

SWISS SUPPORTER SQUADRON

CONTACT



Volume 6, No. 23

CAF / SSS-Newsletter

Dezember 2001



Es hätte kaum noch schlimmer kommen können ...

Noch nie zuvor war eine Reise an die AIRSHO nach Texas durch ein derart problematisches Vor- und Umfeld gekennzeichnet wie die diesjährige. Es begann damit, dass der extrem hohe Dollarkurs zu Beginn des Jahres zahlreiche Interessenten von der Teilnahme abhielt. Dann kam der Katastrophe 11. September in New York, Washington und Pennsylvania, der ei-

nige Leute in der Schweiz veranlasste, ihre Anmeldung zurückzuziehen. Das grässliche Attentat in Zug kühlte die Stimmung weiter ab und die Wetterprognosen kurz vor der «Airsho» liessen das Frost-Gespens der letztjährigen Veranstaltung wieder hörbar mit seinen Eisketten rasseln, und zu guter Letzt waren beim Abflug am Donnerstag im

Terminal B des Flughafens Zürich-Kloten die Check-in-Schalter durch die Auswirkungen des haarsträubenden Swissair-Debakels völlig verstopft und überlastet. Es schien sich tatsächlich aber wirklich alles gegen uns verschworen zu haben.

Es es kam dann doch noch besser...

Schlussendlich waren es doch noch vierzehn Unerschrockene, die die Schweiz an der «Airsho 01» vertraten. Und sie wurden nicht enttäuscht! – Die bei (fast) idealen Wetterverhältnissen durchgeführte «Airsho 01» wird als eine der reichhaltigsten und eindrucklichsten der letzten 10 Jahre in die Geschichte eingehen. Doch fangen wir vorne an.

Donnerstag, 4. Oktober 01

Durch die drastisch verstärkten Sicherheitsmassnahmen mussten wir uns drei statt zwei Stunden vor Ab-

flug am Check-in-Schalter melden. Trotz intensivierter Sicherheits-Interviews vor dem Check-in wurden stichprobenweise auch die Koffer vollständig, aber wirklich vollständig (!) untersucht. Ja, man musste wirklich viel Geduld haben an diesem Donnerstagmorgen auf dem Flughafen Zürich-Kloten!

Nach eingehender, doppelter Passkontrolle und intensivsten Personen- und Handgepäckkontrollen vor dem Gate konnten wir endlich das Flugzeug, eine B-777, besteigen und wir alle waren erleichtert, als das bis auf den letzten Platz besetzte Grossraumflugzeug der American Airlines ohne grosse Verspätung zum Non-Stop-Flug nach Dallas abhob. Dieser Flug verlief völlig problemlos und so angenehm, wie es der Sitzkomfort in der Economy-Class eines modernen Grossraumjets zulässt. Nach etwas mehr als zehn Stunden Flugzeit landeten wir auf dem Dallas-Fort Worth International Airport, dem zweitgrössten zivilen Flugplatz der Welt. Nach einer wie immer schwerfälligen Immigrations- und Zollkontrolle machten wir uns auf die über 15-minütige Wanderung durch den schier endlosen Korridor des Terminals A vom Gate 37 zum Gate 2. Dort erwartete uns der Anschlussflug in einer Saab 340 der American Eagle, der uns ohne jeden Komfort aber pünktlich nach Midland brachte, wo wir kurz nach 18.00 Uhr eintrafen. Das Hilton-Hotel war gut auf unsere Ankunft vorbereitet. Daher wickelte sich das Check-in rasch und zügig ab und schon nach kurzer Zeit konnten

Inhaltsverzeichnis

Ecke des Präsidenten	Seite	3
Dittingen 2001	Seite	8
WASPs	Seite	9
Dübendorf F/A-18	Seite	13
Flugzeug für CAF/SSS	Seite	15
Wettbewerb Stinson	Seite	16
Foto Midland	Seite	18
News, Veranstaltungen	Seite	20

wir uns in der «Santa Fé» Bar des Hotels zu einem Nachessen und Schlummertrunk treffen. Auch die restlichen Mitglieder der Schweizer-Gruppe waren schon dort, ebenso wie unsere Freunde vom DFW Wing, die Cols George Lodge und Jack Bradshaw. Später tauchten auch unser Ehrenmitglied CAF-Chief of Staff Ray Kinney mit Gattin Bonnie auf und gemeinsam feierten wir den guten Abschluss des ersten, recht anspruchsvollen Tags der Reise. Schade nur, dass Hugo und Philipp Hostettler nicht dabei sein konnten, da sie (unfreiwillig) mit einem späteren Flug von Dallas kommend erst gegen 23.00 Uhr im Hotel in Midland eintrafen.

Freitag, 5. Oktober 01

Punkt 8 Uhr konnte ich im Konferenzraum des Hilton die vollzählige Gruppe von vierzehn Personen zum «Airsho»-Briefing, an dem auch George Lodge und Jack Bradshaw teilnahmen, begrüssen und informieren. Danach fuhren wir mit einem grossen bequemen Reisecar zum Airfield beim Midland International Airport. Das Wetter war ... na ja, wie das Wetter am Freitagvormittag eben meistens ist: bedeckt, kühl und windig. Warm und wie immer sehr herzlich war dafür aber der Empfang, den uns die CAF Leitung, vertreten durch Floyd Houdashell (Staff), Bob Rice (Exec. Director), George Lodge und



Ed Shipley und Adi Meier



Gruppenbild mit Gästen ...

Jim Goad (DFW Wing) boten. Die neuen Schweizer-Colonels, aber auch die «WK-Absolventen» wurden herzlich willkommen geheissen. Schlussendlich kam der mit Spannung erwartete Moment: Col George Lodge verkündete, wer mit welchem CAF-Flugzeug heute Vormittag mitfliegen würde! Zwei Bomber der «Big Boy»-Klasse hatte die CAF für uns bereitgestellt: Die B-17 Flying Fortress «Sentimental Journey» und die B-24 Liberator «Diamond Lil». In Anerkennung meiner Rekrutierungsbemühungen hatten meine Freunde des CAF Headquarters für mich einen besonderen Leckerbissen ausgedacht: Auf dem Rücksitz des P-51 «Gunfighter» sollte ich die beiden Bomber als Geleitschutz «Little Friend» begleiten! - Hurray!

Nun gehts los ...

