



## RAMSTEIN / WIESBADEN TOUR DES FEKB

Am 21./22.5.66 führte der FEKB für die drei Schweizer Flugzeugerkennungs-gesellschaften ein Openday-Weekend durch. Drei Autocars mit 120 Mitgliedern der GfZ, GfFB und des FEKB fuhren am 21.5. nach Ramstein AFB, um C-45, C-118, C-123, T-39, C-124, F-100, F-101, F-102, RF-4B u.a.m. anzusehen.

Wenn Sie diesen Abschnitt einer nicht eingeweihten Person zu lesen geben, wird diese nicht viel mehr wissen als vorher. Sollte sie sich im Flugwesen etwas auskennen, dann werden ihr diese Zeichnungen schon eher einen anerkennenden Pfiff entlocken.

Leider mussten sich die meisten "Aircraft-Fans" am Samstag damit begnügen, in der Ausstellung von Ramstein umherzubummeln, dem Rock'n Roll oder der ausgezeichneten USAF-Band zuzuhören oder sich ins "Sabre-Theatre" zu setzen. Ans Knipsen von guten Bildern war nicht zu denken; man sah vor lauter Leuten die ausgestellten Flugzeuge kaum mehr und der Himmel war etwa gleich dunkel wie der Anstrich der US-Jäger. Die Flugvorführungen am Nachmittag würden im DM-Test das Prädikat "mager" kaum erreichen.

Wer sich abseits der Ausstellung in Ramstein etwas in die Büsche schlug, hatte Gelegenheit, dem dortigen normalen Flugbetrieb etwas zuzusehen.

Es scheint, als würde bei den US-Streitkräften nicht nur beim Butter gespart!

Dieses düstere Bild unseres ersten Ausfluges erhellte sich erst bei der Fahrt nach Rüsselsheim, wo das Wetter allmählich immer besser wurde. Ueber den Samstagabend erlaubt die Zensur bloss zu sagen, dass es sich am Ufer des Mains sehr gut leben lässt ("Fräulein, noch'n Viertele Moselwein ...").

Mit strahlend schönem Wetter und einer überfliegenden Boeing 707 wurden wir am Sonntagmorgen begrüsst. Schon um 09.15 Uhr waren wir dank eines Kunstkniffs mitten im Platz Wiesbaden, und nach einem ziemlich gelungenen "Infiltrationsmanöver" konnte man über hundert Fans um die ausgestellten Maschinen herumtunnen sehen (im Hintergrund einen tobenden Air-Police-Major, der nicht begriff, wie das möglich war). Dank des ausgezeichneten Wetters konnte jeder das Plansoll-Manko an Dias und Photos vom Vortag aufholen. Auch auf diesem Platz dominierten auffallend Tarnfarben. Schon bald nach 10 Uhr strömte jedoch das Volk in derartigen Scharen herbei, dass nur noch De-

(Fortsetzung auf der letzten Seite)



# DIE LUFTFAHRT IM VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

Zur Fahrt ins Verkehrs-  
haus:

