



D-DAY 2009



Um 0600 Uhr trafen sich die Boden- und Aircrew im Birrfeld. Das gemeinsame Ziel war die Normandie. Die Fliegertruppe bestand aus Roger und Jost. Sie waren zuständig für den Überflug nach Cherbourg. Die Beladung war diesmal kein Problem, denn alles Material für die Stinsy, aber auch die persönlichen Effekten konnten der Bodencrew übergeben werden. Henry und Werner verstauten alles im Auto und auf dem Anhänger. Um 0650 Uhr war es für die Bodencrew soweit.



Das Gepäck wurde verstaut - und Gruppenfoto mit einem wunderschönen Sonnenaufgang...

Inhaltsverzeichnis

D-Day	Seite 1
Aus dem Vorstand	Seite 3
Japanisch Luftwaffe	Seite 5
Kata Hi Ber Vb	Seite 7
DC-3	Seite 8
Reuenthal	Seite 9
Beauty Day	Seite 10
Stinsy	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12

Wir nahmen den rund 1000 km langen Weg unter die Räder. In Basel überquerten wir die Grenze nach Frankreich – erste Überraschung – am Zoll keine Menschenseele (französische), auf der Schweizerseite etwa sechs, Schengen sei gegrüsst! Nach Mulhouse ging's Richtung Besançon und Dijon.

In der Nähe von Auxerre erwarteten wir den Telefonanruf der beiden Flieger, Roger und Jost, sie mussten dort erstmals auftanken - wir natürlich auch. Der Anruf liess lange auf sich

warten, denn die Gendarmerie zeigte grosses Interesse am Warbird und speziell an den beiden Piloten in Kriegsmontur!

Das GPS leitete uns Richtung Paris, auf die südliche Périphérique. Obwohl die Mittagszeit schon vorbei war, ging es sehr langsam voran, aber immerhin sahen wir den Eiffelturm, die Seine und Sacré Coeur. Dann ging es zügig voran, vorbei an Rouen, südlich von Le Havre und Bayeux direkt nach Sainte Marie du Mont zum «Fort» der Familie Ray Mitchell.



Ein Rast auf der Autobahn. Hierzu ist zu bemerken, dass unsere Autobahn- Vignette für Fr. 40 sehr billig ist. Für unsere Fahrt nach Cherbourg mussten wir etwa 75 Franken bezahlen, die Rückfahrt schlug ebenfalls mit diesem Betrag zu Buch. Etwas einfacher und «entspannter» die Aircrew: Auf dem Flug Auxerre – Deauville versuchte sich Jost als »Flight Attendant« und offerierte Roger einen Drink... warmes Essen gab es nicht – war ja auch kein SR-Flug.



Ankunft in Sainte Marie du Mont beim «Fort» der Familie Mitchell, und ein warmes Nachtessen...



CAF Swiss Wing

Klacklack

Zunächst: Die Normandie-Reise war Klasse. Man fühlte sich ein bisschen wie 1944. Wir waren etwa 25 Personen. Als wir am Airport Paris ankamen, ging es nach der Gepäckaushilfe gleich weiter zum Car. Nach einiger Zeit waren wir an der Omaha Beach (neu Obama Beach). Wir hatten Invasionswetter, es ging ein leichter Wind. Von dort aus kann man gut zum Pointe du Hoc hinüberschauen, nur sah man ihn nicht.

Am Abend waren wir dann im Hotel. Am nächsten Tag ging es zur Utah Beach. Überall war «Partystimmung». Genau wie bei der Omaha Beach gab es unzählige Museen. Ich weiss es nicht mehr, ob wir zuerst oder nachher in St.

Mère Eglise waren, jedenfalls waren wir dort und es machte Riesenspass.

Es bleibt zu erwähnen, dass die Stinson mit seinem Überflug mit Rauch die Aufmerksamkeit der Leute wieder einmal gewinnen konnte. Anschliessend gingen wir im Schloss von Mr. Mitchell Mittag essen. Das Schloss war früher ein Hauptquartier der Deutschen und nach der Invasion das der 101st Airborne Division.

