



HANNOVER 1966

Noch vor wenigen Jahren war die Luftfahrtschau in Hannover eine unbedeutende Ausstellung kleiner Reiseflugzeuge und wurde in den Fachzeitschriften nur am Rande erwähnt. Das Bild hat sich geändert; Heute ist diese Schau neben dem Salon Aeronautique und Farnborough eine der grössten Ausstellungen von Flugmaterial in Europa.

Aus den vielen ausgestellten und zum Verkauf angebotenen Flugzeugen seien einige der interessantesten hervorgehoben.

Die deutsch-/französische Zusammenarbeit in der Luftfahrt demonstrierten wirkungsvoll die ausgestellten Breguet Atlantic und die C-160 Transall, erstere in den Farben der Deutschen Marinefliegerei und die Transall mit der französischen Kokarde. Mit der Breguet Atlantic werden verschiedene ältere U-Boot-Bekämpfer wie z.B. Gannet, Neptune oder Tracker ersetzt werden können. Der in seinem Tarnanstrich sehr kriegerisch aussehende Transall wird ebenfalls einige ältere Transporter ersetzen; denken wir an die Noratlas, vielleicht sogar an DC-3, Ju-52, Bretagnes und Flamants.

Die beiden scharfen amerikanischen Konkurrenten Northrop und Mc.Donnell waren ebenfalls vertreten, jeder mit seinem "Paradepferd", d.h. Northrop mit dem F-5 "Freedom-Fighter" in griechischen Hoheitsabzeichen, Mc.Donnell mit dem

Breguet Atlantic der Deutschen Marineluftwaffe

überaus erfolgreichen F-4 Phantom II im Tarngewande. Beide Firmen möchten auf dem europäischen Markt noch mehr Käufer finden. Bekanntlich zeigte die Deutsche Marinefliegerei Interesse für den Phantom II, während die Holländer mit dem F-5 liebäugeln.

Canada war durch zwei typische STOL-Flugzeuge, die Turbo-Beaver und den Twin-Otter der De Havilland Canada, vertreten. Diese beiden gelb gestrichenen "Kurzstarter" haben gute Verkaufschancen. Speziell De Havilland Canada verzeichnet im eigenen Land grosse Absatzmöglichkeiten.

Überhaupt besteht bei den Kleintransportern und -Reiseflugzeugen eine grosse Auswahl, sowohl an Turbopropflugzeugen als an konventionellen, mit Kolbenmotoren versehenen Maschinen und an Jets. Da wäre als Neuheit der Do-28 D "Skyservant" zu nennen. Dieses Flugzeug befindet sich noch in Erprobung, dürfte aber noch dieses Jahr in Serie kommen. Bereits in Serie befindet sich die japanische MU-2. Diese Maschine könnte vermutlich durch ihren günstigen Verkaufspreis auch in Europa viele Käufer finden. Die Mitsubishi-Werke stehen in einigen Ländern mit Flugzeugwerken in Verhandlung betreffend Lizenzbau und Wartung ihrer MU-2. So haben in USA die Mooney-Werke Verkauf und Nachbau übernommen und, wie man hört, stehen auch die Pilatus-Werke in Verhandlungen.





F-5 und F-5B (Talon) der Griechischen Luftwaffe

Da wir schon von Pilatus reden: Die neue P-3 ist wirklich ein schönes Flugzeug, was erst recht auffällt, wenn man diese elegante Maschine neben dem weniger schnittigen PC-6 Porter stehen sieht. Wollten die Konstrukteure wohl beweisen, dass sie durchaus auch in der Lage seien, eine schnittige Maschine zu bauen? Auf dem Verkaufsprospekt stehen als Leistungen des mit PT-6 ausgerüsteten P-3 folgende Werte: Höchstgeschwindigkeit 430 km/h, Reise 400 km/h, Startstrecke 137 m, Landestrecke 107 m, Gipfelhöhe 8000 m, Steigleistung 13,2 m/sec.

