



DELTA

FLUGZEUGERKENNUNGSKREIS BASEL Dezember 1966 LUFTFAHRT-ZEITSCHRIFT 12

DIE ERFOLGREICHE STECHMÜCKE

Eine der paradoxesten Erscheinungen im Flugzeugbau ist die Tatsache, dass ein Flugzeug oft bei einer Verwendungsart, für welche es gar nicht konstruiert wurde, die grössten Erfolge aufweist. Sehen wir uns einen typischen Fall dieser Kategorie an: die De Havilland "Mosquito" (Stechmücke).

Im Jahre 1938 beschäftigten sich die De Havilland Flugzeugwerke mit dem Gedanken, einen Schnellbomber, also ein Bombenflugzeug, das allein dank seiner Schnelligkeit die feindlichen Jagdflugzeuge ausmanövrieren kann, zu bauen. Die Schnelligkeit des Bombers würde also auch eine Abwehrbewaffnung überflüssig werden lassen.

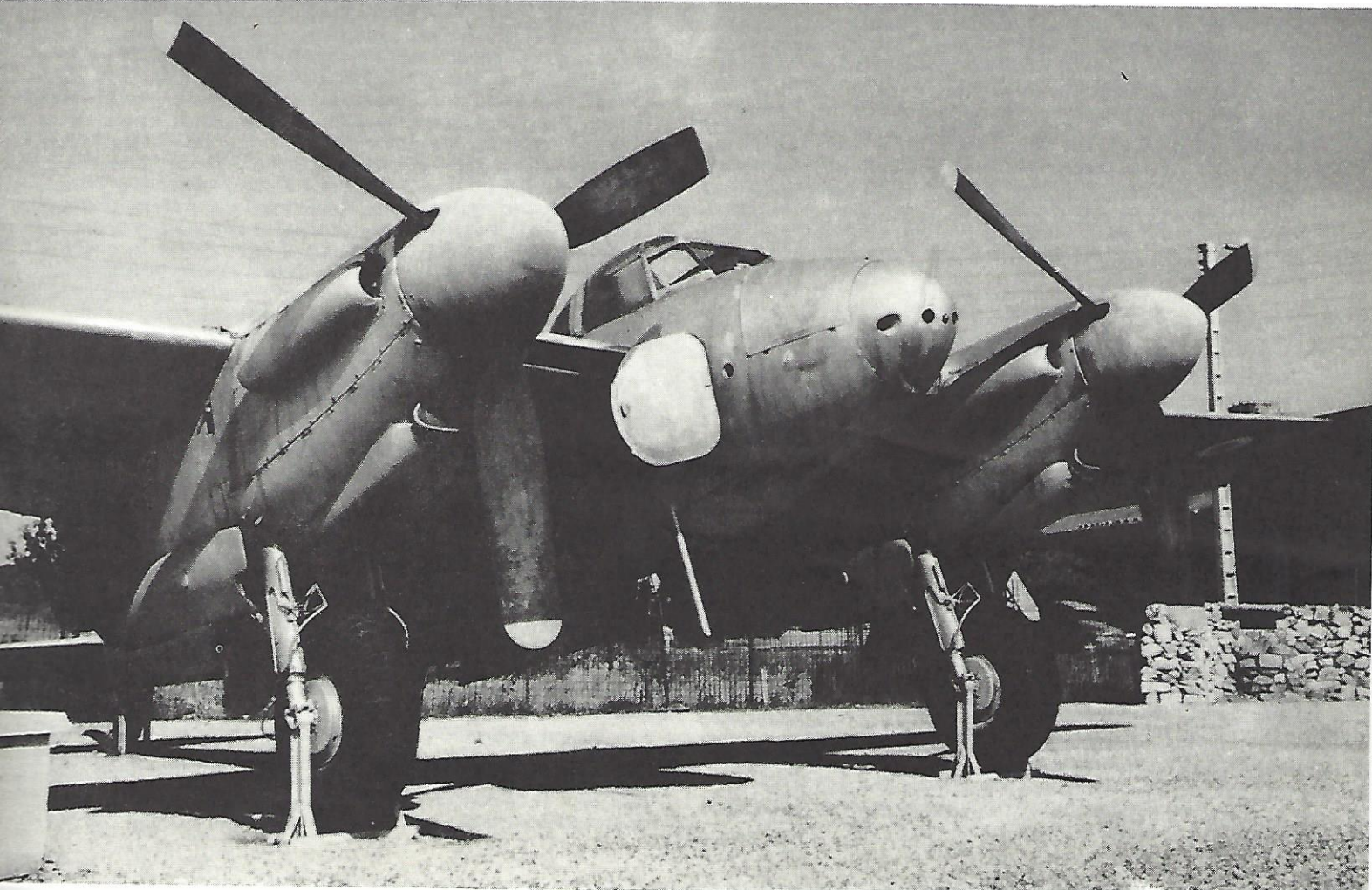
Die De Havilland Werke reichten beim Air Ministry mehrere Entwürfe ein, von denen der eine, ein zweimotoriger Schnellbomber in Holzbauweise mit zwei Rolls Royce Merlin Motoren ausgerüstet, 2-plätzig, ca. 600 km/h schnell, ohne Abwehrbewaffnung, besonders hervorstach. Seine Bombenlast sollte 500 kg betragen, die Reichweite 2 300 km.

