



DELTA

Der unbekannte Verwandte F-86H

Von den vielen Varianten des F-86 Jagdflugzeuges dürfte die H-Version eine der weniger bekannten sein. Dieses Flugzeug sei in der Folge kurz beschrieben.

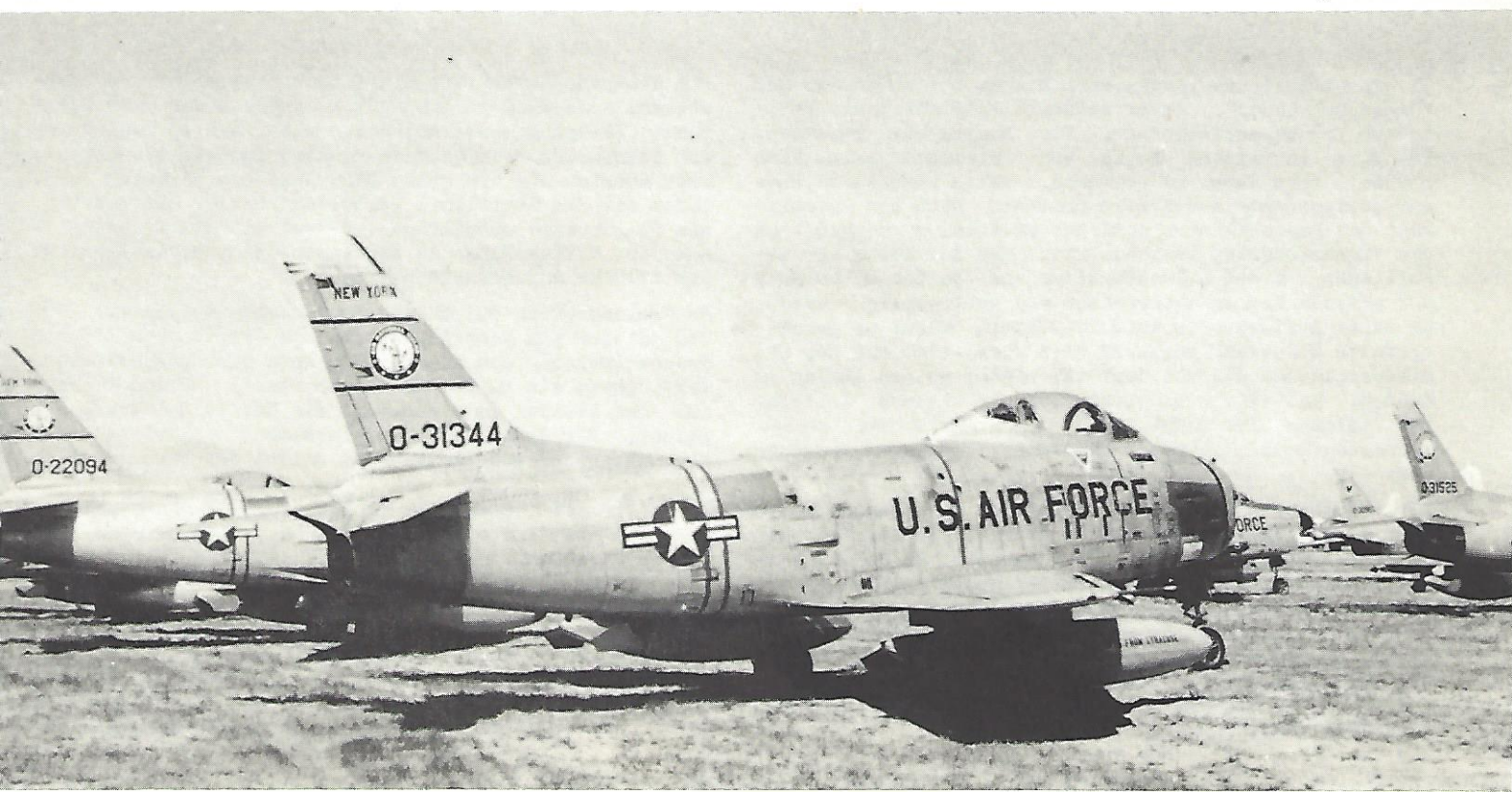
Nach Beendigung des Korea-Krieges teilte man die einsitzigen Kampfflugzeuge noch schärfer in zwei Kategorien als bisher, in die reinen Interceptor, welche dem ADC (Air Defence Command) zugeteilt wurden und in Erdkampfflugzeuge, welche direkt in den Kampf eingreifen sollten und ev. eine temporäre Luftherrschaft über eine Kampfzone erringen mochten. Diese zweite Kategorie war dann dem TAC (Tactical Air Command) unterstellt. Das ADC verwendete als Interceptor anfänglich die F-86A und F, ersetzte diese jedoch bald mit der neueren, mit Lenk Waffen ausgerüsteten, D-Version (Allwetter) des Sabre. Es ist klar, dass das Tactical Air Command nun auch eine speziell für seine Aufgaben hergerichtete Version des Sabre wünschte.

