



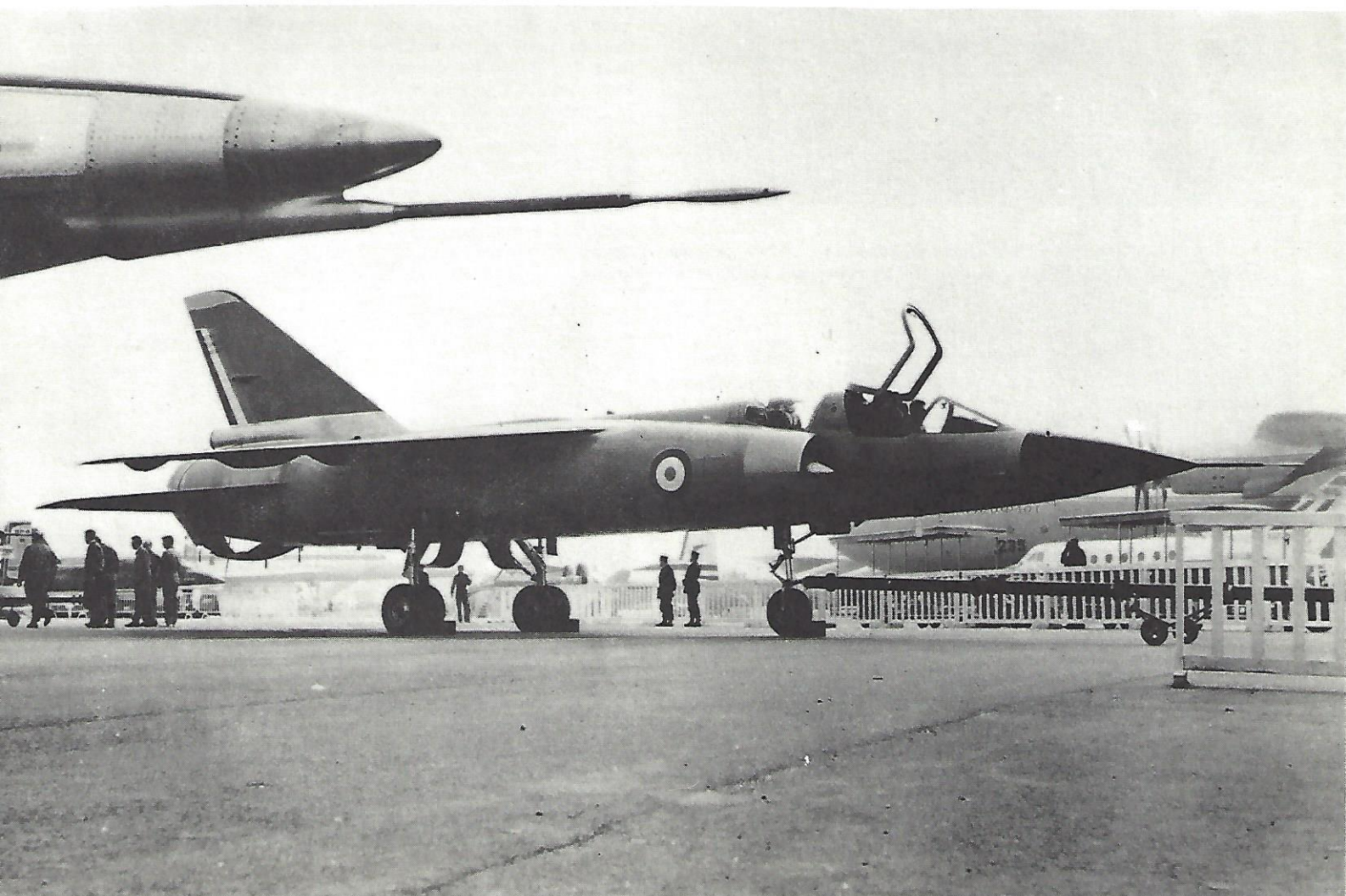
Le FEKB au Bourget

Die französisch-elegante Überschrift hat Ihnen sicher schon verraten, welches das Ziel der diesjährigen Expedition des FEKB war: der 27. Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace. 101 Reiseteilnehmer waren gewillt, die Strapazen einer solchen Langstreckentour auf sich zu nehmen. Erwartungsvoll liess sich die Gesellschaft in der Nacht zum Samstag, dem 3. Juni 1967 in zwei komfortablen Cars nach Paris chauffieren. Die Versuche, noch etwas Schlaf zu tanken, scheiterten an den Tücken der Route Nationale 19, deren Unebenheiten das Gefühl eines mittleren Böenfluges vermittelten. Das herrliche Wetter des neuen Tages liess jedoch bald jedes Fotografenherz schneller schlagen und alle Mühsal vergessen. Nach der Ankuft in Paris wurden jedoch zuerst noch Hungergefühle mit Croissants bekämpft, bevor die Autocars auf das riesige Gelände des Flughafens Le

Bourget einkurvt. Wie der Blitz löste sich die Gruppe auf und strebte den verschiedenen Anziehungspunkten zu.

Den Blickfang der statischen Flugzeugschau bildete ein 1:1 Modell der Concorde. Diese hochelegante Maschine wirkte noch etwas ungewohnt unter den übrigen Grossflugzeugen vom Typ An-22, Boeing "Mini-Guppy" und DC-8-61. Unter den Flügeln dieser Riesen scharten sich zahlreiche kleinere Maschinen, unter