



MUSEO DELL'AVIAZIONE A TORINO

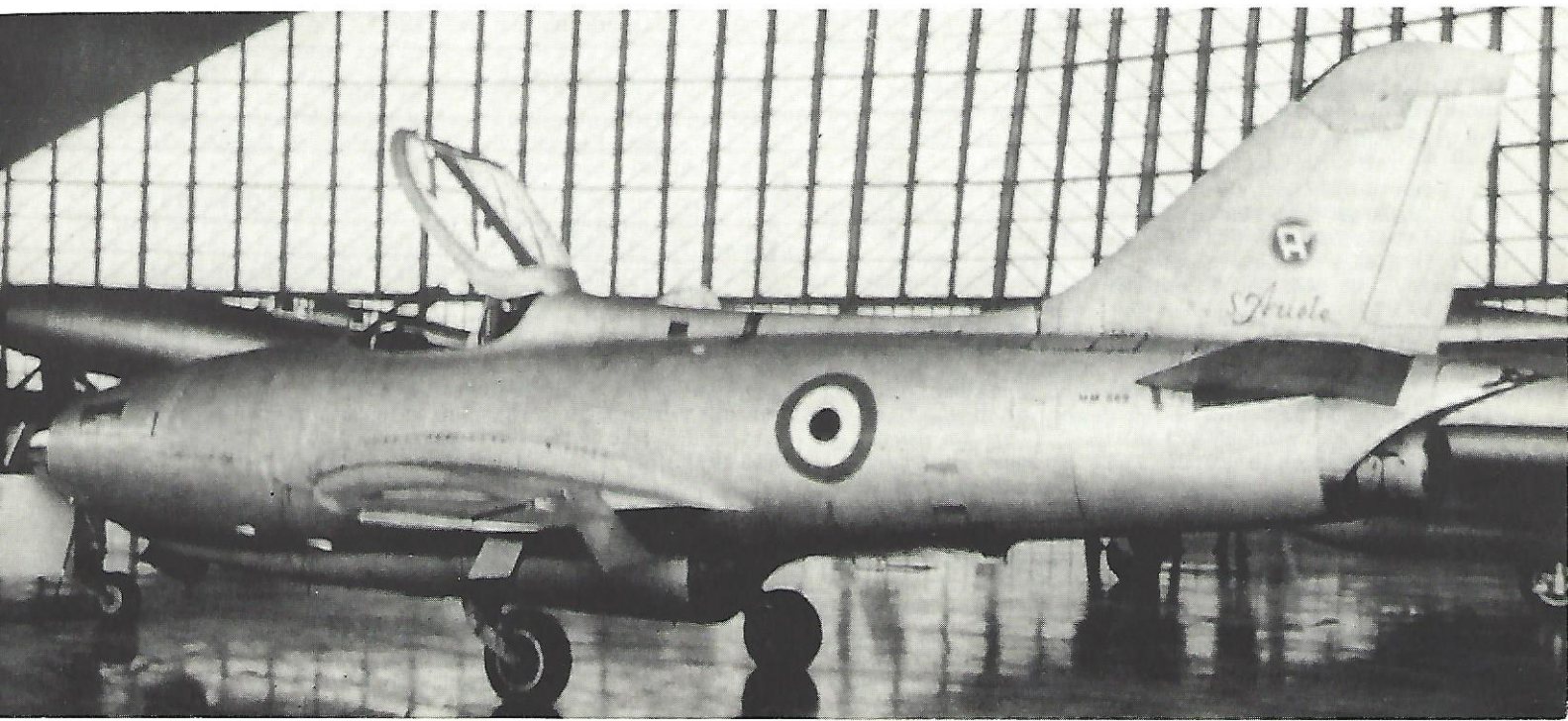
Das wohl bedeutendste Luftfahrtmuseum auf dem Kontinent dürfte das im Süden der oberitalienischen Stadt Turin gelegene "Museo dell'Aviazione" sein. Unter einem mächtigen Kuppeldach sind zurzeit über 20 Flugzeuge ausgestellt, und trotzdem ist die Ausstellungsfläche nur zu einem kleinen Teil ausgenutzt. Mit der Zeit werden in diesem Gebäude aus Beton und Glas weitere Maschinen hinzukommen, die gegenwärtig noch auf verschiedenen Flugplätzen eingemottet sind. Am 4. Juni 1966 hatte ich die Gelegenheit, kurz vor der offiziellen Eröffnung mit der Kamera einen ersten Augenschein zu nehmen. Folgende Typen sind ausgestellt: Caproni - Campini C.C.1, Caproni Trento F.5, Piaggio P.150, Macchi MB.323, Macchi - Castoldi MC-72, Macchi M.52bis, Macchi MC.202 Folgore, Fiat G.5bis, Fiat CR-32, Fiat G.49-2, Fiat G-82-3B, Aerfer Sagittario 2, Aerfer Ariete, North American P-51D Mustang, De Havilland DH-113, Ambrosini S.7, Hanriot und noch einige Flugzeuge aus der Epoche vor dem ersten Weltkrieg wie z.B. Wright Flyer und Ble-riot Eindecker. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, über all diese Typen eingehender zu berichten, jedoch seien die interessantesten kurz besprochen:

