

Bison - ein exklusiver Ausflug

(hin) Also, freundliches Wetter war es nicht gerade - unter «Tessiner Sonnenstube» versteht man sonst etwas anderes. Aber die Teilnehmerzahl war enorm, das Programm beeindruckend. Die Rede ist vom Besuch bei der Festungsbrigade 23. Am 16. Juni haben sich 40 Mitglieder und Angehörige oberhalb Airolo getroffen, um zuerst ein modernes Festungswerk zu besichtigen. Anschliessend ging es zum Gotthardpass hinauf, wo sich Modernes mit Altem vergleichen liess. Doch der Reihe nach.

BISON

Dank der Vermittlung von höchster Bundesstelle war unserem Club erlaubt worden, auf Motto Bartola die

Simulatoranlage BISON zu besichtigen. Dabei handelt es sich um eine hochmoderne Ausbildungsstätte der Festungsartillerie. Schon bei der Anfahrt schlug denen, die den Weg über den Gotthardpass gewählt hatten, Regen und stockdicker Nebel entgegen. Bei strömendem Regen besammelten wir uns bei der Kaserne.

Pünktlich um 14 Uhr führte uns Adjutant Gianella vom Festungswachtkorps in die unterirdische Anlage hinein. Die garstige Aussenwelt verlassend gings durch einen verwinkelten, engen Gang bis zu einem grösseren, fabrikähnlichen Raum mit Rollenbahnen und Hebezeugen. Im seitlich gelegenen Theoriesaal, einem



Blick auf die Kaserne von «Motto Bartola»

leeren Munitionsmagazin, begann die Präsentation des BISON.

In der Einführung erinnerte CAF Col Hans Hinnen an die Geschichte unseres Landes und seiner Festungen. Anschliessend erklärte Adj Gianella mit Hilfe von Videos die Einrichtung



Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Homepage	Seite	4
AVIA Sion 2001	Seite	5
Airshow Lugano	Seite	7
WASPs	Seite	9
News, Veranstaltungen	Seite	12



*Adj Gianella erklärt den aufmerksamen Zuhörer die Organisation und den Kampfeinsatz einer Festung...
(die militärische Geheimhaltung verpflichtet uns, keine weiteren Bilder aus der Festung zu zeigen)*

der Festung, die Organisation der Besatzung und die vorbereiteten Einsatzabläufe.

Die Konzeption der verbunkerten Artillerie besteht aus zwei Bunkern, die rund 500 Meter auseinander und in verschiedenen Geländekammern liegen. Sie bilden eine Feuerinheit mit 4 Geschützen. Der Artilleriebunker ist eine Kampfanlage mit zwei 15,5 cm Festungskanonen. Von der Konzeption her dient er als Geschützstellung, Munitionsmagazin, Übermittlungs- und Feuerleitstelle sowie als Schutzraum für die Truppe.

Beeindruckende Feuerleistung

Mit der 15,5cm Festungskanone wird die gleiche Munition eingesetzt, die auch in den 15,5cm Panzerhaubitzen verwendet wird. Das bringt eine wesentliche Vereinfachung im Bereich Munition (Logistik, Weiterentwicklung) mit sich.

Die Feuerinheit BISON verfügt über moderne Feuerleitmittel und ein Bereitschaftmunitionssystem, das eine rasche Feuereröffnung in nur 2,5 Minuten ermöglicht. Das Feuer wird in Form von Feuerschlägen von je 20 Schuss in 25 Sekunden geschossen. Je nach Zielart kommen Stahl-

granaten oder modernste Kanistergeschosse, welche pro Schuss bis zu 63 Bomblets (Submunition) enthalten, zum Einsatz. Mit der Containerladung 10 (Maximalladung) wird eine Reichweite von über 36 km erreicht, zB. bis auf den Damm von Melide.

Der einführenden Theorie folgte die Besichtigung und Demonstration der vor 5 Jahren modernisierten Anlage. Eine Gruppe von Festungswächtern spielte den Einsatz durch. Vom Munitionsmagazin bis zum Geschütz sind alle Einrichtungen und alle Geräusche echt. Da es sich aber um eine Simulationsanlage handelt, fehlt das Geschützrohr und die Treibladungen sind massstäbliche Attrappen. Beim «Abschuss» fliegen keine Granaten weg, sondern gelangen per Förderband zurück ins Magazin. Trotzdem

gibt es Geschützdonner – eine Lautsprecheranlage vermittelt das Gefühl von Lärm und Druck.