Nach dem Transport mit dem «People Mover» wurden je 6 Personen auf die auf dem Tarmac bereitstehenden beiden schweren Bomber aufgeteilt. Die jeweiligen Crews nahmen unsere Leute in Empfang und bereiteten sie in einem zügigen Pre-Flight-Briefing auf den Flug vor. Auch die P-51 «Gunfighter» kam angerollt, stellte sich hinten zwischen die beiden Bomber. Nach einem kurzen, aber sehr eindrücklichen Briefing schnallte ich den Fallschirm an und zurrte den Helm fest, wand mich auf den Rücksitz der

schlanken P-51 und installierte mich dort auf kleinstem Raum. Auch der Pilot nahm Platz, ging die Pre-Flight Checkliste Punkt für Punkt mit mir durch, letzter Communication Check. Thumbs up: Roger! Der Anlasser begann zu surren, der gewaltige Propeller zu drehen und plötzlich sprang das riesige RollsRoyce-Triebwerk mit infernalischem Lärm

an. Kurzer Warmlauf, die ganze Maschine zitterte und vibrierte. Ein kurzer Blick auf die beiden Bomber bestätigte mir, dass «Sentimental Journey» und «Diamond Lil» ebenfalls bereit waren und schon gegen den Taxiway zu rollen begannen. Nun begann auch der «Gunfighter» sich vorwärts zu bewegen, als ich im Kopfhörer plötzlich jemanden schreien hörte: «Look down to your left!» Vom linken Pistenende näherte sich mit grosser Geschwindigkeit eine gewaltige Sand- und Staubwolken-Walze! – Sofort schaltete der Pilot die Zündung des Motors aus und bevor die gewaltige Sand- und Staubhose über uns wegfegte, sah ich gerade noch, dass die Propeller der beiden Bomber ebenfalls stillstanden – Abbruch der Übung!

... war aber nichts

Im Cockpit angeschnallt warteten wir mehrere Minuten, bis der Sturm sich zu legen und einem heftigen, böigen Seitenwind Platz zu machen begann. Der Pilot erklärte mir, dass dieser



Die B-17 kurz nach dem Abheben ...



Diese Gruppe schaffte es am Freitag doch noch...

Sandsturm Vorläufer einer kräftigen Tieffront sei, die für heute Nachmittag hier erwartet werde. Er meinte, dass wir am späteren Nachmittag nochmals prüfen könnten, ob das Wetter dann einen Flug zulasse. Nanu! – Helm ab, Gurten lösen, Cockpit Canopy auf, Pilotenaussteigen lassen, aufstehen, Fallschirm abschnallen, aussteigen! – Meine Bomber-Kollegen waren schon draussen und erwarteten mich mit saueressigen Mienen, während ich den abgebrühten, wettergestählten Kampfpiloten zu mimen versuchte,



Dominik als Navigator und Bombenschütze...

der dies gelassen wegsteckt. - Ich glaube zwar nicht, dass ich überzeugend wirkte. Meine riesengrosse Enttäuschung war sicher für jedermann deutlich sichtbar. War dies nun mein diesjähriges «Gunfighter» Erlebnis? – Es sollte es tatsächlich bleiben! Mit den beiden Bomber-Crews trafen wir uns nach der Generalversammlung wieder.

Während die «Sentimental Journey»-Mannschaft bereit war, den Flug durchzuführen und auch durchführte, meinten die Crew der «Diamond Lil» und mein P-51-Pilot, dass die widrigen Windverhältnisse nach wie vor keinen sicheren Flug zuließen. Dadurch wurde ein gemeinsamer Flug mit Jäger-Begleitung leider nicht mehr möglich. Schlussendlich wurde die Gruppe, die am Freitag auf einen «Diamond Lil»-Flug verzichten musste, am Montagmorgen in aller Herrgottsfrühe und bei fantastischen Wetterverhältnissen mit einem absolut sensationellen «Sentimental Journey»-Flug entschädigt. Mein Flug mit dem «Gunfighter» wurde um ein Jahr verschoben.

Die GV 2001

An der gut besuchten Generalversammlung selbst ging es begrifflicherweise recht patriotisch zu und her und die Ereignisse des 11. September wirkten sich spürbar auf die allgemeine Atmosphäre aus. Man ist bereit, die Terroristen hart anzupacken und kaltzustellen. Aber: Wo sind sie wirklich ...?

Die Wahlen gingen problemlos über die Bühne, folgte doch das Plenum praktisch einstimmig den Vorschlägen des Vorstands.

Ecke des Präsidenten

Absichtlich leergelassen



Die Wahl des zukünftigen neuen Namens ging ohne grosse Debatten vor sich. Da diese schon letztes Jahr durchgeführt wurden, beschränkte man sich auf eine stille Abstimmung, die zum Abschluss der GV stattfand. Abgeschlossen wurde die GV mit einer ganz speziellen Ehrung: Dem scheidenden Chief of Staff, Col Ray Kinney wurde der «Brass Jackass» (Messing-Esel) überreicht. Diese Auszeichnung erhält jenes Mitglied, das im vergangenen Jahr die grösste Dummheit begangen hat. Vor wenigen Wochen landete nämlich Ray Kinney den F4U-Corsair des DFW Wings - mit eingezogenem Fahrgestell! – Peinlich, peinlich! – Und es war ihm offensichtlich auch äusserst peinlich, unserem guten Freund Ray, diesen für einen Spitzen-Piloten unverzeihlichen Fehler vor versammelter GV eingestehen zu müssen. Doch schliesslich nahmen es alle mit Humor. Er werde natürlich für den Schaden aufkommen, meinte Ray, und dann werde ihm das nie mehr passieren, er habe nun seine Lektion gelernt.

Den Freitag Abend

verbrachten wir an der «Airsho Kick



Off und Mixer Party», die der High Sky Wing in seinem Hangar jedes Jahr für alle Colonels und deren Begleitung veranstaltet. Jedes Mal eine gemütliche, fröhliche und sehr gastfreundliche Veranstaltung. Thank

you very much, High Sky Wing! - An dieser Party traf ich unter anderem auch Donna Blalack, die Verantwortliche der CAF für Mitgliederbeziehungen. Sie lässt alle Freunde und Bekannten im SSS grüssen und dankte allen Swiss-Colonels herzlich, die den CAF-Mitgliederbeitrag bereits im September einbezahlt haben.