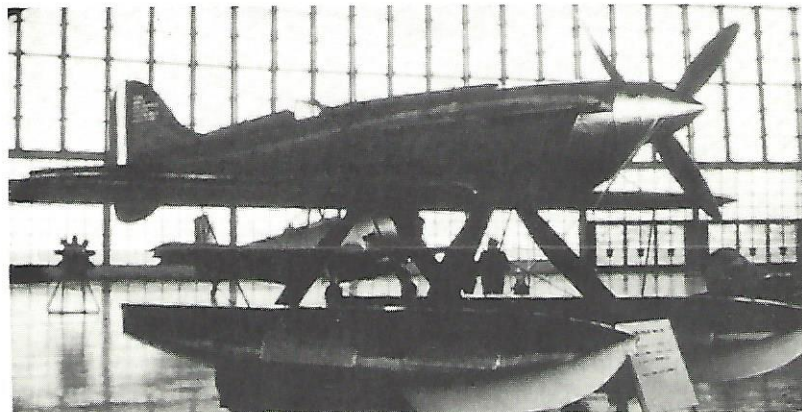
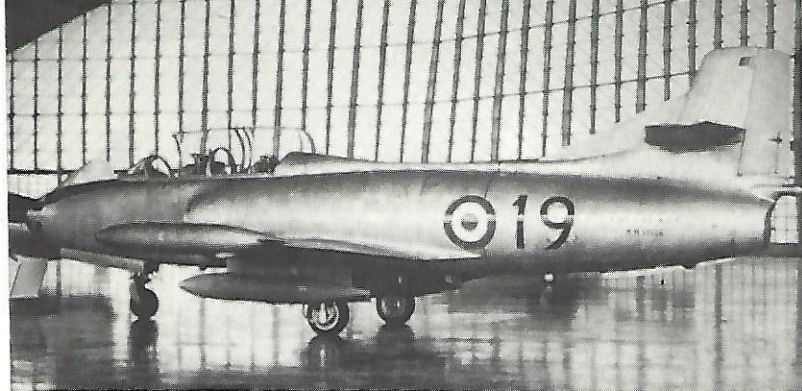
Das erste italienische "Düsenflugzeug" war die Caproni - Campini C.C.1, die am 27. August 1940 auf dem Flugplatz Taliedo bei Mailand zum Erstflug startete (genau ein Jahr nach dem Start des ersten Düsenflugzeuges der Welt, der Heinkel He-178). Die C.C.1 war jedoch nicht ein eigent-

liches Düsenflugzeug wie etwa die He-178. Zum Antrieb des Verdichters war im Rumpf ein 900 PS leistender Kolbenmotor eingebaut. Eine Turbine besass diese Maschine nicht, dafür konnte sie sich rühmen, das erste Flugzeug mit einem Nachbrenner zu sein. Am 30. November wurde ein Flug von Mailand nach Rom mit Zwischenlandung in Pisa durchgeführt. Die Höchstgeschwindigkeit dieser zweisitzigen Ganzmetall-Versuchsmaschine lag bei 350 km/h. Es wurde nur ein Prototyp gebaut, der nun in diesem Museum steht.