Die Entwicklung eines reinen Erdkampfflugzeuges des Typs F-86 hatte bei North American bereits 1951 begonnen. Die Idee war, grössere Kampflast durch ein stärkeres Triebwerk zu ermöglichen. Dies wiederum bedingte einen grösseren Rumpferschnitt und mehr Betriebsstoff-tanks. Eine weitere Aenderung schliesslich war die Vergrösserung der Fläche des Höhensteuers. Am Höhensteuer übrigens sieht der geübte Erkennen, ob es sich um eine H-Variante des Sabre handelt: Das H-Modell-Höhensteuer

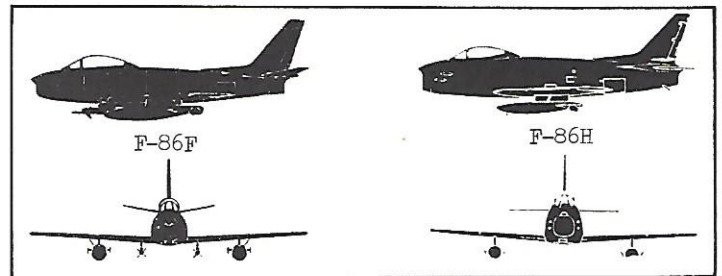
ist von vorne betrachtet horizontal, während bei den F und Canadair-Varianten das Höhensteuer sehr ausgeprägt positive V-Stellung hat.

Der Prototyp der H-Version flog erstmals am 30.4.53. Die Erprobung ging ziemlich ereignislos vorüber. Die errechneten Leistungen wurden durch die Testflüge bestätigt. Das Flugzeug hatte im Gegensatz zur F-86F eine kürzere Startstrecke, eine bessere Steigleistung und erzielte bessere Resultate im Luft/Boden - Schiessen. Schlechter als bei der F-Version waren die Höchstgeschwindigkeit und der Kurvenradius, dies bedingt durch eine höhere Flächenbelastung und breitere Rumpfform. Da jedoch diese Maschine nicht für den Luftkampf konstruiert worden war, wurde diesen Tatsachen kein allzu grosser Wert beigemessen. Die ersten 120 F-86H behielten die Sabre-Standart-Bewaffnung von 6 Mg's von 12,7 mm. Diese wurden dann in der Folge zugunsten der stärkeren Bewaffnung von 4 x 20 mm M-39-Kanonen fallengelassen.

Eine ganz wesentliche Erhöhung der Kampfkraft brachte der Umstand mit sich, dass dieses Flugzeug mit der neuen 600 kg "special store" ausgerüstet werden konnte. Die offiziell "Spezialbehälter" getaufte Unterlast unter dem rechten Flügel war natürlich nichts anderes als eine taktische A-Bombe mit einer ca. 5-fachen Sprengkraft der Hiroshima-Bombe! Da bei einem normalen "Tief-



angriffsabwurf" der Bombe das Flugzeug von seiner eigenen Bombe zerstört worden wäre, wurde mit dem F-86H erstmals eine neue Technik des Bombenabwurfs erprobt. Das Ziel wurde im Tiefflug angefliegen, dann steigt das Flugzeug zu einem Looping auf, etwas vor dem höchsten Punkt dieses Flugmanövers wird die Bombe ausgeklinkt. Diese trennt sich vom Flugweg des Flugzeuges und fällt in einer Art "Bogenschuss" ins Ziel, während sich die Sabre durch einen "Immelmann" (halbe Rolle nach halbem Looping) wieder in Normalfluglage zurückdreht und mit Volleistung entkommt. Selbstverständlich wird dieses komplizierte Bombenabwurf-Manöver durch einen automatischen Computer berechnet.



Den 112 F-86H-1 folgten 60 F-86H-5 und schliesslich weitere 300 F-86H-10. Die letzte F-86H-10 wurde im März 1956 der USAF ausgeliefert.

Die F-86H ist nun seit mehreren Jahren beim TAC "ausgestaubt" worden und dient zur Zeit noch bei vier Reserveeinheiten, der 101., 131., 138. und 198. Staffel der Air National Guard. Ihre Nachfolge im TAC trat die F-100 Super-Sabre an.

Technische Daten:

Triebwerk:	1 General-Electric J-73-GE-3A zu 4450 kp
Länge	12,90 m
Spannweite	13,05 m
Leergewicht	6 900 kg
Startgewicht bis	12 000 kg
V max auf NN	1 110 km/h
auf 10 000 m	990 km/h
Steigleistung	4 300 m/Min
Gipfelhöhe	16 900 m
Aktionsradius	830 km
Ferry Range	2 890 km

WG

Das waren noch Zeiten...