Danach ging es zum Maulberry Harbour. Am letzten Tag, vor dem Rückflug, gingen wir noch zur Pegasus Bridge. Dann flogen wir wieder nach Hause.

Vielen Dank an Peter Winkler für diese gelungene Reise.

Nico Hürlimann (11-jährig)

P.S. Klacklack ist der Ton vom berühmten Metall-Frosch

Aus dem Vorstand

Absichtlich leergelassen





Auf dem Gruppenbild, ganz links, einige Mitglieder des CAF Swiss Wing, ohne Fallschirme - und der Absprung der 101st Airborne



Utah Beach am 6. Juni 2009, 08.45 (links) und vor 65 Jahren (rechts)



Das Museum an der «Utah-Beach und zwei deutsche Fahrzeuge...



report

日本空軍

Japanische Luftwaffe

Der CAF Swiss Wing wagt sich an eine weitere Aufgabe heran und möchte Ihnen einen Einblick in die japanische Luftfahrt-Entwicklung geben. Das Nachforschen ist nicht so einfach, aber der geneigte Leser möge mir eventuelle Ungenauigkeiten gütig verzeihen.

Um zu verstehen, dass wir so wenig von Japan wissen, muss ich etwas zurückschauen. In der Zeit von 1633 bis 1639 wurde den christlichen Missionaren aus Spanien und Portugal die Einreise nach Japan verboten. Auch Japaner die mehr als fünf Jahre im Ausland lebten und zum Christentum konvertierten, durften nicht mehr zurückkehren. Diese Bestimmung wurde dann auf alle Japaner erweitert die ihr Land verlassen wollten, oder wieder zurück kehren.

Europäer, die illegal nach Japan einreisten, mussten mit der Todesstrafe oder lebenslanger Haft rechnen. Auf diplomatischer Ebene gab es im 17. und 18. Jahrhundert sehr wenige Aktivitäten. Der Handel beschränkte sich



auf ein Minimum. Erst im 19. Jahrhundert haben die Politiker eine Öffnung angestrebt. Das zunehmende Interesse aus Russland, England und den USA unterstützte dieses Vorhaben. Der Befehl alle ausländischen Schiffe zu vertreiben, wurde nur ein einziges Mal angewandt und nach dem Opium-Krieg 1842 aufgehoben.

In den Schulbüchern (erste Hälfte des 20. Jahrhunderts) hielt sich die Vorstellung einer weitgehenden «Abschliessung» immer noch und ist bis heute für viele Japaner eine Selbstverständlichkeit. Nach der erzwungenen Öffnung im Jahre 1854 wurde der herrschenden Schicht klar, dass sie die maritime Verteidigung modernisieren und auf den neusten Stand bringen mussten.

Schiffe und Flugzeuge

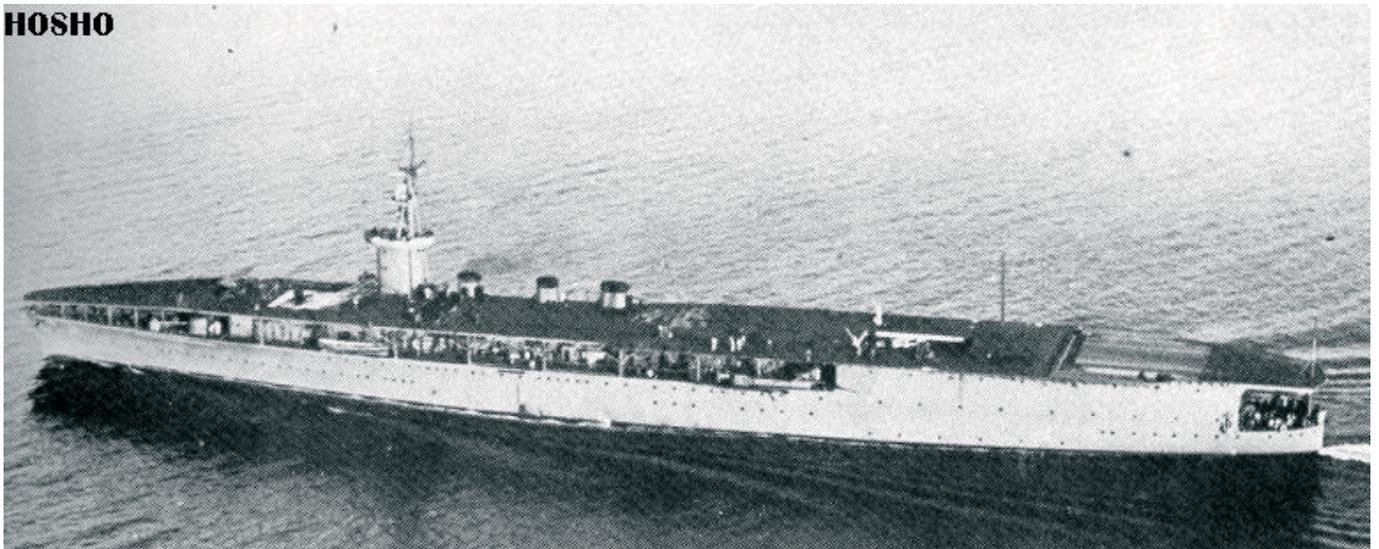
Im 17. Jahrhundert bauten die Japaner Hochseeschiffe, die sich am westlichen Standard orientierten. Nach