Die Macchi C.202 Folgore, ein Jagdflugzeug aus dem zweiten Weltkrieg, flog am 10. August 1940 zum erstenmal, ausgerüstet mit dem Daimler Benz DB 601-Reihenmotor. Die Leistungen waren der Messerschmitt Me 109 ähnlich. Ungefähr 1500 Macchi C.202 wurden während des Krieges gebaut. Die Caproni Trento F.5 war das erste leichte Jet Trainingsflugzeug, das unter Ing. Stelio Frati gebaut wurde. Erstflug am 20. Mai 1952. Im Jahre 1950 gab die italienische Luftwaffe ein Pflichtenheft für ein Trainingsflugzeug, das die North American T.6G Texan (AT-16) ersetzen sollte, heraus. Piaggio, Macchi und Fiat erhielten den Auftrag, je ein Flugzeug mit dem Pratt and Whitney 600 PS (das gleiche Triebwerk wie dasjenige des Texan) und dem Alvis Leonides 570 PS-Motor zu bauen. Fiat G.49-2, Macchi MB.323 und Piaggio P.150 flogen im Jahre 1952 zum erstenmal. Da die Leistungen dieser drei Typen nur unwesentlich besser als jene des T.6G waren, beschloss das

Aerfer Ariete





Von oben nach unten:
 Caproni-Campini C.C.1
 Macchi C. 202 Folgore
 Fiat G. 49-2

Von oben nach unten:
 Fiat G.82
 P-51D Mustang
 Macchi Castoldi M.C.72

Luftfahrtsministerium, von einem Serienbau abzusehen. Seither sind 14 Jahre vergangen, und die italienische Luftwaffe fliegt immer noch mit Texan's!

Die Fiat G.82 ist eine Weiterentwicklung der G.80, welche das erste Düsenflugzeug war, das nach dem Krieg in Italien gebaut wurde. Die G.82 ist ein zweisitziger, fortgeschrittener Trainer. Nur wenige Exemplare wurden bei FIAT gebaut.

Die Aerfer, welche ihre Werke in Neapel haben, beteiligten sich s.Zt. am NATO-Wettbewerb für einen leichten Jagdeinsitzer und Erdkämpfer, die dann FIAT mit dem G-91 gewonnen hat. Die von Aerfer gebaute Sagittario 2 flog im Juni 1956 und erreichte kurze Zeit später im Sturzflug Mach 1,1. Ausgerüstet war die Sagittario 2 mit einem Rolls Royce Derwent 9-Triebwerk von 1633 kg Schub. Die Ariete war eine Weiterentwicklung mit zusätzlichem Raketentriebwerk. Es wurde nur je ein Prototyp gebaut.

1948 erhielt Italien neben 80 Spitfires auch 48 North American P-51 D Mustangs, die bis an-

fangs der 60er Jahre noch flogen.

1955 erhielt die Luftwaffe eine kleinere Anzahl De Havilland DH-113 Vampire N.F. 54 als zweisitzige All-Wetterjäger.

Von Interesse ist noch das Macchi - Castoldi M.C.72-Rennflugzeug. Die beiden Fiat A.S.6-Motoren leisteten 3100 PS, die durch zwei gegenläufige Propeller ihre Kraft übertrugen. Die M.C.72 besass zwei Schwimmer und konnte nur auf dem Wasser starten und landen. Pilot F. Agello erreichte mit diesem Flugzeug am 23. Oktober 1934 den damals absoluten Weltgeschwindigkeitsrekord mit über 706 km/h. Erst 5 Jahre später holte sich Deutschland mit Flugkapitän H. Dieterle auf Heinkel He 112 U den Weltrekord.