Die Abläufe am Geschütz werden zu Ausbildungszwecken von vier Videokameras aufgenommen. An einem Instruktorpult lassen sich die Bilder zusammen mit den Schussdaten auswerten.

Im Anschluss an die Einsatzdemo wurde das Geschütz noch von vorne, also von «ausen» gezeigt. Zwar ohne das Rohr, aber mit der vollständigen Panzerung und verblüffender Tarnung. Die Bedienung dieser Schutzeinrichtungen ist ebenfalls Teil der Ausbildung.

Forte Ospizio

Auf dem Gotthardpass regnete es immer noch und ein steifer Wind blies uns um die Ohren. An den Hängen lag noch etwas Schnee. Im Eingang des Restaurants erwartete uns um 16 Uhr ein Führer. Eigentlich wollten wir zu Fuss zum etwa 300 Meter entfernten Museum gehen. Doch



draussen besannen wir uns rasch eines besseren: Jetzt prasselte nämlich im wahrsten Sinne des Wortes eine eis(regen)kalte Dusche hernieder. Die kurze Strecke zum Museum hinauf liess sich deshalb nur im Auto bewältigen.

Im schmucken Museum, das speziell für uns geöffnet war, erklärte der Führer die Geschichte des Forte Ospizio. Es wurde ab 1894 etappenweise aufgebaut. Bis 1947 war es als Teil der Gotthardbefestigung durch eine verstärkte gemischte Festungsartillerie-Kompanie bemannt. Der Auftrag an diese Festung lautete: Verbindung über den Pass sichern; Rückhalt für die Südfront bilden; den Pass verteidigen.

Das Museum zeigt Waffen, Ausrüstung und Uniformen aus jener Periode. Beim Rundgang fallen einem vor allem die äusserst kargen Verhältnisse auf. Toiletten gab es anfänglich für die Mannschaft keine, für die privilegierten

Offiziere stand immerhin eine Latrine zur Verfügung. Die Unterkünfte bestanden aus engen, unbeheizten Räumen. Für die Offiziere gabs «Militärnester» mit eidgenössischen Decken, für die Mannschaft ein Stroh-Massenlager. Ringsum Schiessscharten für die Infanteristen - wie in mittelalterlichen Burgen! Die Küche war mit einem Holzherd ausgerüstet. Und dann gab's noch einen Panzerturm, der ein bisschen an den «Ball Turret» einer Fliegenden Festung erinnert: klein, dreh- und fahrbar, mit zwei Soldaten in halber Embriostellung besetzt, jedoch aus tonnen-

Wurde dieser vergessen ?



Ecke des Präsidenten

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**



Nun lässt sich's gut reden ...

schwerem Stahl. Für den Einsatz konnte dieses Ding von Hand vor die Festung hinaus geschoben werden.

Vom Eisregen durchnässt und fröstelnd eilten wir mehr oder weniger durch das - an sich sehr sehenswerte - Museum. Im geheizten Hospiz-Restaurant aber lockte ein Apéro. Manch

einer und eine misstrauten dem Wetter und zogen es vor, gleich danach wieder ins Tal zu fahren. So blieb nur noch eine kleine unverdrossene Gruppe zum Imbiss. Sie wurde auf der Heimfahrt vom Pass weg mit wohligen Strahlen der untergehenden Sonne beglückt.



Rückfahrt durch die geschichtsträchtige Schöllenen ...

Herzlichen Dank an das Eidg. Departement für VBS, Gruppe Rüstung, für die Bewilligung und Adj Gianella sowie Hans Hinnen für die Organisation dieses Besuches.

Unsere Homepage wird beachtet! Wir verzeichneten in den letzten Monaten folgende erfolgreiche Anfragen:

Januar	8991
Februar	14758
März	8009
Mai	8631
Juni	13722
Juli	14772

Wer besuchte unsere Homepage im Monat Juli:

31%	ch - Schweiz
26%	nicht auflösbare Domänen
14%	net - Netzwerk
11%	com - Kommerzielle Domänen
6%	de - Deutschland
	und verschiedene aus:

News
CAF / SSS Homepage
www.caf-sss.ch

fr	Frankreich
mil	USA Militärbereich
ca	Kanada,
nl	Niederlande
uk	England
mx	Mexico
at	Oesterreich
au	Australien
es	Spanien,
edu	USA Bildungsbereich,
id	Indonesien
hr	Kroatien
gr	Griechenland

hu	Ungarn
il	Israel
be	Belgien
jp	Japan
ee	Estland
tw	Taiwan
nz	Neuseeland
ru	Russland
fi	Finnland
pl	Polen
org	Non-Profit-Organisationen,
lu	Luxemburg

Neu in der Homepage sind die Berichte über die P-3 und die Mustang «Double Trouble Two»
Es lohnt sich - schaut mal rein !