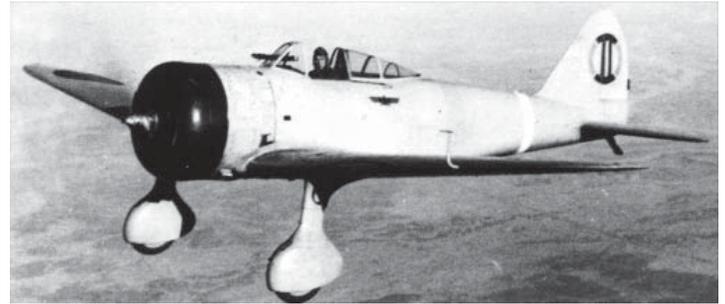
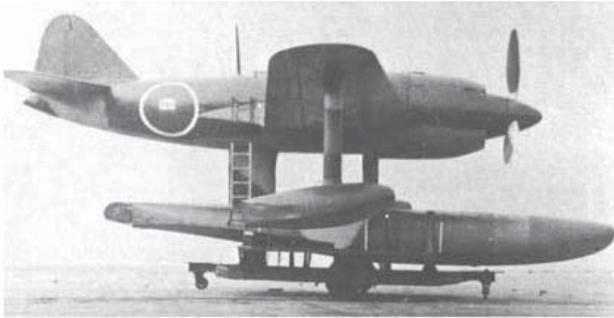
der «Abschliessung» wurde der ganze Handel nur über die «Niederländische Ostindische-Kompanie» abgewickelt. Diese, auf einer künstlichen Insel im Hafen von Nagasaki domiziliert, war die die einzige legale Quelle für Waren- und Informationen aus dem westlichen Ausland.

1855 wurde in Nagasaki die erste Marine-Trainingschule eröffnet. Die Führungsoffiziere wurden im Westen ausgebildet und liessen dann ihr Wissen in diese Schule einfließen. Auf Befehl von Kaiser Mutsuhito kaufte man von den Franzosen und Engländern einige Schiffe. 1869 erwarben die Japaner von den Franzosen ihr erstes stahlgepanzertes Schiff: die Kotetsu (CSS Stonewall, gebaut in Bordeaux).

Nun begannen die Japaner mit dem Aufbau einer eigenen Schiffsindustrie. Sie erkannten, dass die Beherrschung der Meere enorm wichtig und für die Verteidigung der Insel unabdingbar war. 1910 kauften sie ein Flugzeug von Henri Fahrman. Es wurde in Japan geflogen und diente als Vorbild für die eigene Produktion. In der «Tokugawa Balloon Factory» wurde eine kleine Serie hergestellt und war zugleich auch die erste Flugzeug-Produktion in Japan.