Wenn sich jemand in der Nähe von Turin befindet, sollte er es nicht verpassen, dem Museo dell'Aviazione einen Besuch abzustatten. Nicht nur Flugzeuge, sondern auch diverse Motoren und Bewaffnungen sind in diesem interessanten Museum ausgestellt.

Text: G.E.B. Fotos: P.Zürcher

FAN ERLEBNISSE

Vorwort der Redaktion: In dieser Spalte lassen wir unsere Fans zu Worte kommen. Solche Artikel werden möglichst wenig redigiert und behalten so den eigenen Stil des Verfassers. - Besten Dank für die Mitwirkung!

Sechzehnmal ein-und aussteigen in 395 Minuten!

Ich bin einer von der Sorte, die der Flugzeuge wegen, genauer, der Flugzeugdias wegen, verhältnismässig lange Reisen unternehme. Und zwar ausschliesslich Flugreisen. Das Reisen zu Land kommt mir vor wie einem Bergbauern eine Meerfahrt...

Ich setze mich also eines schönen Tags, (im Juli) in die Balair-Fokker HB-AAV und gondole nach Genf. Landung wie auf einem antiken Plüschsofa. Aussteigen, auf die Aussichtsterrasse rasen. Nach fünf Minuten trudelt eine neue Air France Caravelle, F-BNKA, herein. Ich stelle (als Kenner) fest, dass diese Maschine keinen Namen trägt. Gleich daneben stellt man die noch neuere KLM DC-9 PH-DNB, welche bald darauf nach Nizza weiterfliegt. "Ferner liefern" eine Lear-Jet der Kingdom of Libya Air Lines (KLA), eine Iran National Boeing 727 und gleich vor meinem Abflug blubberte die legendäre Seaboard World Curtiss über den Tarmac. Ihre Kennzeichen kann jedermann auswendig: N10427!

Ja, der nun folgende Flug mit der Swissair-Coronado HB-ICB ist wahrhaftig als prächtig zu bezeichnen. Im Gegensatz zur Caravelle ist sie recht ruhig im Flug, doch die Landung - ich bin darauf vorbereitet - ist brutal. Ich möchte nicht ein Coronado-Fahrwerk sein! Nachdem ich über den Flügel eine MEA-Caravelle fotografiert habe, steige auch ich aus. Die Leute auf der Terrasse gucken einem an, als ob man von Obernepal käme. Ich passiere leicht die Kontrollen (obwohl ich nichts schmuggle!) und fahre zur Stadt.

Genauso wie ich einen früheren Caravelle-Flug in Erinnerung hatte, verlief auch dieser in der HB-ICU: zwei Stunden Verspätung wegen technischen Defekten, Abflug um 10.15, statt wie vorgesehen um ca. 8 Uhr. Aber um 10.15 geht meine gebuchte Verbindung von Frankfurt weg: eine Boeing 707. Ich bin froh, nicht einer solchen Kapsel fliegen zu müssen und in Erfassung der Situation buche ich sofort um...auf eine Super Constellation! Wir kommen gut in Frankfurt an. Die Swissair findet unsere Unzufriedenheit mit einem Mahlzeitengutschein über 15 Mark ab. Fünfzehn Mark! Das ergab gerade zwei dicke Roastbeef und tausend Beimengsel!

Nun, die Super Connie D-ALEM bringt mich mit meinem vollen Magen nach Stuttgart. Der Flug scheint etwas unsicher. In nur 2000 Metern bohren die Luftschrauben das Flugzeug mit dem Fischrumpf in den Süden. Aber im Süden, in Stuttgart, regnet es. Trotzdem getrauen sich einige Luftrosse zur Landung. Zum Beispiel steht da eine British Eagle BAC-111, die täglich (ausser Samstag) einen Kurs nach STR fliegt. Eine erste Delikatesse rieche ich im Hangar: die neue Friendship der Stuttgarter Flugesellschaft "Südflug". Die Maschine kam noch im Bonanza-Airlines Anstrich nach STR (Stuegert), steht aber jetzt in ihrem neuen Kleid vor uns. Die Bemalung dieses Hochdeckers ist recht dezent. Ausser dieser D-BFOK landet eine Convair 440 der German Air Force mit vierzig Passagieren, gefolgt von einer recht selten gewordenen Sabena DC-6B.