It's Airsho Time!

Am Samstag-morgen fuhren wir bereits um 0730 Uhr mit unserem Car zum CAF-Airfield. Zum ersten Mal logierten wir dieses Jahr im «Fighter Squadron Chalet», einem Gross-Chalet, das mit zirka 50 bis 60 anderen CAF-Colonels geteilt wird. Es bietet denselben Komfort und dieselben Annehmlichkeiten wie ein kleines, eigenes Chalet, hat aber den allerbesten Standort, rollen doch die meisten Flugzeuge vor dem Start oder nach der Landung zum Anfassen nah



gleich vor oder neben dem Chalet vorbei. Dank frühzeitigem Erscheinen am Samstagmorgen hatten wir die besten Plätze innerhalb des Chalets. Dann hissten wir unser Schweizerfähnchen.

Die «Airsho» war qualitativ und quantitativ reichhaltiger denn je! – Nach den grässlichen Ereignissen des 11. September in New York, Washington DC und Pennsylvania zögerten die FAA und die USAF zuerst mit der Erteilung der Erlaubnis zur Durchführung der CAF «Airsho 01»

(die früher terminierten «Reno Race Days» wurden z.B. nicht bewilligt). Schlussendlich willigte man nicht nur ein, sondern man setzte auch von amtlicher Seite alles daran, aus der CAF «Airsho 01» eine echte «Jetzt erst recht!»-Demonstration zu machen zur Stärkung des Patriotismus im Lande. So wurde z.B. das weltberühmte Demoteam der USAF, die «Thunderbirds», kurzfristig nach Midland beordert, wo es an beiden Airsho-Tagen mit atemberaubenden Vorführungen höchster Qualität und Präzision aufwartete. Ferner wurde der patriotische Formationsflug «Tailhook Legacy Flight» der US Navy mit einer Grumman F8F-2 «Bearcat» und ei-



ner McDonnell Douglas F/A-18C «Hornet» gezeigt. An beiden Tagen wurde auch der «Heritage Flight» vorgeführt: Eine P-47 und eine P-51 «Gunfighter» flogen in Formation mit einer Fairchild A-10 «Thunderbolt II». Zum Abschluss ihrer Vorführung brauste das Trio von hinten über die Köpfe der Zuschauer hinweg, um dann in einem fantastischen Steigflug fächerartig auseinander zu brechen. Super!

Die USAF führte weitere eindruckliche Flugmaschinen vor. So zum Beispiel den Rockwell Bomber B-1B «Lancer», den eigenartigen Stealth Fighter Lockheed F-117A «Night Hawk». Die furchterregende Fairchild A-10 demonstrierte einen pyrotechnisch unterstützten Angriff auf ein Bodenziel.





Die letzte «Airsho»

unter dem Namen «Confederate Air Force» stand unter dem Motto «Ein schlafender Riese erwacht» und war dem niederträchtigen Angriff der Japaner vom 8. Dezember 1941 auf Pearl Harbor gewidmet. Das Motto passte also recht gut zu den abscheulichen Ereignissen des 11. September und der Zeit danach. Mit einem schwindelerregenden Akrobatik-Crescendo übernahm Jan Collmer mit seiner Fina Extra 300 die Eröffnung des Flugprogramms. Mit den Trainings- und Verbindungsflugzeugen wurde dann der historische Teil eröffnet. Ein endlos scheinender Strom von über 30 Flugzeugen kreiste auf verschiedenen Höhen. Da sah man die Boeing Stearman PT-13, die Fairchild PT-19 und PT-26, Vultee BT-13S und BT-15S gefolgt von einer stattlichen Anzahl AT-6, den North American T-28, aber auch die Beechcraft T-34, die **Stinson L-5** und die Beech C-45S. Der Himmel war voller Flugzeuge in einem wahren Motoren-Symphoniekonzert.

Eine beruhigende Abwechslung folgte, dann als Manfred Radius sein H-101 Segelflugzeug in einem unglaublich



En Guete..

lich schönen, harmonischen und choreographisch ausgerichteten Himmelsballett vorführte, das er mit seiner weltberühmten «Inverted Ribbon Cut»-Demo (Zerschneiden eines auf 7m gespannten Bands im Rückenflug) abschloss.

Dann folgte der CAF Super-Klassiker «Tora! Tora! Tora!», der dieses Jahr speziell eindrücklich ausfiel. Die CAF Pyrotechniker (verstärkt durch unsere Col. Anna-Regula Wolff), ergänzten die fliegerischen Vorführungen derart präzise, dass diese Demonstration bei vielen Zuschauerinnen und Zuschauern zu kurzen Herzstillständen



führte. Es folgten Szenen aus dem pazifischen Kriegsraum mit den Grumman TBM «Avengers» und dem Curtiss SB2C «Helldiver», die auf ca. 30-40 m Höhe die Klinge mit japanischen Flugzeugen kreuzten. Alle Vorführungen wurden vom Publikum immer wieder spontan mit grossem Applaus belohnt.

Das damalige Geschehen an der russischen Front wurde eindrücklich gezeigt mit den deutschen Flugzeugen «HE-111» (mit neuer, tropischer Bemalung), «Ju-52» und einer T-6 in FW-190 Verkleidung (?), die sich mit russischen Gegnern Yak-3, Yak-9 und der Polikarpow I-16 «Rata» (die neuste Schenkung an die CAF) auseinandersetzten.

Dann war es Zeit für die North American B-25 «Mitchell's». Nicht weniger als fünf Maschinen führten zusammen mit einer PBJ-1

«Devil Dog» und pyrotechnischer Unterstützung eindrückliche «Bombardemente» vor. Es folgten die «Big Boys»: zwei B-17 «Flying Fortress», zusammen mit einer B-24 «Liberator», begleitet von vier P-51 Mustangs und einem P-47 «Thunderbolt» als Little Friends. Unter diesen Mustangs befand sich auch eine P-51C, die kürzlich in den Farben der «Tuskegee Airmen» wunderbar restauriert wurde.