HOSHO





Während des ersten Weltkrieges waren die Japaner auf der Seite von Grossbritannien und beschafften sich einige Nieuport und Salmson 2A-2 Bomber. Während der 20er-Jahre haben die Briten den Aufbau der gut organisierten «Imperial Japanes Navy Air Force» begleitet und die Offiziere ausgebildet, eine Konsequenz des militärischen Handels mit England. Die «Navy Air Force» war sehr konservativ. Taktik und operationelle Verfahren wurden von der «Royal Navy» übernommen und bis zum Zweiten Weltkrieg beibehalten – die Engländer selber haben über diese Zeit ihre Taktiken der Zeit angepasst, die Japaner aber nicht.

Ein typisches Beispiel ist der Gebrauch von Wasserflugzeugen. Während des Ersten Weltkrieges hat die «Royal Navy» diese Flugzeuge intensiv eingesetzt und fand sie sehr nützlich. Keines dieser Wasserflugzeuge war schneller als 100 mph. Das hat sich aber in den Jahren danach radikal geändert. Die maximale Geschwindigkeit der «Water-based aircraft» erreichten 200 mph und die der «Land-based» sogar über 300 mph. Ein Prototyp der Spitfire wurde mit Schwimmern ausgerüstet, diese Version wurde aber nicht weiter verfolgt. Die Japaner versuchten es ebenfalls mit den umgebauten Jägern von Kawanishi N1K1 und Nakajima A6M2-N.

Die ersten Flugzeug-Träger und Kampfflugzeuge

Ein ambitioniertes Programm wurde gestartet und man baute einen Flug-

Das Versuchsflugzeug N1K1 und der «Leichte Jäger» Typ 97 – Ki-27 (Nate) Bild: Ein Flugzeug der 1. Chutai, 64. Sentai im Jahr 1939

zeugträger, die Hosho (Fliegender Phoenix). Dieser weltweit erste von Anfang an für diesen Zweck gebaute Flugzeugträger wurde 1922 in Dienst gestellt. Hiezu ist zu bemerken, dass die Japaner die neusten Pläne britischer Flugzeugträger besaßen (HMS Argus, HMS Hermes) welche die letzte Entwicklungsphase des Trägers Hosho beeinflussten. Danach begann man überzählige Schlachtkreuzer und Schlachtschiffe zu Flugzeugträger umzubauen.

Der erste modernere Jäger war die Ki-27. Die Ki-27 war der erste Tiefdecker der japanischen Armee. Sie fand in der ganzen Welt Beachtung wegen der ausgezeichneten Leistung, die sie im Luftkampf mit der sowjetischen Luftwaffe in Nomonhan, an der Grenze der Mandschurei, im Jahr 1935 zeigte. Die Armee legte damals grossen Wert auf Wendigkeit, selbst wenn diese auf Kosten der Geschwindigkeit erkaufte wurde. Das Gewicht wurde verringert und die Flächenbelastung konnte auf 88.6 kg/m² reduziert werden. Ein Überziehen im Luftkampf war fast ausgeschlossen. Die Schweizer C-35 hatte

98 kg/m², Ki-43 123 kg, Me-109 158 kg und die Hurricane Mk II 154 kg. Im erwähnten Nomonhan-Konflikt schossen die Ki-27 am Anfang viele sowjetische Jak-15 ab. Später kamen sie allerdings ins Hintertreffen, als die Russen die Jack-16 einsetzten. Nach Angaben der Japaner schossen/zerstörten sie 1252 russische Flugzeuge.

Aus diesem Typ entstand dann später die Ki-43 Hayabusa (Falke), alliierter Code «Oscar». Die Einführung der sogenannten Schmetterlings-Klappen verbesserte die Wendigkeit sehr. Die Klappen wurden im Luftkampf auf 3-12° ausgefahren. Im Typ 1 war ein 950 PS starker Ha-25 Motor eingebaut. 1943 kam der Typ 2 mit einem 1150 PS Motor, Dreiblatt-Propeller und mit einem Reflex-Visier. Typ 3 erhielt einen 1250 PS Motor und mit einem Rückstoss-Auspuffrohr konnte die Geschwindigkeit noch gesteigert werden. Es wurden insgesamt 5751 Stück gebaut.