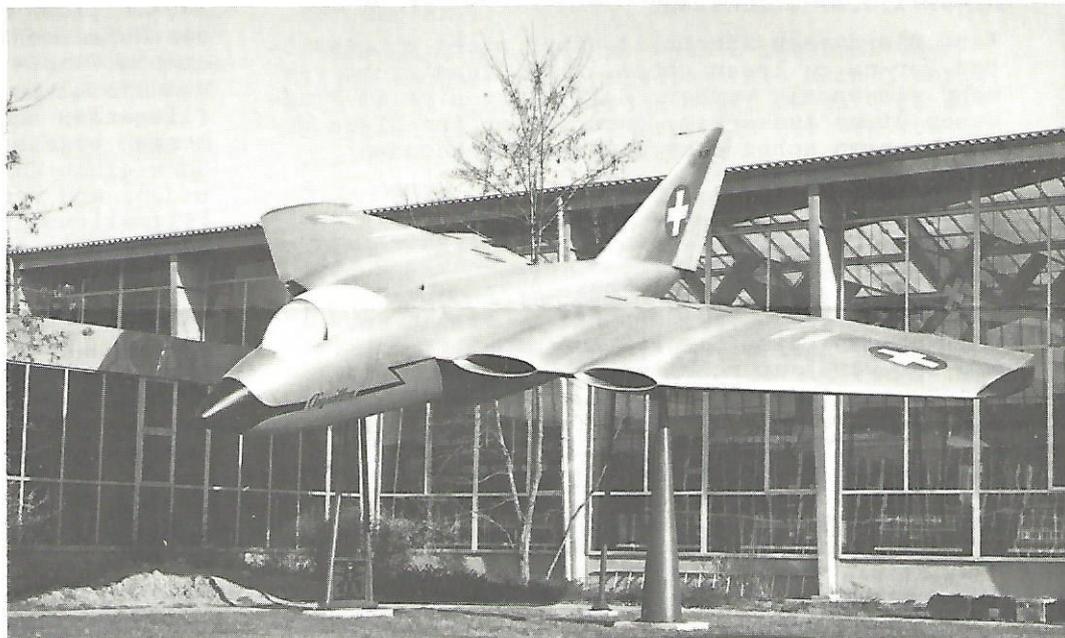
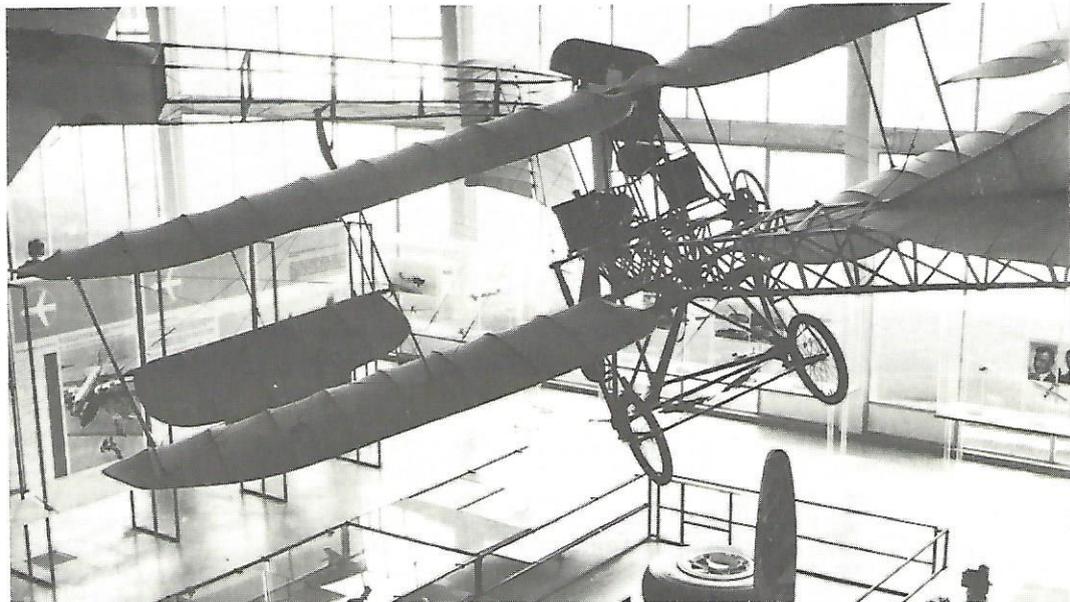
Im März d.J. konnten wir in unserem Kreis Herrn Direktor A. Waldis vom Verkehrshaus der Schweiz begrüßen. Sein Vortrag über das Projekt "Apollo - Amerikas Weg zum Mond" ist Ihnen sicher noch in bester Erinnerung. Im folgenden Artikel berichtet Direktor Waldis auf unsere Bitte hin über den jetzigen Stand und den geplanten Ausbau des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, insbesondere über die neue Halle Luft- und Raumfahrt.

Um diesen Ausbau durchführen zu können, ist das Verkehrshaus auf die Unterstützung aller Kreise der Öffentlichkeit angewiesen. Diesem Heft liegt deshalb eine Beitrittserklärung zum Verein Verkehrshaus, dem Träger des schweizerischen Verkehrsmuseums, bei. Ich hoffe, dass viele unserer Mitglieder sie dem Verkehrshaus zurücksenden oder einem interessierten Freund weiterleiten werden. Der bescheidene Mitgliederbeitrag ist gut angelegt. Der Präsident

Oben:  
Dufaux-Doppeldecker

Unten:  
Schweizerisches Düsenflugzeug N 20 "Aiguillon"

Fotos Verkehrshaus



Unter den zahlreichen Verkehrsmuseen auf der ganzen Welt - es gibt Eisenbahn-, Post-, Schiffs-, Auto- und Flugzeugmuseen - nimmt das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern eine besondere Stellung ein. Es ist nicht nur das grösste, sondern auch das einzige, das alle Verkehrsarten zu Wasser, zu Land und in der Luft, sowie das Nachrichtenwesen und den Fremdenverkehr zur Darstellung kommen lässt.