Hernach kamen die Transportflugzeuge zum Zuge (oder eher zum Flug) mit der Curtiss C-46 «Commando», der Douglas C-47 «Skytrain», der R4D des DFW Wings, gefolgt von der Lockheed C-60 «Lodestar» und einer Beech C-45. Das Schlussbouquet mit der Boeing «Superfortress» B-29 FIFI rundete den historischen Teil ab. Die Erinnerung an den Abwurf der ersten Atombombe vom 6. August 1945 auf

Hiroshima bildete den höchst eindrücklichen und nachdenklich stimmenden Schlusspunkt dieser Vorführung.

Die «Airsho» wurde beschlossen mit der «Missing Man Formation»: Drei



Susi mit einem CAF-Fan..

P-51 und eine P-47 flogen diese eindruckliche Vorführung zu Ehren all jener, die ihr Leben im Dienste des Vaterlands und bei den fürchterlichen Terror-Attentaten vom 11. September lassen mussten, sowie als Zeichen der Wertschätzung für die tapferen Polizisten, Feuerwehrleute und Sanitäter.

Nachtparty

Einer langjährigen Tradition entsprechend waren wir zwischen dem Nachmittagsprogramm und den abendlichen Vorführungen zur «Ramp Party» der Marshalls mit Pizza und Bier eingeladen. Auch die Marshalls freuen sich immer wieder, den Swiss Colonels während der «Airsho» etwas Spezielles bieten zu können.

Das dieses Jahr zum zweiten Mal durchgeführte Nachtprogramm bestritt fliegerisch vor allem Manfred Radius, der mit seinem an den Flügelenden mit Sprühhörnern versehenen H-101 Segler atemberaubende Figuren in den schwarzen Nachthimmel zeichnete.

Die «Feuerwand», der mit der B-24 «Diamond Lil» symbolisch vorgeführte Angriff auf die Ölfelder in Ploesti, bildete den krönenden Abschluss der pyrotechnischen Beiträge, die heute von den «Blastards» eingebracht wurden.

Am unterdessen dunkelschwarzen Nachthimmel wurde zum Abschluss ein zwanzigminütiges hochwertiges und sehr kreatives Feuerwerk gezeigt.

Die Vereidigung

Am Sonntag-Vormittag wurden unsere sechs neuen Swiss-Colonels zusammen mit Dutzenden amerikanischer «Kollegen» von CAF Colonel (ret. Brig General USAF) Reg Urschler in der traditionellen Vereidigungs-



Heisse Diskussionen mit Jan Collmer (oben) und George Lodge (unten)



Zeremonie an der Flight-Line offiziell in die CAF aufgenommen und als neue Colonels herzlich willkommen geheissen.

Montag, 8. Oktober 01

Da eine Gruppe den Flug mit einem CAF-Flugzeug noch vor sich hatte, fuhren wir im Frühtau um 06.30 Uhr

im «Stockdunkeln» mit dem Car vom Hotel los. Notabene: Koffer gepackt, «ausgechecked» und gepflegt – eine richtige Nachtübung! Doch es sollte sich lohnen. Am CAF-Flugzeug erwarteten uns bereits kaffeeschlürfend die Crew der «Sentimental Journey» und Bob Rice, der eigens zum Flugplatz gekommen war um sicherzustellen, dass auch mit dem zweiten

CAF-Flug alles klappte. Der Bomber war bereits abflugfertig vorbereitet. Nach der Erledigung des administrativen Krams wurde mit unseren Leuten das Preflight-Briefing durchgeführt und gleich anschliessend wurde die B-17 bestiegen, Türen verriegelt und los konnte es gehen. Gleichzeitig mit dem Abheben der «Fliegenden Festung» ging auch die Sonne am dunkelblauen wolkenlosen Horizont auf, und die super-gastfreundliche «Sentimental Journey»-Crew sorgte dafür, dass der ganze Flug für alle Teilnehmer zu einem sensationellen, absolut unvergesslichen Erlebnis wurde, von dem sie noch ihren Enkelkinder erzählen werden.

Nun ist es soweit ...

Nach dieser einmaligen «Dawn Patrol» überquerten wir die Strasse und erledigten im supermodernen Gebäude des Midland-Airport das

Check-in ohne jedes Gedränge und ohne zusätzliche Sicherheitserschwerisse. Da genügend Zeit vorhanden war, konnten wir anschliessend in der Cafeteria das vielleicht etwas mager ausgefallene Hotel-Frühstück ergänzen und dazu die abfliegenden Flugzeuge und Warbirds beobachten.

Nach einem problemlosen Flug zurück nach Dallas und einer wiederum ausgiebigen Wanderung, diesmal vom Gate 2 zum Gate 37, bestiegen wir nach kurzer Wartezeit die B-777 der American Airlines. Als alle Türen geschlossen und verriegelt waren, stellten wir zu unserem grossen Vergnügen fest (aber sicher nicht zum Vergnügen von American Airlines) dass der hintere Drittel des Flugzeugs nur sehr dünn belegt war. Das erlaubte praktisch jedem von uns, eine ganze 5er Sitzreihe für sich zu benutzen und dort nach einem guten Nachtessen mit allem Komfort bis zum Ser-

vieren des Morgenessens zu schlafen.

Dienstag, 9. Oktober 01

Der Supervogel der American Airlines landete schliesslich zirka 20 Minuten vorzeitig auf dem Airport Zürich-Kloten. Da jedoch das entsprechende Gate nicht frei war (!), konnten wir von der «gewonnenen Zeit» nicht viel profitieren. Beim Warten auf die Koffer verabschiedeten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gut ausgeschlafen, glücklich, zufrieden und mit vielen schönen Erinnerungen. Man freute sich auf ein Wiedersehen bei nächster Gelegenheit.

Col Adi Meier



report**DITTINGER
FLUGTAGE 2001**

Die diesjährigen Dittinger Flugtage fanden wiederum unter optimalen Bedingungen statt. Der Himmel war strahlend blau und dementsprechend auch die Temperaturen. Alle zwei Jahre wird auf diesem kleinen, 1340 m ü/M gelegenen Segelflugplatz eine Air-Show durchgeführt. Es ist erstaunlich, was diese Segelfluggruppe in «Fronarbeit» leistet. Ein Programm, das sich sehen lässt.