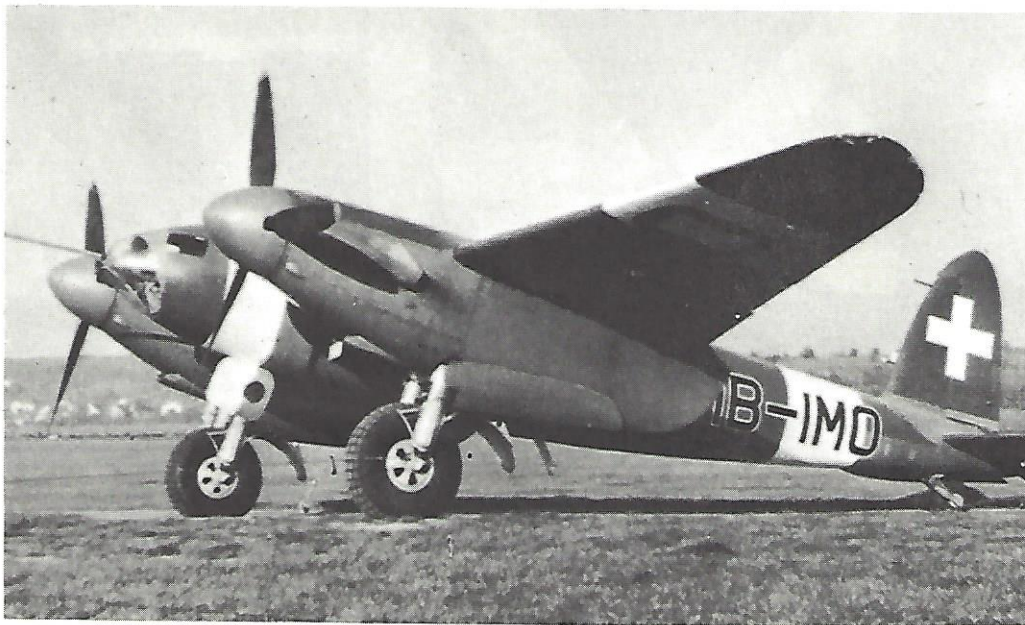
Die Behörden zeigten anfänglich mehr Skepsis als Interesse am erwähnten Projekt. Der Ausbruch des 2. Weltkrieges sollte dies jedoch sehr schnell ändern. Im Dezember 1939 anerkannte das Air Ministry das Projekt mit der Bezeichnung DH 98 und bestellte im März 1940 fünfzig dieser Schnellbomber, drei Prototypen inbegriffen.

Die Firma De Havilland hatte in der Zwischenzeit vorgeschlagen, leicht modifizierte Modelle dieser Maschine als Aufklärer, Allwetter- und Nachtjäger zu bauen.

Die Chancen, dass dieser radikal neue Schnellbomber überhaupt das Prototypenstadium überschreiten würde, waren eher gering. England erlebte gerade das Drama von Dünkirchen, Frankreich kapitulierte und die Tendenz im Flugzeugbau war natürlich, die bereits im Serienbau befindlichen Modelle zu forcieren und neue Projekte zurückzustellen. Der Auftrag wurde dann auch tatsächlich annulliert, bald darauf jedoch wieder in Erwägung gezogen. Allerdings wurde De Havilland mitgeteilt, dass der Bau von Tiger Moth- und Oxford-Flugzeugen die Priorität

Mosquito - Bomber der Armée de l' Air; viele dieser Maschinen wurden später an die israelische Luftwaffe verkauft





Das nie zum Einsatz gelangte Nachtpost-Flugzeug

hätte!!! Hätte es sich beim neuen Bomber nicht um eine aus "strategisch unwichtigem Material", nämlich Holz, hergestellte Konstruktion gehandelt, wäre die DH 98 sicher endgültig gestrichen worden.