Bald aber "rönte" ich weiter mit einer Lufthansa Metropolitan nach München, wo mein Freund auf mich seit sechs Stunden wartet, weil ich ja hätte früher kommen sollen.

Es wird Sie wohl kaum interessieren, was genau ich alles in meiner Münchner Woche gesehen habe. Trotzdem wäre vielleicht erwähnenswert, dass der Flughafen München verkehrsmässig in Wirklichkeit Zürich nicht viel nachsteht. München bucht recht viele Charter, besonders wenn Innsbruck Nebel hat, und das kommt fast täglich einmal vor! Eines Samstags zum Beispiel gebe ich

mich um 8 Uhr früh zum Flughafen. Bis um 16 Uhr nichts erwähnenswertes, bis um 17, bis um 18 h nix ... und huch! dann kommen innerhalb von 15 Minuten 10 Flugzeuge herein, davon 9 Charter! Ich sehe zum ersten Mal eine Spantax DC-7C, eine JAT DC-3, eine Jat (Jugoslovenski) Metropolitan 340, eine Torair Sweden Curtiss C-46, zu alledem ein Flugzeug, das bis anhin erst zweimal in München gelandet ist: eine Fokker F.27 der Türk Hava Yollari-Turkish Airlines. Gleich darauf folgt die auf Propellerturbinen umgebaute Convair 640 "Dart Jet" der holländischen Chartergesellschaft Martin's Air Charter. Es ist im Augenblick die einzige in Europa fliegende "Jet-Metropolitan". Ihr auf den Fersen setzt eine Sterling DC-6B aus Kopenhagen auf, noch zwei von British Eagle Viscounts gefolgt! Alle 90 Sekunden eine Halbrarität! Wie in London die Kursmaschinen!

An einem andern Tag erhalte ich die Erlaubnis vom kaufmännischen Direktor der Bavaria, meine alte Freundin, die Austria Flugdienst DC-3, zu besuchen. Diese DC-3 hatte ich schon zu einer andern Gelegenheit fotografieren können, aber diesmal habe ich eben Kodak...

Ja, Flugzeuge haben auch ihr Leben. Und das Leben dieser Maschine ist verblasst, gelebt. Diese DC-3 steht da wie eine ausgemergelte Trauerfigur. Die Motoren haben schon letztes Jahr gefehlt, - die Bavaria hat sie für ihre DC-3 ausgebaut - aber jetzt fehlen auch noch Tragflächenenden, Verwindungsklappen, Notausgänge, Scheiben sind zerschlagen, das fehlende Seitenruder gibt der armen Greisin noch den Gnadenstoss. Es handelt sich hierbei um eine Maschine besonderen Interesses: es ist eine der ganz ersten DC-3, die, mit Rechtstüre versehen, noch kurz vor dem Krieg gebaut wurden. Damals sind die Rümpfe noch mit Metallplatten von nur einem Yard Länge (lyd.= 90cm) und 20 cm Breite bekleidet worden, während später Grossflächenbleche zur Verwendung kamen. Dies Flugzeug ist aber nun von der Bavaria der Münchner Flughafenfeuerwehr geschenkt worden, die dem unglücklichen kläglichen Wrack die Todesflammen anlegen wird und die kostbare Antiquität so kremieren wird, wie die Zürcher den De Havilland Dragon-Prototyp verbrannt haben. Zuletzt flog diese Douglas bei Austria Flugdienst unter dem Namen "Salzburg" und dem Kennzeichen OE-GDB.

Vor meinem Abflug nach Stuttgart mit einer Viscount der Lufthansa rollen noch eine Malév (Ungarn) IL-14 und eine MAC (MATS) Convair herbei und plazieren sich just vor meinem Photoapparat.

