



## Zum 20. Geburtstag...

möchte ich einem Flugzeug gratulieren, welchem Tausende von Menschen ihr Leben verdanken, einer äusserst erfolgreichen Konstruktion der GRUMMAN - Werke: der ALBATROSS.

Der Prototyp dieses bekannten Amphibiums flog erstmals am 24. Oktober 1947. Weit über 500 Maschinen dieses Typs haben inzwischen die Werkhallen verlassen und stehen im Dienste der USAF, US Navy, US Coast Guard und der Kanadischen, Argentinischen, Brasilianischen, Chilenischen, Nationalchinesischen, Deutschen, Indonesischen, Italienischen, Norwegischen, Pakistanischen, Philippinischen, Portugiesischen, Spanischen und Venezolanischen Luftwaffen.

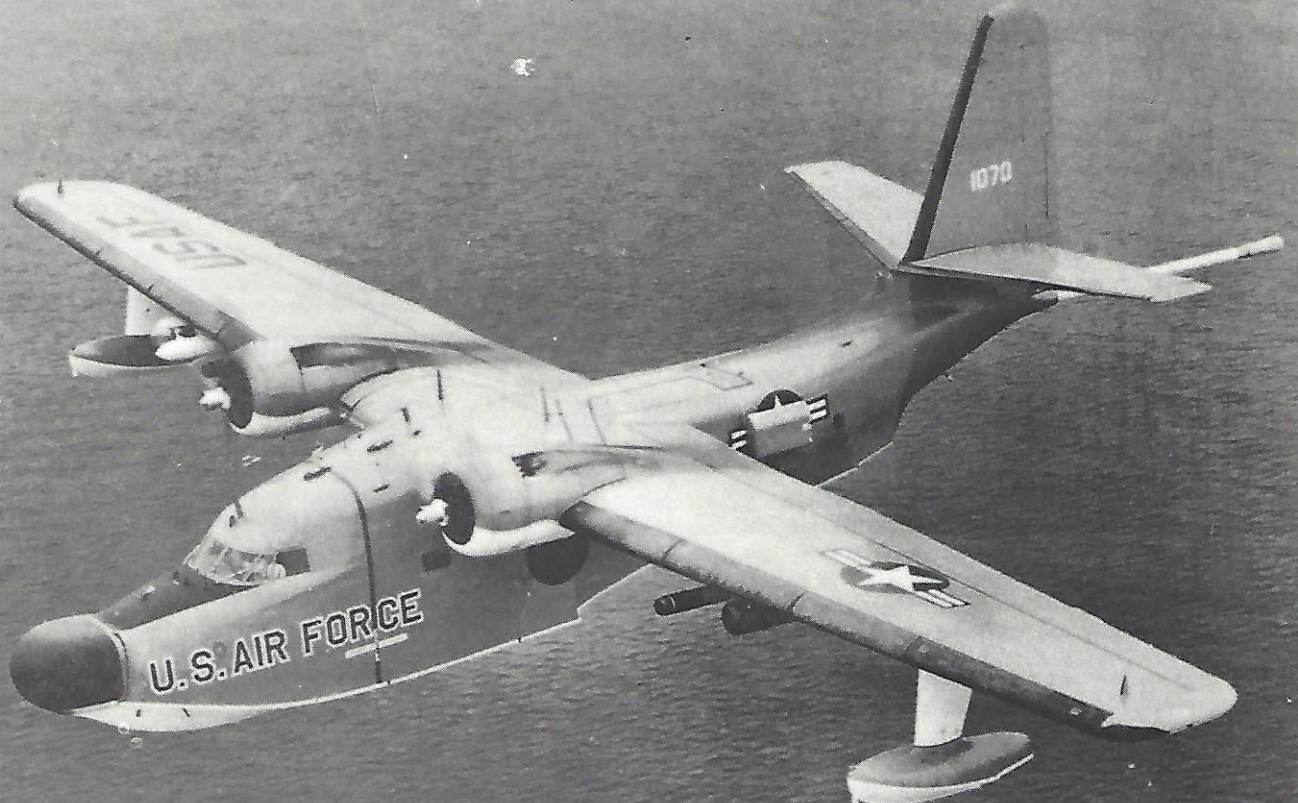
Blättern wir ein bisschen in der Geschichte dieser Maschine:

Kaum ein Flugzeugwerk kann auf eine längere Erfahrung im Bau von Amphibien - Flugzeugen zurücksehen als Grumman. Vor 34 Jahren flog ihr erstes Amphibium, die später in über 600 Exemplaren hergestellte "Duck" (Ente), ein Aufklärungs- und Patrouillenflugzeug der US Navy. Bereits 1937 entstand ein weiteres, grösseres (2-mot.) Amphibium, welches ebenfalls heute noch einen sehr gu-

ten Ruf besitzt: die Grumman GA-21 "Goose" (Gans). 1940 entstand eine etwas kleinere Version der "Goose", die GA-44 "Widgeon" (Wildgans). Von diesen beiden Modellen wurden ebenfalls über 600 Maschinen hergestellt. Als erstes Nachkriegsmodell entstand 1946 die G-73 "Mallard", von welcher ebenfalls an die 100 Maschinen verkauft wurden. Etwa zu dieser Zeit auch arbeiteten die Ingenieure an der G-64 "Albatross", von welcher hier die Rede sein soll. (G-64 = Grumman Werkbezeichnung, HU-16 = US militärische Typenbezeichnung).

Bald nach Auslieferung der ersten Serie von 52 HU-16A wurde dieses Flugzeug bei allen Zweigen der US Militär-Luftfahrt als unglaublich robuste und zuverlässige Maschine bekannt. Die haarsträubendsten Landungen bei stürmischer See, auf winzigen Waldrodungen, auf winterlichem Polareis wurden für Albatross-Piloten zur Routine. Im Korea-Krieg allein fischte die US Air Force über 900 Piloten mit dieser Maschine aus dem Meer oder holte sie hinter den feindlichen Linien aus dem Gelände. Ihre Fähigkeit, sich über 20 Stunden in der Luft zu halten und die Tatsache, dass diese Maschine mit den modernsten Navigationsmitteln ausgerüstet und voll

Wehe dem U-Boot! Man beachte die Torpedos und Bomben, JATO-Startraketen und ausgefahrenen MAD-Born



blindflugtauglich ist, prädestinierte die Albatross zu einem vielseitigen Rettungsflugzeug.

Einige technische Daten:

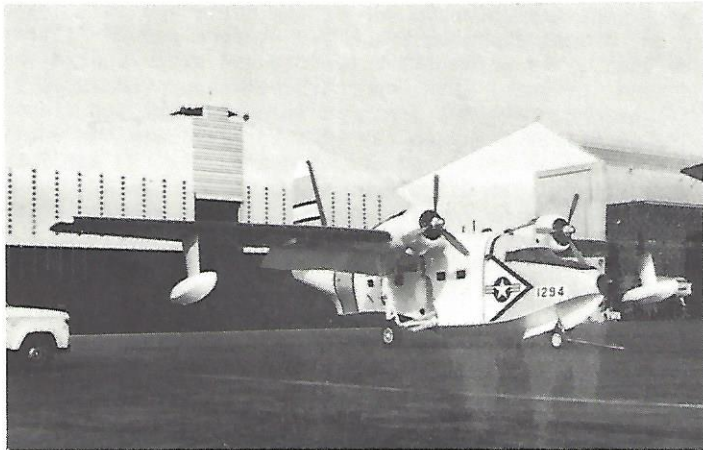
Wir unterscheiden grundsätzlich zwei Albatross-Versionen: die HU-16 A und B. Die Unterschiede zwischen diesen beiden Modellen sind von Auge kaum sichtbar und umfassen bei der "B" Version in erster Linie eine Vergrößerung der Flugfläche von 77,4 m<sup>2</sup> auf 96,2 m<sup>2</sup> (Erhöhung der Spannweite von 24,4 m auf 29,5 m). In der Zwischenzeit dürften wohl die meisten "A" Versionen anlässlich der periodischen Grundüberholungen in "B" Versionen umgeändert worden sein.

**Triebwerke:** 2 Curtiss-Wright R-1820-76 Sternmotoren von je 1 425 PS Startleistung mit 3-Blatt Hamilton-Standard Verstellpropeller (den voll verstellbaren Propellern kommt bei diesem Flugzeug grosse Wichtigkeit zu, man denke nur ans Manövrieren bei Rettungsaktionen in rauher See).