Teil 2 im nächsten Contact
Col Werner Meier



Ki-43 von Nakajima

report

Einsatzkommando Katastrophenhilfe Bereitschaftsverband

Es war Familientag der zum grössten Teil aus «Durchdienern» stehenden Truppe des militärischen Katastrophenhilfekorps. Einige hundert Angehörige waren nach Bremgarten gekommen, um die Tätigkeit dieser ganz speziellen Einheit mitzerleben. Wir als Splittergruppe der CAF zählten zu den speziellen Gästen; wir fühlten uns sehr geehrt.

Alle, die nicht dabei waren, haben etwas sehr Eindrückliches verpasst! Hauptmann Rohrer und seine Instruktionsscrew zeigten den Besuchern alles Material und dessen Einsatz am Objekt. Es war da nicht nur ein bisschen Feuer- und Wasserwehr zu sehen, auch ganz schweres Bauwerkzeug wurde im Einsatz demonstriert.

Es hat mich sehr beeindruckt zu erleben, dass kein Aufwand zur Rettung von Menschen zu gross ist. Es wurde uns vor Augen geführt, dass die Feuerwehren im ganzen Land einmal an ihre Leistungsgrenzen stossen, menschlich und materiell. Dann ist das militärische Korps da, um ganz neue Dimensionen an Kraft, Material und Aufwand einzusetzen. Speziell für unsere Gruppe hat Hauptmann Rohrer in einem Referat die Organisation, die In- und Auslandeinsätze, sowie die Ausbildung der Truppe beschrieben.

Dann waren wir zum Essen geladen. Unser Dank geht an das Kader und die Fachleute, Soldatinnen und Soldaten dieser Truppe, das die ganz einfache militärische Bezeichnung trägt: Kata Hi Ber Vb.

Col Henry Saladin



*Hauptmann Rohrer begrüsst...
...und einige Schnappschüsse.*



report

DC-3 / HB-IRJ

Am 2. Juni war sie in Opa Locka gestartet, die DC-3 mit der Immatrikulation HB-IRJ. Die Connie-Flyers Gruppe um Capt Francis Agullo hat eine neu revidierte Maschine gekauft und damit die lange Reise über den Atlantik unter die Flügel genommen. In 23 Abschnitten flog man entlang der Ostküste Amerikas hinauf bis Neufundland, über Grönland - Island nach Schottland, dann nach Duxford und über den Ärmelkanal nach Epinal in Frankreich. Von dort war das letzte Wegstück anzugehen, um am Sonntagmorgen in Sion empfangen zu werden.

Über dem Genfersee trafen sich die Super-Connie, die DC-3 HB-ISC, die Beach 18 und die «neue HB-IRJ». Im Wallis warteten schon einige hundert Gäste und ein Dutzend Oldtimerflugzeuge, so auch wir mit der Stinson; zwei Antonovs waren hier, der Avenger aus Lausanne, eine T-6 aus Bex und die Maurane (Ex J-143) von Dani Koblet, auch noch eine Jak.

Mit Schall und Rauch ging ein grosses Fest los: Schall von einer Band, Rauch vom Grill.

Alte Bekannte traf man, die Oldtimerszene war gut vertreten und «Neulinge und Gwundrige», auch Fotografen, kamen in den Genuss der Gespräche mit den Eingefleischten.

Die Flugplatzfeuerwehr spritzte Wasser in Richtung der «neuen» DC-3, das Superfahrzeug musste ja auch gezeigt werden. Beim Tanken und Landegebühren Einziehen haben sich dann allerdings die Walliser keine Lorbeeren geholt, aber man trug das Warten mit Fassung. Nur die schlechten Wetterprognosen für den späten Nachmittag



Die DC-3 wird bespritzt und getauft, und einige beflügelte Gäste



machten den Besatzungen Kummer. Aber Petrus machte etwas Verspätung mit dem angedrohten Regen und so kamen Ferdi Nietlisbach und ich noch trocken ins Birrfeld zurück.

Wir heissen den neuen Oldtimer herzlich willkommen. Das Flugzeug soll in St. Stephan neben der HB-ISC hangariert werden - aber warum im Simental? - weil dort der einzige Hangar für die DC-3 zu finden war - die Militärhangars dürfen nicht benützt werden.