Ihr Webmaster: Werner Meier

report**AVIA Sion 2001**

*Jubiläumstag
«100 Jahre Aero Club» in Sion*

Bericht und Fotos von Col Marcel Weiss

Als ich die Mai-Ausgabe der Aero Revue interessiert durchlas, fiel mir schon bald die Voranzeige des Flugplatzfestes in Sion auf. Zwischen dem 16. und 20. Mai sollten dort diverse interessante Aktivitäten rund um die Fliegerei stattfinden. Am Samstag sei eine kleine, aber sehr interessante Airshow geplant.

Dieses Datum kam mir wie gerufen, da meine Freundin und ich in dieser Zeit Ferien geplant hatten. Also nicht lang überlegen und ab nach Sion! Bereits am Freitagabend fuhren wir mit dem Motorrad Richtung Wallis los, denn das Wetter schien sich nach drei „Sintfluttagen“ endlich wieder zu beruhigen.

Unser Weg führte von Tuggen über Menzingen nach Zug, dort Richtung Entlebuch, über den Schallenberg nach Thun. Dann stachen wir ins Simmental ein und überquerten den Jaunpass. Schliesslich kamen wir an unserem Etappenziel, auf dem Col

des Mosses an, wo wir in einer sehr gemütlichen und günstigen Gaststätte übernachteten.

Am nächsten Morgen erwartete uns das wohl einmaligste Bilderbuchwetter. Stahlblauer Himmel und eine gewaltige Fernsicht. Also auf nach Sion und zwar auf dem direktesten Weg. Am Ziel angekommen wurden wir auf einen „Spezial-Töffparkplatz“ eingewiesen. Kaum verstummte mein Zweizylindermotor, wurde dessen

dem Hitec-Fighter F/A-18, wobei der letztere im Flugprogramm eine immer wieder faszinierende Leistungs-show zeigte. Aber auch Privatjets, wie ein Learjet Longhorn und Ecolights sowie diverse Hubschrauber aus allen Sparten waren vertreten. Die Swissair flog sogar mit einem Airbus A-319 ein. Dieser wurde den ganzen Tag über den interessierten Besuchern zur inneren Ansicht freigegeben. Aber auch die Crossair wartete mit ihrem Neuling Embreair ER-145 auf. Na-



Sound durch «Sternmotorenmusik» ersetzt, die von einer Dewoitine D-26 über unseren Köpfen erzeugt wurde. Also musste der Flugplatz nicht allzu weit entfernt sein!

Schon beim Passieren der Eintrittskasse fiel uns auf, dass es gar nicht so viele Besucher hatte. Also ideal für freie Sicht zu den ausgestellten Flugzeugen. Und ich behielt recht. Es bot sich eine gut gegliederte Infrastruktur an. Es gab keine grösseren Engpässe für das gemütliche Auf- und Abgehen an den statisch ausgestellten Flugzeugen.

Die Palette erstreckte sich über ehemalige und heutige Schweizer-Militärjets, wie dem Doppelsitzer-Hunter, dem Hawk und natürlich

türlich durften die Warbirds nicht fehlen. Es fanden sich doch einige Exemplare ein, vor allem aus der Zeit des zweiten Weltkrieges.

Das Flugprogramm war sehr locker gestaffelt. So hatte jeder Pilot auch noch genügend Zeit, einige Runden mehr zu fliegen. Was bei den Warbirds sowieso nie genug sein konnte. Oder seid Ihr, liebe Leserinnen und Leser, anderer Meinung?