Obwohl die Luftfahrt, zusammen mit der Schifffahrt und dem Fremdenverkehr, auf die vor bald sieben Jahren erfolgte Eröffnung des Verkehrshauses nur provisorisch in einer der PTT gehörenden Halle untergebracht werden konnte, so ist dieser jüngste Verkehrsträger doch mit zahlreichen wertvollen Zeugen aus der Fluggeschichte der schweizerischen Fliegerei vertreten. Die Ausstellung ist thematisch aufgeteilt in eine historische Schau und in eine Darstellung über den heutigen Luftverkehr, das heisst die Swissair.

In der historischen Schau wiedergeben Grossfotografien und Dokumente die Werke von Flugpionieren in unserem Land sowohl auf dem Gebiet des Fliegens "Leichter als die Luft" als auch "Schwerer als die Luft". Hauptanziehungspunkt

bilden jedoch die Originalobjekte: so zum Beispiel der vollständig ausgerüstete Ballonkorb des bekanntesten Ballonpiloten, Kapitän Spelterini, oder der 1909 von den Gebrüdern Armand und Henri Dufaux aus Genf gebaute Doppeldecker, mit dem diese 1910 als erste den Genfersee der Länge nach überquert hatten. Ebenso grosses Interesse findet der Blériot-Eindecker von Oskar Bider aus dem Jahr 1913, der zu den ersten Flugzeugen der damals gegründeten schweizerischen Luftwaffe gehörte. Die neuere Zeit ist vertreten durch eines der berühmtesten Jagdflugzeuge, die Messerschmitt Me-109, sowie eines Fieseler Storches Fi-156, des ersten eigentlichen STOL-Flugzeuges. Seit April 1965 befindet sich im Gartenhof der Prototyp des ersten schweizerischen Düsenflugzeuges N-20 Aiguillon; mit diesem von den Eidgenössischen Flugzeugwerken in Emmen gebauten Flugzeug wurden zahlreiche neue Konstruktionsprinzipien verwirklicht, wie zum Beispiel erstes Zweistromtriebwerk, Schubumlenkung für Auftrieb usw. Ein Gleiter bildet den Abschluss der Sammlung von Originalflugzeugen. In der historischen Schau verdient die Darstellung über die 1910 gegründete und bis 1914 in Betrieb stehende Aero-Genossenschaft, Luzern, besondere Erwähnung, stellte

diese doch das erste gewerbsmässige Lufttransportunternehmen in unserem Lande dar.

Technisch interessant sind auch die vielen Motoren, wie zum Beispiel der 4-Zylinder-Boxermotor der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon (1912), ein 120pferdiger Le-Rhône-Rotationsmotor, ein 180-PS-8-Zylinder-Motor der Schweizerischen Lokomotivenfabrik Winterthur (1918), sowie mehrere Hispano-Suiza-Motoren. Ein Pratt & Whitney-Double-Wasp-Motor von 2500 PS, sowie ein zu Demonstrationszwecken hergerichteter Düsentriebwerk Rolls Royce Nene leiten in die Gegenwart über.

Die Darstellung über den heutigen Luftverkehr sind in erster Linie der Swissair, unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, gewidmet. Fotografien, Modelle und Filmvorführungen geben Auschnitte aus der Tätigkeit dieses drittgrössten Transportunternehmens unseres Landes, das ein weltweites Streckennetz von über 130.000 km befliegt. Was alles für das Wohl des Fluggastes getan wird, wie ein Flugzeug durch Nacht und Nebel seinen Weg findet, was alles von einem Flugkapitän verlangt wird, wie die Uniformen des fliegenden und des Bodenpersonals aussehen ... dies sind nur einige Hinweise aus der abwechslungsreichen Ausstellung. Eine wertvolle und einzigartige Ergänzung in dieser Abteilung bildet die Sammlung der in der Schweiz immatrikulierten Verkehrsflugzeuge seit den Anfängen bis heute; über 30 Modelle, alle im gleichen Massstab von 1:40, zeigen in anschaulicher Weise die gewaltige Entwicklung, die die Fliegerei innerhalb eines knappen Menschenalters durchgemacht hat.