denen vor allem die F-111, Corsair II, Do-31, Fiat G-91Y, Mirage F 2 hervorstachen. In den Hallen waren Zubehörteile und Modelle zu betrachten. Die führenden Luftfahrtnationen veranstalteten zudem noch in eigenen Pavillons Ausstellungen mit einem bestimmten Sujet. Diejenige der USA stand im Zeichen von Lindberghs Atlantikflug vor 40 Jahren, während die russische ganz der Raumfahrt gewid-

Unter der Nase des Mirage M 5 Prototyps: Mirage F 2





Vorbild des zukünftigen Kurzstrecken - Verkehrsflugzeuges? - Bréguet 941 S.

met war. Den Laien erinnerten die blinkenden Weltraumgeräte eher an utopische Küchenapparaturen.

Den spähen Blicken der FEKB-ler war auch eine Flugzeugkollektion auf der abgesperrten Seite des Platzes nicht entgangen. Dort wurden die für die Flugdemonstrationen bestimmten Maschinen bereitgestellt. Da sich unter ihnen einige Raritäten erkennen liessen, begann das erprobte Infiltrationsmanöver der zu Allem entschlossenen Fotografen. Die Anstrengungen wurden durch reiche Ausbeute belohnt.

Nach 10 Uhr surrten ununterbrochen Flugzeuge jeglicher Bauart über Le Bourget: Segelflugzeuge, Reisemaschinen,



Die vor zwei Jahren in Le Bourget gezeigte Mi-6 wurde umgebaut und dient jetzt als Wasserbomber und Landwirtschafts-Helikopter.

Der speziell für Paris umbemalte amerikanische Kippflügler XC-142.