Beeindruckt haben uns die Warbirds der Breitling Fighter Collection von J. Hannah aus Frankreich. Diese bestand aus einer P-51 Mustang, einer Spitfire, einer P-40 Warhawk und einer F4U Corsair. Sie zeigte Formationsflug von gleicher Präzision, wie die auch anwesende PC-7 Staffel der



Abteilung Spezialreisen
Hirschengraben 8
3001 Bern

Telefon: 031 / 390 55 55
Telefax: 031 / 390 55 50
E-mail: post@bern.marti.ch
Homepage: www.marti.ch

Schweizer Luftwaffe. Ich kann mir vorstellen, dass es schwieriger ist, mit unterschiedlichen Typen so nah beieinander zu fliegen. Und was halt noch dazu kommt, ist der wunderschöne Kolbenmotoren-sound!

Dass alte Flugzeuge auch mal Startprobleme bereiten können, wurde uns unfreiwillig bei einer Jak-18 vorgeführt. Der Anlasser hatte zu wenig Power und so blieb einem Helfer nichts anderes übrig, als den Sternmotor von Hand anzuwerfen. Aber einen abgehoffenen Motor zu starten, heisst, über genügend Kondition zu verfügen. Jedenfalls sprang der Motor erst nach 20 erfolglosen Versuchen an. Der Mechaniker brauchte danach zweifellos genügend «Weizen-Kühlwasser».

Natürlich waren auch noch ein Kunstflugteam, die «Breitling Eagles» auf Suchoi SU-26, vertreten. Helikoptervorführungen des österreichischen Heeres auf Alouette III und Bell sowie eine Leistungsschau eines unserer Super Pumas machten die ganze Flugschau so richtig abwechslungsreich. Aber auch die Paraglider-Fans kamen



voll auf ihre Rechnung. Weit über 60 Fallschirmspringer liessen sich mit 10 Pilatus Portern und der Antonov AN-2 auf ihre Absprunghöhe bringen.

Als Höhepunkt des Tages galt die «Super-Kür» des PC-7 Teams. Es ist jedes Mal wieder ein faszinierendes Erlebnis, die Präzision der Formation und die schnellen Figurenwechsel zu beobachten.

Nach dem offiziellen Programm blieb noch genügend Zeit, um an den zahlreichen Aviatikständen vorbeizu-

schauen. Da wurde zum Beispiel von Swissair und Crossair für Kabinenpersonal geworben. Aber leider fehlten die guten Stände mit besseren Souvenir und Literatur-Angeboten.

Da dies kein offizieller CAF-SSS Anlass war, fehlte leider auch unser Stand. Aber wir werden in Dittingen, an den Dittinger Flugtagen, präsent sein. Der eine oder andere Colonel wird sich diesen immer wieder sehenswerten Anlass bestimmt nicht entgehen lassen.



report

Lugano 2001

21. Juli 2001. Die Sonne brennt, nur ein paar Cirren «dämpfen» die Strahlen an diesem Samstagnachmittag. Sonnenschutzfaktor 9 oder mehr sind angesagt, denn für zweieinhalb Stunden soll der Golfo di Lugano - nun schon zum dritten Mal - zum Schauplatz der Airshow «Lugano con il naso all'insù» werden.

Ein Grossteil der Teilnehmer macht sich auf dem Flughafen Lugano-Agno bereit; Andere werden direkt von Auswärts für ihr Display einfliegen. So z.B. die C-130 der USAF: Flugplan Ramstein-Lugano-Ramstein!

Entlang der Seepromenade von Paradiso bis Cassarate und auf den Erhöhungen rund um den See haben sich Schaulustige eingefunden und harren teilweise schon seit geraumer Zeit, ausgerüstet mit einem immer leerer werdenden Picknickkorb, der Dinge die da kommen mögen...

Punkt 1400 Uhr geht es los. Die Patrouille Suisse donnert über unsere Köpfe hinweg und zeigt ein

16minütiges Programm, das noch Vielen lange in Erinnerung bleiben wird. Danach geht es zwischendurch etwas ruhiger zu und her.

In 6-8 Minuten dauernden Auftritten zeigen Super Puma, Ecureuil, Dewoitine D-26, C-130 Hercules, Fiat G-46, CASA 295, Dornier 328 Jet, Breitling Eagles, A109K, Pilatus PC-12, Pitts und als Abschluss Harrier GR7 und das Fallschirmteam der RAF ihr Können.

Trotz einiger Absenzen und Verzögerungen ein gelungener Anlass in ungewohnter Umgebung. Schade, dass sich ausser der D-26 keiner der immer zahlreicher werdenden Schweizer Warbirds ins Tessin verirrt hat. Ein bisschen Merlin-/ Allison-/ Pratt+Whitney- / Hispano Suiza- oder Saurer-Power hätte manches Warbird-Fanherz noch höher schlagen lassen.

