



DELTA

FLUGZEUGERKENNUNGSKREIS BASEL

JANUAR 1966

ZEITSCHRIFT FUER DIE LUFTFAHRT

DER STRATEGISCHE AUFKLÄRER RB-57F/RB-57D

1945 verlangte die Royal Air Force in einem Pflichtenheft einen schnellen, leichten Düsenbomber, der in grossen Höhen und mit grosser Reichweite eingesetzt werden kann. Dank seiner Ueberlegenheit sollte auf Defensiv-Waffen verzichtet werden. Vier Jahre später, am 13. Mai 1949, flog der erste Prototyp, der von den English Electric-Flugzeugwerken hergestellte Canberra. Damit begann die geradezu einmalige Geschichte eines Düsenbombers, der jedem damaligen Jagdflugzeug in bezug auf Schnelligkeit und Einsatzhöhe überlegen war und somit tatsächlich auf eigene Bewaffnung verzichten konnte. Ununterbrochen während zwölf Jahren waren die Canberras in Produktion und heute - 17 Jahre nach dem Erstflug - fliegen sie in elf verschiedenen Luftwaffen der Welt. Neunzehn international anerkannte Rekorde erflieg die Canberra, so am 29. August 1955 den Höhenweltrekord von 20 083 m, der am 28. August 1957 noch auf 21 430 m Höhe verbessert wurde. Nach inoffiziellen Angaben sollen über 1 200 Exemplare der verschiedensten Ausführungen hergestellt worden sein.

Als erster Jet flog eine Canberra ohne Zwischenlandung und ohne Brennstoffaufnahme in der Luft von Europa

nach den USA. Diese Canberra, die am 20. Juli 1953 den Atlantik überflog, diente den Martin Flugzeugwerken in Baltimore (Maryland) als Baumuster, da sich die USAF entschlossen hatte, dieses hervorragende Flugzeug in Lizenz bauen zu lassen. Vorerst wurden unter der Bezeichnung B-57 A acht Maschinen gebaut. Die folgenden 67 Bomber wurden gegenüber den ersten acht Typen geändert und erhielten Kameras, um dann unter der Bezeichnung RB-57 A als taktische Aufklärungsbomber eingesetzt zu werden.

Als taktischer Bomber fand die B-57 B Verwendung. Es wurden 202 Stück hergestellt. 1959 wurden diese B-57 B aus dem TAC (Tactical Air Command) zurückgezogen und den National Air Guards' übergeben. Eine Anzahl dieser Bomber werden gegenwärtig in Vietnam eingesetzt und bewähren sich dort ausserordentlich gut. Die pakistanische Luftwaffe erhielt 30 B-57 B, die sie u. a. im indisch-pakistanischen Konflikt einsetzte.

Die Martin Werke bauten anschliessend an die B-57 B 38 B-57 C und nachfolgend 68 B-57 E als Zielschleppflugzeuge. Insgesamt stellten die Martin Werke 403 B-57 in den verschiedensten Versionen her.