So war die Corsair F4U, Flying Bulls auf Zlin 50, OV-10 Bronco, T-6 und die C-36 vertreten. Rundflüge mit einer Pilatus PC-12 und Antonov AN-2 gehörten ebenfalls zum Programm. Demonstrationen mit dem PC-7-Team, der Morane D-3801, und der Saab 2000 rundeten das Programm ab. Natürlich fehlten auch die Fallschirmspringer, Segelflieger und diverse Helikopter nicht. Leider wurde die Demonstration des Suchoi SU-27, geflogen von Valerie Kvotchur annulliert (politische und



Col Monika Schulz und Col Anna-Regula Wolf betreuen unseren Werbestand

wirtschaftliche Gründe), aber das OK organisierte dann kurzfristig einen Hunter, der dann über Dittingen ein ansprechendes Flugprogramm vorführte.

Ich freue mich jetzt schon auf die nächste Show

Col Werner Meier

Hunter , Morane und ein Zaungast ...



report

WASPs, die Ferry-Pilotinnen in den 40er Jahren

2. Teil

Die Veränderung

Als der Pool von qualifizierten Bewerberinnen ausging, wurden die Eintrittskriterien und die Kursdauer geändert. Das minimale Alter wurde auf 18,5 Jahre gesenkt, ebenfalls die Flugstunden von 100 auf 75 und dann weiter auf 35. In der gleichen Periode wurde aber die Kursdauer auf 30 Wochen, inbegriffen 210 Flugstunden und 393 Theoriestunden, angehoben.

Die Ausbildungskriterien von Cochran sagen: Die Bewerber müssen qualifiziert sein die Ausbildung zu durchlaufen, die Berufspilotprüfung (schriftlich und fliegerisch) und die Blindflugprüfung zu bestehen. Sie fügte hinzu: Bewerberinnen können jederzeit auf Gesuch des Instructors entlassen werden.

Trotz der Senkung der Eintrittskriterien behielt Cochran einen ho-



Ruth Dailey und die P-38

hen Ausbildungsstandard. Mehr als 25'000 Frauen bewarben sich, aber nur 1830 Frauen wurden selektioniert und 1074 Frauen wurden schlussendlich brevetiert. Von den Entlassenen waren 552 aus fliegerischen, 27 aus medizinischen, 14 aus disziplinarischen Gründen ausgemustert worden. 152 Frauen gingen freiwillig und 11 Frauen wurden während der Ausbildung getötet.

Die Frauen erhielten beinahe die gleiche Ausbildung wie die männlichen Kadetten: Ausbildung im militärischen Verhalten, Verhalten im Krieg, Drill, Zeremonien und Grundschule in Mathematik, Physik, Navigati-

on, Flugtheorie, Wetter, aber auch Konditionstraining.

Während der Ausbildung erhielten die Frauen einen Grundlohn von 150 US-Dollar pro Monat plus 26\$ für Überstunden. In «Sweet Water» bezahlten die Frauen für Kost und Logie 1.65\$ pro Tag.

Die Männer erhielten nur 75\$ per Monat als Grundlohn, aber für Kost und Logie wurde ihnen nichts berechnet. Die anderen Vergünstigungen waren etwa gleich. Die Frauen aber mussten die An- und Heimreise selber bezahlen, wenn sie entlassen wurden. Sie wurden auch nicht zur staatlichen Lebensversicherung zugelassen.

Kleineres Salär

Nach der Brevetierung erhielten die Frauen 250 US-\$ pro Monat plus Überstunden, aber im maximum 287.50. Generell bezahlten die Frauen 15 bis 20\$ pro Monat für die Unterkunft. Das Essen durften sie in der «Offiziers-Kantine» kaufen. Generell bezahlten sie aber be-

marti

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



trächtlich mehr für das Essen und die Unterkunft als ihre männlichen Kollegen.

Offizielle Reisen wurden mit einem Tagessatz von 6\$ berechnet. Nicht nur, dass sie damit weniger als ein 2. Leutnant erhielten, auch nach einer Beförderung war es nicht erlaubt, sie höher zu bezahlen. Im höchsten Dienstalter hatten Frauen das gleiche Salär wie der jüngste männliche Kadett.

Nach der Brevetierung wurden einige WASP's direkt zum Einsatz gesandt, wo sie den gleichen Flugzeugtyp flogen wie im Training. Die meisten schulten aber auf schwerere Flugzeuge um.

Nach der Ausbildung in «Sweet Water» sagte Landry: «Mehrere von uns wurden nach Mather Field (California) verlegt und begannen die Umschulung auf die B-25 Bomber. Dies dauert 3,5 Monate. Dann teilt man sie in Gruppen auf, 20 nach Riverside (Cal) und der Rest nach Biggs Field in El Paso (Texas)». Landry wurde der Schlepp-Ziel-Squadron zugeteilt. Andere WASP's flogen als Übungsziele für Scheinwerfer- und Radartruppen. Einige flogen Mutterflugzeuge für ferngesteuerte Zielflugzeuge, zudem Tief- und Nachtflüge, warfen Leuchtsignale und Rauchpetarden für die Bodentruppen ab.



in der Druckkammer ...

Viele Pilotinnen waren auf über 120 Flugplätze verteilt und übernahmen dort verschiedene Aufgaben. In Alamogordo (New Mexico) flogen sie Prüfungs-, Such-, Fracht- und Überführungsflüge vom einfachen L-5 bis C-47 und B-17. In Altus (Oklahoma) flogen sie als Testpilotinnen auf UC-78, in Victoria (Texas) arbeiteten sie als Blindfluginstruktorinnen. Sie führten Wetteraufklärungsflüge durch und halfen beim Einrichten von Kommunikationstrecken für die B-29 Bomber. Sie flogen auch Bomben- und Navigationsmissionen für Studenten.

Die Frauen bildeten auch die aus Übersee zurückkehrenden männlichen Piloten zu Instruktoren aus.

Ann Baumgartner arbeitete als Testpilotin auf der Bell YP-59A und flog als erste US Frau einen Jet.

Vorfälle



Florine Watson

Am 7. Dezember 1941 war Cornelia Fort als Fluglehrer mit einem Schüler auf Hawaii unterwegs, als sie einen Fast-Zusammenstoss mit einem japanischen Kriegsflugzeug hatte, die zu diesem Zeitpunkt Pearl Harbor angriffen. Sie kehrte in die USA zurück und unterrichtete im «Civilian Pilot Training» Programm. Sie war die zweite Freiwillige, die für die WAFS flog. Am 21. März überflog sie eine



BT-13 und kollidierte mit einem anderen Flugzeug. Sie war die erste Frau, die im Einsatz getötet wurde.