Auch in den kleineren Jets besteht eine nette Auswahl. Da wären der Jet-Commander, die DH-125, der Mystère 20, der Learjet (Bestellungsbestand 120 Stück, ausgeliefert 80), Piaggio's Vespa-Jet, die Hansa 320 (5 Stück bestellt, Option 5), von Jetstar und Sabreliner ganz zu schweigen. Viel Vergnügen beim Erkennen dieser "Baby-Caravellen" ...

Die englische Antwort auf den Transall war auch zugegen, womit ich die Hawker Siddeley Andover meine. Doch kann ich nicht recht glauben, dass irgendeine Luftwaffe für dieses Transportflugzeug grosses Interesse hat, da ich an seiner Kampfonentauglichkeit zweifle, zudem gibt es genügend "normale" Transportflugzeuge, on verra.

Ziemlich starken Eindruck hinterliessen die beiden englischen Kampfflugzeuge Lightning und Kestrel. Beide Maschinen waren ausgestellt und wurden am Mittwoch vorgefliegen. Bekanntlich hat Saudi-Arabien als erstes nicht-englisches Land Jagdflugzeuge des Typs Lightning bestellt. Wäre das Flugzeug nicht so teuer, fände es bestimmt noch weitere Abnehmer. Was den Kestrel betrifft, so handelt es sich bestimmt um den ersten Senkrechtstarter, welcher dem Prototyp-Stadium ent-



Pilatus "Turbo - Trainer"

Phantom II im Erdkampfanstrich



Learjet's, der Traum der eiligen Geschäftsleute

wachsen ist, doch wird seine geringe Nutzlast und grosse Verwundbarkeit den Einsatz als Erdkämpfer mehr als fraglich werden lassen.

Damit wären wir bei der Sektion Sport-, Reise- und Landwirtschaftsflugzeuge angelangt. Aus der grossen Zahl bekannter und weniger bekannter Flugzeuge fällt der PZL Wilga, ein polnisches Landwirtschaftsflugzeug auf. Es sieht noch zehnmal hässlicher als der ohnehin nicht elegante Porter aus, doch spielt das bei seiner Verwendung als "Rüeblibomber" keine Rolle. Die Tschechen imponieren immer wieder mit ihrer Akrobatik-Maschine Zlin-Trener.

Nicht viel neues zeigte sich bei den Helikoptern. Sud-Aviation war stark vertreten mit den Alouettes, dem Super-Frelon und dem neuen Typ SA-330. Neben der üblichen Auswahl an Sikorskys, Bells und Hillers sah man erstmals zwei sehr kleine Konstruktionen einer deutschen Firma am Bodensee, der Wagner Helikoptertechnik, Friedrichshafen.

Und zu guter Letzt waren auch noch Segelflugzeuge ausgestellt, unter anderen auch der Leistungssegler Diamant, der von den FFA gebaut wird.

Falls jemand nach all dem Gebotenen immer noch nicht müde genug war, so konnte er sich die Abteilung Raumfahrt vornehmen, wo nochmals an die 190 Aussteller zeigen wollten, wie und womit im nächsten Jahrzehnt der Weltraum unsicher gemacht werden wird. Doch bis wir einen "Raumfahrtserkennungskurs" durchführen, dürften noch einige Jahre vergehen.

WG

NEUES IN KÜRZE

Die Royal Thai Air Force erhielt kürzlich unter dem amerikanischen MAP-Programm die ersten Northrop F-5-Kampfflugzeuge. 47 North American F-86F Sabres und 17 F-86L (Sabre Dog) wurden schon in den vergangenen Jahren an die RThaiAF geliefert.

Die Pan American bestellte 25 Boeing 747 -Grossverkehrsflugzeuge im Werte von über 2,3 Milliarden Schweizer Franken. Die Boeing 747, die erst auf dem Reissbrett existiert, transportiert in der Standardausführung 490 Passagiere, wobei in der Kabine in einer Reihe bis zu 9 Personen Platz finden!

