



CONSOLIDATED CATALINA

Auch in der Fliegerei gibt es "Unsterbliche", oder wollen wir "Unersetzliche" sagen? Ich denke hier z.B. an die DC-3, die Trainer T-6 und T-33 oder die Skyraider. In der Kategorie Flugboote verdient nur ein Flugzeug diese Bezeichnung: die Consolidated (später Convair) Catalina. Folgende Begebenheit soll Ihnen die Leistungen von "caty" oder "Dumbo", wie das Flugzeug von den Soldaten getauft wurde, zeigen:

Am 25. März 1944 greifen amerikanische B-25 Bomberverbände den von den Japanern befestigten Hafen von Ponape an. Als einziges Flugzeug der Staffel wird Lt. Phillips Maschine von den Japanern schwer getroffen. Im Einmotorenflug will er sich davonmachen, aber schon zwei Minuten nach dem Abdrehen muss er notwassern. Etwa 10 km vor der feindlichen Küste treiben die beiden Schlauchboote im Meer, die verwundeten Flieger haben alle Mühe, sich gegen die Haie zu wehren. Die Sache sieht böse aus für die Notgewässerten; sie treiben wehrlos vor der Küste, ab und zu zeigt eine Wasserfontäne an, dass sie von der feindlichen Artillerie ausgemacht wurden und wenn nicht abwechslungsweise Kameraden mit ihren B-25 um die Schlauchboote kreisen würden, wäre vermutlich schon längst ein japanisches Schiff aufgetaucht, um die

Flieger als Gefangene zum Festland zu bringen. Die nächsten 20 Stunden lösen sich alle paar Stunden die B-25 Bomber ab, sie fliegen ohne Unterbruch grosse Schleifen über ihren abgestürzten Kameraden, um diese zu schützen und die Maschinen stürzen sich auf alle Schiffe, welche sich in Richtung Schlauchboote bewegen und mitraillieren am Festland erkannte Artilleriestellungen. Endlich, kurz vor Dämmerung des zweiten Abends ertönt das rettende Brummen einer Catalina. Ohne sich um das feindliche Feuer zu kümmern, wassert das Flugboot, nimmt die Besatzung Phillips auf und startet vor der Nase der höchst ergrimten Japaner.

Hunderte ähnlicher Rettungsfälle fanden während des letzten Krieges statt. Doch auch als Aufklärer leistete dieses Flugboot unschätzbare Dienste. Denken wir an die Schlacht bei Midway, welche nur dank der Aufmerksamkeit dieser Flugbootbesatzungen so günstig für Amerika ausging; indem nämlich die Catalinas die angreifenden japanischen Schiffsverbände beschatteten und deren Standorte ständig weitergaben. Dadurch konnten Ueberraschungsangriffe im Stile von Pearl Harbour vermieden werden.

Catalina der "Costal Ellis" kurz vor dem Start in Anchorage/Alaska.





PBY-5A mit modifiziertem Seitensteuer der "Costal Ellis" Fluggesellschaft in Alaska.

1933 entwickelten die Consolidated Werke auf Grund einer Spezifikation der US Navy den Prototyp XP3Y-1. Diese Maschine ging 1935 in Erprobung und erreichte derart gute Flugleistungen, dass das Flugzeug von einem reinen Patrouillenflugzeug in einen Patrouillenbomber umgewandelt wurde. Die umgetaufte Maschine (PBY-1) wurde bereits 1936 an die US Navy Staffel VP-11F abgegeben. Der Prototyp besass bei der Erprobung zwei Pratt & Whitney Triebwerke von ganzen 825 PS pro Triebwerk. Die Serienmaschinen erhielten jedoch 900-pferdige Motoren, Typ R-1830-64. Im Oktober 36 erhielten die Werke einen weiteren Auftrag zum Bau von 60 Catalinas PBY-2. Das Flugzeug war äusserlich gleich, es unterschied sich nur in der Ausrüstung von den früheren Modellen. Das gleiche galt für die Versionen PBY-3 und PBY-4. Auch diese Modelle glichen äusserlich der PBY-1, nur erhielten sie stärkere Motoren. Bei der PBY-4 treffen wir zum erstenmal auf die verglasten Rumpfstände, sie ersetzen die in den früheren Typen verwendeten Schiebetüren.