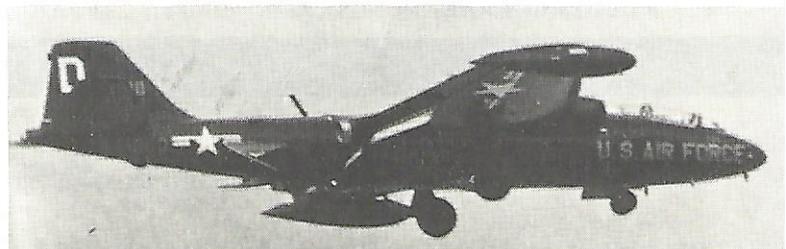
General Dynamics RB 57 F



Aus der B-57 B entstand die RB-57 D, die einen wesentlich längeren Flügel erhielt und für die Aufklärung in extrem grossen Höhen, ähnlich dem Lockheed U-2, Verwendung fand. Die Länge der Flügel wurde von 19,5 m bei der B-57 B auf 32,77 m verlängert. Von den 20 gebauten RB-57 D wurden einige wenige Exemplare nach dem Flughafen Rhein - Main bei Frankfurt verlegt, wo sie offiziell der MATS (Material Air Transport Service) unterstellt wurden. Diese strategischen Aufklärer flogen - offiziell - Wetteraufklärung für die MATS. Während des Jahres 1963 erhielten alle D-Versionen zufolge Flügelermüdung Flugverbot. Scheinbar waren die Erfolge der RB-57 D ausgezeichnet, weshalb sich die USAF entschloss, die mit Flugverbot belegten Maschinen zu modifizieren. Die General Dynamics Forth Worth Division erhielt den Auftrag, 12 RB-57 D zu modernisieren und mit neuen Flügeln zu versehen. Die Spannweite wurde auf über 37 m verlängert und als Triebwerke fanden Pratt and Whitney TF 33 - P - 11 von je zirka 9 000 kg Schub Verwendung. Zusätzlich wurden zwei Pratt and Whitney J 60 - P - 9 von je 1 700 kg Schub neben den Haupttriebwerken an Konsolen unter den Flügeln montiert. Diese neue Version, als RB-57 F bezeichnet, hat zwei Mann Besatzung und die normale Flugdauer beträgt 10 Stunden. Die ideale Operationshöhe liegt zwischen 25 - 30 000 m, welche die RB-57 F mit ihren extrem gestreckten Flügeln ohne weiteres erreicht. Die erste RB-57 F (61-3291) wurde im Juli 1964 an das 58th Weather Reconnaissance Squadron der MATS geliefert. Wahrscheinlich werden zu den ersten 12 bestellten Maschinen noch weitere hinzukommen.