Im November 1940 erfolgte der von Geoffrey De Havilland Jr. durchgeführte Erstflug des Prototyps, im Februar 41 wurde die Maschine zur Truppenerprobung abgegeben. Im Juli 41 wurde der Entschluss gefasst, dieses Flugzeug in Grossserie herzustellen, inklusive Lizenzbau in Kanada und Australien.

Seine ersten Erfolge errang dieses Flugzeug als Aufklärer. Am helllichten Tag überflogen Maschinen dieses Typs Teile von Frankreich und Deutschland und machten ungehindert ihre Bilder. Die zur Abwehr aufgestiegenen deutschen Me-109E Jäger waren nicht in der Lage, das sehr hoch und vor allem sehr schnell fliegende Flugzeug abzufangen. Das gleiche galt für den Schnellbomber. Jede Nacht konnten einige Mosquitos unbehindert bis nach Berlin vordringen und die deutsche Hauptstadt bombardieren, wobei es ihnen mehr darum ging, die Bevölkerung am Schlafen zu hindern als effektiven Schaden anzurichten (Psychologische Kriegsführung).

Gegen Ende Krieg führten die Engländer auch Präzisionsangriffe auf einzelne Häuser, Schiffe oder Fabriken durch. Die bekanntesten sind der Angriff auf das Hauptquartier der Gestapo mitten in Brüssel, der Angriff auf eine schweres Wasser herstellende chemische Fabrik in Norwegen (siehe Matinée-Film) und Cdt. Guedji's heldenhafter Angriff auf einen deutschen 6000 t Tanker im Lofotenfjord.

Die weitaus grössten Erfolge errang dieses Flugzeug jedoch in der Nachtjagd. Nach und nach ersetzten die Mosquitos bei der RAF die bis dahin verwendeten Bristol Beaufighter-Nachtjäger. Mit Radar ausgerüstete Mosquitos erzielten bei jedem Wetter ausgezeichnete Abschusserfolge und gegen Ende Krieg setzte man Mosquitos an feindlichen Bomberplätzen an, um heimkehrende Bomber im Landeanflug abzuschliessen.

Technische Daten der Mosquito DH 98 (Mark NF XIX)

Spannweite:	18 m
Länge:	13,5 m
Höchstgeschwindigkeit:	600 km/h
Reisegeschwindigkeit:	460 km/h in 7 000 m/Meer
Reichweite:	2 200 km
mit Zusatztanks	3 000 km
Triebwerke:	2 RR Merlin 25 12-Zyl. Reihenmotoren mit 1 620 PS Startleistung und 1 500 PS Dauerleistung in 3 000 m/Meer.
Bewaffnung:	Vier 20 mm Hispano Kanonen

Aehnlich ausgerüstete Mosquitos begleiteten die schweren Nachtbomber des Typs Lancaster, Stirling und Halifax bei ihren nächtlichen Bombardierungsflügen, um sie gegen deutsche Nachtjäger zu schützen.

Auch das "Costal Command" konnte die Mosquito gut gebrauchen. Die Maschine wurde mit einer 57 mm Kanone ausgerüstet und gegen feindliche Schifffahrt und U-Boote eingesetzt.

Im ganzen wurden 27 verschiedene Varianten des DH 98 Mosquito gebaut, 7780 Maschinen verliessen die Werkhallen. Die Maschine

wurde verwendet als Tag- und Nachtjäger, Tag- und Nachtbomber, Aufklärer, Minenleger, Schnelltransporter, Höhen- und Jagdbomber. Mosquitos wurden in Europa, Afrika, im mittleren und fernen Osten und an der russischen Front eingesetzt.