Aus Nr. 9 der Zeitschrift FLUGSPORT vom 29. April 1914

21. April 1914. Am vergangenen Montag ist zu Monaco der "Pokal Schneider", jener bekannte internationale Wettbewerb für Wasserflugzeuge, zur Austragung gekommen. Es wird in erster Reihe von Interesse sein, hier nochmals kurz daran zu erinnern, worin eigentlich dieser vielgenannte Wettbewerb besteht. Nach den Intentionen des Preisstifters soll der Wettbewerb zeigen, ob ein Wasserflugzeug imstande ist, von der Küste aus abzufliegen, einen Erkundungsflug von 50 bis 60 km über der offenen See zu unternehmen und schliesslich wieder an seine Abflugstelle zurückzukehren, wobei es gegebenenfalls ausserdem imstande sein muss, sich auf der See niederzulassen und von dort aus wieder seinen Abflug zu nehmen, und zwar ausschliesslich mit eigenen Mitteln. Das Reglement für 1914 hat, in Durchführung dieses Grundgedankens, folgende nähere Bestimmungen vorgesehen:

Der Wettbewerb hat ausschliesslich im offenen Meere über eine Distanz von 150 Seemeilen (277,8 km) oberhalb einer geschlossenen Rundstrecke vor sich zu gehen, welche ausserhalb des Hafens oder der geschlossenen Reede gedacht ist und eine Mindestentwicklung von 5 Seemeilen (9,26 km) aufweist. Er muss zwischen 8 Uhr morgens und Sonnenuntergang bestritten werden und jeder Bewerber hat Anrecht auf nur einen einzigen Start, den er aber innerhalb der angegebenen Zeit nach eigenem Belieben vornehmen kann.

Die Bewerber hatten die Startlinie schwimmend zu passieren, sich dann in die Luft zu erheben und eine Bahnrunde fliegend zurückzulegen, wobei sie an zwei durch die Kommissare bezeichneten Punkten anzuwassern hatten; dann mussten sie die erste Bahnrunde beschliessen und, indem sie die Startlinie in vollem Fluge übersetzten, die Flugstrecke abzufliegen, worauf sie die Ankunftsline in vollem Fluge zu passieren und schliesslich auf der Strecke anzuwassern hatten.

An Preisen waren für diesen Wettbewerb ausgesetzt: Für den Sieger ein Kunstgegenstand im Werte von 25 000 Francs (welcher dem siegreichen Aero Club auszuhändigen war), sowie ein Barbetrag von ebenfalls 25 000 Francs; für den zweiten im Klassement die Hälfte der Nennungs-gelder; für den dritten im Klassement ein Drittel der Nennungs-gelder und dem vierten sollte der Rest zufallen.

Fünf Nationen hatten sich zu dem diesjährigen Schneider Cup in Monaco eintragen lassen: Deutschland, Frankreich Grossbritannien, die Schweiz und die Vereinigten Staaten. Deutschland fiel gleich von vorneherein aus, denn Viktor Stöffler, welcher designiert war, die deutschen Farben zu verteidigen, hatte am Tage vor dem Wettbewerb in Marseille, wo er Versuche mit seiner Maschine vornahm, einen Unfall, der ihn "hors de combat" setzte. Er hatte am Morgen mehrere Versuche unternommen, die schon nicht die wünschenswerte Befriedigung ergaben; aber

schliesslich schickte er sich am Nachmittag an, auf seinem Apparat, an dessen Bord Ingenieur Decamp als Fluggast Platz genommen hatte, nach Monaco abzugehen. Nachdem das Flugzeug einige Sprünge auf dem Wasser ausgeführt hatte, kam ein Hilfsschwimmer mit dem Wasser in Kontakt und zerbrach. Hierdurch wurde das Gleichgewicht der Maschine gestört, die sich überlegte und sehr bald unter Wasser lag. Decamp und Stöffler konnten sich aus ihrem unfreiwilligen Bade auf den Mittelschwimmer retten, worauf das Flugzeug von zwei herbeieilenden Motorvedetten in Schlepptau genommen und an die Küste gebracht wurde. Die ganze Szene, die nur einige Sekunden dauerte, spielte sich etwa 500 m vom Ufer entfernt ab. Der Apparat hatte bei dem Vorgang stark gelitten und am Abend noch spülten die Wellen Teile des Flugzeuges an die Küste heran. Wie es scheint, war der Motor unbeschädigt geblieben.

Es blieben somit folgende Apparate und Flieger im Wettbewerb:

Vereinigte Staaten:	Weymann, auf Nieuport,	160 PS
	William Thaw auf Deperdussin	160 PS
Frankreich:	Dr. Espanet auf Nieuport	160 PS
	Levasseur auf Nieuport	160 PS
	Garros auf Morane Saulnier	160 PS
Grossbritannien:	Howard Pixton auf Sopwith	100 PS
	John Garberry auf Morane Saulnier	160 PS
Schweiz:	Ernest Burri auf Franco-British-Aviation	100 PS
	Ersatz: Parmelin auf Deperdussin	