Martin RB 57 D



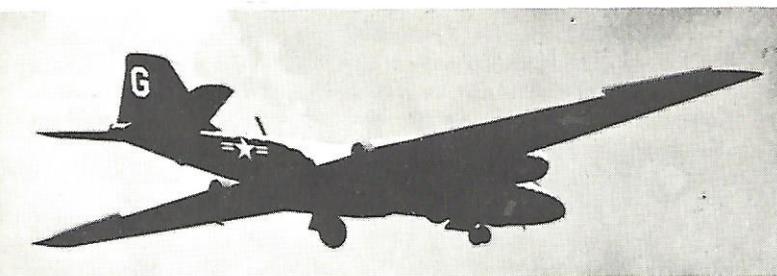
Martin B 57 B



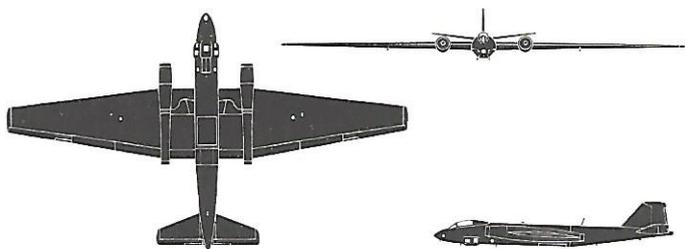
General Dynamics RB 57 F



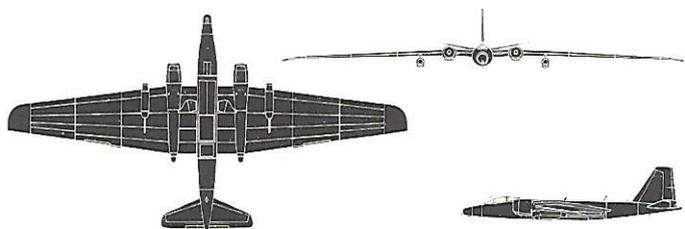
Martin RB 57 D



Martin RB 57 D



Martin RB 57 D



General Dynamics RB 57 F

Anlässlich des Open Days in Ramstein am 26. Juni 1965, der bekanntlich von rund 100 "Aircraft Fans" aus Basel und Bern besucht wurde, überflog fast unbemerkt in etwa 10 000 m Höhe eine RB-57 F, die man mit dem Fernglas knapp erkennen konnte, den Luftwaffen-Stützpunkt Ramstein. Das war geradezu eine sensationelle Neuigkeit, war doch in den Kreisen der "Aircraft Fans" noch nicht bekannt und in den entsprechenden Fachzeitschriften nicht publiziert, dass RB-57 F in Europa stationiert sind (wahrscheinlich wegen der "Wetteraufklärung für die MATS ..."). Es war damals sofort klar, dass diese Maschine, wie auch die D-Variante, nur in Frankfurt stationiert sein könne. - Eine rasche Fahrt dorthin und so konnte einige Stunden später die landende RB-57 F fotografiert werden.

Die zu diesem Bericht gehörenden Fotos werden erstmals veröffentlicht.

Die technischen Daten, soweit erhältlich, lauten:

- Martin RB-57 D
Strategischer elektronischer Aufklärungsbomber. 20 wurden gebaut, davon 14 einsitzig und 6 zweisitzig. Triebwerke: 2 x Pratt and Whitney J57 - P - 37 A von je zirka 5 550 kg Schub. Spannweite 32,31 m, Länge 20,67 m. Maximale Geschwindigkeit zirka 1 020 km/h in 12 000 m Höhe.
- General Dynamics RB-57 F
Strategischer elektronischer Wetter- und Aufklärungsbomber. 2 Turbofan-Triebwerke Pratt and Whitney TF33 - P - 11 von je zirka 9 000 kg Schub plus 2 x Pratt and Whitney J60 - P - 9 von je zirka 1 700 kg Schub. Reichweite über 6 500 km. Gipfelhöhe über 30 000 m. Spannweite zirka 37,5 m, Länge zirka 21,5 m.

NEUES IN KÜRZE

MILITAERLUFTFAHRT

Oesterreich, Belgien und Holland interessieren sich für die Northrop F-5, welche - falls ein Auftrag zustande käme - von den Fokker Werken in Lizenz hergestellt würden. Die Produktion der F-104 Starfighter ist bei den Fokker Flugzeugwerken in Shipol ausgelaufen.

Die westdeutsche Luftwaffe lieferte an Nigeria 30 Dornier Do 27/28, 26 Piaggio P-149 D und 10 Nord Noratlas-Transporter. Einige Fiat F-91 dürften noch folgen.

Die Augusta Helicopter-Werke in Italien werden den Sikorsky S-61 in Lizenz herstellen, da die italienische Navy die S-61 für den U-Boot-Aufklärungseinsatz verwenden will.

10 Douglas A-4 Skyhawks bestellte die australische Marine, wovon acht Einsitzer und zwei Zweisitzer. Die Skyhawks ersetzen die Sea Venoms auf dem Flugzeugträger "Melbourne".

Die argentinische Luftwaffe bestellte 15 DINFIA Guarani II-Turboprop-Transporter.

Die erste militärische Vickers VC-10 startete zu ihrem ersten Flug am 26. November 1965 in Weybridge. Nach einer Stunde Flugdauer landete die VC-10 (XR 806) in Wisley, wo die weitere Erprobung vorgesehen ist. Die RAF bestellte 14 VC-10, und die Ablieferungen beginnen in der zweiten Hälfte 1966.

Die RAF benötigt etwa 80 - 100 General Dynamics F-111 A, wobei sich der Preis der Originalausführung auf zirka 2 1/2 Mio englische Pfund pro Stück belaufen würde. Die ersten Lieferungen könnten Ende 1968 erfolgen. Die Mirage IV, die in England gebaut werden könnte und der RAF-Spezifikation angepasst würde (mit Rolls Royce Spey Triebwerken), käme bei einer Anzahl von 80 Stück auf zirka 2 Mio englische Pfund zu stehen. Die Mirage IV wie auch die F-111 muss den TSR-2 ersetzen

Boeing B-52, die in Vietnam zum Einsatz gelangen, tragen 27 350 kg-Bomben im Bombenschacht und unter jedem Flügel 12 350 kg-Bomben, total somit fast 18 000 kg Bombenlast.