Leider war Cornelia Fort nicht die Letzte: Evelyn Sharp, eine andere von der original WAFS Gruppe, hatte bereits 2968 Flugstunden. Ihr tödlicher Unfall ereignete sich beim Start mit einer P-38, als deren Motor ausfiel.

Eine dritte der WAFS Pilotinnen, Dorothea E. Scott, war im Luftkampftraining in Palm Spring, als sie mit ihrem Instruktor mit einem anderen Flugzeug zusammenstieß.

In der Cochran-Gruppe mussten während der Ausbildung 11 Frauen ihr Leben lassen. Weitere 27 Frauen wurden während ihres Einsatzes getötet, die meisten während der Überlandflüge mit Trainingsflugzeugen.

Vier tödliche Unfälle gab es mit dem A-24 Bomber, zwei mit B-25 und je einen mit P-39 und und P-63. «Über alles gesehen war die Unfallrate etwa gleich wie die der männlichen Piloten», sagte Cochran in ihrem Abschlussbericht.

Akzeptanz ...

Wenn weibliche Piloten zum AAF-Führer aufstiegen, wurden sie nicht immer von den Männern akzeptiert, obwohl sie einen höheren Rang bekleideten.

Landry erinnert sich: «Als ich zum Zielschlepp-Squadron in Biggs kam, da war der kommandierende Offizier entsetzt. Ich denke, er hatte keine Ahnung, woher wir kamen und was wir konnten. Er wollte nicht, dass die Frauen etwas für ihn taten – noch tat er etwas für uns. Er wollte auch nicht wissen, ob die Unterkunft für uns in Ordnung war oder wir sonst etwas brauchten» und weiter: «Mit den Männern, mit denen wir jeden Tag flogen, gab es keine Probleme, waren sie doch alle im im selben Alter wie wir. Aber mit denjenigen, mit denen wir Probleme hatten, das waren meistens ältere Männer,

die halt schon immer auf dieser Basis stationiert waren».

Einige Hindernisse fielen nie, so zum Beispiel: Weibliche Piloten durften nie ausserhalb des amerikanischen Kontinents fliegen. Das bestimmte der Kongress und es war wirklich schwachsinnig! Als die USA dann Flugzeuge an Russland lieferten, flogen Frauen die P-38 und P-63 nach Great Falls (Montana). Dort übernahmen Männer die Flugzeuge und flogen sie nach Alaska war zu dieser Zeit noch kein US-Staat. Dann übernahmen russische Frauen diese Flugzeuge und flogen sie nach Russland. Die amerikanischen Frauen hätten diese Flugzeuge ebenso gut nach Anchorage fliegen können. Eine andere Enttäuschung für die Frauen war, dass sie nie einen militärischen Status erhielten.



Florence Shutsy

Das Ende naht ...

Im Juni 1944 überlegte sich ein Ausschuss des Kongresses, die WASP's zu militarisieren. Er hat aber dann diese Übung abgebrochen und die Auflösung der WASP empfohlen.

Ein wichtiger Faktor bei dieser Entscheidung war, dass das Ausbildungsprogramm reduziert wurde und tausende von zivilen Instruktoren ihre Arbeit aufgeben mussten.

Die AAF übernahm einige von diesen zivilen Instruktoren, aber viele von ihnen mussten eine andere Tätigkeit annehmen. Die Männer wehrten sich gegen das Ansinnen, weibliche Piloten zu behalten. Diese Männer, die vorher keine Ausbildung betrieben, waren plötzlich qualifiziert und wollten die Arbeit der Frauen übernehmen.

Gen. Arnold befahl widerwillig die Auflösung der WASP's, die am 20. Dezember 1944, also sechs Monate vor dem Kriegsende, vollzogen wurde. Einige Frauen wurden später in der neuen United States Air Force angestellt, aber nicht als Pilotinnen.

Andere flogen weiter, aber nur wenigen gelang eine Karriere in der zivilen Luftfahrt.

Erst 1977 erlaubte der Kongress auf Antrag des Senator Barry Goldwater, ehrenwerte Entschädigungen zu leisten und erhob die WASPs zu Kriegsveteranen.



1997 wurde Cochran mit einer 50 cent Marke als grösste weibliche Pilotin geehrt

Ihre Aktionen in der Kriegszeit demonstrierten Mut und Zielstrebigkeit und ebneten den Weg für die Frauen, die sich um eine militärische fliegerische Ausbildung bewarben, aber es dauerte über 30 Jahre, bis sich diese Erkenntnis durchsetzte.

*Aus dem Air Force Magazin (USA),
überarbeitet von Col Werner Meier*

Fun Stuff

A plane was taking off from Kennedy Airport. After it reached a comfortable cruising altitude, the captain made an announcement over the intercom.

«Ladies and Gentlemen, this is your captain speaking. Welcom to Flight Number 293, nonstop from New York to Los Angeles. The weather ahead is good and, therefore, we should have a smooth and uneventful flight. Now sit back and relax – OH, MY GOD!»

Silence followed and after a few minutes, the captain came back on the intercom and said,

«Ladies and Gentlemen, I am so sorry if I scared you earlier; but, while I was talking, the flight attendant brought me a cup of coffee and spilled the hot coffee in my lap. You should see the front of my pants!»

A passenger in Coach said, «That's nothing. He should see the back of mine!»

From Eagle's Scream

report

F/A-18 Hornet

Dübendorf, Freitag 16. September. Launisches Wetter - einmal prasselt Regen hernieder, dann scheint wieder für kurze Zeit die Sonne. Der Vorstand CAF-SSS ist innert kurzer Zeit zum zweiten Mal von einer hohen Beteiligung an einer ihrer Veranstaltungen überrumpelt. Mit 25 bis 30 Personen hat man aufgrund entsprechenden Erfahrungen gerechnet, 54 sind der Einladung zur F/A-18-Demo gefolgt!

Den Vorstand freut das natürlich – seine Bemühungen tragen offensichtlich Früchte. Aber was des einen Freud ist, ist der anderen Leid... Denn angesichts der grossen Besucherschar musste das Programm kurzfristig abgeändert werden. Für das Briefing und Debriefing im Gebäude des Überwachungsgeschwaders (UeG) bleibt jetzt weder Raum noch Zeit. Schade.