Ich trete also meinen Rückweg an. Lufthansa serviert "Eiskrem" an Bord, die gerade fertig wird, als wir in Stuttgart landen". Und... mir bleibt fast das Herzchen stehen! Eine DC-8 der amerikanischen Overseas National Airlines ONA steht da. Später erfahre ich, dass sie 10 Minuten vor meiner Ankunft hätte starten sollen! Ich lasse mich von einem überaus netten Rollwart (Marshall) in einem gelben VW gerne bis zum Weiterflug umherfahren, um alles aus der Nähe zu knipsen. Im Hangar stehen zwei Alouette II der Polizei und warten auf ihren Einsatz. "Abflug mit Lufthansa 170 nach Frankfurt durch Ausgang Nummer B zwei...". Ich leiste der monotonen Stimme Folge und besteige als erster die Super Connie nach Frankfurt. Auf dem hintersten Sessel rechts plaziert, betrachte ich den unter mir wegziehenden Flugplatz, die Landschaft, ... und bald schon Landung in Frankfurt. Eine Nacht und ein Tag noch hier; ich stehe den ganzen Tag an einer ausgezeichneten fotografier-Position. Der Nachteil ist nur der, dass ab und zu der Wind umschlägt...!

Item, nach zwei erlebnisreichen Flughafentagen in Frankfurt lasse ich mich am andern Abend wieder von unserer heimeligen Balair in die Schweiz bringen. Es war schön!

Jean-Bernard Urech



Bilder 1 - 5

Lösungen bis 31.8.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.

Lösungen Test 9: Alizé / Taon / Scimitar / Buckaneer / X-15.

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

Sonic Boom

Wer nicht nach Emmen mitgekommen ist, hat etwas verpasst. Ich sage Euch, da wären selbst dem hartnäckigsten Miragegegner die Schuhe aufgegangen. Hei - war das ein Anblick, etwa zehn unserer kostbaren Vögel in Reih und Glied in der brandneuen Halle des Flugzeugwerkes Emmen. Der erste Eindruck ist für einen FEKB'ler überwältigend. Aber eben - der erste Eindruck!

Dann beginnt er zu fragen, abzuwägen, genau hinzusehen, an den Kriegseinsatz zu denken und schon sieht die Sache etwas anders aus!

Er wird sich fragen, wie wohl die Einsatzbereitschaft dieses komplizierten Flugzeuges aussehen wird, etwa nach 2 Tagen Schnee und Regen, weshalb der einzige IIIC unbedingt verkauft werden soll und an wen; wer will denn schon einen einzelnen Occasion-Mirage IIIC? Höchstens die Israeli. Vielleicht tauschen sie ihn gegen die von den Arabern so grosszügig zur Verfügung gestellte Mig-21 ein!

Er wird feststellen, dass, durch die geringe Anzahl bedingt, unser Mirage vorwiegend für Interzeption und Aufklärung eingesetzt wird. Weshalb sich also aufregen, ob dieses Flugzeug für Erdkampf geeignet ist oder nicht?

Und er wird wieder einmal zu hören bekommen, was Fachleute einer Basler Zeitung halten, welche hartnäckig an unserem Mirage herumrörgeln und nicht unbedingt konstruktive Kritik üben. Es ist einfach, zu kritisieren, umso einfacher, weil die betreffenden Konstrukteure, Techniker und Piloten sich aus Gründen der Geheimhaltung nicht äussern dürfen. Der sachliche und neutrale Leser wird sich fragen, ob nicht vielleicht hinter dem Gemekel dieser Zeitung Drahtzieher stehen, welche versuchen, die Pressefreiheit für ihre eigenen Zwecke zu missbrauchen.

Nun - wie dem auch sei - ein Blatt, das so viele Fehler schon allein in den Bezeichnungen der Flugzeuge macht, wird nicht sehr ernst genommen.

Zurück zu unserer Ausfahrt: Die Berner, Zürcher und Basler Fans hatten noch das Glück, der Ankunft der C-130 Hercules aus Holloman beizuwohnen. Bekanntlich brachte dieser Transporter unsere Test-Mirage von den USA zurück.