ZIVILLUFTFAHRT

Die belgische Luftverkehrsgesellschaft bestellte zwei Mach 2-Verkehrsflugzeuge vom Typ Concorde. Bis jetzt wurden genau 50 Concordes fest bestellt.

Als erste Gesellschaft bestellte die LTU (Lufttransport Unternehmen Düsseldorf) eine Fokker F.28 Followship. Ablieferung anfangs 1968.

Die norwegische Chartergesellschaft Braathens S.A.F.E. bestellte drei Boeing 737. Rund 90 737 wurden bis jetzt fest bestellt. Die 737 besitzt zwei Düsentrriebwerke unter den Flügeln.

Mit der ersten Boeing 707-320 C "Tigers Pole - Cat" der Flying Tiger Lines wurde im November ein Flug rund um die Welt organisiert, welcher erstmals über beide Pole führte (Route: von Honolulu nach London, von London nach Christchurch - Australien - und von dort wieder nach Honolulu). Die einzige ausserplanmässige Landung musste in Lissabon gemacht werden, da die Pistenverhältnisse in London es nicht gestatteten, mit maximalem Abfluggewicht nach Buenos Aires zu fliegen. 27 908 US-Gallonen Treibstoff mussten für diesen Flug getankt werden. Die knapp 50 000 km messende Strecke wurde in 51 Stunden und 20 Minuten reiner Flugzeit geflogen.

Ueber 52 Convair 600 wurden bis jetzt bestellt. Die Convair 600 sind umgebaute Convair 240/340, die mit Rolls Royce Dart Propellerturbinen versehen werden.

Ozark Air Lines bestellte 21 verlängerte F-27 Friendship, die unter der Bezeichnung FH-227 von den Fairchild-Hiller-Werken gebaut werden.

Die BOAC-Comet 4, die am 24. November 1965 zum letzten Mal planmässig bei dieser Gesellschaft flog, war das erste Düsenverkehrsflugzeug, das über den Atlantik planmässig eingesetzt wurde. Dies geschah am 4. Oktober 1958. Bereits im Jahre 1952 setzte die BOAC Comet I ein, die dann aber nach einigen sehr schweren Unfällen aus dem Verkehr gezogen wurden. Die jetzigen Comet 4 der BOAC werden knapp unter 6 Mio Schweizerfranken verkauft. 19 Comet 4 standen bei der BOAC im Verkehr.

Die Austrian Air Lines bestellte zwei Hawker Siddely HS 748.

Ende 1964 waren in den USA 90 935 "aktive" Zivilflugzeuge registriert, davon 2 193 bei Fluggesellschaften. An erster Stelle der registrierten Maschinen steht Cessna mit 28 234 Einheiten, gefolgt von Beech / Champion mit 23 234 Maschinen.

Beechcraft produzierte die 8 000. Bonanza. Erstflug am 22. Dezember 1945.

Bis jetzt wurden 36 DC-8 der Serie 60-62 fest bestellt und für weitere 19 liegen Optionen vor. Die DC-8-Serie 61 fasst zum Beispiel maximal 251 Passagiere. Der Rumpf der Serie 61 ist über 11 m länger als der der Standard-DC-8.

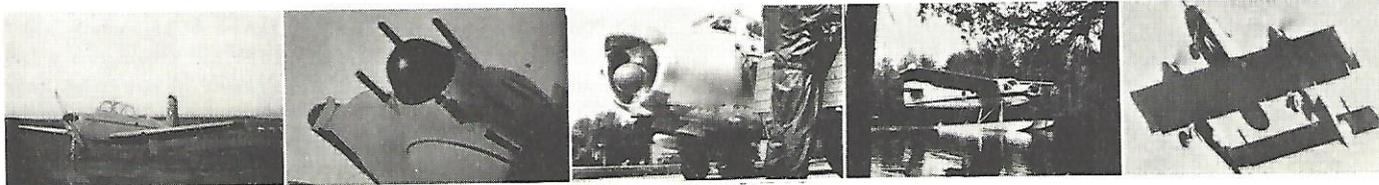
Vere Beach Development Centre will einen Piper Cherokee mit drei 160 PS Lycomin-Motoren ausrüsten.