Gedanken zum aktuellen Anlass

Noch stecken jene schrecklichen, unfassbaren Bilder vom Terrorüberfall auf New York am vergangenen Dienstag in den Knochen. Und wir interessieren uns für die Luftwaffe ...? Seht, tönt es da und dort schon, «die



weltweit stärkste Armee und Luftwaffe hat diesen Angriff auf die USA weder verhindern noch abwehren können. Krieg ist weit und breit nicht in Sicht. Wozu brauchen wir kleine Schweizer noch eine Armee?»

Falsch – Terror ist allerdings kein Krieg. Er ist eine ganz feige und hinterlistige Kampfform von privaten Organisationen. Die Prävention ist deshalb vorab Sache der Politik, nicht des Militärs.

Aber: Eine Steigerung des New Yorker Anschlages ist möglich, jedes Land kann plötzlich davon betroffen sein. Die Entwicklung ist kaum abzusehen. Wer kann mir dabei versichern, dass Terror nie in einen klassischen Krieg umschlagen kann? Sicher ist nur, dass im Banne solcher Unsicherheit jedes freie Land, auch die Schweiz, stets ein umfassendes, wirkungsvolles Sicherheits- und Verteidigungskonzept braucht, worin zum Beispiel auch die Luftwaffe ihren Platz hat. Dazu sollten wir alle stehen, uns damit befassen!

In diesem Sinne ist unser heutiger Be-

such bei der Luftwaffe sicher angebracht. Ich danke dem Kdt der Fliegerstaffel 11, Major Werner Hofmann, dass er uns die F/A-18 zeigte und erklärte.

System und Luftraum

Die Video-Show und die Erläuterungen von Major Hofmann lassen rasch erkennen, dass es sich bei der F/A-18 um ein hochmodernes Waffensystem handelt. In der Schweiz wird es primär zum Raumschutz eingesetzt. Dank des leistungsfähigen Bordradars können vier Hornets den ganzen schweizerischen Luftraum überwachen und sogar tief einfliegende Ob-



Major Hofmann erklärt die F/A-18...

jekte erfassen. Eine Menge Daten werden aufgezeichnet: Auf dem Bildschirm lassen sich Freund und Feind unterscheiden. Daneben werden Position, Höhe, Richtung und Geschwindigkeit des Gegners dargestellt. Dies ermöglicht dem Piloten, sich in eine sichere Schussposition zu begeben und seine Waffen optimal einzusetzen.

Auf dem Bildschirm kommen nebst Navigations- und Leistungsdaten



auch Geländebilder zur Darstellung. Sämtliche flugrelevante Daten können zudem auf das HUD (Head Up Display) an der Frontscheibe eingeblendet werden. So braucht der Pilot seinen Blick nicht ständig von der Umgebung ins Cockpit-Innere und umgekehrt zu wenden. – Die zahlreichen Daten und Videobilder lassen nach der Landung eine rasche Auswertung zu.

Die Hornet kann Missionen von 60 bis 75 Minuten fliegen. Das ist erheblich länger als beispielsweise beim F-4 «Tiger». Die Einsatzvorbereitung benötigt allerdings auch mehr Zeit, so dass pro Trainingstag maximal zwei Einsätze möglich sind. Das High-Tech-System erfordert eine intensive Ausbildung. Zwar entlastet das FMC (Flight Management Control) den Piloten teilweise von den rein fliegerischen Aufgaben. Ihm bleibt so mehr Zeit, um sich den Daten auf dem Bildschirm zuzuwenden, welche er zur Erfüllung des Einsatzauftrages braucht.

Bei diesem schnellen Flugzeug ist ein entsprechend grosser Trainingsraum nötig. Ein Blick auf die aktuellen zivilen Flugbewegungen über unserem Land zeigt aber, dass dieser Raum nur noch zum kleinen Teil verfügbar ist. Eine Ausdehnung über die österreichischen und italienischen Alpen wird zur Zeit erwogen. Dieser Raum müsste natürlich den Luftwaffen aller drei Länder offen sein. Bereits heute führen helvetische F/A-18 Trainingsflüge über der Nordsee und in Skandinavien aus.

Flugzeug

Im Hangar wird eine F/A-18 mit einem Zusatztank umgerüstet. Auffällig ist der massige, 17 Meter lange Rumpf und das gedrungene, kräftige Fahrwerk. Es ist in der Tat ein robustes, mit zwei Motoren von je maximal 8000 kp Schub angetriebenes Flugzeug. Ein Fanghaken am Rumpfbauende und das Fahrwerk erinnern daran, dass die «Hornet» für den Einsatz ab Trägerschiff konzipiert ist.

Wie bei modernsten Verkehrsflugzeugen ist das Cockpit übersichtlicher als früher. Der klassische Steuerknüppel ist zwar noch da, enthält aber die nötigen Schalter zur Bedienung der Bildschirmanzeigen und zur Auslösung der Waffen. Mit dem Knüppel gibt der Pilot dem FMC das Signal für die Flugrichtung. Das FMC koordiniert darauf alle Details wie Ruder- und Klappenstellung unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Beschleunigungs- und Auftriebskräfte. Für den Luftkampf können zwei Sidewinder und vier AMRAAM Raketen an den Flügeln installiert werden. Oben im Bug schaut eine 20 mm-Gatling-Kanone heraus. Schusskadenz: 4000 bis 6000 pro Minute. An den 9 Stationen lassen sich zudem Behälter für die Navigation, Feuerleitung oder elektronische Kriegsführung anhängen.



Ausklang

Zum Abschluss der Veranstaltung sehen wir noch kurz in die neue, von der Firma Max Vogelsang in Wohlen vorfabrizierte und hier montierte Halle des Fliegermuseums. Im eleganten, lichtdurchfluteten Gebäude stehen noch wenige Flugzeuge – hier eine C-36, da eine Alouette II. Die Ausstellung ist im Aufbau begriffen. Die Eröffnung ist für den März 2002 vorgesehen. – Im Café Holding bietet sich nach der Besichtigung Gelegenheit, den Nachmittag bei einem Bier Revue passieren zu lassen.

Col Hans Hinnen



Ein Flugzeug für die Confederate Air Force Swiss Supporter Squadron

An der ausserordentlichen GV vom 20. Oktober 2001 wurde unisono den neuen Club- Statuten und einem SSS-Flugbetrieb zugestimmt. Die Stinson L-5 «N-121MC», damals bereits gekauft und unterwegs in die Schweiz, kann somit im kommenden Frühjahr von unserem Club übernommen und betrieben werden.