Verschiedene Demonstrationsapparate, wie zum Beispiel "Lernt fliegen", bei dem die Wirkung des Höhen- und Seitensteuers, sowie der Verwindungsklappen erprobt werden kann oder über den Hangaufwind und Thermiksegelflug, gestatten dem Besucher, einige der wesentlichen Grundlagen des Fliegens selbst kennenzulernen.

Der alle Erwartungen übertreffende Erfolg - das Verkehrshaus der Schweiz ist das meistbesuchte Museum der Schweiz - sowie das zahlreiche, wertvolle Material, das an verschiedenen Orten lagert, hat die verantwortlichen Organe veranlasst, den Ausbau früher an die Hand zu nehmen, als ursprünglich vorgesehen. So sieht das Erweiterungsprojekt neben einem Restaurant und einem Bürohaus Hallen für die Schifffahrt und Fremdenverkehr, sowie eine grosse Halle für Luft- und Raumfahrt vor. Die 60 Meter lange, 36 Meter breite und 14 Meter hohe Halle wird eine umfassende Darstellung der Entwicklung und Bedeutung der Luftfahrt enthalten und 25 Flugzeugen Platz bieten. Neben der geschichtlichen Entwicklung, den Flugplätzen und Flughäfen, der Flugsicherung, der Ausbildung, des Flugsportes, der Militäraviatik und des Luftverkehrs wird im Hinblick auf die grosse Bedeutung, die der Raumfahrt zukommt, auch dieses Gebiet in die Darstellung eingeschlossen sein.

Die unter dem Vorsitz von dipl. Ing. A. Baltensweiler, dem stellvertretenden Direktionspräsidenten der Swissair, stehende Ausstellungskommission hat bereits in mehreren Sitzungen das Programm bereinigt. Es darf heute schon ohne Übertreibung behauptet werden, dass diese neue Halle dank ihrer wertvollen Ausstellungsobjekte wie aber auch der neuartigen Architektur etwas Einmaliges darstellen wird. In diesem Zusammenhang ist auch das Planetarium zu erwähnen, das eine zeitgemässe, thematische Ergänzung der Halle Luft- und Raumfahrt bilden wird.

Mit der neuen Halle Luft- und Raumfahrt wird auch der jüngste Verkehrsträger eine Ausstellungsstätte erhalten, die in eindrücklicher Weise die grosse Bedeutung der Luftfahrt für unser Land zeigt und gleichzeitig dem Besucher

zu Bewusstsein bringt, wie sehr das Flugzeug die Grenzen gesprengt und das fernste Land zu unserem Nachbarland, den fernsten Menschen zu unserem Nachbarn werden lassen.

Alfred Waldis

## NEUES IN KÜRZE

### MILITÄRLUFTFAHRT

Am 31. Mai fand in Pretoria Süd-Afrika im Rahmen des Nationalfeiertages eine Militärparade statt, wobei nicht weniger als 311 Flugzeuge der Südafrikanischen Luftwaffe die Stadt überflogen. U. a. waren folgende Typen dabei: Shackletons, Hercules, Dakotas, Skymasters, Havards, Vampires, Sabres, Canberras, Mirages, Buccaneers, Alouettes und Wasp-Helikopter.

Die Südafrikanische Luftwaffe bestellte eine Anzahl Transall C-160-Transporter und 16 Super Frelon-Helikopter.

Die Neuseeländische Luftwaffe sucht einen Jagdbomber als Ersatz für die English Electric Canberras. In Frage kommen Northrop F-5 oder Mirages III O, die in Australien in Lizenz gebaut werden.

Die Paramount Filmgesellschaft gab bekannt, dass sie einen Farbfilm über die Luftschlacht um England drehen will. Dieser über 50 Mio. Fr. kostende Film soll der teuerste sein, der je in England gedreht worden ist. Zu diesem Zweck werden 12 Messerschmitt Me 109 (HA.1112) der spanischen Luftwaffe, die immer noch im Einsatz stehen, nach England (Bovingdon) überflogen. 40 Heinkel He-111 (CASA 2.111)-Bomber der spanischen Luftwaffe werden in Malaga bereitgehalten, um dort gefilmt zu werden.

### ZIVILLUFTFAHRT

Flying Tiger Line, die einzige Nur-Frachtgesellschaft in Amerika, die transkontinentale Strecken befliegt, bestellte bei Douglas mehrere DC-8 Super 63F im Werte von fast einer halben Milliarde Franken. Die Douglas 63F ist in der Lage, bis zu 40 % mehr Fracht zu transportieren als die Boeing 707-320C, die gegenwärtig von der Flying Tiger Line eingesetzt ist.