Sicher ist den wenigsten Lesern bekannt, dass während des letzten Krieges zwei Mosquitos in der Schweiz notlandeten. Die zweite, eine FB.6 Version, landete am 30. 9.44 in Dübendorf. Sie erhielt Schweizer Hoheitszeichen die Immatrikulation B-4 und wurde einige Male von Schweizer Piloten geflogen. In den fünfziger Jahren erlitt sie das gleiche Schicksal wie ungezählte Moranes der Schweizer Flugwaffe, sie wurde verbrannt.

Die Geschichte der ersten in der Schweiz gelandeten Mosquito, einer Mark IV Aufklärungsmaschine mit der Serien Nr. DK-310 ist viel interessanter:

Flight-Lt. Wooll und Beobachter Fielden hatten am 24. August 1942 den Befehl erhalten, über Italien einen Aufklärungsflug durchzuführen. Sie hatten ihren Auftrag ausgeführt und befanden sich auf dem Rückflug, als sich ein Schlauchband des Kühlers des rechten Triebwerks löste. Dies bewirkte einen Kühlstoffverlust von etwa 10 Litern. (Es handelte sich um wassergekühlte RR Merlin Motoren). Daraufhin überhitzte der Motor und konnte nur noch im Leerlauf betrieben werden. Die Besatzung vermutete, dass ihnen der weite Heimflug auf einem Motor nicht gelingen würde (was sich später bei der Untersuchung des intakten Motors bestätigte - er hätte innerhalb kurzer Zeit Feuer gefangen) und entschloss sich, in Bern-Belp notzulanden.

Sofort nach der Landung versuchte die Besatzung, mit Revolvergeschüssen in die Tanks das Flugzeug in Brand zu stecken, was aber dank sofortigem Eingreifen der Flugplatzwache misslang. Die Maschine wurde daraufhin unter Verschluss hangariert.

Nach langen Verhandlungen zwischen den Regierungen von England und der Schweiz wurde das Flugzeug schliesslich am 1.8.43 freigegeben. Es wurde durch die DMP repariert, mit schweizerischen Hoheitszeichen versehen und erhielt die Immatrikulation E-42. Von einem KTA-Piloten wurde die Maschine via Dübendorf nach Emmen überflogen. In der Folge wurden von KTA-Piloten zu Trainingszwecken 23 Flüge durchgeführt, welche alle zwischen den Monaten Mai bis November 1944 stattfanden. Ende 1944 wurde die Mosquito leihweise an die Swissair abgegeben, da diese Gesellschaft beabsichtigte, damit einen Nachtpostflugkurs durchzuführen.

Die Maschine erhielt die zivile Immatrikulation HB-IMO und den sogenannten "Neutralitätsanstrich", rot-weiße Bänder um Rumpf und Flügelende. Im März 1945 trainierten sechs Swissair-Piloten auf dem Flugzeug. Aus verschiedenen Gründen kam dann aber dieses Flugzeug bei

der Swissair nicht zum Einsatz und wurde an die KTA zurückgegeben. Es erhielt neuerdings eine Militärimmatrulation, nämlich B-5 sowie schweizerische Hoheitszeichen. Abwechslungsweise wurde dann dieses Flugzeug von KTA- und Flugwaffen-Piloten geflogen.

1949 benötigte das Flugzeugwerk Emmen zur Flugerprobung der für den N-20 vorgesehenen, abgeänderten Mamba-Triebwerke eine geeignete Maschine. Die KTA setzte sich mit der englischen Regierung wegen Ankaufs des Flugzeugs in Verbindung und erhielt es geschenkweise!