Der Frankfurter Flughafen Rhein-Main erhält ein neues Abfertigungsgebäude, das zurzeit im Bau ist und eine dritte Lande- und Startbahn mit einer Länge von über 4 km. Mit dem Baubeginn ist noch dieses Jahr zu rechnen, damit bei Beginn der Uberschallverkehrsfliegerei Frankfurt empfangsbereit ist.

Der "Break-even" der DC-9 wird bei 300 verkauften DC-9 erreicht, d.h. dass jede weitere Maschine einen Gewinn von etwa 250.000 \$ abwirft. Gegenwärtig verlassen pro Monat zwei DC-9 die Werkhallen. Gegen Ende Jahr soll der Ausstoss auf acht und auf Ende 1967 auf 16 DC-9 pro Monat erhöht werden.

Ueber drei Milliarden Schweizer Franken kosten die 200 Mc.Donnell Phantom der Royal Air Force und Navy (ohne Ersatzteile und Bodenausrüstungen).

DEMONSTRATION MI-6



Mi-6, Champion der Gewichtheber, bei der Demonstration in Bern-Belp

Auch in Russland beginnt man, kommerziell zu denken. Jedenfalls könnte ich mir keinen anderen Grund vorstellen, der eine so ausgedehnte Demonstrationstour eines Helikopters rechtfertigen liesse. Von Frankreich herkommend, wo er unter anderem mit der Catalina ein Wettlöschchen eines supponierten Brandes veranstaltet hatte, landete dieser grosse Helikopter am 18. April in Bern-Belp. Es handelte sich um die gleiche Maschine wie am letzten Pariser Aero-Salon, auch um den gleichen Piloten.

Die Leistungen des MI-6 sind recht imposant. Dieser Helikopter vermag in seiner Passagierausführung (z.B. für Aeroflot) 65 Passagiere zu transportieren und das ohne Zwischenlandung auf einer Strecke von ca 800 km. Seine Reisegeschwindigkeit beträgt 250 km/h, die Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, Gipfelhöhe 4800 m. Die Maschine fällt durch ihre Anspruchslosigkeit

auf. Für längere Reiseflüge werden kleine Tragflächen montiert, die den Rotor um etwa 20 % entlasten. Zur Erhöhung der Reichweite können zudem zwei Aussentanks mitgeführt werden. Als fliegender Kran kann sie Lasten bis zu 9 t emporheben.

Man vergisst gerne, dass diese Maschine bereits 9 Jahre alt ist. Die MI-6 hat die grösste Nutzlast aller Helikopter. 1957 stellte sie einen Weltrekord im Heben von Lasten auf, indem sie mit 20.000 kg eine Höhe von 2780 m und mit 10.000 kg eine Höhe von 4880 m erreichte.

Die Heliswiss hatte sich zur Erprobung dieses Typs allerhand einfallen lassen. So wurden Oeltanks transportiert, Dachteile aufgesetzt und im Appenzell Leitungsmasten aufgestellt.

PS. Ich wüsste noch einige russische Typen, die ich gerne vordemonstriert hätte ...

WG

CLUBMITTEILUNGEN

Nächste Veranstaltungen:

- 25.6.66: 7. Schweizerischer Flugzeugerkennungs-wettkampf in Dübendorf. Daumen halten, es geht um die Titelverteidigung!
- 20.8.66: Besichtigung der Mirage-Produktion in Emmen und Besuch der Aviatik-Abteilung des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern (ganzer Tag). Voraussichtliche Kosten: Fr. 15.-.
- Im Juni, Juli und wahrscheinlich auch im August fallen die Veranstaltungen am letzten Donnerstag des Monats aus. Das DELTA erscheint dagegen ohne Unterbruch.

Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern schöne Ferien!

Die Redaktion nimmt gerne glatte Reiseberichte, vor allem in Kurzform, ev. mit guten Bildern, zur Veröffentlichung entgegen.

Payerne 16.4.66: In drei Cars und mit vielen anderen Vehikeln fanden sich knapp 150 Berner und Basler auf dem Flugplatz Payerne ein, um die erstmals dort durchgeführte Flugzeugausstellung als Abschluss der Erkennungskurse 1965/66 zu besuchen. Weitere Details im Sonic-Boom, woraus hervorgeht, dass dieser alljährliche Anlass immer auch gerne von "alten Hasen" besucht wird.

