



Es freut uns sehr, ab dieser ersten Nummer des zweiten Jahrgangs, auch die Mitglieder der Gruppe für Flugzeugerkennung Bern mit dem DELTA bedienen zu dürfen.



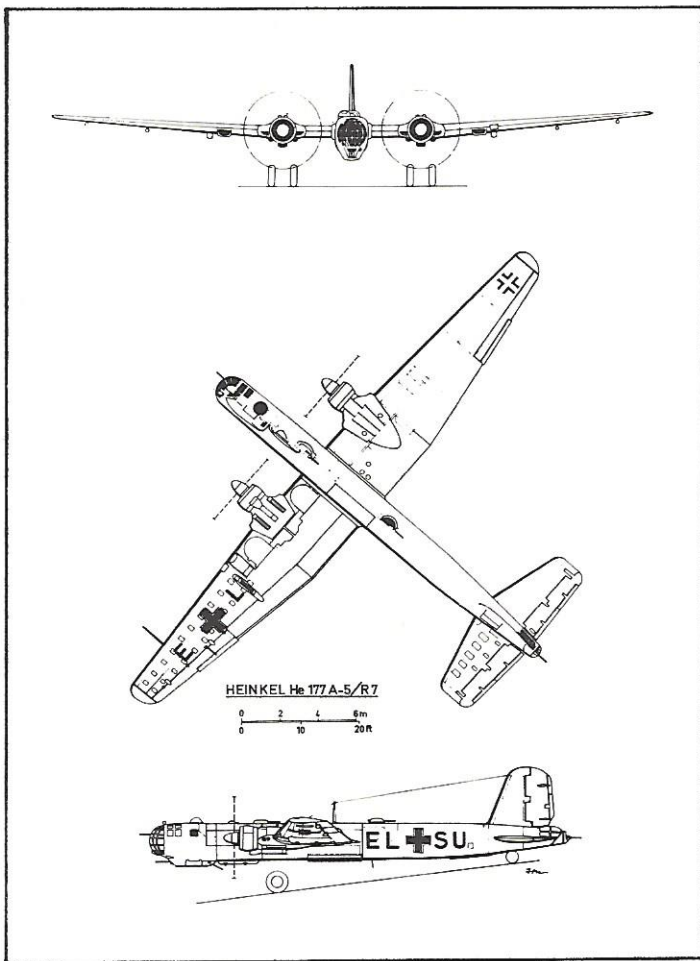
Flugzeuge des 2. Weltkrieges HEINKEL HE-177 A

Pi. Deutschlands einziger schwerer Bomber, der zu Beginn des Krieges in Serie ging, war die Heinkel He 177, deren Entwicklung jedoch bis auf das Jahr 1937 zurückgeht. Der damalige Chef des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium, General Wever, liess eine Ausschreibung für ein viermotoriges Kampfflugzeug an die Luftfahrtindustrie herausgeben, um das Potential der Luftwaffe auch für entfernte Gebiete zu verstärken. Hauptsächlich dachte man zu dieser Zeit an die Unterstützung von Schiffsverbänden, deren Kampfkraft zu Beginn des Krieges noch durch die Folgen des Versailler Vertrages geschwächt war. Mit dem Tode General Wevers wurden fast sämtliche Bomberprojekte gestoppt und das Schwergewicht der Luftwaffe nunmehr auf schnelle Kampfflugzeuge mit geringer Reichweite gelegt. Hinzu kam noch die Forderung, die Zielgenauigkeit beim Sturzflug zu verbessern.

Die He 177 war jedoch in ihrer Konzeption derart sensationell, dass selbst General Udet dieses Muster als Studie weiterhin in das Fertigungsprogramm nahm, jedoch ohne die notwendige Einstufung, die zu einer zügigen Entwicklung geführt hätte. Mehrfach vom Programm gestrichen, nach längeren Pausen wieder in die Fertigung genommen, verzögerten auch die erheblichen Schwierigkeiten mit der neu entwickelten Triebwerkanlage und das Fehlen der modernen ferngesteuerten Bewaffnung weiterhin die Vollendung dieses an sich hervorragenden Kampfflugzeuges. Nach grossen Änderungen über mehrere Serien hinweg, wurde Ende 1943 das erste Muster der A-5-Serie fertiggestellt, das den Erwartungen voll und ganz entsprach. Das erste Musterflugzeug für die A-5-Serie, die He 177 V 18, entstand direkt aus der A-3-Serie. Die neuen Baumuster waren für den Einsatz mit ferngesteuerten Abwurflasten vorgesehen. Auf Rumpfaufhängungen