Der Wettbewerb ging bei prächtigem Wetter, aber heftigem Winde, in der gewaltigen Bay von Monaco an gedachtem Tage vor sich. Genau um 8 Uhr nahm Dr. Espanet als erster seinen Abflug, dicht gefolgt von Levasseur, Pixton, Garberry und Burri. Espanet, Levasseur und Burri vollbringen das zweimalige Anwassern, wie es durch das Reglement vorgesehen ist, in durchaus regulärer Weise. Die Zeiten der ersten Runde sind: Levasseur 9:17; Espanet 8:55.3; Burri 6:17.4. In dem Augenblick, wo diese drei Flieger ihre zweite Runde beenden, stösst Pixton auf seinem Sopwith mächtig vor. Er erhebt sich mit erstaunlicher Leichtigkeit und segelt dicht über dem Wasser mit einer Stundengeschwindigkeit von 150 km dahin. Er legt seine erste Runde, einschliesslich zweimaligem Anwassern, in 4:27.3, das heisst mit mehr als 120 km durchschnittlicher Stundengeschwindigkeit zurück. Die 20 km bringt er in 8:38.3 hinter sich; bei der dritten

Runde beträgt seine Fluggeschwindigkeit 147 km in der Stunde. Entgegen der Voransage legt sich alsbald der Wind, das Meer ist ruhig und die Wolken verschwinden, worauf helles Sonnenlicht hereinbricht. Das Schauspiel ist nunmehr ein glänzendes und der ganze Horizont ist so klar und lichterfüllt, dass man den vier Fliegern auf ihrem ganzen Fluge bis zum Cap Martin gut folgen kann.

Jetzt wird das Rennen geradezu aufregend. Espanet und Levasseur lassen sich nach der 16. bzw. nach der 17. Runde auf dem Wasser nieder; auch Pixton schwächt ersichtlich ab und seine Fluggeschwindigkeit verringert sich. Nur Burri setzt in gleichmässigen Windungen den Flug fort. Lord Garberry wechselt sein Flugzeug: er geht an Bord des Janoir'schen Deperdussin. Indessen scheint er sich mit dessen Steuerung gar nicht zurecht zu finden. Nach einer schlechten ersten Runde, bei der er nur mit grossen Schwierigkeiten anwassert, gibt er endgültig auf. Auch Espanet und Levasseur lassen sich hereinschleppen.

Pixton hat jetzt nur noch Burri hinter sich. Der Schweizer hatte nicht hinreichenden Betriebsstoff für einen dreistündigen Flug in seinem Reservoir. Als er sah, dass Pixton seinen Vorsprung immer mehr vergrösserte, wollte er das Benzingemisch seines Motors verbessern. Aber dieser, ein Monosoupape, nahm nur auf, was er für seinen Betrieb brauchte und stiess das überflüssige Benzin wieder ab, sodass sich das Reservoir des Schweizers nutzlos leerte. Nach 200 km trat denn auch die unvermeidliche Speisungspanne ein und Burri verliert mit dem Wiederauffüllen seines Reservoirs kostbare 37 Minuten. Jetzt sah sich der Engländer ganz allein, und er endete ohne Anstrengung in 2:13 als erster, nachdem er eine "kommerzielle Geschwindigkeit" von 140 km/h und eine Fluggeschwindigkeit, nach Abrechnung der Schwimmzeit, von 147 km/h realisiert hatte.

Das Klassement des Wettbewerbes lautet demnach folgendermassen:

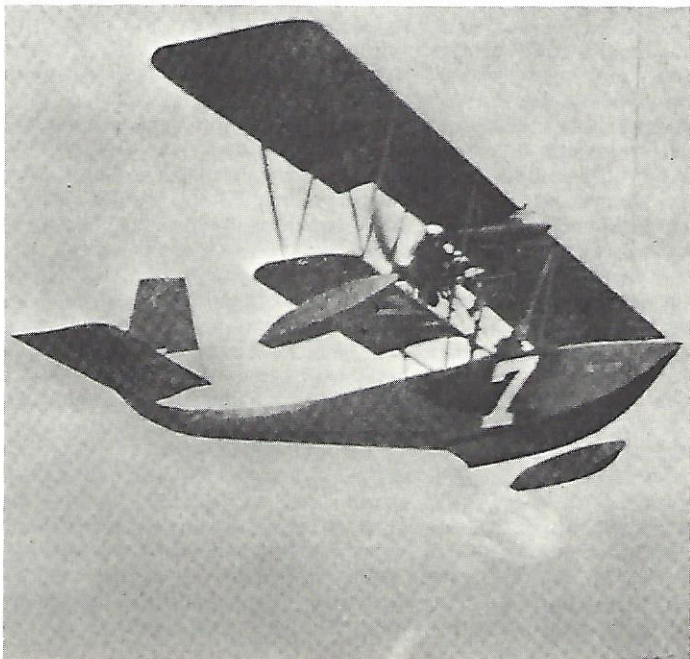
- Howard Pixton, England, Wasserflugzeug Sopwith, 100 PS Monosoupape Gnôme, Schraube Chauvière; 150 Seemeilen in 2:00:13.2
- Ernest Burri, Schweiz, Wasserflugzeug Franco-British-Association, 100 PS Monosoupape Gnôme, Schraube Chauvière; 150 Seemeilen in 3:24:12 (37 Minuten Zeitverlust beim Auffüllen des Benzinreservoirs)

Nicht klassiert sind: Levasseur, Garros und Dr. Espanet (Frankreich), Garberry (England), Weymann und Thaw (Vereinigte Staaten).

