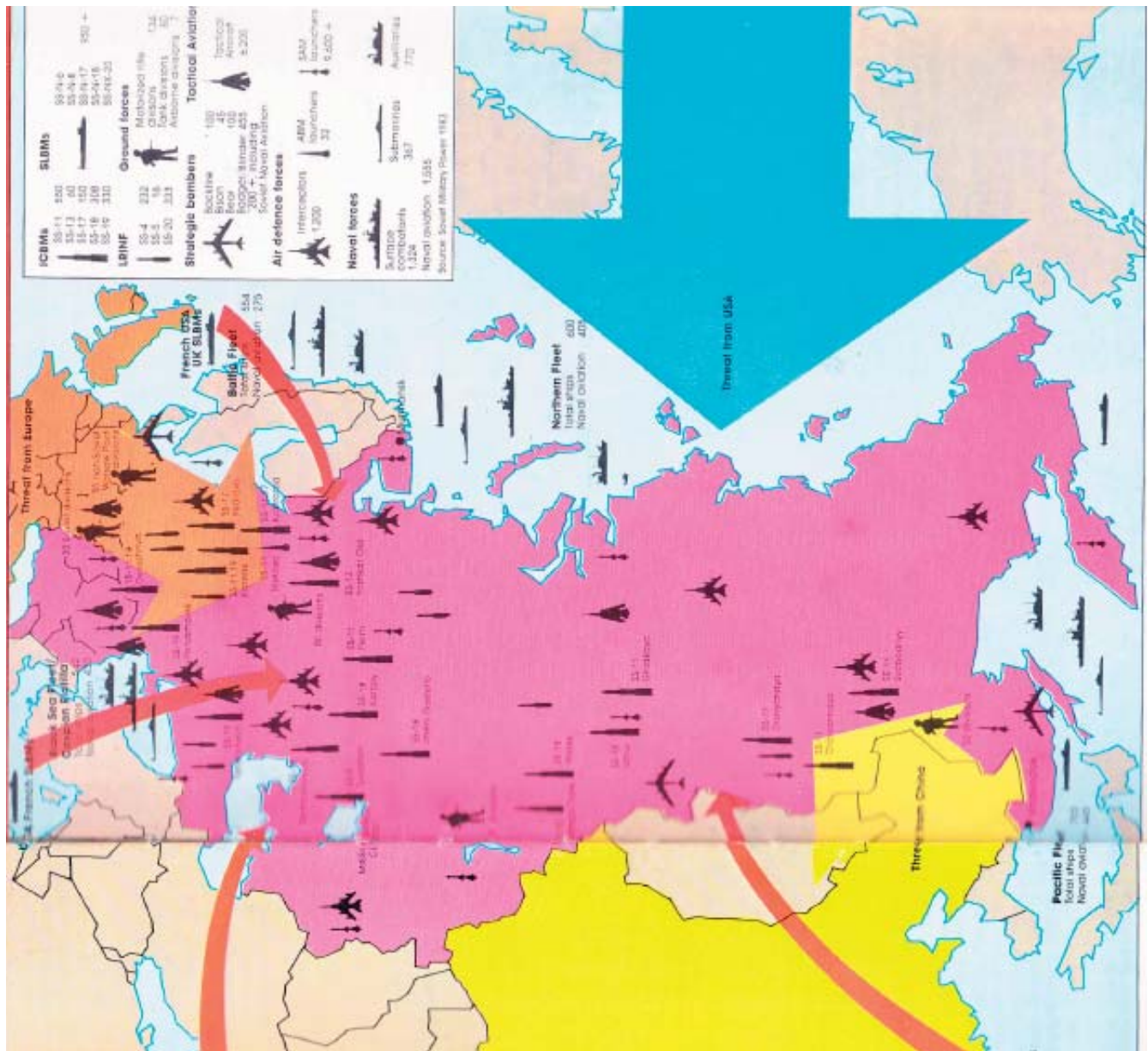
Ich hoffe, dass ich Ihnen mit dieser Artikelserie einen Einblick in die russische Aviatik geben konnte. Es gäbe noch vieles zu berichten, haben die Russen in den Fünfziger-Jahren ebenfalls Pionier-Leistungen vollbracht, nur hat man dies nicht zur Kenntnis genommen (siehe auch Aero-Revue 5/2008). Die Fachpresse sprach nur vom Comet, Caravelle, DC-8 und Boeing 707 und man war komplett überrascht, als die Russen mit der Tu-104 in London landeten.