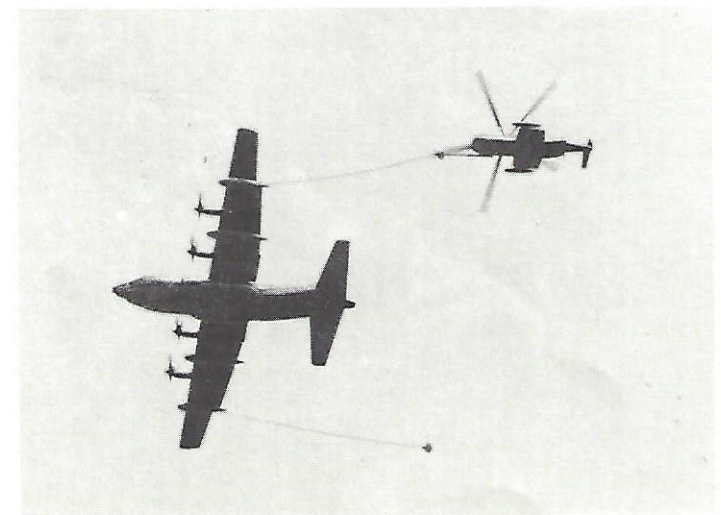
Die Fokker F.28 bei ihrem Début an der Oeffentlichkeit (oben) und ihr östlicher Konkurrent (?) Yak-40 (unten).



Verkehrsflugzeuge, Transporter und Jäger. Die erstaunlichsten Leistungen zeigten wohl die STOL - Typen: Während die XC-142 sich dank des schwenkbaren Flügels vom Helikopter zum schnellen Transporter und zurück verwandeln konnte, verwunderten die anderen Maschinen dieser Kategorie, die Bréguet 941, DHC Buffalo, Twin Otter und Pilatus Turbo-Porter durch ihre "Schleichflüge".

Voll vielseitiger Eindrücke, versammelte sich die Reisegesellschaft abends wieder, um zum Teil in der JH Paris, zum Teil in Hotels zu übernachten. Nur bei den wenigsten vermochte das Pariser Nachtleben gegen das Bedürfnis aufzukommen, erholsamen Kontakt mit der Matraze zu schliessen. Schliesslich standen noch 36 betriebsame Stunden bevor.

Erstmals auf dem Alten Kontinent: Flugbetankung einer HH-3E durch eine HC-130 P.



Am Sonntagmorgen strebten die Cars nach einer improvisierten Stadtrundfahrt wieder nach Le Bourget, zusammen mit einigen zehntausend Parisern, die sich von der Fête Aérienne einen vergnüglichen Sonntag versprochen. Am zweiten Tag der Flugvorführungen versuchten sich die Kunstflugstaffeln der USA (Thunderbirds, Blue Angels), Italiens (G-91 Par), Englands (Red Arrows), Schwedens (Saab 105) und Frankreichs (Patrouille de France) gegenseitig an Eleganz und Präzision ihrer Formationsmanöver zu überbieten. Die Sicherheit, mit der gewagte Figuren in Bodennähe durchgeführt wurden, liessen fast das doch vorhandene grosse Risiko vergessen, bis dann bei der letzten Vorführung der Patrouille de France die kleine Spanne zum Verderben deutlich wurde: Einer der Piloten richtete seine Maschine zu spät aus dem Sturzflug auf und zerschellte mit einer Stichflamme auf der Piste.



Erster VTOL - Strahltransporter: Prototyp der Dornier Do - 31.



Wiewohl leer, ist der Start der zivilen Starlifter dennoch recht eindrucksvoll.

In gedämpfter Stimmung ob dieses unerwarteten Abschlusses des sonst so prächtigen Tages wurden die Cars zur Heimfahrt bestiegen. Nach einer ersten Verzögerung durch das sonntägliche Verkehrschaos liess die zweite nicht auf sich warten: einer der Cars wurde in einen glücklicherweise nur geringfügigen Unfall verwickelt. Nach einstündigem Unterbruch wurde die Fahrt reibungslos bis nach Basel fortgesetzt, wo als erste Stärkung ein Morgenessen auf die strapazierte Gesellschaft wartete. Man war sich jedoch einig: Paris, genauer Le Bourget, war eine Reise wert!