Trotzdem, den erlittenen Sonnenbrand war die ganze Sache alleweil wert.

Col Christian Gloor

Lugano (LSZA) ist noch leer ... aber dann kam der ersehnte «Sound» ...

Ecke des Präsidenten

Fortsetzung von Seite 3

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**





Bilder: Christian Gloor

report

«WASPs» flogen Militärflugzeuge in den 40er Jahren, aber ...

... erst nach über 30 Jahren wurden sie als «Veterans» anerkannt. Ein interessanter Artikel über diese Frauen erschien im englischen AIR FORCE-Magazine von Bruce Callander. Dieser überarbeitete Artikel wird in zwei Folgen im Contact erscheinen.

Col Werner Meier

Im Oktober 1943 hat die Army Air Force (AAF) einige Frauen als Ferry-Pilotinnen auf den B-26 Bomber ausgebildet. Die Frauen flogen ebenfalls die P-38 Jagdflugzeuge und die B-29 Bomber.

Beide Flugzeuge waren bei der Einführung nicht einfach zu fliegen und hatten einen schlechten Ruf. Einige männliche Piloten haben sogar die Umschulung auf diese Typen abgebrochen.

Als Mitglieder der Einheit WASPs (Women Airforce Service Pilots) arbeiteten Frauen als Testpilotinnen, schleppten Zielscheiben für die Bord-



General Arnold mit Yount und Jaqueline Cochran



schützen, flogen Wettererkundungsaufträge, Einsätze für Navigatoren und Bombenschützen und unterrichteten auch männliche Piloten.

Mehr als 1000 Frauen flogen für die AAF während des Krieges. 38 von ihnen wurden getötet, 11 Frauen während der Ausbildung und 27 im Einsatz.

Die WASPs hatten einen zivilen Status, trugen aber Männer-Uniformen. Als es dann für diese Ferry-Flüge genug männliche Piloten hatte, schickte man sie einfach nach Hause. Ein offizielles Dankeschön war alles, das sie als Abschied erhielten. Es dauerte über 30 Jahre, bis der Kongress diese Leistung anerkannte und sie als Veteranen deklarierte.

Der Anfang

Die Entstehung dieser Truppe verdankte man zwei Frauen mit unter-

schiedlichen Hintergründen und Temperamenten: Jacqueline Cochran war als Findelkind bei ärmlichen Pflegeeltern im Norden von Florida aufgewachsen. Sie hatte wenig Schulunterricht erhalten und begann in einem Schönheitsladen zu arbeiten. Sie baute erfolgreich ein Geschäft zur Schönheitspflege auf und wurde zugleich eine erfolgreiche und bekannte Fliegerin.

Nancy Love, einige Jahre jünger als Cochran, war die Tochter eines erfolgreichen Arztes. Sie besuchte eine Privatschule. Dann verbrachte sie einige Jahre am «Vassar College» und half beim Aufbau einer erfolgreichen Luftverkehrsgesellschaft, die in Boston niedergelassen war.

Cochran war forsch, direkt und ehrgeizig, im Gegensatz zu Love, die ruhig und versöhnlich war. Aber beide hatten etwas gemeinsam: nämlich die Liebe zum Fliegen.

Cochran lernte aus geschäftlichen Gründen fliegen. Aber bald war die Fliegerei ihr Hauptinteresse. Im Jahr 1938 nahm sie am Bendix Transcontinental Air Race teil und wurde eine führende «Aviatrice».

Love erhielt ihre Privatpilotenlizenz schon im Alter von 16 Jahren. Später verkaufte sie Flugzeuge und flog für das «Bureau of Air Commerce». Sie testete Flugzeuge und kennzeichnete auch Wassertürme für die Navigation.



Nancy H. Love

Die zweite Gemeinsamkeit: beide Frauen heirateten Männer, die Einfluss in der Luftfahrt hatten. Cochran's Ehemann, Floyd Odium, war ein Millionär, Industrieller und hatte als Unternehmer im Verteidigungsbereich wichtige Kontakte in Washington.

Loves Ehemann, Robert Love, gründete die Boston-Luftverkehrsgesellschaft und war ein Ersatzoffizier der Army Air Corps. Er war Oberst im «Army Transport Command».