Der Flughafen Basel - Mülhausen wird ab 1. Januar 1966 jeden Samstagnachmittag mit BAC 111 der BUA regelmässig angefliegen. Ebenfalls jeden Samstagmittag, ab 18. Dezember 1965, fliegt die Channel Airways mit Viscount und die British Eagle, ab 1. Januar 1966, jeweils Samstagmorgen früh mit zwei Britannias nach Basel.

Der zweite Luftfahrtssalon in Turin findet vom 4. bis 12. Juni 1966 statt.

IN BASEL - MÜHLHAUSEN GESEHEN

7.11.65	LN-SUH	DC-6 B	Braathens S.A.F.E.
	D-ELSY	Piaggio	P-149 Deutsche Luftfahrtsschule
	D-KILA	Alpavia	RF.3
10.11.65	F-BLLR	SFERMA	PD.146 Marquis Air Affaires
14.11.65	PH-LPS	Beech Super 18 G	Philips
	I-ALGE	Beech 55 Baron	Algenova
27.11.65	G-AOVC	Britannia 312	British Eagle Uebersee- flug für Balair
	HB-LAA	Piper PA-30	Twin Comanche
30.11.65	PH-CGD	Convair CV-340	Martins Air Charter Letzter 340 in Basel. Alle 340 in Europa werden zu Convair 600 umgebaut.
1.12.65	155 H	Dassault MD-312	Flamant
	7T-VAZ	Douglas DC-4	Armée de l'Air Air Algérie
6.12.65	G-AHOY	Viking 4 B	Invicta Airways
8.12.65	PH-DSI	Douglas DC-7 C/F	KLM
	D-ABOF	Boeing 707-420	Lufthansa
	LN-KLA	Caravelle 1	SAS
9.12.65	ASB	Max Holste MH-1521	Broussard
			Armée de l'Air
12.12.65	PH-LIP	Fokker F-27	Friendship Philips



Lösungen bis 31.1.66 an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.

Ende Vereinsjahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten gebucht hat.

CLUB - MITTEILUNGEN

An unserer Matinée vom 5.12.65 nahmen über 1000 Besucher teil. Der Film "The Flying Leathernecks" wurde allgemein als spannend, hart und eindrücklich bezeichnet.

Wir avisieren Ihnen einen besonderen Anlass am Samstagnachmittag, 5. März 1966:
FLUG BASEL - SITTEN - BASEL per
 Dart Herald über die verschneiten Alpen MIT
LANDUNG IN SITTEN

- Basel ab 1300 h
- Besichtigung des Militärflugplatzes Sitten (Gannet?)
- Fotografierrecht für C-36 !
- Besichtigung des Zivilflugplatzes (Porter, Turboporter, etc.)
- Aufenthalt zwei Stunden
- Flugzeit total 1 Stunde 40 Minuten
- Kosten: nur Fr. 42.- !
- Anmeldungen durch Einzahlung auf PC 40-29315 werden in der Reihenfolge des Eingangs der Ueberweisungen und unter Bevorzugung der Mitglieder FEKB ab sofort entgegengenommen, da Platzzahl auf 50 beschränkt. Weitere Details folgen.

Nächste Veranstaltung: 24. Februar 1966

DREI WORTE DES PRAESIDENTEN ...

Nachdem die auf Anfang 1965 geschaffenen NEWS Anklang gefunden hatten, nahm in den Köpfen einiger aktiver Mitglieder der Gedanke an eine "Clubzeitung" immer klarere Form an. Nun ist es soweit! Wir können Ihnen die erste Nummer präsentieren. Jeden Monat soll eine weitere folgen. - Sie können sich nicht vorstellen, welche Mühe wir hatten, einen Namen zu finden, der nicht schon existiert. Was sagen Sie dazu?