Col Werner Meier

Ein Bild aus den 70er-Jahren - aber wie sieht es im Jahr 2009 aus? Auch heute haben die Russen das Gefühl, dass sie eingekesselt werden: im Westen die NATO bis zum schwarzen Meer und im Süden die ganze Nahost-Geschichte. Gewisse Kreise in der Ukraine wol-

len eine Mitgliedschaft in der Nato und der EU. Das Vorgehen der Russen in Georgien ist auch eine Lektion an die Adresse der Ukraine. Die hat Russland nun verwarnt. Das könnte zur Folge haben, dass die Ukraine sich wieder dem russischen Einflusskreis

zuwendet. So wird Russland nicht nur militärisch, sondern auch geopolitisch wieder stärker. So ist auch zu erklären, warum sie den Iran, Syrien usw. unterstützen. China und die Mongolei sind ein anderes Thema.



Die Tu-160, Startgewicht 275 Tonnen (B-52, 221 Tonnen) und verfügt über zwei Bombenschächte mit jeweils einem Revolvermagazin. Es können 12 mit nuklearen Gefechtsköpfen bestückte Marschflugkörper Ch-55SM, Ch-555 oder Ch-101 mitgeführt werden. Für konventionelle Luftangriffe können 24 Luft-Boden-Raketen der Typen Ch-15 eingesetzt werden. Nach dem Modernisierungsprogramm sollen Ch-58USchKB, Ch-38, Ch-29T, Ch-29ML, Ch-59M, Antiradarraketen Ch-31P, Antischifftraketen Ch-31-AD oder Ch-35U sowie Bomben KAB-1500 und KAB-500 eingesetzt werden können. Die maximale Waffenlast liegt bei zirka 40.000 kg.

Die CAF muss den «Twin-Mustang F-86» zurückgeben!

From the desk of the CAF President, Steve Brown...

Air Force Museum Rejects F-82 Settlement Offer from CAF

The National Museum of the Air Force (USAFM) Board of Directors rejected the Commemorative Air Force's (CAF) offer to drop its lawsuit concerning the ownership rights of the F-82 in exchange for allowing the airplane to remain on static display at the CAF Airpower Museum in Midland, Texas.



In a written proposal, hand-delivered to the Air Force History Department in Washington D.C., the CAF proposed to drop its appeal and let the ruling in the

trial court stand, in exchange for allowing the CAF to retain physical possession of the F-82 in the USAFM's Loan Program. The same loan program is used across the country for static Air Force owned aircraft at aviation museums.

The proposal submitted by the CAF states, "This proposal is put forth in the spirit of trying to put this unpleasant disagreement behind us..... Although we still disagree with the position of the Air Force to not allow its vintage warbirds to fly, we would prefer to continue this discussion through persuasion versus litigation."

"I had great hopes that this would be an amicable way to agree-to-disagree, yet still concede to the USAFM's policy to not fly the F-82, which has supposedly been their concern. This decision to reject our proposal is confusing and disappointing," said Stephan Brown, President and CEO of the CAF. "Our mission is to Honor American Military Aviation, through the flight of these historic aircraft, but we felt it was better to keep this important piece of our history on static display, rather than lose it altogether."

The response to the CAF's proposal by the Director of Air Force History and Museum Policies and Programs states "After a robust and thorough discussion, the voting members of the Heritage Board unanimously decided that, based on the history of this matter and the precedential import of the judicial determination concerning the ownership of the F-82 to the National Museum of the United States Air Force and the other Armed Services, the offer of settlement could not be accepted."