Trotz des hartnäckigen Regens verbrachten wir einen interessanten Morgen in Emmen und den verantwortlichen Herren sei hiermit bestens gedankt.

Nach einer militärisch kurzen Mittagspause ging's weiter zum Verkehrshaus, wo unsere Reiselustigen von einem lebenswürdigen Mitarbeiter dieser Institution durch die verschiedenen Interessengebiete geschleust wurden, bevor man sie auf die Fliegerhalle losliess.

Gegen Abend brachte uns unser Bus (eswar nicht

Herausgabe: Redaktionskommission FEKB c/o P. Jenny, Gundeldingerstrasse 131, 4000 Basel. Erscheint monatlich. Abonnementspreis: für FEKB-Mitglieder bis Ende Jahr gratis/Nichtmitglieder Fr. 5.-- pro Jahr auf PC 40-29315 FEKB, Cliché: Lang. Druck: Zbinden Druck & Verlag AG.

mehr der jüngste....) ohne Zwischenfälle nach Hause.

Und ich sag's noch einmal: Wer nicht mitgekommen ist, hat etwas verpasst!

Migger

NEUES IN KÜRZE

Der englische Luftfahrtsminister Mulley teilte mit, dass die Regierung der BOAC gestattet, sechs Boeing 747 "Jumbo Jet" zu bestellen. Gleichzeitig teilte der Minister mit, dass der BEA untersagt wurde, Boeing 727 und 737 zu bestellen. Es wird verlangt, dass die BEA Britische Flugzeuge kauft, die 230 plätzig VC-10, 135 plätzig Trident 3 oder die verlängerten Version der BAC 111 mit 99 Sitzen.

Die A-7 Corsair II Flugzeuge der USAF werden mit einem RR Spey-25 Triebwerk ausgerüstet. Lizenzbau und -Entwicklung durch Allison.

Mc Donnell offeriert der US Navy anstelle der für Trägeroperationen zu schweren F-111B eine Phantom II Version mit verstellbarem Flügel. Wie verlautet würde Mc Donnell bei einem Fixpreis-Vertrag 300 derartige Maschinen innerhalb zweier Jahre herstellen.

Eine holländische F-27 Troopship wurde zu Trainingszwecken mit einer F-104G Nase ausgerüstet.

Ausverkauf bei der argentinischen Navy, es werden angeboten:

5 Martin PBM-5A Mariners, 1 PBV-5A Catalina, 3 P2V-5 Neptunes, 2 Chance Vought F4U Corsair, eine Beech AT-11 und schliesslich zwei Supermarine Walrus Amphibien.

Delta Airlines bestellte 3 Lockheed L-100 Hercules Transporter.

LAN, die chilenische Gesellschaft möchte gerne 8 Hawker 748 um ihre alternden DC-3's zu ersetzen.

Russland liefert weiter Mig-21 nach Afrika: Algerien und Uganda erhielten je zwölf.

Bei Dornier trägt man sich mit dem Gedanken, das 3-motorige Vorkriegs-Flugboot DO-24 mit zwei Pratt & Whitney Motoren aus- bzw. umgerüstet, wieder aufleben zu lassen.

Einige Zahlen betreffend die Lockheed 500 (Zivilversion der C5-A). Es bestehen Projekte für 3 Zivilversionen, ein reines Passagierflugzeug für bis zu 900 Personen (10 Abteile à 90 Sitze, 3 Decks, 23 Stewardessen) eine Superluxusversion, für "nur" 667 Passagiere und eine reine Frachtversion für 110 t Nutzlast. Schliesslich projiziert man eine Mischausführung: 77 t Fracht und 225 Passagiere und natürlich deren Gepäck. Was macht wohl der Pilot, wenn hier nur die Hälfte der Passagiere einmal den Wunsch äussert, einen Blick ins Cockpit zu werfen? - Der Bedarf an Bier und Kaffee wird vermutlich durch Luftbetankung mit KC-135 sichergestellt...