Absichtlich leergelassen

Absichtlich leergelassen

Wanted: Name for our Stinson L-5, just safely arrived at Hausen (LSZN)

Wer gewinnt den zweistündigen Rundflug mit der Stinson N121MC?

Von ihrer Reise im Container von Chino, Kalifornien, quer durch die amerikanischen Südstaaten und über den Atlantik in die Schweiz, ist unsere Stinson L-5 am 30. Nov. 01in Hausen ZH wohlbehalten eingetroffen. Dort wird sie jetzt von unseren Spezialisten Cols. Norbert Kessler und Werner Zürcher unter der Leitung von Cols. Henry Saladin und Werner Meier sowie der Unterstützung von Peter Zweifel sorgfältig auf ihren neuen Einsatz vorbereitet.



Wie soll unsere Stinson dekoriert werden?

Die Warbird Owners Group (WOG) und der CAF/SSS-Vorstand sind sich einig: Unsere Stinson soll ein attraktiver Warbird sein und nicht nur stocknüchtern «N121MC» heissen. Im

Gegenteil: Zu ihrer neuwertigen und originalgetreuen Aussenlackierung soll sie sowohl einen attraktiven und passenden Namen als auch ein attraktives, geschmackvolles Bugbild (Nose-Art) erhalten.

*Der erste Blick aus dem Container. Sicher denkt die Sonnenverwöhnte:
«Das ist also die Schweiz! – Regen, Wind und knapp 5°C, Brrr ...!»*

WOG und CAF/SSS Vorstand haben beschlossen, die Taufe und den offiziellen Erstflug mit der Einweihung der neuen Ausstellungshalle des Fliegermuseums in Dübendorf vom 27. April 2002 zusammenzulegen.

Wettbewerb!

Zur Vorbereitung dieser bedeutungsvollen Zeremonie suchen wir also, ganz im Sinne der Confederate Air Force Philosophie, einen attraktiven, passenden Namen und ein attraktives, geschmackvolles Bugbild für unser Flugzeug. Dazu möchten wir mit einem zweiteiligen Wettbewerb die Fantasie und Kreativität unserer Mitglieder beanspruchen. Folgendes sind die Wettbewerbsbedingungen:

Teilnahme: Teilnahmeberechtigt sind alle Colonels, Mitglieder, Teilmitglieder und Gönner/-innen der CAF Swiss Supporter Squadron

Aufgaben: Erstens geht es darum, für unsere Stinson L-5 einen möglichst attraktiven und passenden englischen Namen vorzuschlagen.

Zweitens soll auch ein geeignetes Bugbild (Nose-Art) gefunden und der Jury vorgeschlagen werden. Dieses soll wenn möglich mit dem vorgeschlagenen Namen in Verbindung stehen. Es dürfen mehrere Eingaben gemacht werden.

Beurteilung: Für Name und Bugbild werden folgende Beurteilungskriterien zur Anwendung kommen: Bezug auf die Zeit des 2. Weltkriegs, Bezug auf das Flugzeugmodell, Bezug auf den Namen bzw. das Bugbild, kurz und «peppig», gut les- und aussprechbar, keine «Kopie» mit Copyright-Auflagen, nichts Anstössiges, allgemeine Attraktivität.

Man kann also entweder nur einen Namen (ohne Bugbild) oder ein Bugbild (ohne Namen) einreichen. Höher zählt **natürlich aber Name mit Bugbild!**

Die vorgeschlagenen Namen und Bugbilder werden in geeigneter Form im CONTACT veröffentlicht.

Termin: 15. Februar 2002 (Datum Poststempel), an CAF Col Adi Meier, Friedhofweg 28, 4600 Olten.

Eingabeform: NAMEN: Auf einem Blatt Papier mit Name, Adresse und Telefonnummer.

BUGBILD (Nose Art): Farblich auf einem Blatt Papier, maximale Grösse A-3 mit Namen, Adresse und Telefonnummer.

Jury: Vorstand des CAF/SSS. Der Entscheid der Jury ist nicht anfechtbar und es wird keine Korrespondenz geführt.

Preise: 1. Rang: Gutscheine für einen zweistündigen Rundflug in der Schweiz mit der N121MC Route nach eigenem Wunsch.
2. und 3. Rang: Gutscheine für einen einstündigen, resp. halbstündigen Rundflug mit der Stinson N121MC.

Die Gewinner/-innen werden spätestens an der GV vom 16.3.02 bekanntgegeben.

Und jetzt wünschen wir Euch viel Vergnügen bei der kreativen Arbeit und freuen uns auf Eure zahlreichen und fantasievollen Vorschläge!

Der Vorstand



«Na ja! – Dasscheinen ja ganz nette Leute zu sein, die ganz sorgfältig mit mir umgehen!»



«Hi Switzerland, here I am! – Bitte gebt mir aber bald eimal meine Flügel, ich komme mir so hilflos vor!»



Die Bomber-Crew am Montag

Midland 2001



Heritage Flight - P-51, Fairchild A-10, P-47

**Wir wünschen
Ihnen ein
glückliches neues Jahr,**



**gute Gesundheit
und viele schöne
Erlebnisse**

Der Vorstand

news

Der unfassbare Terrorangriff auf New York und Washington vom vergangenen 11. September hat auch uns sehr berührt und erschüttert. Der Vorstand hat sofort dem CAF Hauptquartier in Midland im Namen des ganzen CAF-SSS seine Betroffenheit und sein Mitgefühl ausgedrückt.



Absichtlich leergelassen



Veranstaltungen

- 16. März 2002
Generalversammlung CAF/SSS
- 27. April 2002
Stinson-Taufe in Dübendorf
- 27. - 28. April 2002
Oldtimertreffen / Flugplatz Speck
- 20. - 21. Juli 2002
Raron / Oberwallisser Flugtage
- 24. - 25. August 2002
Habsheim (F) MIFAS
- 4. - 6. Oktober 2002
CAF-Airsho 02, Midland TX
- 7. Dezember 2002
Chlausabend

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,
 Vorstattstr. 52, 4814 Bottenwil
Impressum «CONTACT» ist das Publikationsorgan 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
 Vorstattstr. 52, 4814 Bottenwil