Zwei Ideen – ein Ziel

Als der Krieg in Europa ausbrach, kontaktierten beide Frauen verschiedene Regierungsbeamte mit der Idee, ein Kader von weiblichen Pilotinnen aufzubauen, das dann für die Armee fliegen könnte. Loves wollte erfahrene Pilotinnen, um die Flugzeuge zu überfliegen. Im Mai 1940 stell-

te sie ihr Projekt Lt. Col. Robert Olds vor. Dieser war mit dem Aufbau eines «Army Air Corps» beschäftigt, das dann Flugzeuge überfliegen sollten. Olds leitete die Idee an Maj. Gen. H.H. Arnold weiter. Aber zu dieser Zeit kam niemand auf die Idee, dieses interessante Projekt näher zu verfolgen.

Zwei Jahre später suchte Lt. Col. William H. Tunner erfahrene Piloten die im «Ferrying Command» fliegen sollten. Da tauchte Loves Idee wieder auf. Am 10. September 1942 wurde die «Women's Auxiliary Ferrying Squadron» (WAFS) gegründet, mit 27 Frauen und Love als Direktorin.

Cochran hatte schon früher eine ähnliche Idee. Im September 1939 hatte sie an die First Lady «Eleanor Roosevelt» geschrieben. Sie war der Meinung, dass die Regierung über die Anstellung von Frauen in die Air Force (nicht in die Kampftruppen) nachdenken sollte, wenn die USA in einen Krieg eintreten sollte.

Später kontaktierte sie auch noch Gen. Arnold, der ihr dann nahelegte, in England die «Britain's Air Transport Auxiliary» (ATA) kennen zu lernen, denn diese verwendeten bereits Frauen zum Überfliegen von Flugzeugen. Als sie in die USA zurück kam, vertrat sie ihr Anliegen in der Öffentlichkeit und wurde auch zu Präsident Franklin D. Roosevelt eingeladen, um dieses Projekt vorzustellen.

Arnold lehnte anfänglich ihren Plan ab, hat aber Cochran angewiesen, qualifizierte Pilotinnen zu rekrutieren (sie hat 25 Frauen ausgewählt), um in England bei der ATA zu fliegen und ihren Plan zu verfeinern.

Im Sommer 1942 wurden die USA in den Krieg verwickelt und der

Mangel an Piloten machte sich bemerkbar. Gen. Arnold hat dann Cochran zu Hause angerufen. Sie solle ein Ausbildungs-Programm aufstellen damit Frauen auch für die Armee fliegen könnten.

Am 15. September, fünf Tage nach dem Entstehen von Loves WAFS, kündigte er die Gründung der «Women's Flying Training Detachment» (WFTD) an, mit Cochran an der Spitze. So liefen die beiden Programme einige Zeit parallel weiter. Etwas später wurden die beiden Gruppen zur WAFS zusammengestellt. Cochran wurde als Direktorin der «Women Pilots» ernannt und Loves führte den operationellen Teil.

Zwei verschiedene Ansichten...

«Kaddy» Landry (jetzt Katherine L. Steele von Gainesville, Florida) hat in Cochran's Gruppe die Ausbildung durchlaufen und später die beiden Systeme auch überprüft.

Der Hauptunterschied war, dass Nancy Love den Einsatz von Frauen sehr begrenzt einschätzte. Sie benutzte das Programm der Engländer, dieses umfasste jedoch kein eigentliches Training.

Kaddy glaubte auch nicht, dass sich Loves bei Cochran unterordnen könnte, weil sie nicht den grossen Ehrgeiz von Cochran hatte. Sie wollten einfach das tun, was sie wollte, und Cochran liess sie machen.



Theorie vor der B-26 in Dodge City

Ein anderer Unterschied, wie die beiden Frauen die Ausbildung angingen war, dass Cochran die Frauen in die Army Air Force voll integrieren wollte. Love wollte aber den zivilen Status behalten. Cochran konnte ihre Idee letztlich nicht durchsetzen. Ihr Beharren hätte der Grund sein können, dass das Programm dann verkürzt wurde.

Das Verwenden von Pilotinnen im Militär war neu, aber nicht beispiellos. In den späteren 30'er Jahren hat die USA ein «Civilian Pilot Training» (CPT) entwickelt, um einen Pool von potentiellen Piloten zu erhalten. Manche von ihnen wurden dann auch Militärpiloten.



Unter Druck akzeptierte später die CPT auch eine kleine Anzahl von Frauen - eine auf zehn Männer. Einige von ihnen hatten die Absicht, später auch für die Army zu fliegen.