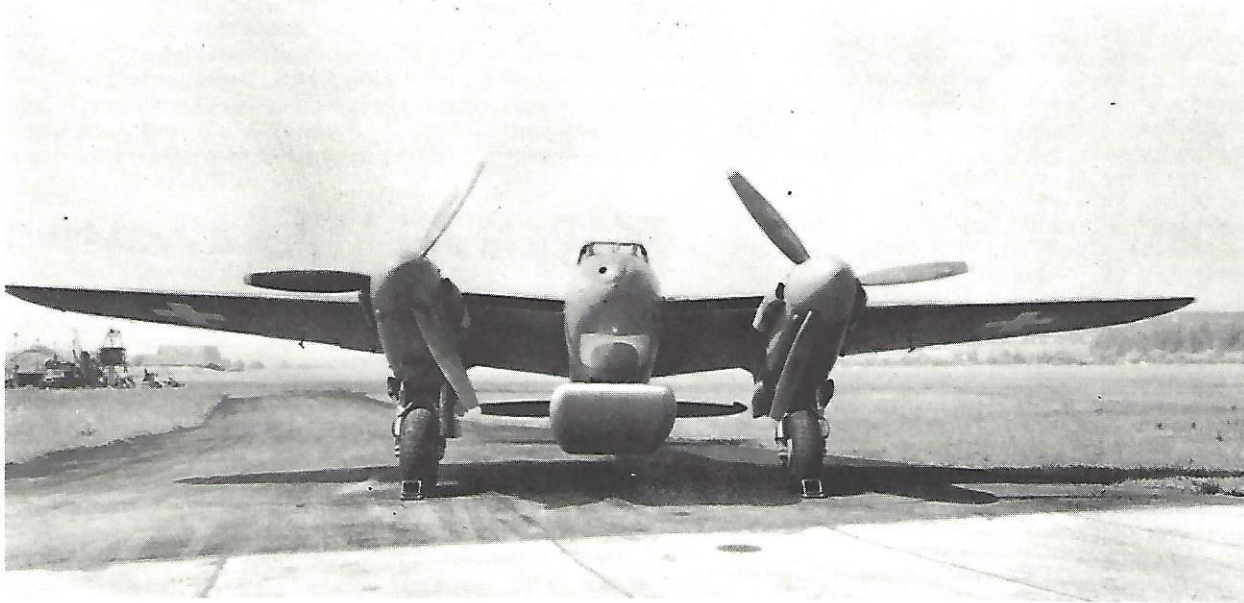
1950 wurde in den FFA Altenrhein der Umbau zum fliegenden Prüfstand vorgenommen. Unter dem Rumpf wurde ein N-20 - Flügelausschnitt mit eingebautem Mamba-Triebwerk aufgehängt.

Nach vier Versuchsflügen brach die Mosquito bei der Landung nach rechts aus der Piste und das rechte Fahrwerk und die Fahrwerknische erlitten einigen Schaden. Daraufhin wurde die Maschine bei den Pilatus - Werken wieder instandgestellt und die beiden RR Merlin Motoren in der Zwischenzeit durch Rolls-Royce überholt.

Vom Mai 1951 bis zum März 1953 fanden dann 53 verschiedene Versuchsflüge statt. Am 9. April 1953 war ein weiterer Testflug vorgesehen. Der Flugzeug-Chef bemerkte jedoch beim Bereitstellen der Maschine im oberen Teil der Fahrwerknischen gelben Staub. Die Untersuchung zeigte, dass es sich um pulverisierten Leim handelte, was nichts anderes hiess, als dass sich die Leimstellen an Flügel und Rumpf langsam auflösten. Die Maschine wurde darauf sofort ausser Dienst gestellt.

WG

Die Mosquito als Erprobungsträger des für den N-20 vorgesehenen Swiss Mamba Triebwerks



CLUBMITTEILUNGEN

Anlässlich der 9. ordentlichen Generalversammlung des FEKB vom 27.10.66 wurde die definitive Einführung des DELTA beschlossen. Die Versammlung hiess eine Beitragserhöhung von 6 Fr. (gleichzeitig neuer Abonnementsbeitrag für Einzelabonnenten) gut unter gleichzeitiger Erklärung zum Obligatorium für Mitglieder des Flugzeugerkennungskreises Basel. Aus dem Vorstand traten zurück: Ch. Meier, Aktuar (versieht dieses Amt in verdankenswerter Weise bis nächstes Frühjahr weiter), F. Streib und U. Trachsler, Beisitzer. Diesen Herren wurde in Dankbarkeit für ihre Verdienste für den FEKB die goldene Vereinsnadel überreicht. Der Vorstand pro 1967 setzt sich zusammen aus: P. Jenny, Basel, Präsident/P. Huber, Liestal, Vizepräsident/I. Baroffio, Kassier/ Ch. Meier, Aktuar a.i./ G.E. Bühlmann, News, Kurse, Mat./ H. Hartmann, Mitgliederkontrolle/J. Haas, K. Höin, U. Betsche (neu), Beisitzer. - Revisoren: P. Bider /R. Spitta / H. Voser, (Suppleant).

Die Gruppe für Flugzeugerkennung Bern hat an einer a.o. GV die Einführung des DELTA als Vereinsorgan ab 1967 beschlossen!