Dem Vortrag "Charterverkehr, ein hartes Ge-

schäft" von P. Hofer, aus der Sicht der Globe Air Basel, folgten am 28.4.66 interessiert 60 Mitglieder.

Openday-Trip vom 20./21.5.66. Anmeldebestand bei Redaktionsschluss: 86 Basler (und Umgebung), 24 Zürcher und 12 Berner. Bericht folgt.

Der Präsident dankt all den Mitgliedern, die sich am 6.5. und vor allem am 14.5. auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen für alle möglichen Dienste zur Verfügung stellten. Von den eingezogenen Parkinggebühren konnten wir mehr als 300 Fr. in die Vereinskasse übernehmen.

Kassierwechsel: Leider ist unser Kassier Urs Burkhardt sehr überraschend nach Genf versetzt worden. Die Uebergabe der Akten fand ordnungsgemäss am 17.5.66 im Beisein der Revisoren Bider und Spitta, sowie des Präsidenten an Ito Baroffio, Uferweg 2, 4410 Liestal, statt.

Observers Book of Aircraft: Die im Februar d.J. durchgeführte Aktion ist ohne Verschulden des Vorstandes steckengeblieben. Die Bestellung des Buchhändlers ist leider nie beim Verleger eingetroffen. Als er reklamierte, war die Ausgabe bereits vergriffen! Es wird nun versucht, in Buchhandlungen die benötigten 70 Exemplare zusammenzutrommeln. Wenn dies nicht gelingt, erhalten die Besteller sofort nach Erscheinen ohne Mehrpreis die deutsche Ausgabe. Sorry!



Bilder 1 - 5

Lösungen bis 30.6.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.

Lösungen Test 5: Be-6/Madge / Pilatus P-3 / Mirage III / An-2/Colt / IL-14/Crate.

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

AUF SCHWEIZER FLUGPLÄTZEN

BASEL-MUELHAUSEN

10.4. G-ALZV AS-57 Ambassador der Autair/13.4. G-ALAL Lockheed L-749A Constellation ACE Freighter, A-711 Beech E 50 Schweizer Luftwaffe, HB-LCU L-200D Morava / 14.4. F-BMSS GAMD Mystère 20 2. Prototyp / 15.4. A-841 Pilatus P-3 Schweizer Luftwaffe und HB-XBT Bell 47 G-3 Heliswiss/ 18.4. F-BGSK DC-6A UTA / 21.4. D-ABAD DC-7C Südflug und D-ILMA Beech 90 King Air / 24.4. De Havilland DH-85 Leopard Moth / 25.4. PH-IL0 DH-114 2E Heron Philips / 26.4. D-ABHH BAC-1-11 200 Helmut Horten / 27.4. F-BLLG SE-3160 Alouette 3 und F-ZWWJ SE-3210 Super Frelon Sud Aviation / 28.4. F-ZWWP SA-330 Sud Aviation / 1.5. PH-DSO DC-7C Martin's Air Charter, CD-ADT DH-106 Comet 4C MEA / 2.5. PH-MAA DC-3 Martin's Air Charter und D-COMI HS-125 LB Krupp / 4.5. HB=VAS Lear 23 Learjet Votavias / 7.5. G-ATMI HS-748 Autair.
PN

BERN-BELP

1.4. D-ILSI Beech Queenair / 4.4. F-BMUV GY-80 Horizon und PH-LIP Fokker F-27 / 5.4. OE-FBW Cessna 320 und HB-LCO Cessna 337 / 12.4. Piaggio P-149 HB-EBO / 14.4. HB-LCC Cessna 310 / 16.4. HB-LCV Cessna 411 / 17.4. CCCP-06174 Mil Mi-6 / 19.4. G-AMHJ Douglas DC-3 / 21.4. F-BKBN Twin Bonanza / 30.4. HB-ELB F-260.
HB