Ein von den Engländern erbeutetes Kampfflugzeug Heinkel He 177 A-5 im Fluge





Technische Daten der He 177 A-5/R7

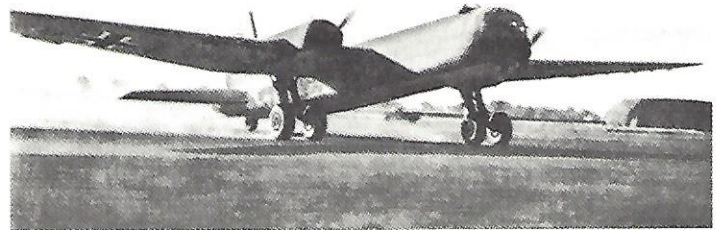
Triebwerke:	Daimler Benz DB 610 Startleistung bei 2 800 U/min	2 x 2 950 PS
Luftschraube:	4-Blatt-Metall-Verstellpropeller; Durchmesser	4,5 m
Spannweite:		31,44 m
Länge:		22,00 m
Höhe:		6,67 m
Leergewicht		17 210 kg
zusätzliche Ausrüstung:		1 730 kg
Besatzung sechs Mann:		600 kg
Kraftstoff:		8 350 kg
Schmierstoff:		400 kg
Zuladung:		2 710 kg
Fluggewicht:		31 000 kg
Höchstgeschwindigkeit in 5 700 m Höhe:		520 km/h
Reisegeschwindigkeit in 5 700 m Höhe:		410 km/h
Landegeschwindigkeit:		152 km/h
Optimale Reichweite in 3 000 m Höhe:		4 000 km
in 6 000 m Höhe:		3 750 km
Steigzeit auf 6 000 m Höhe:		36,5 min
Gipfelhöhe mit Bombenzuladung:		6 800 m
Startrollstrecke:		950 m
Startstrecke bis 15 m Höhe:		1 310 m
Bewaffnung: 5 MG Kal. 13 mm		
Bombenzuladung bis zu		3 500 kg

musste zunächst noch verzichtet werden, da die Versuche mit der ferngesteuerten, raketengetriebenen Flugbombe Henschel Hs 293 und deren Weiterentwicklung Hs 294 wegen der geringen Bodenfreiheit für einen einwandfreien Start erhebliche Bedenken aufkommen liessen. Die Belade- und Startversuche zeigten, dass unter besonderen Vorsichtsmassnahmen beim Rollen und Starten auf der Betonbahn die Bodenfreiheit bis zu einem Startgewicht von 31 t gerade noch ausreichte. Allerdings wurden hierbei einwandfreie Pisten vorausgesetzt, die auf Frontflugplätzen wohl kaum zu erwarten waren.

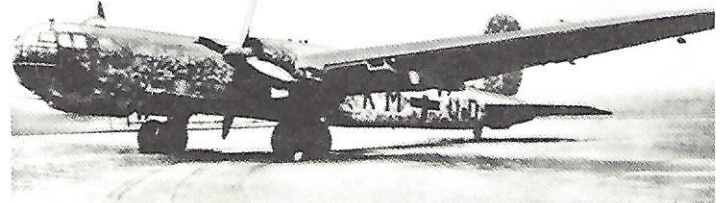
Die aus der Produktion kommenden Muster kamen gleich zum Fronteinsatz beim KG 40 nach Bordeaux-Mérignac und Toulouse; eine Gruppe wurde speziell zur Schiffszielbekämpfung im Atlantik nach Orléans verlegt, und den Rest erhielt das KG Hindenburg zur Schiffsbekämpfung im Mittelmeer. Dieses Geschwader erhielt jedoch nur einige wenige Muster der A-5-Serie, da noch "genügend" A-3-Flugzeuge vorhanden waren. Nachdem diese Reste nicht mehr einsatzfähig waren, wurde das Geschwader aufgelöst und mit dem KG 40 zusammengelegt. Das KG 40 konnte noch etwas länger Einsätze mit der He 177 fliegen. Zunächst recht erfolgreich, dann aber streikten durch die hohen Anforderungen wieder die Triebwerke. Nur unter grösstem Einsatz des Bodenpersonals konnten die übrigen He 177 einsatzklar gehalten werden, die sich schliesslich beim Unternehmen "Steinbock" - einem letzten massiven Luftangriff auf London - gut bewährten. Die Verluste der bei diesem Unternehmen beteiligten Verbände, die mit He 111, Do 217, Ju 88 und Ju 188 gemeinsam mit den He 177 den Angriff durchführten, waren katastrophal hoch. Etwa 60 % der eingesetzten Flugzeuge gingen verloren oder wurden unbrauchbar gemacht. Nur bei den He 177 waren die Verluste geringer. Das Gros der He 177