Einige Angaben über die am Wettbewerb erzielten Zeiten sind vielleicht von Interesse:

	Pixton	Burri	Espanet	Levasseur
50 km	20:57	29:17	28:13	30:05
100 km	41:33	57:54	51:53	54:46
150 km	1:02:31	1:27:36	1:16:47	1:22:56
200 km	1:24:04	1:57:39	-	-
280 km	2:00:13	3:24:12	-	-

Der "Pokal Schneider", welcher bisher Prévost gehörte, ist demnach nach England gegangen. Natürlich hat dieser Ausgang des Rennens unter den französischen Fliegern und mehr noch unter den Konstrukteuren, eine grosse Bestürzung hervorgerufen. Die französischen Flieger erkennen es unumwunden an, dass sie zum ersten Mal gesehen haben, dass ein Wasserflugzeug, nämlich die von Pixton gesteuerte Sopwith, sich in der Luft genauso wie ein Landflugzeug bewährt hat, mit der gleichen Flugleistung der gleichen Regelmässigkeit und der gleichen Stabilität. Man verlangt jetzt hier, dass die Konstrukteure endlich daran gehen, nicht irgend eine Landflugzeugtype zum Wasserflugzeug "umzuwandeln", sondern ein sorgfältig ausstudiertes Wasserflugzeug zu schaffen, wobei ihnen der Umstand von Nutzen sein wird, dass die französische Marine einen gewaltigen Ausbau des Marineflugwesens beabsichtigt und zu diesem Zwecke die Konstrukteure zu erneuten und eingehenden Studien des Problems anregen dürfte.



Ernest Burri mit seinem Franco-British-Aviation - Flugboot in der Luft.



CH-53A Sea Stallion

Anfangs 1962 legte das US Marine Corps die Forderungen für ein fortgeschrittenes Transporthubschrauber-Konzept mit hoher Geschwindigkeit fest, welches in der Lage sein sollte, 38 bewaffnete Soldaten mit einer Geschwindigkeit von 278 km/h zu befördern und auch unter Schlechtwetterbedingungen einsatzfähig zu sein. Eine weitere Forderung war die Zugänglichkeit zu den Bauteilen, einfache Wartung bei der Truppe und mögliche Leistungssteigerung in der Zukunft.

Nachdem eine Anzahl von Vorschlägen ausgewertet worden war, gab das US Marine Corps Ende 1962 bekannt, dass Sikorsky Aircraft die Ausschreibung gewonnen habe und diese neue Generation von Transporthubschraubern bauen werde. Das US Marine Corps beabsichtigte mit der Schaffung dieses Transportkonzeptes die operativen Transportforderungen, welche Ende dieses Jahrzehnts anfallen werden, zu befriedigen.

Das Ergebnis der von Sikorsky durchgeführten Studien war die CH-53 A. Es handelt sich um einen einrotorigen Helikopter mit zwei-Turbinen-Antrieb. Seine Primär-Aufgabe besteht in der Beförderung von Lasten, Geräten oder in der schnellen Verlegung von ausgerüsteten Truppen. Die CH-53 A wird unter allen Wetterbedingungen eingesetzt werden können und den ersten Hubschrauber darstellen, in den das Integrated Helicopter Avionic System (IHAS) eingebaut wird. Diese Anlage stellt einen bedeutenden Durchbruch der Elektronik bei Transporthubschraubern dar. Bei ihr sind durch kompakte, transistorsierte gedruckte Schaltungen drei Arbeitssysteme zusammengeschlossen:

1. Doppler Navigationsanlage

Mit Hilfe von Doppler-Signalen, die in eine zentrale Rechenanlage gegeben werden, wird eine wirklich bodenunabhängige Navigation erreicht. Sowohl bildliche als taktische Darstellungen werden für den Piloten und auch den Co-Piloten gegeben.

2. Bodenhindernisanzeige kann gewählt werden, um Konturenflüge durchzuführen. Dabei werden nach vorne strahlende Radarsignale in die Rechenanlage geleitet und automatisch in Sichtdarstellung umgewandelt. Da-

mit ist der Pilot in der Lage, Hindernisse selbst beim Flug in Bodennähe bei hohen Geschwindigkeiten und schlechten Sichtverhältnissen auszumachen.

3. Verbandsflug-Radar

Bei mit IHAS ausgerüsteten Hubschraubern ist Verbandsflug unter allen Wetterbedingungen möglich. Einem "Führungs-Hubschrauber" können bis zu 30 andere in enger Formation folgen. Diese Möglichkeit ist besonders unter Schlechtwetterbedingungen und schlechten Sichtverhältnissen von Bedeutung.

Zusätzliche Sicherheit wird bei diesem Hubschrauber durch gute Einmotorenflug-Eigenschaft gegeben. Er kann den Horizontalflug in einem Geschwindigkeitsbereich von 80 - 220 km/h mit einer Nutzlast von acht Tonnen fortsetzen.