Christoph Meier (Text) und Peter Huber (Bilder)



Familie Westland stellt die Typen Wessex, Wasp und Scout vor. (links)



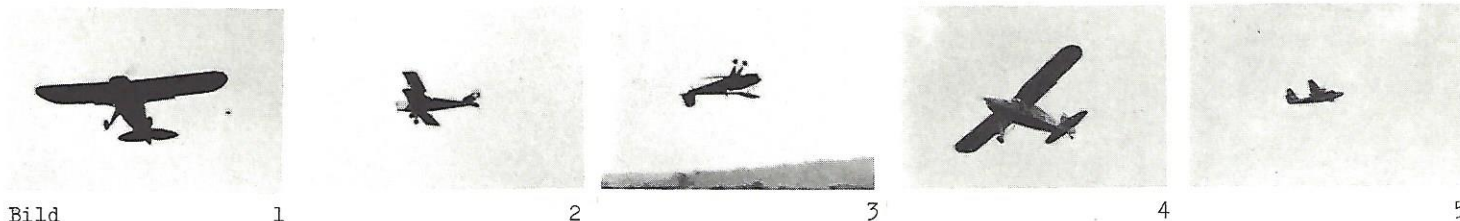
Die schmale Vorderansicht des ersten reinen Kampfhelikopters Bell Huey Cobra. (rechts)

KURZNACHRICHTEN

Am 5. Juni lieferte Boeing das tausendste Düsen - Verkehrsflugzeug ab. American nahm sie als 127. Boeingmaschine entgegen. Es handelt sich um eine 707-120 B. Neun Jahre sind vergangen, seit Boeing den ersten Jet an die Pan Am lieferte. Die tausend Flugzeuge haben einen Verkaufswert von 5,519 Milliarden Dollar, davon kamen 1,486 Milliarden von Fluggesellschaften ausserhalb der USA. Bis zum 1. Juni hat die gesamte Boeing-Flotte 9,808 Millionen Flugstunden hinter sich gebracht, fast sieben Milliarden km zurückgelegt und 197 931 330 Passagiere befördert. Weitere 579 Flugzeuge sind bestellt.

Anlässlich des Luftfahrtsalons in Paris hat Eastern seine Optionen auf Concorde um zwei auf sechs erhöht. Damit haben 16 Gesellschaften 74 Lieferpositionen für das europäische SST reserviert. Eastern erachtet die Concorde als ideale Ergänzung zum später in den Einsatz kommenden US - SST und rechnet mit einer langen Lebensdauer der Concorde.

Mit den modernsten Mitteln der Raumfahrt - Technologie will Douglas dem Lärmproblem im hinteren Teil der DC-9 zu Leibe rücken. Als Resultat rechnerischer Studien und Auswertungen von Testflügen soll es nun gelingen, den Lärm im Rumpf zwischen den beiden Triebwerken um 10 Dezibel oder 50 % zu senken. Zu diesem Zweck werden Vi-



Lösungen bis 31.7.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Auflösung Test 6/67: Draken / F - 102 / Bonanza / Metropolitan / Sabre Mk. 6

Den Test im DELTA Nr. 5/67 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein und Hansruedi Schmid, Allschwil. Mit vier richtigen Lösungen gingen vier weitere Antworten ein.

brations - Absorber eingesetzt, federnde Stäbe mit verschiebbaren Gewichten. Vier dieser Absorber werden an jeder Triebwerkaufhängung befestigt und auf die Triebwerkfrequenzen abgestimmt. Schon gelieferte DC-9 werden modifiziert.

Hawker Siddeley gab anlässlich des Aérosalons erstmals Bewaffnungsbeispiele für die P.1127 Harrier bekannt. Eine der typischen militärischen Zuladungen besteht aus 108 drallstabilisierten S.N.E.B - Raketen des Kalibers 68 mm, zwei 30 mm Aden-Kanonen und eine 250 kg - Bombe oder ein Aufklärungsbehälter. An fünf Waffenstationen kann die Harrier Abwurflasten von insgesamt 2 000 kg mitführen.