Kuba erhielt Ende Mai die erste Antonov AN-24 für die Zivilluftfahrt. Fünf weitere werden in den nächsten Monaten folgen.

Nach dem Umsturz in Ghana wurden die regelmässigen Fluglinien nach Moskau und Conakry eingestellt. Alle Ilyushin IL-18 der Ghana Airways wurden an Russland zurückgegeben. Die jetzige Flotte umfasst Vickers VC-10, Vickers Viscount und Douglas DC-3.

Die polnische Luftverkehrsgesellschaft LOT hat sieben Antonov AN-24 bestellt, von denen ein Teil bereits abgeliefert ist. Im Sommer- oder Winterflugplan werden diese auch nach Zürich-Kloten eingesetzt. Im weitem beabsichtigt die LOT, Tu-134 anzuschaffen.

## AUF SCHWEIZER FLUGPLÄTZEN

### BASEL-MUELHAUSEN

11.5. D-ABAG DC-4A Transportflug / 12.5. DO-6 C-47 Finnische Luftwaffe / 14.5. TQ-487/488/491/492/493/494/495 CM-170 R Magister Patrouille de France, F-BLOD Nord 1100 Air Ministre, BO 70 Beech C-45G, BD-8 Nord 2501 Noratlas, ON-61 Nord 2501 Noratlas, 452 GEMD Mirage III E = alle Armée de l'Air, A-824 und 848 Pilatus P-3 und U-2002 GAMM Mirage III BS der Schweizer Luftwaffe / 16.5. N141 Beech B65 FAA (Federal Aviation Agency/US Luftamt) / 22.5. N720G Grumman G-159 Gulfstream IBM-Computours / 24.5. EI-AOR DC-4 Aer Turas Irland / 25.5. No.101  
(Schluss auf der letzten Seite)



Bilder 1-5

Lösungen bis 31.7.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.  
 Lösung Bild 3 Test 4: YAT-37D Cessna (nicht Scorpion). Sorry!  
 Ende Vereinsjahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten bucht.

Schluss „Ramstein-Wiesbaden“  
 teilnahmen entstehen konnten. Viele begnügten sich alsdann mit dem Anhören von "My fair Lady"-Melodien, welche von der dortigen USAF-Band dargeboten wurden. Die Bockwürste fanden unter dem amerikanischen und die Riesen-Icecreams unter den deutschen Besuchern reisenden Absatz.

Da in Wiesbaden keine Flugvorführungen geboten wurden, bestand kein Grund, den ganzen Tag dortzusitzen und es war deshalb beschlossen worden, noch einige Stunden im Anflug von Rhein/Main zu verbringen in der stillen Hoffnung, einen RB-57F bei seiner Rückkehr zu erwischen. Leider sahen sich die Fans in dieser Hinsicht enttäuscht. Das seltene Flugzeug verblieb an diesem Tag im Hangar. Doch waren allerlei andere interessante Typen bei der Landung greifbar nahe zu knipsen, so u.a. eine KC-135.

Ich glaube, nicht zu übertreiben, wenn ich behaupte, dass ich diesen Anlass um keinen Preis verpasst haben möchte. Allen Organisatoren und Helfern sei hiermit für ihre Bemühungen gedankt.

WG

# Sonic Boom

Haben Sie schon gehört: die französische Luftwaffe besitzt ein neues Blindlandverfahren. Es wurde unlängst in Spanien ausprobiert: ein Zug am Schleudersitz und päng, schon ist man sicher gelandet, wenigstens die Piloten ... Was die Mystère IV anbelangt, sie sind weniger sanft "gelandet", und es ist ein glücklicher Zufall, dass niemand bei diesen sechs Abstürzen zu Schaden kam. Leider ist dies nicht immer der Fall.

Ueberhaupt habe ich mir schon manchmal überlegt, weshalb denn unbedingt mit Mach 3 durch die Lüfte gesaust werden muss. Da wird ja die reine Flugzeit viel kürzer als der Weg vom Air Terminal zum Flugplatz.

Statt Mach 2-3 Verkehrsflugzeuge zu bauen, sollten sich die Konstrukteure etwas mehr mit einem Senkrecht-Start-Verkehrsflugzeug abgeben, einer Maschine, die unabhängig von jeder Witterung starten und landen kann. Dann spielte es nämlich keine Rolle mehr, ob der Pilot die Maschine 10 m neben den Betonstreifen absetzt oder anderswo. Versuchen Sie es mit einer DC-8 oder Boeing 727 !?