PBY-6A Wasserbomber in Long Beach/Calif. Stützwimmer hochgezogen.

Nun zur gebräuchlichsten Version der Catalina, der PBY-5. Das erste Flugboot dieses Typs wurde im September 1940 der US Navy ausgeliefert. Diese Maschine erhielt den später bei allen Versionen verwendeten R-1830-92 Twin-Wasp Motor, welcher bei 1200 PS Startleistung eine Dauerleistung von 1050 PS in 1500 m abgab. Diverse andere Länder bekundeten Interesse an dieser Maschine, vor allem Russland, welches drei Maschinen kaufte und in Russland erprobte. Die Russen erstanden bald darauf die Lizenz zum Bau dieses Flugzeuges unter der Bezeichnung GST und bauten während des Krieges mehrere Hundert dieser Maschinen für ihre Marine. Aber auch die Holländer, Franzosen und Engländer interessierten sich für das Flugboot. England erstand 100 PBY-5 für den "Costal-Command" und nannte diese Flugzeuge Catalina I. Berühmt wurde die Catalina I durch die Beschattung und Verfolgung des deutschen Schlachtschiffes "Bismark". Auch Holland erhielt ca. 40 Maschinen, welche in Ostindien eingesetzt wurden.

Im April 1939 hatte die US Navy den Prototyp der PBY-4 an das Werk zurückgegeben mit dem Auftrag, dieses Flugzeug in ein Amphibium umzuwandeln. Diese Variante wurde PBY-5A genannt und flog erstmals im September gleichen Jahres. Die amphibische Version ist leistungs- und aus-

rüstungsmässig dem reinen Flugboot ebenbürtig.

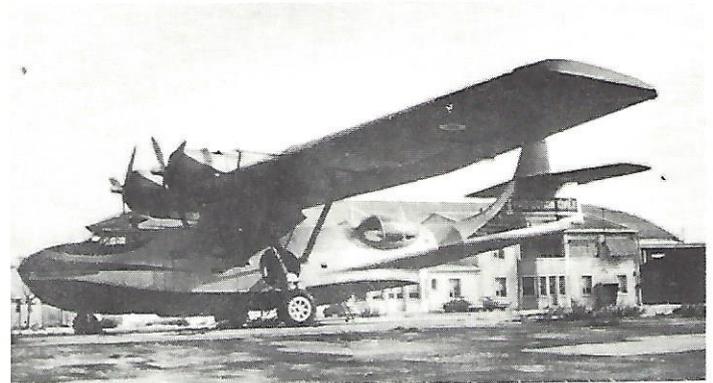
Während des ganzen Krieges wurden von verschiedenen Werken Tausende von Catalinas hergestellt; nachfolgend eine Aufstellung über die der PBY-5 folgenden Modelle:

- PBY-5 Grundmuster des Flugbootes, mit 1200 PS Triebwerken ausgerüstet, Weiterentwicklung der PBY-4.
- PBY-5A Amphibisches Muster der PBY-5, sonst gleiche Maschine, etwa 1250 Maschinen gebaut.
- PBY-5B Auch Catalina IB genannt, Weiterentwicklung aus der normalen PBY-5, an England abgeliefert; keine wesentlichen Aenderungen.
- PBN-1 Auch "Nomad" genannt, modifizierte PBY-5, Rumpf hydrodynamisch verbessert, grössere Reichweite, verlängertes Seitensteuer; 156 Maschinen gebaut, davon 138 Stück an Russland abgegeben.