Mit Rücksicht auf die besondere Verwendung als schwerer Kampfzonen-Transporter wurde bei der CH-53 A grosser Wert auf die Gestaltung des Frachtraumes gelegt. Die Abmessungen der Kabine sind 9,15 x 2,29 x 1,98 m und ergeben somit einen Frachtraum von 42 m³. Im Kabinenboden, der mit 1 500 kg/m² belastbar ist, sind aus 3 m langen Segmenten bestehende Spurschienen für Fahrzeuge und Zurrösen zur Befestigung von Lasten eingelassen. Die Unterseite dieser Spursegmente ist mit Rollen versehen, so dass das Verladen von Kisten oder palettierter Last bei umgedrehten Segmenten auf zwei Rollbahnen mit minimalem Personal- und Kraftaufwand schnell erfolgen kann. Zwei in den vorderen Ecken des Frachtraumes eingebaute 900 kg-Winden, die getrennt oder gemeinsam von innen oder mittels Fernbetätigung über ein Kabel auch von aussen betrieben werden können, ermöglichen ein Be- und Entladen durch einen Mann. Die aus zwei Teilen bestehende Hecktür ist so konstruiert, dass der untere Teil, die Laderampe, in horizontaler Stellung hydraulisch verriegelt werden und Lasten bis zu 1400 kg aufnehmen kann. In dieser Stellung ist ein stufenfreier Uebergang von der Laderampe zur Pritsche eines Lastwagens möglich. Die Rampe kann in jeder Stellung arretiert werden. Im Flug kann die Rampe geöffnet bleiben, ohne die Flugcharakteristik des Hubschraubers zu beeinflussen.

Die CH-53A kann zum Beispiel folgende Lasten befördern:

- 1 Haubitze 105 mm mit Fahrgestell
- 2 Jeeps
- 1 Sattelschlepper-Anhänger
- 1 F-5 B Jagdflugzeug
- alle Lenk Waffen Luft-Luft und Luft-Boden der USA

HV

Technische Daten:

Rotordurchmesser	21,95	m
Rumpflänge	20,47	m
Leergewicht	9 500	kg
Normale Nutzlast	3 630	kg
Max. Horizontalgeschwindigkeit	314	km/h
Max. Reisegeschwindigkeit	277	km/h
Steiggeschwindigkeit auf Meereshöhe	555	m/s
Dienstgipfelhöhe	5 090	m
Max. Schwebehöhe mit Bodeneffekt	3 500	m
Max. Schwebehöhe ohne Bodeneffekt	2 195	m
Reichweite mit 1 727 kg Treibstoff	450	km

Ein frischer Wind in Bern

Zur Pressekonferenz betreffend den 5. Mirage - Bericht.

Erfreulich - mit diesem Prädikat können die Eindrücke von der am Faschnachtsmittwoch in Bern gehaltenen Pressekonferenz zusammengefasst werden. Schon in seiner zuerst auf französisch gehaltenen Begrüssung hob der neue Chef des EMD, Bundesrat Celio, wörtlich hervor: "Un vrai secret n'a rien à faire avec la "Geheimnistuerei"! Mit Unbehagen erinnern wir uns an die Pressekonferenz in Emmen, wo es noch anders tönte. Wider besseres Wissen wurden damals unhaltbare Behauptungen aufgestellt, Geheimniskrämerie betrieben und eine unbeschreibliche Ueberheblichkeit an den Tag gelegt.

Umso erfreulicher war es, den Umschwung festzustellen. Nicht nur alle allgemeinen, sondern auch gerichtete Fragen betreffend die Bewaffnung, Einsatztaktik usw. wurden mit einer geradezu erstaunlichen Offenheit beantwortet. Wohl wurde gelegentlich um Geheimhaltung gebeten, doch gerade hier ist es die Pflicht der Fachpresse, darauf hinzuweisen, dass keine dieser geheimen Daten das Mirage III S Waffensystem in ein schlechtes Licht stellt. Immerhin kann man sich fragen, ob man die Presse nicht noch weitergehend von der Geheimhaltungspflicht hätte befreien sollen. Viele dieser Daten finden sich in den Firmenprospekten oder im Jane's, dem Nachschlagewerk der Luftfahrt.

Wenn auch die Tagespresse die Konferenz ausführlich kommentiert hat, so wollen wir doch hier die interessantesten Auskünfte kurz streifen.

Bis etwa 1980 werden die Venoms im Einsatz bleiben. Die Unterhaltskosten pro Jahr betragen für die 220 Venoms etwa 12 Millionen Franken, für die gleiche Summe lassen sich ein bis zwei Mach 2 Flugzeuge unterhalten!

Das zukünftige Erdkampfflugzeug dürfte vor allem für die indirekte Erdkampfunterstützung (Interdiction) eingesetzt werden. Der Geldknappheit wegen dürfte seine Beschaffung jedoch erst etwa 1973 erfolgen. Ein Beschäftigungsloch bei unserer Luftfahrtindustrie wird nicht zu vermeiden sein.