Doch wenden wir uns weniger makabrem zu: Der Flugplatz "Bäle-Mülhüs" hat am 14.5.66 gefeiert: 20 Jahre Bidonville, eeh Provisorium. Dem wird nun abgeholfen, der Grundstein ist bereits gesetzt. Endlich entsteht ein unserer Stadt angemessener Flughof. In zwei, drei Jahren werden wir Flugzeugfans uns in Kloten umsehen und befriedigt (und etwas schnippisch) feststellen, dass unser Flugplatz viel schöner ist. Ganz unter uns: Das mag dann sogar stimmen; doch in einem für uns wichtigen Punkt ist Kloten voraus: hier in Basel-Mülhausen können Sie stehen, wo Sie wollen, die Sonne guckt Ihnen jedesmal ins Objektiv. Es ist zum brüllen! Was können wir da machen? Nicht viel, fürchte ich, denn die Flugplatz-Direktion hat grössere Sorgen als dies. Oder, Herr Direktor Stauffer? Naja..

Waren Sie auch am Meeting? Schön wars, aber eher kurz. Und wenn Sie mich fragen: am meisten enttäuscht war ich wieder einmal vom Mirage ... das war doch keine Demonstration, die Leute haben dieses schnelle Flugzeug nicht einmal aus der Nähe betrachten können, das Ding sauste einige Male kreuz und quer über den Platz, immer in sicherer Höhe, ein paar schnelle Rollen und weg war es. Habe mir sagen lassen, dass es da in Belp ganz anders zugegangen sein soll, letztes Jahr.

So, sonst gibts nichts zu meckern, also, bis nächsten Monat ...

Migger

## CLUBMITTEILUNGEN

- Haben Sie die Einzahlung für unseren Anlass vom 20.8.66 "Emmen - Mirage-Produktion und Verkehrshaus der Schweiz" schon erledigt?
- Der Vorstand wünscht Ihnen schöne Ferien.
- Vereinsabzeichen: Gegenwärtig ist der Vorrat erschöpft. Eine neue Bestellung wird in Kürze aufgegeben. Besteller werden um Geduld gebeten.

### Schluss „Auf schweizer Flugplätzen“

MS.760 Paris 2 Armée de l'Air / 31.5. G-AJFF Miles M.38 Gemini und D-9104 Schleicher Ka-6BR / 1.6. G-ALAL L-749A Constellation ACE Freighters / 2.6. G-APED V.951 Vanguard 1 BEA und F-BASN Breguet Br.763QC Air France / 8.6. G-ATAB DC-7BF Dan Air London / 9.6. HB-ELC und I-MACD Aeromacchi LSAS 60.

PN

ZUERICH-KLOTEN

1.5. N317F B.707-358B Flying Tiger/EL AL und OD-AEO Caravelle MEAL / 7.5. HB-VBA Lear Jet / 7.5. HB-VBA Lear Jet / 8.5. I-SIAL SIAI S.205 und HB-TBI Meta Sokol / 11.5. G-ANUR L-749A Constellation ACE Freighters / 12.5. EP-HIM MS-760 Paris / 13.5. N90802 DC-7C Saturn / 14.5. SX-DAI DC-6B Olympic / 18.5. OY-ADU Heron 2 Falcks / 21.5. HB-VAS Lear Jet / 22.5. OO-GER DC-6B BIAS, G-AMAE AS.57 Dan Air, OO-AEG Bell 47, HB-TBV Pelikan und SE-EFZ AC 500A/ 24.5. I-DIMD DC-6B SAM und LN-SUB DC-6B Braathens / 25.5. PH-DAC DC-3 Schreiner / 27.5. N9720C L-1049G Super Constellation Capitol, D-ILNI und D-IMTW Beech King Air / 28.5. HB-ELK SIAI S.205 / 3.6. N774R DC-7B Rank and Xerox / 7.6. OE-LHT Avro 748 AUA.

Jetstream

Herausgabe: Redaktionskommission FEKB c/o P. Jenny, Gundeldingerstrasse 131, 4000 Basel.  
 Erscheint monatlich. Abonnementspreis: für FEKB-Mitglieder bis September gratis/Nichtmitglieder Fr. 5.- p.r.t. auf PC-Konto 40-29315 FEKB. Cliché: Lang. Druck: Zbinden Druck und Verlag AG.