Die Heinkel He 177 V-1 machte am 19. November 1939 den Erstflug



Eine Heinkel He 177 A-0 beim Start



Eine Heinkel He 177 A-5 auf dem Werkflugplatz

startete von Leipzig - Brandis aus und stieg mit Ueberlast bis auf 7 000 m Höhe, die über der Nordseeküste erreicht wurden. Im Bahneigungsflug konnte dann London mit 680 km/h Geschwindigkeit angefliegen werden; die Nachtjagdabwehr wurde durch diese hohe Geschwindigkeit ausgeschaltet. Die Flabarrikaden konnten wegen der guten Panzerung ebenfalls überwunden werden, und nach Abwurf der Lasten entkamen die meisten He 177 dem mörderischen Treiben. So wurde dieser Einsatz für die He 177 zum letzten Erfolg an der Front. Immer mehr verlangten die Fronteinsatzgeschwader die He 177, aber vergeblich. Das RLM gab den unverständlichen Befehl, den Bau der He 177 einzustellen. Die restlichen Muster, auch die noch im Einsatz stehenden, sollten zerstört werden, obgleich das RLM noch drei Monate zuvor, im Juli 1943, eine monatliche Produktion von 250 Flugzeugen verlangt hatte. Die Frontgeschwader wussten sich nicht anders zu helfen, als diesen Befehl zu ignorieren, denn die Inva-

sion der Alliierten stand bereits zur Debatte, und dafür wurde jedes einsatzbereite Flugzeug dringend benötigt. Auch der Flugzeugbau hielt sich nicht an den Produktionsstopp und produzierte weiter. Erst als die Lage für den Bombereinsatz wirklich sichtbar ernst wurde, musste die Produktion im Oktober 1944 eingestellt werden, um genügend Baukapazität für das Jäger-Notprogramm zu erhalten. Bis dahin konnten aber insgesamt noch etwa 560

A-5-Muster an die Truppe geliefert werden. Das Finale des He 177 Einsatzes wurde vom KG 40 kurz nach dem Ausbruch der Invasion eingeleitet. Mit allen noch verfügbaren Mustern startete das Geschwader mit einer ausschliesslich aus Henschel-Bomben bestehenden Last, wobei jedes Flugzeug zwei bis drei dieser Gleitbomben mitführte, und opferte dabei über die Hälfte der Flugzeuge für einen letzten Verzweiflungseinsatz.

IN LETZTER MINUTE



Vor 25 Jahren ...

SWISSAIR - Foto

Jahrelang hatte die gute HB-LBO in tranchiertem Zustand in einem Hangar in Belp gelegen. Mäuse, Aircraft-Fans und der Zahn der Zeit nagten an ihr und das Cockpit war erschreckend leer geworden. Dann fassten Swissair-Flugkapitän Schilliger und Direktor Waldis (Verkehrshaus Luzern) den lobenswerten Entschluss, dieses Flugzeug zu restaurieren, um es später im Verkehrshaus Luzern ausstellen zu können. Nachdem die Periode der tausend Wenn und Aber überwunden war, stellte sich das erste grössere Problem, der Transport von Belp nach Kloten, welcher dann aber mit Unterstützung der Armee reibungslos von statten ging. Mit bewundernswertem Elan gingen nun die Swissair-Leute daran, ihren ehemaligen Stallgefährten gründlich zu überholen. Man entfernte Vogelnester aus dem Rumpf, flickte Risse und Löcher, sammelte bei Ehemaligen Originalinstrumente und genau auf den Zeitpunkt der Indienststellung der ersten DC-9 erlebte auch die Fokker F VIIa (Werk-Nr. 5005) ihren zweiten "roll-out". Doch blättern wir erst einmal ein bisschen in ihrer Vergangenheit:

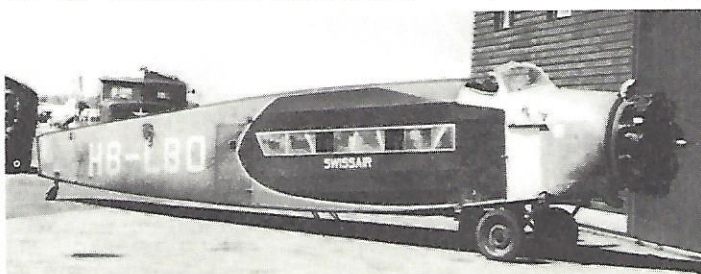
Im April 1927 erstand die damalige BALAIR unseren Fokker F VIIa zum Preis von 90 000 Franken. Sie flog mit der CH-157 immatrikulierten Maschine auf den Routen:

Amsterdam - Rotterdam - Brüssel - Basel - Zürich,
St.Gallen - Basel und Basel - Genf - Marseille.