Die Army beschäftigte schon ältere Piloten, «Service Pilot's», die Privatpilotenlizenzen hatten. Sie flogen aber keine Kampfeinsätze. Obgleich die Frauen die gleichen Aufgaben hatten, bekamen sie keinen militärischen Status.

Die Ausbildung ...

Loves WAFS Rekrutierungsbüro wurde in New Castle auf der AAB, Del. im September 1942 eröffnet. Die

Bewerberinnen mussten eine Berufspilotenlizenz und eine Bewilligung für 200 PS haben, sowie 500 Flugstunden, aber auch Streckenerfahrung.

Die Umschulung dauerte vier Wochen, die Pilotinnen wurden dann als Ferry Piloten eingesetzt. Zuerst flogen sie nur kleine Flugzeuge, es war aber vorgesehen, dass sie auch Frachtflugzeuge, Jäger und Bomber fliegen könnten.

Cochran's WFTD Programm begann auf dem städtischen Flughafen Houston in Texas. Die erste Frau startete die Ausbildung im November 1942. Die Regierung requirierte einen Wohnmobil-Park, der dann als Unterkunft diente. Zur Ausbildung wurden zu Beginn zivile ausrangierte Flugzeuge benutzt.

Anfangs 1943 wurde ein zweites Programm auf dem «Avenger Field» in Sweetwater TX gestartet. Die AAF betrieb dort die Ausbildung von männlichen Piloten.

Anforderungen für die Frauen

Die Frauen erhielten die gleichen AAF-Fluglehrer wie die männlichen Studenten. Betrieben wurden die beiden Ausbildungsorte in Houston und Sweet Water, inklusive die Flugausbildung durch



so macht man das...

ein privates Unternehmen – jedoch unter Aufsicht der AAF.

Das Eintrittsalter für die ersten WFTD-Bewerberinnen war im minimum 21 Jahre, maximum 35. Sie mussten einen «High-school» Abschluss und 200 Flugstunden nachweisen. Jede musste eine medizinische Prüfung und ein Vorstellungsgespräch (bei Cochran) durchlaufen.

Die Grundausbildung dauerte 23 Wochen, inbegriffen 115 Flugstunden und 180 Theoriestunden.

Der zweite Teil dieses Berichts folgt im nächsten Contact



Florine Watson im P-51

news

**Absichtlich leergelassen
Intentionally left blank**



Röbi in guter Laune ... er hat ihn bezahlt!



Stinson L-5 «Sentinel»
N - 121 MC



**Ausserordentliche
Generalversammlung
20. Oktober 2001**

Veranstaltungen

┘ 25. - 26. August 2001
Dittinger Flugtage
mit unserem CAF/SSS -Stand

31. Aug. - 1.Sep. 2001
AVIA Meisterschaft, Emmen

┘ 14. September 2001
F/A 18 Einsatzdemo in Dübendorf
Einladungen folgen

17/18. Oktober 2001
Fliegerschiessen auf der Axalp

┘ 8. Dezember 2001
Chlausabend
Einladungen folgen

**Leserreisen der
Aero Revue**

29. Sep. - 9. Oktober 2001
Texas - CAF Airsho

CAF / SSS - Shop

Folgende Artikel können bestellt werden:

Anz.	Bezeichnung	Fr./Stk.
.....	CAF/SSS-Pin	5.00
.....	CAF/SSS-Sticker	2.50
.....	CAF/SSS-Patch	15.00
		exkl. Porto



CAF / Swiss Supporter Squadron
www.caf-sss.ch

Präsident: CAF Col Hans Hinnen,
Spycherweg 12,
8542 Wiesendangen

Vizepräsident: CAF Col Adi Meier,
Friedhofweg 28, 4600 Olten

Sekretariat: CAF Col Monika Schulz,
Tramstrasse 31, 5034 Suhr

Impressum «CONTACT» ist das Publi-
kationsorgan des Swiss
Supporter Squadron der CAF
in Midland TX, USA

Editor: CAF Col Werner Meier,
Itenhard 47,
5620 Bremgarten

Druck: Abo Druck, 5620 Bremgarten

Name

Vorname

Strasse

Ort

Bestellungen an:
CAF Col Monika Schulz, Tramstrasse 31, 5034 Suhr
FAX 362 / 842-1111 monika.schulz@caf-sss.ch