Channel Airways hat die erste von sechs BAC 111 - 400 (C-AVGP) übernommen. Bei dieser Gelegenheit wurde betont, dass die One-Eleven die niedrigsten Flugzeug-Kilometer Kosten aller Jets aufweist. 16 Fluggesellschaften und drei Industrieunternehmen haben gegenwärtig 92 One-Elevens im Einsatz. 59 davon (64 %) wurden trotz einer zehnprozentigen Zollbarriere nach den USA exportiert.

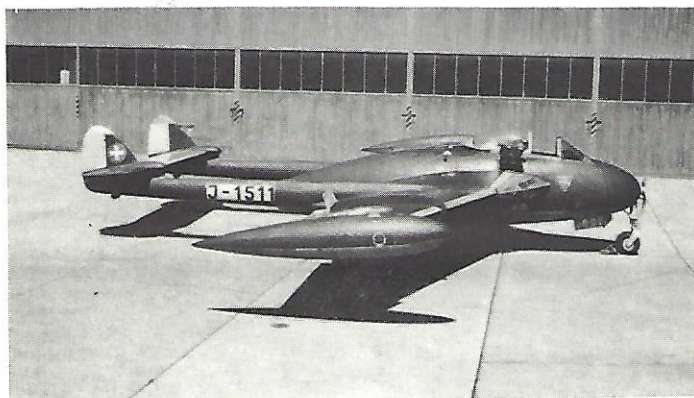
Boeing - Vertol hat gegenwärtig ein Team im Einsatz, das bei amerikanischen und europäischen Fluggesellschaften abklären soll, ob ein Bedarf für einen grossen Schnell-Helikopter entstehen wird. Die Vertol-Division glaubt, dass ein 90 Passagiere fassender, mit 320 km/h fliegender Hubschrauber mit einer Reichweite von 400 km gewinnbringend als Transporter von Stadtzentrum zu Stadtzentrum eingesetzt werden könnte. Bisherige Studien zeigen, dass die direkten Betriebskosten bei planmässigem Betrieb unter acht Rappen pro Sitz-Kilometer liegen würden. Maximaler Passagier-Komfort und minimale Lärmerzeugung werden die Entwurfsziele des Helikopters sein.

Saab hat eine neue verbesserte Version des Typs 105 angekündigt. Hauptsächlich für den Export gedacht, ist die 105 XT mit 75 % stärkeren Triebwerken ausgerüstet. Die zwei General Electric CJ-610 geben je einen Schub von 1 290 kp ab. Die 105 XT kann selbst beim maximalen Startgewicht von 6 000 kg noch mit einem Triebwerk starten. Durch die Verstärkung des Flügels kann eine Waffenzuladung von bis zu 2 000 kg mitgeführt werden. Mit 900 kg Zuladung begnügt sich die 105 XT mit 460 m Startrollstrecke, steigt mit 46 m/sec und ist in 6,3 Minuten auf 9 000 m. Die höchstzulässige Machzahl beträgt 0.86. Die Landegeschwindigkeit beträgt 155 km/h und die Landerollstrecke bei 3 150 kg 575 m.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Nächste Veranstaltung: 28. September 1967: Feriendia-Cocktail. "Flugzeug-Jäger" erhalten Gelegenheit, uns ihre schönsten Schnappschüsse zu zeigen.



Der obligate Besuch eines Militärflugplatzes als Abschluss der Flugzeugerkennekungskurse 1966/67 in Bern, Olten, Liestal und Basel führte am 27. Mai 1967 nach Emmen. Rund 120 Teilnehmer fotografierten nach Herzenslust Bucker Jungmeister, C-36, P-3, Vampire, Venom (mit schwarzem Tarnanstrich), KTA-Hunter und Mirage III S. Besten Dank der Direktion des Flugplatzes Emmen, die sich mit viel Verständnis bemühte, unsere Wünsche zu erfüllen. - Der Nachmittag wurde dazu benützt, bei schönstem Wetter dem Verkehrshaus der Schweiz Luzern einen Besuch abzustatten.