Nach der Fusion Balair/Ad Astra am 26. März 1931 übernahm die SWISSAIR den Fokker und beflug mit ihm hauptsächlich Kurzstrecken, z.B. nach Stuttgart und München. Nach dem Krieg wurde die Fokker nur noch zur Schulung, für Keuchhusten- und Rundflüge verwendet, bis sie 1950 ganz ausser Dienst gestellt wurde.

Vor der Ueberführung nach Kloten

Foto Eichenberger



Im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung von 1939 wurde das Flugzeug einer gründlichen Revision (bei den FFA) unterzogen. Es erhielt anstelle des Wright Cyclone R-1820E von 500 PS den stärkeren SR-1820 F-2, welcher 720 PS abgab. Dieses Triebwerk und der Propeller stammten von der Clark GA-43. Das Heckrad einer Clark ersetzte die Kufe, welche normalerweise am F VIIa angebracht war, und am Hauptfahrgestell wurden Palmer-Trommelbremsen angebracht. Ferner wurden die acht Peddigrohrsessel in der Kabine durch zehn neue Stahlrohrsitze mit Kunstlederüberzug ersetzt.

WG

Allgemeine Daten:

Spannweite	19,31 m	Flugst. Zelle	5392.4 Std
Länge	14,5 m	Flugst. Motor	1302.3 Std
Höhe mit Antenne	4,5 m	V/Reise	165 km/h
Spurweite	4,3 m	V/Max.	200 km/h
Flächenbelastung	61,5 kg/m ²	V/Min.	80 km/h

Tankinhalte: 3 Tanks zu 335 Liter, zusammen ca. 1000 lt
Verbrauch: ca. 165 lt pro Stunde (seelige Zeiten!)
Motoren-Oel: Tankinhalt 45 lt, Verbrauch ca. 4 lt/h !

Max. Startgewicht	3 600 kg
Leergewicht	./ 2 378 kg
Zuladung	1 222 kg
Besatzung und Motoren-Oel	./ 200 kg
bleiben für Benzin und zahlende Last:	1 022 kg

Das restaurierte Flugzeug in Kloten

Foto Gysin





Bilder 1 - 5

Lösungen bis 31.1.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von richtigen Lösungen werden publiziert. Auflösung Test 12/66: Drei F-105, eine F-100 / Ambassador / Destroyer / Etendart / Mig-17.

Nur zwei Teilnehmer haben unseren Jahres-Wettbewerb durchgehalten. Peter Amport, Münchenstein und Ernst Recher, Liestal haben beide 53 Punkte erzielt. Sie erhalten mit unserem Glückwunsch je einen Bücher-Bon im Wert von 20 Fr.

KURZNACHRICHTEN

Die Pilatus Flugzeugwerke in Stans haben die Generalvertretung des MU-2 Geschäftsflugzeuges für Europa, Afrika, Nahen und Mittleren Osten übernommen.

Die Demonstrationsreise mit dem von der Mitsubishi Heavy Industries Ltd. gebauten PTL-Flugzeug durch England, Frankreich, Portugal, Italien und Oesterreich verlief sehr positiv.

Am 1. Dezember hat die Swissair ihre dritte DC-9 erhalten. Die HB-IFC mit dem Namen Appenzell - Ausserrhodens flog von Long Beach über Kansas City, New York, Goose Bay (Neufundland) und Keflavik (Island) nach Kloten. Ab 23. Dezember wird die Maschine auf dem europäischen Streckennetz der Swissair eingesetzt.

Im EMD scheint man sich über das 1970 zu beschaffende Kampfflugzeug nicht einig zu sein. Wie von hoher Stelle verlautet, wünschen die Einen ein reines Erdkampfflugzeug, die Andern ein Mehrzweck-Flugzeug, die Dritten ein Uberschall-Flugzeug und für die Vierten sollte es nichts kosten...