Der Wartungsindex der bisher abgelieferten Mirages liegt bei 40 Arbeitsstunden pro Flugstunde - (nicht übermässig, verglichen mit dem Wartungsindex im ersten Einsatzjahr der F-105 von 50; F-104 von 48; F-100D und F-102 mit 46; F-100, F-101A, F-8U, F-11F etwa 40. Niedriger liegen die A-4D und F-86 mit ca. 30; F-5A mit 21 und T-38 mit etwa 12 Arbeitsstunden pro Flugstunde).

Die Waffenwahl und -Beschaffung ist noch nicht abgeschlossen. Nach Plan hat jedoch die erste Staffel erst im Frühling 1968 einsatzbereit zu sein, es bleibt also noch genügend Zeit. Das Taran ist freigegeben für Navigation und Luft-Luft Einsätze. Im Laufe dieses Jahres werden auch die nötigen Aenderungen für Luft-Boden Angriffe durchgeführt sein.

Zum Schluss sei uns noch eine Bemerkung zum grössten Problem der Flugwaffe, dem Mangel an Instruktoren, gestattet. Wird nicht bei der Wahl der Pilotenanwärter

der Idealismus gegenüber dem Wissen unterbewertet? Von den wenigsten angehenden Akademikern und Technikern kann erwartet werden, dass sie sich später in das Instruktionskorps einreihen. Ebenso verständlich ist es, wenn der Rest von der Zivilluftfahrt aufgesogen wird. Auf lange Zeit gesehen, könnte sich eine gewisse Umstellung bei der Pilotenauswahl günstig auswirken.

PH

Wir gratulieren...

wenn auch nachträglich, dem Zweiten des Schneider-Cups von Monaco 1914, Ernest Burri zu seinem 80. Geburtstag. Der Jubilar verbringt seinen Lebensabend in La Ciotat, östlich Marseille. Ernest Burri wurde am 8. Februar 1887 in La Chaux de Fonds geboren. In Mourmelon, Frankreich, erwarb er am 18.5.1912 das Pilotenbrevet Nr. 24 auf einem Sommer Deperdussin. Während dem Ersten Weltkrieg leistete Burri als Adj. Uof. unter Hptm. Real Dienst in unserer eben entstandenen Fliegertruppe. Frankreich verlieh unserem Jubilar 1927 das Kreuz der Ehrenlegion.

CLUBMITTEILUNGEN

Flugzeugerkennungs-Wettkampf 67 am 11. November in Bern

Basel

Am 26.1.67 folgten mehr als 80 Anwesende den ansprechenden, spannenden Ausführungen von G.E. Bühlmann, der von seiner "Fahrt ins Unbekannte", die ihn bis in den Libanon brachte, berichtete. Die Ausbeute war entsprechend reich.

EINLADUNG zu unserer März-Veranstaltung:

Am 30. März 1967, Beginn 20.00 Uhr pünktlich (Dauer ca. 3 Stunden), referiert im Rest. Post beim Bahnhof SBB, Saal im 1. Stock,

Germain Berney, Büro für Flugzeug- und Panzererkennung Bern über:

UNSERE FLUGWAFFE WAHREND DES AKTIVDIENSTES 1939-1945.

Unser Gast ist in Bern "an der Quelle", was viele interessante Details verspricht. Zudem zeigt er 3 Filme
Meeting Dübendorf 1937
Bomberlandungen in der Schweiz
25 Jahre UeG!

Wir freuen uns, Sie begrüssen zu dürfen.

Voranzeige: Am 27.4.67 spricht wieder einmal Dr. W.N. Frick, Zürich, zu uns über "General Aviation in USA".

Aero-Salon Le Bourget 3./4. Juni 1967:

Reise mit modernsten, bequemen Cars. Abfahrt 2.6. 22 h Rückkehr 4.6. nachts. Kosten für Mitglieder: 53 Fr. Nichtmitglieder: 68 Fr., enthaltend Morgenessen 3.6. JH-Uebernachtung und Morgenessen 4.6. Mehrpreis für Hotel garni: 10 Fr.; Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldeschluss: 1. Mai 1967. Anmeldung nur durch Einzahlung auf PC 40-29315 FEKB mit Angabe des genauen Geburtsdatums und Berufs. Voraussichtliche Eintrittspreise: An beiden Tagen je 7 Francs. Weitere Auskünfte: Präsident oder Aktuar.

Flugzeugerkennungskurse des FEKB 1966/67

In Basel und Liestal haben 123 Teilnehmer ihren Flugzeugerkennungskurs mit der Schlussprüfung beendet. Die Qualifikation "Sehr gut" haben 63 Absolventen erreicht. Weitere 52 haben mit "Gut" und 8 mit "Genügend" abgeschlossen.