Col Henry Saladin

report

Full -Reuenthal

Der Verein Festungs-Museum Reuenthal feierte sein zwanzigjähriges Jubiläum.

Am Sonntagmorgen fand vor den Bunkern eine eindruckliche Feier statt. Zwei Duzend Dragoner (eine Schwadron) nahmen Stellung auf, die Musik von Full-Reuenthal intonierte den General Guisan-Marsch, nachher den Fahnenmarsch. Viel Prominenz war unter den Gästen auszumachen, unter anderen auch unser Normandie-Freund Andi Gerwer.

Der Präsident und Gründer des Vereins liess in seiner Festansprache die Geschichte nochmals bewusst werden, Grüsse wurden ausgetauscht, so lag es nahe, dass auch wir vom CAF Swiss Wing unsere Grüsse und Glückwünsche überbringen konnten. Wir haben es auf unsere Art getan, Werner Meier flog mit der Stinson zwei «rauchige» Ehrenkreise und die Feier konnte weitergehen. Die Dragoner waren abmarschiert, kurze Momente später wurde klar, warum. Denn es wurde Salutgeschossen mit einer Infanteriekanone - Schall und Rauch haben das Gelände erfüllt.

Erst später, unten in Full haben wir realisiert, dass unsere Aktion auf grosse Anerkennung gestossen ist. Wir haben wieder Freunde gewonnen.

Col Henry Saladin



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

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:

cosmos
Tours Groups Incentives

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

*Schall und Rauch
in Full und Reuenthal*

report

Beauty-Day

Waschen und legen gefällig...?

Am 11. Juli 09 war es soweit: die Stinsy wurde liebevoll gewaschen und gepflegt. Kleine kosmetische Eingriffe wurden vorgenommen, damit sie sich in der Öffentlichkeit als richtige «Lady» präsentieren kann. Aber auch ihr Sweet-Home wurde gereinigt. Mit einem gemütlichen Beisammensein wurde diese Aktion abgeschlossen.



Es wurde gespritzt, gewaschen und poliert, aber nicht alle konnten diesem Druck standhalten.

Der gemütliche Teil war ebenfalls erfolgreich...

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

Im Westen nichts Neues? Ha! Da steht frau sich monatelang gähnend die Rädchen in den Bauch und dann heisst es eines schönen Junitages plötzlich: näher, my President, zu dir!

Oh no, nicht zu diesem quirligen, napoleonisch angehauchten Frog-Chief, dafür aber bolzengerade in die Aura des «President of all Presidents». Dieser junge Hoffnungsträger from the Far West gedachte, den normannischen Schlachtfeldern – ganz hinten, am Rand des Frankenlandes – seine Ehre zu erweisen. Genauer: all jenen beherzten Kriegerern, die vor mehr als sechs Dutzend Jahrzehnten den behakenkreuzten Drittreichlern das Fürchten lernten. Mit seiner präsidentalen Entourage von maritimen Zerstörern, einem Schwarm von AWAX-Nullnullsieben und der ihn überallhin begleitenden Grounding-Zone für alles, nicht dem zoologischen Bereich zugeordneten Geflügel, schwebte er, wie ich, über die normannischen Klippen ein. Mit mir und ihm sur place konnte die Show beginnen. Und ich sage Euch: sie war mindestens so gut wie die letzte – total Fun!

«Sir, your altitude, please?» Col Werner Meier, dem in seiner grosszügigen Denkweise jede Höhenmeterspalterei fremd ist, rundete locker auf 220 Fuss, was der durch die obam'schen Umstände ohnehin leicht gestressten «Madame da la Tour de Controle» zu behagen schien, als auf einmal eine kecke Stimme eines Airforce-Piloten aus den unergründlichen Weiten des AWAX geschwängerten Himmels erklang: «It's 180 feet, Sir!».....Soll mir noch einer kommen mit: Wir Amis hätten nicht alles unter Kontrolle!

Gut, zugegeben, ein kleines Ungemach widerfuhr mir doch noch – aber erst am letzten Tag. Die Normandie-Tage waren eben derart exciting, dass mein Batterie-Herzchen einen Schwächeanfall erlitt und damit der Kreislauf ins Bodenlose sauste. So wurde mein erschlafte Organ mit frischem Stoff aus der Steckdose in Form gebracht und für den Fall der Fälle ein zusätzliches Boosterli eingepackt.