Gerne veröffentlichen wir Beiträge (wie Reiseberichte, besondere Beobachtungen u.ä.), die uns von Mitgliedern zugestellt werden. Es liegt in der Natur unserer für Mitglieder im ersten Jahr gratis erscheinenden Zeitung, dass wir diese nur mit unserem Dank honorieren können. Erscheinen und eventuelle Kürzungen werden durch die Redaktion bestimmt.

Und nun wünsche ich unserer Zeitung einen guten Start und unserer Redaktionskommission viel Ausdauer und Genugtuung in ihrer grossen Arbeit und Aufgabe, die sie für unseren Verein mit viel Elan übernommen haben!

P. J.

LITERATUR

Ende Januar erscheint das neue OBSERVER'S BOOK OF AIRCRAFT, Ausgabe 1966. Ladenpreis voraussichtlich Fr. 4.-. Unseren Mitgliedern, die ihren Beitrag bezahlt haben, können wir diese beliebte Broschüre für Fr. 3.25 abgeben! Bestellungen durch Einzahlung auf PC 40-29315. Name und Adresse bitte lesbar schreiben. Schluss der Aktion: 3. Februar 1966.

Sonic Boom

Verschiedentlich werden wir in letzter Zeit durch Schallmauer-Durchbrüche, die einen unangenehmen Knall erzeugen, erschreckt. Wir erinnern daran, dass das Eidgenössische Militärdepartement und das Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt für jede Mitteilung über Grenzverletzungen durch ausländische Militärflugzeuge sehr dankbar sind. Melden Sie deshalb alle Beobachtungen, welche auf einer genauen Identifikation beruhen, per Postkarte oder Telefon an unsere Sammelstelle G.E. Bühlmann, Grienstrasse 123, 4000 Basel, Telefon (nach 1730 h) 38 46 72, unter Angabe von Tag, genauer Zeit, Flugrichtung, Anzahl, Typ und Nationalität.

Ein Basler Fan hat sich durch die aufschreckende Wirkung dieser Sonic-Booms animieren lassen, unter diesem Titel kritische Bemerkungen zur Fliegerei im allgemeinen und -welch dankbarer Boden für ihn- zur Militärfliegerei zu äussern. Geben wir ihm das Wort (seien Sie nicht überrascht, er hat hie und da ein wenig "e fräch Muul"):

Da wären als erstes die Schweizer Mirages. Wer im Wörterbuch nach einer Uebersetzung dieses Wortes sucht, findet u.a. "Blendwerk". Ich frage, gibt es eine treffendere Bezeichnung? Mit den Mirages wird tatsächlich viel geblendet. Können Sie mir sagen, wie mit 57 dieser wirklich schönen Vögel 175 Vampires ersetzt werden können? Eine andere interessante Rechnung: Zum Preis einer Mirage hätten wir heute (nicht bloss versprochen, sondern bereits im Einsatz) vier P-16 oder nach Adam Riese für das gleiche Geld total 228 Maschinen. ... zum Heulen, nicht wahr? Dazu kommt, dass diese auch unseren Bodentruppen im Kampf hätten beistehen können. Wie kann man mit 57 Mirages einen einigermaßen wirkungsvollen Neutralitätsschutz aufbauen bei der vorauszu sehenden Zahl von Maschinen, die in Revision oder sonst nicht einsatzbereit sind? Probleme!

Potz ... so stark wollte ich das erste Mal gar nicht meckern. Bremsen!

Nur zur Orientierung, ich habe noch einige Rosinen im Kuchen: z.B. Verwandtenflüge, Staffelzeichen, Flugplatz Basel. Wo ist unsere letzte Morane? Wann erscheint endlich einmal ein Buch mit genauen Angaben über die letzten 50 Jahre der Schweizerischen Luftwaffe usw. usf.

Es grüsst Sie inzwischen freundlichst

der Mig-ger

P.S. Wissen Sie, warum die Mirage so schnell fliegt? Damit man den Preis nicht ablesen kann. Poing!