Das härteste Ziel für die Nord Vietnam angreifenden Thunderchiefs ist die Bahnlinie von Hanoi nach Rotchi-na. Auf den 16 Kilometern davon, die angegriffen werden dürfen (die 48 Kilometer nächst der chinesischen Grenze und Hanoi sind Sicherheits-Zonen) sind über 1 100 Flakkanonen der Kaliber 37 bis 100 Millimeter in Stellung.

Douglas hat im November erstmals 12 Düsenverkehrsflugzeuge abgeliefert. Nämlich elf DC-9 und eine DC-8. Damit hat die Firma im vergangenen Geschäftsjahr 64 DC-9 und 34 DC-8, total also 98 Jetliner abgeliefert. Die Geschäftsleitung wurde von der Direktion ermächtigt sondierende Gespräche mit mehreren grossen Firmen durchzuführen, die Interesse an einem möglichen Zusammenschluss gezeigt haben.

Die NASA hat im Apollo-Programm verschiedene Änderungen vornehmen müssen. Der erste bemannte Einsatz, AS-204, wird im ersten Quartal dieses Jahres stattfinden. Beim folgenden AS-206-Einsatz wird das unbemannte Mondlandefahrzeug erprobt. Bei einem Doppel-Einsatz (AS-205-208) wird mit einer schubverstärkten Saturn I zuerst eine bemannte Apollo-Kapsel gestartet. Etwa einen Tag später wird mit einer gleichen Trägerrakete ein unbemanntes Mondlandefahrzeug (LEM) in eine Umlaufbahn eingeschossen. Die Besatzung der Apollo-Kapsel wird ein Rendezvous- und Kupplungsmanöver mit dem LEM durchführen und zwei der drei Astronauten werden umsteigen, um das Funktionieren des LEM im bemannten Zustand zu prüfen. Zur Landung werden die Astronauten wieder in die Kapsel zurückkehren.

Pratt & Whitney's JTF17 Triebwerk wurde am 11. Dezember erstmals auf 26 000 kp Schub gefahren. Pratt & Whitney konkurriert gegen General Electric in der Konstruktion, dem Bau und der Erprobung dreier Versuchstriebwerke für das amerikanische Uberschall-Verkehrsflugzeug.

CLUBMITTEILUNGEN

FEKB

EINLADUNG ZUR JANUAR-VERANSTALTUNG

Am 26.1.1967, 20.00 Uhr, im Restaurant Post (Nähe SBB), Basel, Saal 1. Stock: "FAHRT INS UNBEKANNTE" G.E. Bühlmann lüftet die Schleier über seiner letzten Reise in ferne Länder.
Wir freuen uns auf Ihr Erscheinen!

Am 31. Dezember ist die Zahlungsfrist für den Mitglieder-Beitrag abgelaufen. Der Vorstand dankt Allen, die diese Frist eingehalten haben und hofft, dass der Kassier nach dem 5. Februar keine Nachnahmen an immer noch Säumige versenden muss. Unser PC: 40 - 29 315 FEKB.

Am 24. November 1966 konnten wir Roland Eichenberger, Präsident der Gruppe für Flugzeugerkennung Bern, bei uns begrüssen. Er hatte mit viel Liebe zum Detail Geschichte und Dias der 50 ersten Jets zusammengetragen.

Als Matinée-Film am 11. Dezember 1966 besahen sich knapp 1000 Mitglieder und Gäste den ausserordentlich eindrücklichen Streifen 633rd Squadron mit seinen herrlichen Mosquito-Aufnahmen.

Uebernächste Veranstaltung: 23. Februar 1967.

Ein unbekannter Spender hat uns zu Gunsten des DELTA 50 Franken überwiesen! Herzlichen Dank!

FEKO

Zur Teilnahme an Flugzeugerkennungskursen in Olten haben sich auf den ersten Anrieb 85 Interessenten gemeldet.

GfFEB

Am 2. Dezember 1966 berichtete Herr G. Berney vom Büro für Flugzeugerkennung des EMD in einem ausgezeichneten Vortrag über "Die Schweiz. Flugwaffe 1939-45". Ca. 85 Anwesende folgten den sehr interessanten Darstellungen, die von den Filmen Meeting Dübendorf 1937, Bomberlandungen in Dübendorf und 25 Jahre UeG umrahmt wurden. Eine Rarität stellten die prächtigen Farbdias von unseren Me 109, D-3800, C-36 etc. dar.

Unsere nächste Veranstaltung: 27. Januar 1967.