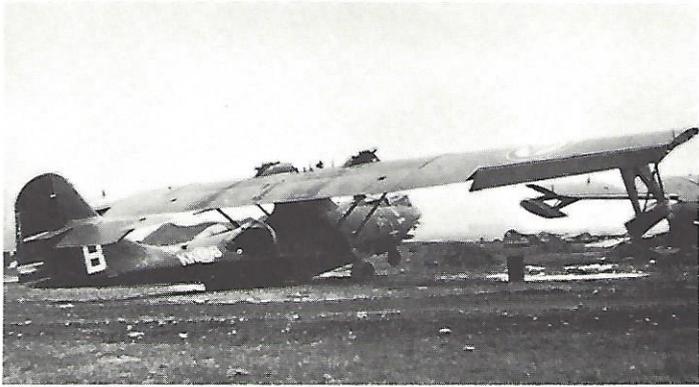
PBY-6A Wasserbomber des Sonora Flying Service, Columbia/Calif., man beachte das Fehlen der Stützwimmer. (Abmontiert, da nur vom Land aus operiert)

- OA-10 PBY-5A welche von der US Air Force zu Rettungszwecken verwendet wurde.
- OA-10A Von Canadian-Vickers gebaute PBY-5A, auch von der USAF zu Rettungszwecken verwendet.



"Canso" der französischen "Protection Civile", leistet unschätzbare Dienste bei Waldbränden in der Gegend der französischen Riviera.

- Canso 380 von Canadian-Vickers gebaute PBY-5A Maschinen erhielten diese Bezeichnung. Die RCAF erhielt 150 Stück, die restlichen gingen an die US Navy und Air Force.
- PB2B-1 Von Boeing während des Krieges gebaute 240 PBY-5.
- PB2B-2 50 Stück von Boeing gebaut, entsprach dem "Nomad" (also PBN-1).
- Catalina IVB An England gelieferte 193 Stück PB2B-1, von Boeing Canada hergestellt.



PBY-5A der norwegischen Luftwaffe auf dem Schrottplatz.

"Magic carpet" PBY-5A in Long Beach. Luxusausführung als Privatreiseflugzeug. Diese Maschine landete vor einigen Jahren anlässlich eines Weltrundfluges in Belp !!



Catalina VI Bezeichnung für PB2B-2, welche der RAF geliefert wurden.

PBY-6A Letzte Catalina-Version, bis 1945 in 235 Exemplaren von Consolidated, New Orleans, hergestellt.

Zusammengenommen wurden also (ohne die in Russland gebauten GST Typen, über welche wir keine Stückzahlen kennen) über 3290 Catalinas hergestellt. Diese Maschinen sind zum Teil heute noch bei gewissen Luftwaffen (z.B. Schweden, Dänemark, Mexiko, Nationalchina und Japan) und im Zivilverkehr im Einsatz.

Viele Catalinas wurden "zivilisiert", sei es als Linieneinflugzeuge (für Panair do Brasil, TAA Australien etc.) sei es als Privatmaschine (siehe N 5591V), als "Wasserbomber" oder als reines Rettungs- und Transportflugzeug.

Technischer Steckbrief der PBY-5A:

Amphibisches Fernaufklärungs- oder Bombenflugzeug, Besatzung 7-9 Mann, Triebwerke: 2 Pratt & Whitney R 1830-92 Twin Wasp 14 Zyl. luftgekühlte Sternmotoren zu je 1200 PS; Bewaffnung: 3 x 7,5 mm MG's, 2 x 12,7 mm MG's, 2000 kg Bomben, Torpedos oder Minen.

Flugleistungen:

Maximale Geschwindigkeit	260	km/h
Reisegeschwindigkeit	170	km/h
Gipfelhöhe	5 000	m
Steigzeit auf 3 000 m	20	min
Reichweite	3 700	km
Flugdauer bis	20	Std
Startgewicht	16	t
Spannweite	31	m
Länge	21	m

Aus diesen Angaben ist ersichtlich, dass es sich bei dieser Maschine nicht um ein Hochleistungsflugzeug handelte, doch seine schwachen Flugleistungen in Sachen Geschwindigkeit, Steigzeit und Gipfelhöhe wurden mehr als wettgemacht durch seine Robustheit und die enorme Flugdauer. Tausende von Menschen verdanken ihr Leben und den Anschluss an die Zivilisation diesem langsamen, schwerfälligen Brummer.

Werner W. Gysin

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

102 Fans (darunter 11 Berner) haben sich am 3./4. Juni 1967 nach Le Bourget begeben.

Im Juni und Juli fallen die üblichen Monatsveranstaltungen aus.