Der Vorstand dankt allen Mitgliedern, die den grünen Schein der der November-Einladung beilag, bereits verwendet haben, bestens. Allen andern sei hiermit der Termin für die Bezahlung des Mitgliederbeitrags pro 1967, der 31. Dezember 1966, wärmstens in Erinnerung gerufen (Postcheckkonto 40 - 29 315).

In sechs Klassen in Liestal und Basel werden in den Kursen 1966/67 170 Flugzeugerkenner und -innen ausgebildet.

Die Redaktionskommission des DELTA bemüht sich, im Verlaufe des Jahres 1967 einige Ausgaben sechsseitig erscheinen zu lassen.

Nächste Veranstaltung: 26. Januar 1967 (wie immer der letzte Donnerstag des Monats!).

Der Vorstand wünscht allen Lesern frohe Festtage.

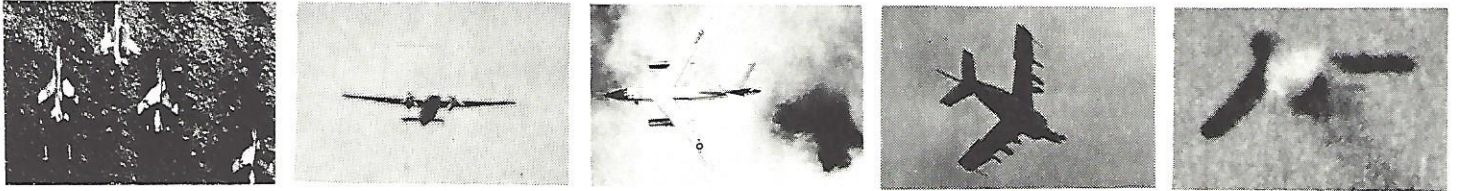
EINGESANDT:

Ein aufmerksamer Leser ergänzt den Bericht über den Martin-Liner (DELTA 9/September) mit der Mitteilung, dass auch Mohawk und Southern Airways die 404 im Dienst haben. Besten Dank, Jörg Greiner!

KURZNACHRICHTEN

Die DC-9 scheint ein grosser Erfolg zu werden. Martins Air Charter hat die 400. Einheit bestellt. In der ersten Novemberwoche wurde das 65. Flugzeug an die West Coast abgeliefert. Bisher haben 32 Fluggesellschaften DC-9 bestellt.

Seit einem Jahr haben die DC-9 der 13 bisher belieferten Gesellschaften 65 000 Flugstunden hinter sich: das entspricht etwa 48 Millionen Kilometer. Nur 2.5 % der Flüge wurden durch mechanische Fehler verzögert. Die tägliche Ausnützung aller Gesellschaften beträgt durchschnittlich 7.75 Stunden. Vier Benutzer bringen es auf



Bilder 1 - 5

Lösungen bis 31.12.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Auflösung Test 11: Pakistan Salvador / Abessinien / Rumänien / Irland. Ende Jahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten gebucht hat.

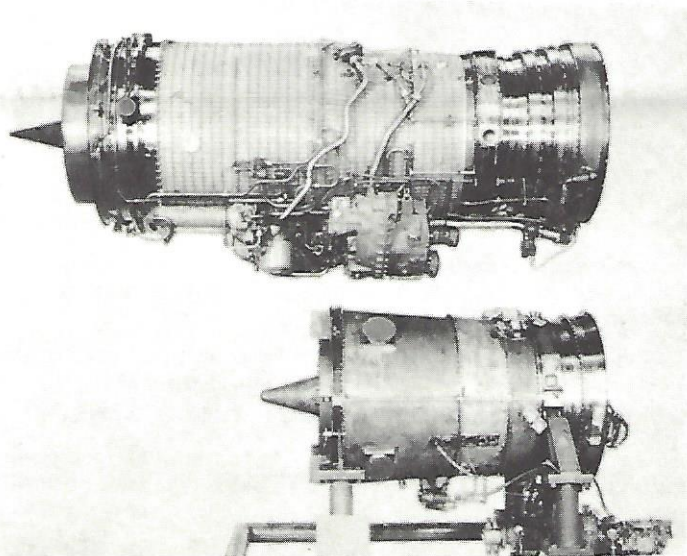
über 8 Stunden, und die Swissair benützt ihre DC-9 gar 11 Stunden pro Tag. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass die bisherigen zwei Maschinen auch noch zur Schulung der Besatzungen eingesetzt werden. Dennoch hofft die Swissair, später im reinen Liniendienst auf mindestens 8,5 Stunden zu kommen.