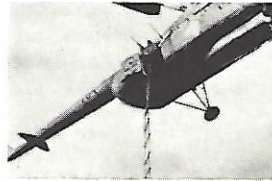
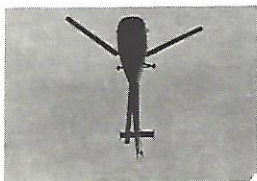
Bern

Am 27. Januar 1967 berichtete R. Eichenberger über die ersten Jets und gab damit Einblick in die Entwicklungsgeschichte der ersten 50 Jets in den verschiedenen Ländern.

Unsere nächste Veranstaltung:
31.3.67 Generalversammlung

KURZNACHRICHTEN

Für Lear werden die Limes AG, Zürich und die Aero - Dienst GmbH, Nürnberg in ihren Ländern den Verkauf und die Wartung der Lear Jets übernehmen.



Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 31.3.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

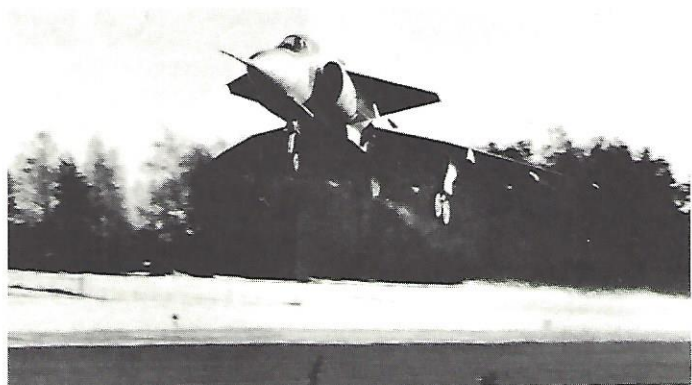
Auflösung Test 2/67: Il-28 / C-36 / P-149 / Sycamore / Noratlas.

Den Test 1/67 richtig gelöst haben:

Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Edi Fester, Spiegel, BE; Sam. Iselin, Bern; Kurt Mangold, Pratteln und der in der letzten Nummer erwähnte Hansruedi Schmid, Allschwil.



Cessna hat der US Army kürzlich die ersten Trainer des Typs T-41B abgeliefert. Die T-41B, eine Version des zivilen Modells 172, unterscheidet sich vom Grundmuster vor allem durch das Bugrad, welches so gross ist wie die Räder des Hauptfahrwerks, und durch eine umfangreiche Intercom- und Radioausstattung. Spitzengeschwindigkeit 260 km/h, Reisegeschwindigkeit 240 km/h, Steiggeschwindigkeit 272 m/Min. Start über 15 m Hindernis 315 m, Landung 260 m. Dienstgipfelhöhe 5 500 m. Unter einem 4 Mio Dollar Kontrakt wird Cessna bis Ende dieses Monats 255 T-41B liefern.



Die SAAB 37 Viggen hat am 8. Februar den Erstflug ausgeführt. Von Erik Dahlström gesteuert, blieb der Prototyp der AJ-37 während 43 Minuten in der Luft. Der Testpilot sagte nach dem Flug, dass sich die Maschine in allen getesteten Flugbedingungen, wie auch beim Start und bei der Landung gut kontrollieren lasse.

Das SAS hat zwei weitere DC-8 Super 63 bestellt. Zusammen mit den zwei schon im August letzten Jahres bestellten Flugzeugen dieses Typs, werden sie ab Sommer 1968 mit 16 Erstklass- und 176 Economy-Passagieren den Nordatlantik überqueren.

Sonic Boom

Der FEKB sucht:

1 Mann, Typ 007, mit einem Fell im Maul (denn ein paar Haare auf den Zähnen genügen nicht). Ferner muss unser Bewerber folgende Eigenschaften aufweisen:

Spitzenkünstler im FED
Organisationsgenie
Meister der Fotografie
umwerfendes Verhandlungstalent
guter Briefstil
Kenntnisse im Freistilringen

Er muss imstande sein, einen in Mayenheim startenden Düsenjäger von Basel aus als Mirage III C oder aber E anzusprechen.

Er muss auch imstande sein, aus einer Masse von ca. 200 mit den Händen gestikulierenden Besuchern auf dem Flugplatz die FEKB'ler herauszufinden.

Ferner muss er sämtliche Flugplätze im Umkreis von 1 000 km (Aktionsradius des FEKB) kennen, wissen, was auf dem Platz stationiert ist und gute Beziehungen zum Chef dieser Airbases besitzen. Absolut unerlässlich ist ferner ein breiter Rücken, etwas Hornhaut, eine Portion Schwerhörigkeit zur rechten Zeit und auch eine Prise Uebermut.

Geboten wird:

1. Heftige Diskussionen
2. Keine Dankbarkeit
3. Viel Arbeit
4. Spöttisches Lächeln aus Kreisen der Mil. Flieger und übriger Fachleute
5. ... und zu guter letzt: Der Posten als Aktuar in unserem Verein....!!

Spass beiseite, aber wir suchen wirklich einen Aktuar und bitten jeden, der sich für diesen verantwortungsvollen Posten interessiert, sich mit dem Vorstand in Verbindung zu setzen.

Mit freundlichem Doppelknall

dr Migger