GENEVE-COINTRIN

1.4. 9G-ABO VC-10 Ghana Airways und N10427 C-46 Seaboard / 2.4. N10427 C-46 Lufthansa und N7600 Lockheed Jetstar / 5.4. DC-7C OO-SFC Sabena / 16.4. SX-DAD DC-6B Olympic und D-CARA HBF-320 Hansa / 17.4. HA-MOA IL-18 Malev / 22.4. G-ASOG DC-4 Air Ferry / 24.4. HB-VBA Learjet / 25.4. PH-DNA Douglas DC-9 KLM (1. Flug nach Genf) / 29.4. D-ALEM L-1049G Super Constellation Lufthansa / 30.4. D-ABAC DC-7C Südflug und PH-DNB Douglas DC-9 KLM.
JBU

Sonic Boom

Das hättet ihr sehen sollen - platt auf dem Bauch lagen sie im Gras, um einen möglichst originellen Aufnahmewinkel zu finden! Kampfbahn-in-den-Schatten-stellende Dauerläufe mit geschulterter Bockleiter wurden geboten und alles irgendwie ersteigbare wurde mittels akrobatischer Tricks und Schliche erstiegen.

Wo dies geschah? Natürlich in Payerne, am Samstag, den 16. April eintausendneunhundertsechszig. Ich weiss, Sie halten es für überflüssig, dieses Datum so zu betonen - ich nicht! Was mag wohl geschehen sein? Ob man uns plötzlich ernst nimmt? Oder hat man gemerkt, dass es bei unseren

zum Teil ziemlich alten Flugzeugen meist ausländischer Provenienz nicht mehr viel zu v.... ach, lassen wir die Vermutung. Loben müssen wir, und danken...

Den Organisatoren, insbesondere Herrn Major Marbach und seinem Büro, sowie der Direktion des Flugplatzes Payerne gebührt unser herzlichster Dank für diese unerhört tolle, vielseitige und gutarrangierte Ausstellung der Schweizer Militärflugzeuge (ohne Mirage). Selbst Petrus (als Ehrenmitglied des FEKB) zeigte sich von seiner besten Seite und sandte für 12 Uhr eine grössere Aufhellung und Sonne. Das Gewitter verschob er genau auf die Abfahrt. Besser hätte es nicht klappen können. Die Maschinen waren vom Foto-standpunkt sehr geschickt plaziert. Die Fanatiker notierten mit speziellem Genuss die Anwesenheit eines Vampire mit dunkelolivem Anstrich und als Abschluss präsentierte sich ein Hunter mit Sidewinder-Lenk Waffen. Als gelungene Einlage wurde die maximale Uebersicht über das Feld vom Kommandoturm registriert. Es war herrlich!

A propos Sidewinder: Kennen Sie die Geschichte des Sidewinders, welcher einst im Smithsonian-Museum in Washington ausgestellt war? Da kam die US Air Force einmal auf die Idee, diesem grossen Museum einen Sidewinder zu Ausstellungs-zwecken zur Verfügung zu stellen. So far, so good. Nach etwa einem halben Jahr rannte eines Morgens ein Air-Force-Offizier auf die Verwaltung des Museums und erklärte mit allen Zeichen grosser Erregung, man habe anlässlich einer Kontrolle festgestellt, dass es sich bei der ausgestellten Rakete um eine scharfe und nicht wie vorgesehen um eine Übungswaffe handelte. Worauf man sofort das Museum räumte und den gefährlichen Fisch der USAF zurückbrachte!

In der Schweiz wäre dies nicht so gut abgelaufen, wenn so ein Urschweizer-Stumpfenraucher sich den Infrarotsuchkopf von Nahe angeschaut hätte. Dem wäre vielleicht etwas ins Auge gegangen...

Aber eben, solche Sachen passieren in der Schweiz nicht, bei uns findet man höchstens beim Aufräumen im Estrich ein paar scharfe Fliegerbomben, aus welchen so ein Phantast Blumenvasen herstellen wollte. Ein neueres Modell vermutlich, mit eingebautem 1. August-Feuer ...

Migger



Payerne: Musterbeispiel für Open-days!