Bern

Am 28. April 1967 war Herr W. Gysin aus Basel bei uns zu Gast und präsentierte den ca. 40 Anwesenden unter dem Titel "Links und rechts der Ferienroute" eine schöne Auswahl von Dias.

Nächster Anlass: 26.5.67 Filmabend



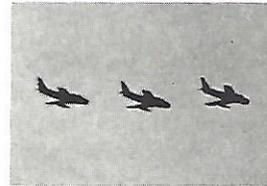
Der Setzerstift entschuldigt sich ...

... er bedauert, dass er in der Mai - Nummer eine ganze Anzahl Zeilen zuviel montiert hat. Dass er dafür weiter unten einen Buchstaben weggelassen hat, ist ja wohl keine Entschuldigung. Unser flugbegeisterter Stift hat ja auch den Fehler des Nachrichtenredaktors erst jetzt gemerkt, den dieser über die One-Eleven der Swissair geschrieben hat. Die G-ATVH hat jedenfalls bis heute noch kein Swissair - Zeichen auf das Seitensteuer appliziert erhalten. Nüt für unguet !!

KURZNACHRICHTEN

Cessna hat das erste von 39 Erdkampfflugzeugen des Typs A-37A an die U.S. Air Force abgeliefert. Die A-37A ist ein Umbau des Trainers T-37. Weitere 57 Flugzeuge, die Cessna neu bauen wird, haben die Typenbezeichnung A-37B erhalten. Die A-37A, die von zwei J-85-GE-17A Triebwerken von total 2 200 kp Schub angetrieben wird, kann von Feldflugplätzen aus eingesetzt werden. Ueber ein 15 m - Hindernis beträgt die Startstrecke knapp 900 m. Auch im Einmotorenflug kann die Maschine beinahe mit Vollast operieren. Die Waffenzuladung beträgt 2 180 kg. Die Steiggeschwindigkeit mit dieser Last liegt bei 2 000 m pro Minute. Eine starke Panzerung und teilweise selbstdichtende Tanks sollen das Flugzeug weniger verwundbar machen. Mit einer Bewaffnung, die von 350 kg - Bomben bis zu sechsläufigen 7,62 mm Miniguns reicht, soll die A-37 taktische Aufgaben ähnlich denjenigen der A-1E und T-28 in Südostasien erfüllen.





Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 30.6.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Den Test im DELTA Nr. 4/67 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Hansruedi Kaiser, Basel Hansruedi Schmid, Allschwil und Paul Schüpbach, Belp.

Auflösung Test 5/67: Vampire / F-100 / Mystère IV / P-3 / Bell 47 G /

Vor zwanzig Jahren hat die Swissair den Nordatlantikverkehr aufgenommen. Heute führt die Gesellschaft wöchentlich mehr als zwanzig Retourflüge durch.

Ab 1. Juni können Flugscheine des innerschweizerischen Luftverkehrs gegen entsprechende Bahnbillete erster Klasse umgetauscht werden. Wir warten gerne auf die umgekehrte Möglichkeit.

Seit dem 20. Mai führt die Swissair mit einer DC-4 der Balair einen wöchentlichen Frachtkurs nach Wien durch. Die DC-4 startet jeweils am Samstag um die Mittagszeit in Zürich und kehrt am gleichen Abend zurück.

Eine Woche nach der Erteilung der Typenerlaubnis durch die FAA hat das SAS die erste DC-8 Super 62 erhalten. Die Maschine wurde in einem 10 1/2 stündigen non-stop-Flug von 9 100 km nach Stockholm überflogen.

Fokker hat am 9. Mai den Erstflug des Kurzstrecken-Jets F.28 bekanntgegeben. Die PH-JHG blieb bei ihrem ersten Flug 74 Minuten in der Luft.

Mit acht Bestellungen der Iberia und einer der Icelandair (alles F.27 Mark 200) ist die Zahl der Friendshipbestellungen jetzt bei 425 angelangt.

Boeing hat bisher Bestellungen für 102 Jumbo Jets 747 von 16 verschiedenen Gesellschaften erhalten.