Lear hofft, als erste Firma in den frühen siebziger Jahren ein Uberschall-Geschäfts-Flugzeug anbieten zu können. Der Entwurf des SBJ (Supersonic Business Jet) wird auf den Erfahrungen mit den Lear Jets Modell 23, 24 und 25 und mit dem Lear Liner Modell 40 basieren. Grössenmässig dürfte der Entwurf etwa dem Modell 25 entsprechen, also etwa 10 Plätze aufweisen. Wie ein Sprecher von Lear betonte, will man, wenn das Projekt finanziell durchführbar ist, denjenigen Leuten einen Gefallen erweisen, die sauer werden, wenn eine Corono sie überholt.

sprengkopf wird die neue Antiraketen-Rakete feindliche Interkontinental-Lenk Waffen bereits ausserhalb der Erdatmosphäre abfangen können.

Brantly Helicopter Corp., die von Lear übernommen wurde, erhöht im kommenden Jahr den Ausstoss von fünf auf zwanzig Einheiten pro Monat. Gleichzeitig befasst sich die Firma mit der Entwicklung von Turbinenhelikoptern, deren erster Prototyp ebenfalls 1967 zur Flugerprobung kommen wird.

Sonic Boom



Pratt and Whitney hat im Auftrag der USAF ein neues Strahltriebwerk erbaut und erprobt. Das kleine neue JTFL6B Triebwerk ist auf unserem Bild unter dem TF30P-6 gezeigt, welches den A-7A Corsair II antreibt. Die beiden Triebwerke weisen die gleichen Kreislauf - Merkmale und Leistungsdaten auf und sind von der selben Schubklasse.

Douglas Aircraft hat einen 149 Millionen Dollar Vertrag unterzeichnet, für den Entwurf und die Erprobung einer Fortgeschrittenen Version der Nike Zeus, der Langstrecken-Interzeptionsrakete für das Nike X Lenkwaffensystem der US Army. Dank der vergrösserten Reichweite und dem Nuklear-

Schon wieder ist ein Jahr vorüber. Und unser Club wächst und wächst, vielleicht schrumpft er jedoch anfangs 67 ein bisschen zusammen. Warum? Nun, dem einen oder andern ist es vielleicht nicht genehm, dass die Generalversammlung den Beitrag um Fr. 6.-- heraufgesetzt hat. Diese Mehrforderung wird uns aber erlauben, die Druckkosten des DELTA zu decken. Für mehr reicht's nicht, doch das ist schon gar nicht übel.

Keine Nachrichten sind gute Nachrichten, sagt man. Wir haben aus Leserkreisen nicht allzuviel vernommen. Auch sind wir nicht gerade mit Artikeln überschwemmt worden; weitere Mithilfe von dieser Seite ist jederzeit willkommen.

Die Beteiligung an unserem kleinen Erkennungswettbewerb war ebenfalls enttäuschend mager. Wo bleiben denn alle die Spezialisten ?? Müde geworden? Oder wollt Ihr etwa behaupten, die Aufgaben seien zu schwer? Bitte, die hätte ich ja noch herausgefunden, und ich würde mich nie getrauen, mich eine FED-Kanone zu nennen. Nun, die Flugwaffe hätte ja auch kein Recht, die Mirages polyv.. halt bigoscht, nicht schon wieder meckern. - Es fällt schwer, besonders wenn man die FLYING REVIEW INTERNATIONAL, Vol.22, No.2, liest, wo in einem Artikel über Kampferfahrungen in Kaschmir und Vietnam steht: "...Maneuverability without speed was found to be useless: the Indian AF attempted to use Vampires in ground attack and were quickly brought down to earth by F-86Fs, both figuratively and literally.." Oder betreffend die Sidewinder: "...In combat between fighters, only one firing in eleven (11!) has been successful..."

Am Schluss steht: "... Vietnam has, in fact, brought fighter design back to reality..." Wenn es doch nur unserer schweizerischen Planung und Beschaffung ebenso erginge ...!

Ich wünsche Euch allen frohe Festtage und "rutschet guet übere".

Euer Migger