As a result of the declination of the CAF settlement proposal, the F-82, which has been a part of the CAF history for 40 years, must be shipped back to the USAFM in Dayton, Ohio immediately.

"Of course, the Judgment will be obeyed", said Brown. "And it will be a sad day for 9,000 active CAF members and those before them, who have poured tens of thousands of dollars and man-hours into saving this airplane. How ironic that our founders Lloyd Nolen and Marvin "Lefty" Gardner saved this airplane (and many more) from the Air Force's destruction, just to have the Air Force Museum repossess it in order to 'preserve' it."

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

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:



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

"However, now we will continue forward with the Appeal. The Appeal is a de novo review, in which the Appellate Court is not bound by the trial court, but reviews the entire case. We are hopeful that the Appellate authority will see things differently," Brown concluded.

Aus der Werkstatt



Im Winter 2007/08 hatten wir bekanntlich Probleme mit den Auslass-Ventilen des «Stinsy-Motors». Mit dem Abgastemperatur-Messer konnten wir nur einen Zylinder überwachen, von den restlichen fünf Zylindern hatten wir keine Angaben. Das sollte nun anders werden! Ich machte mich schlau und suchte ein entsprechendes Gerät. Auf dem Markt waren natürlich «tonnenweise» hochmoderne Geräten zu haben. Eine Voraussetzung war gegeben: das Cockpit durfte nicht «verunstaltet» werden. . Meine Suche war erfolgreich und die Wahl fiel auf den EGT/CHT Analyzer von Instrument International. In der NORBOX hatten wir noch Platz, aber ohne Modifikation konnten wir das Gerät nicht montieren.

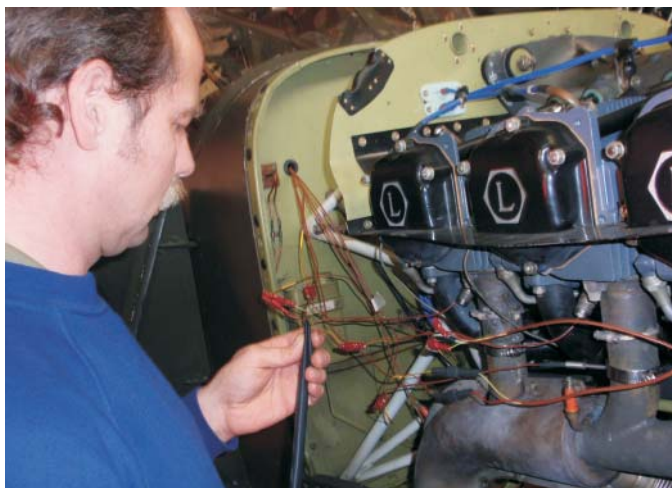
Der Umbau konnte beginnen. Bevor wir aber den Hochsicherheits-Trakt der SR-Technics betreten konnten, mussten wir eine intensive Sicherheitskontrolle über uns ergehen lassen. Das ist heute auf dem Flughafen Kloten - oder auf Neudeutsch «Unique» - ein normaler Vorgang. Ausgerüstet mit den vorgeschriebenen Stahlkappen-Schuhen machten wir uns an die Arbeit und dank Werner Zürrers intakten Beziehungen zum früheren Arbeitgeber hatten wir Zugang zu allen erforderlichen Werkzeugen, Maschinen, Manpower und Beratung.

Ein besonderes Erlebnis für mich war die Zusammenarbeit mit der Lehrlings-Werkstatt für die Polimechaniker. Um die filigranen Schalter am EGT-Analizer zu schützen, mussten wir eine spezielle Schutzvorrichtung konstruieren. Ich durfte einem jungen Lehrling die Angaben liefern und er hat mir am Computer diese Spezialanfertigung gezeichnet. Ich konnte dieses Modell dreidimensional betrachten. Die hochpräzise Anfertigung auf der Fräsmaschine war eine Selbstverständlichkeit für unsere Stinsy.