Die 400. Boeing 727 wurde am 27. April an die Sabena geliefert. Mit 586 Bestellungen wurde die 727 zum meistgefliegenen Jet vor der Boeing 707 mit 564 Bestellungen.

Sonic Boom

Der Radioreporter Fritz Weissallesbesser berichtet über den Eröffnungsflug der SWISSAIR Zürich - New York vom letzten Dienstag, 2. März 1971, mit der neuen Boeing 747 Jumbo Jet:

"Also, ich muss sagen, es war überwältigend. Als die 450 Mitglieder des FC Holzbein mit 10 neuen Swissair-Bussen an die Maschine geführt wurden, konnte ich mir erst richtig ein Bild des kommenden Jet-Verkehrs ausmalen. Sehr guten Eindruck hinterliess auch die Besatzung. Laut kommandiert vom Flugkapitän, marschierten die 15 Stewardessen in Zweierkolonne Richtung Flugzeug,

mit Abstand gefolgt von der übrigen Besatzung, bestehend aus dem Co-Piloten, dem Bordmechaniker und dem Nummernverteiler. Falls Sie dies noch nicht wissen sollten, der Nummernverteiler ist ein bis jetzt bei Besatzungen unbekanntes Wesen, welches dafür zu sorgen hat, dass an Bord Stauungen im Bordrestaurant, auf den Toiletten und bei Cockpit-Besichtigungen vermieden werden. Den Start erlebte ich im Sitz des Bordmechanikers, welcher sich, nachdem er flüchtig einen Blick auf die Treibstoffanzeiger geworfen hatte, um zu sehen, ob der Sprit bis zum amerikanischen Festland reiche, zufrieden in die Bar begab, um seinen eigenen, bevorzugten Treibstoff (mit Eiswürfeln und so...) zu schlürfen. Wir donnerten die viel zu kurze Piste hinunter, erhoben uns in die Lüfte und nahten schon der Wolkenuntergrenze, als der Kapitän durchs Intercom bei den Stewardessen nachfragte, ob das Heck auch schon die Piste verlassen habe. Er schien eine bejahende Antwort erhalten zu haben, denn er trimmte die Boeing wieder etwas mehr kopflastig.

Ueber den eigentlichen Flug lässt sich nicht viel berichten, er verlief ziemlich ereignislos, wie ein Flug mit den in früheren Jahren verwendeten DC-8's. Der Kapitän musste nur einmal einschreiten und einem ange-trunkenen Passagier das Motorvelo wegnehmen, mit welchem dieser in den Gängen umherfuhr und die Stewardessen erschreckte. Er lächelte gutmütig, als ihm die improvisierte Kegelbahn demonstriert wurde: Ein findiger Kopf hatte als Kegel neun Chianti-Flaschen aufgestellt und als Kugel diente der mit zwei Löchern verzierte Flight-Recorder, welchen zwei Jünglinge bei ihrer Jagd nach Souvenirs im Heck der Maschine neben ein paar Goldbarren gefunden hatten.

Das Essen an Bord war ausgezeichnet. Nachdem die ersten 225 Passagiere gespiesen hatten, gingen allerdings die Oliven und der Senf aus, aber sonst war wirklich alles gut gek... ehhh aufgewärmt.

Nach der Landung in Kennedy-Airport/NY wurde uns unter-sagt, die Mulden auf der Piste anzusehen, die das Fahrwerk der Boeing bei der Landung in den Beton gedrückt hatte. Dazu wäre nämlich reichlich Zeit gewesen, da die Zollbeamten dem Ansturm der Passagiere kaum gewachsen waren. Man fragt sich allenthalben, warum denn der Zoll nicht einen Beamten mitfliegen lassen will, um die Zollabfertigung im Flugzeug vorzunehmen? Wie man mir später mitteilte, geht dies nicht wegen der Stempelfarbe, welche sich in der grossen Höhe zu stark verdünnt.

Damit, meine lieben Zuhörer, wären wir wieder einmal am Ende unserer aktuellen Reportage "Von Tag zu Tag" und schalten nun um zur Sendung "Parkieren, aber wo?" von Studio Zürich."

How about that?

dr Migger