Mit Auxerre im Blickfeld war der Ofen aus, wie mein Escort Col Meier so lächelnd wie cool meinte. Längst war ihm klar geworden, dass mein Schwächeanfall nicht an einer möglicherweise ausgelatschten Batterie lag, sondern – analytisch technisches Denken lässt grüssen – am Voltage-Regulator liegen musste. Anstelle händeringend und zähneknirschend auf einem Flugplatz in the middle of nowhere auf Pannenhilfe zu warten, wurde die Notstrom-Gruppe angeworfen und das Handfunkgerät bereit gelegt.

The rest of the story? Nicht nur ich und meine beiden Freunde erreichten «Home-sweet-Home Birrfeld» gesund und munter, auch der «Voltage Regulator» war wieder heil und ganz. Da mein Herr und Gebieter Col Werner Meier nicht nur weiss, wie sich besagter Regulator schreibt, sondern auch, dass sich darin eine Feder befindet, welche im Normalfall Kontakt schafft und bei genügend Pech sich verklemmen kann, entsann er sich dem ach so weisen Spruch: «und bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt». Ein paar deftige Tritte ans Gehäuse und Problem no factor!

Genau das wünsche ich Euch, meine lieben Freunde, bei Bedarf ein bisschen Mut für ein paar Tritte rechts oder links und damit problemlose Sommertage!

Your kicking Stinsky

Mit Bedauern müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass unsere «Stinsky-Lady» in ihren wohlverdienten Rubestand tritt. Sie hat uns immer wieder aufgemuntert, getadelt oder auch Mut gemacht. Wir werden ihre amüsanten Kommentare vermissen.

Wir wünschen der «Stinsky-Lady» alles Gute im Rubestand und danken für ihren unermüdlichen Einsatz für den CAF Swiss Wing.

Redaktor Col Werner Meier



news

Im Moment sieht es so aus als würde die vom Stellenwert nur mit einer Pilgerfahrt nach Mekka vergleichbare Reise zur CAF Airsho 09, organisiert von Cosmos Tours, trotz Patronat des CAF Swiss Wing mangels Masse sprich Anmeldungen aus dem Angebot gestrichen. Was mit Blick auf die aktuelle wirtschaftliche Situation auch nicht unbedingt erstaunt, Flugreisen in der Preisklasse von Fr. 3'000.- und darüber sind im Moment trotz eines jeweils attraktiven Programmes nicht leicht an den Mann zu bringen. Hier sei mir eine leicht boshafte Zwischenbemerkung gestattet: Wie attraktiv ist die CAF Airsho heute eigentlich noch z.B. verglichen mit denjenigen der 90-er-Jahre? Eben!

Blendend verkauft haben sich Reisen wie der Besuch der Flying Legends in Duxford oder des Royal International Air Tattoo in Fairford. Preisklasse: Unter Fr. 1'500.-. Da sich die

Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach 079 200 7260

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönenberger 044 858 2051

2009

Veranstaltungen / Reisen

15.-16. August	Flugplatzfest Biel-Kappelen	Flight OPS
22.-23. August	Oldtimer Kestenholz	Flight OPS
29.-30. August	Dittinger Flugtage	
6. September	Flügerchilbi Flugplatz Langenthal	Flights OPS
19. September	Meier Motors, Bremgarten/Breisgau	CAF SW
10. Oktober	Warbirdmeeting Mollis	Flight OPS
9.-11. Oktober	CAF Airshow Midland	CAF SW
27. Oktober	RUAG / Emmen	CAF SW
21. November	Jahresend-Anlass	CAF SW

Situation auch im kommenden Jahr nicht völlig ändern wird, werden wir als Konsequenz 2010 voraussichtlich die Reise nach «Fairford» schwergewichtig ins Programm aufnehmen. Eine Reise zur CAF Airsho10 mit Zusatzprogramm ist vorläufig mal ein vorbehaltener Entschluss.



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

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