Dann griff unser Elektroniker ins Geschehen ein. Marcel Weiss, der erfahrene «Airbus-Elektroniker» überprüfte die Anschlüsse, gab uns Anleitungen, wie/warum man diese Kabel dort montiert und nicht anderswo.

Dank dieser gelungenen Arbeit, perfekt installiert und gut dokumentiert, können wir nun das Innenleben der Stinsy jederzeit kontrollieren

Col Werner Meier



(oben) Werner und Marcel (re) betrachten die NORBOX (wie immer fehlt der zweite Werner auf dem Bild) und Martin (li) beim Einbau der Sensoren.

Ein schönes und gesundes EKG der Stinsy (1296°/ 334°)

news

Neu im Vorstand

Vielen Dank für Euer Vertrauen, mich in den Vorstand zu wählen! Ich werde mit viel Freude mein Bestes tun!

Hier mein Kurzprofil:



Am 5. Januar 1960 in Zürich, als Theodor Arter geboren. Aufgewachsen in Hausen bei Brugg und in Brugg. Lehre als TV/Radio-Elektriker in Baden, Meisterprüfung und Berufsarbeit bis 2008. Jetzt im Vertrieb und Marketing der Regionalwerke AG Baden.

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

2009

5.-8. Juni
27.-28. Juni
3.-4. Juli
4.-5. Juli
11.-12. Juli
11.-12. Juli
17.-19. Juli
25. Juli
15.-16. August
22.-23. August
29.-30. August
6. September
19. September
10. Oktober
9.-11. Oktober
21. November
13. März 2010

Veranstaltungen / Reisen

D-Day Normandie	CAF SW /FO
Oldtimer-Meeting Ecuwillens	Flight OPS
Zigermeet in Mollis	
Militär-Fz.-Treffen in Full-Reuenthal	CAF SW / FO
Flying Legends Air Show / Duxford	CAF SW
Fly-In Lodrino	Flight OPS
Fly-In Tannkosh	Flight OPS
BBQ CAF Swiss Wing in Buttwil	CAF SW /FO
Fly-In Biel-Kappelen	Flight OPS
Oldtimer Kestenholz	Flight OPS
Dittinger Flugtage	Flight OPS
Flügerchilbi Flugplatz Langenthal	Flight OPS
Meier Motors , Bremgarten/Breisgau	CAF SW
Warbird-Meeting in Mollis	Flight OPS
CAF Airshow Midland	CAF SW
Jahresend-Anlass	CAF SW
Generalversammlung	CAF SW

Nach mehreren Jahren bei den « Super Constellation Flyers Association» bin ich seit 2005 auch Mitglied beim CAF Swiss Wing - aus «Freude am Kleinen» und am Mitfliegen, doch seit Kindheit Fan von WW2-Warbirds.

Eines der Hobbies ist das «Hüdele» mit meinem «Macho», eine Jack-Russel-

Mischling . Auch fahre ich mal gerne mit dem VW 181 Kübelwagen (JG 71) dem Sonnenschein entgegen.

Als «Rookie» im Vorstand möchte ich auch jüngere Leute als Mitglieder gewinnen. Macht alle mit und werbt neue Gesichter für den CAF Swiss Wing!

Vorschau: Am 19. September besuchen wir die Meier Motors. Unser Mitglied Stephan Hangartner (in der Warbirds-Szene als Mustang-Spezialist bekannt) wird uns durch die Hallen führen. Mitfliegen in einem Warbird ist möglich. Reservieren Sie sich dieses Datum!

Meier Motors: Sechs aus Russland und teils über Amerika importierten «Yaks» stehen in ihrer Halle, dazu zwei amerikanische «Mustangs» , eine «Focker-Wulf (FW) 190» eine «Messerschmidt 190» und einige andere Flugzeuge aus den vierziger Jahren in Einzelteilen. Da verschlägt es nicht nur dem Kenner, sondern auch dem Laien die Sprache angesichts dieser Prachtstücke.

CAF Swiss Wing - Shop

S 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