**Abmessungen:** Spannweite 29,5 m, Länge 18,7 m, Höhe 7,9 m, Tiefgang im Wasser 1 m, bei ausgefahrenem Fahrwerk 1,5 m. Kabinenabmessungen: Länge 7,9 m, Breite 2,3 m, Höhe 1,9 m.

**Gewichte:** Leergewicht 10 389 kg, Fluggewicht: für Wasseroperationen max. 13 393 kg, für Landeinsatz 16 190 kg (bei diesem Gewicht bleibt das Flugzeug auch nach Ausfall eines Triebwerks voll flugfähig).

**Flugleistungen:** V/max. 380 km/h, V/Reise 360 km/h, ökon. Reisegeschwindigkeit 200 km/h, Abkippschwindigkeit 119 km/h. Max. Treibstoffzuladung 4 651 kg, max. Flugdauer ca. 23 Std., Besatzung: 4 Mann; Pilot, Co-Pilot, Navigator und Radio/Radar-Operator.



HU-16B der Amerikanischen Küstenwache (Eskortmaschine)

Die Hauptverwendungsarten dieses Flugzeuges sind die folgenden:

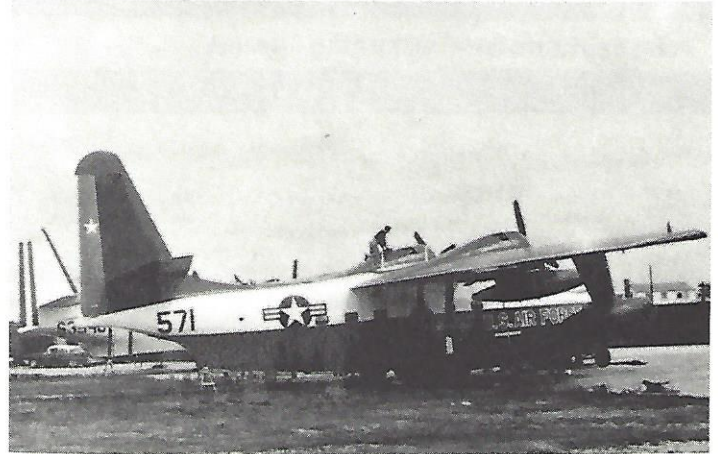
**Militärisches Such- und Rettungsflugzeug:** Dank der hervorragenden Start- und Landeeigenschaften dieses Typs zu Lande, auf Eis und Schnee, zu Wasser selbst bei Wellen von über 2 m Höhe, bei Ueberlast oder extrem kurzen Startpisten mit und ohne Raketenhilfe (Jato) eignet sich die HU-16 sehr für diese Einsatzart.

**Ziviler Eskortdienst:** (Vorwiegend in USA) Schon manches Verkehrsflugzeug, welches von Motor- oder Funkausfall heimgesucht wurde, schon unzählige Geschäfts- und Reiseflugzeuge, welche sich verirrt hatten oder irgendwelche Pannen meldeten, wurden von SAR - Albatrossen (SAR = Search And Rescue) eskortiert und zum Ziel oder einfach zum nächsten Flugplatz geleitet. Und dies über das ganze Territorium der USA! Ich erinnere mich, auf einem Flugplatz in Virginia, etwa 1000 km im Landesinnern, eine Flieger-Reserveeinheit gesehen zu haben, welche mit HU-16B Albatrossen ausgerüstet war. Im ersten Moment fragte ich mich auch, weshalb wohl Albatrosse so weit im Landesinnern operieren. Man muss sich aber von der Vorstellung lösen, dass ein Amphibium unbedingt in Meeresnähe einzusetzen sei. Die HU-16 wird mindestens ebensoviel über Land als über Wasser eingesetzt.

**Ambulanz-Flugzeug:** Mit wenigen Handgriffen lassen sich im Innern der HU-16 bis zu 12 Bahren unterbringen, nebst den Sitzen für medizinisches Pflegepersonal. Dank

den amphibischen Start- und Landeeigenschaften können Kranke und Verwundete direkt von einem Schiff übernommen, oder von isolierten Stationen im Urwald, auf Inseln oder anderswo abgeholt und in die Nähe medizinischer Zentren geflogen werden.

**Patrouillen-Flugzeug:** Dank der genügsamen Triebwerke, welche einen über 20-stündigen Flug ermöglichen und der Bordradaranlage eignet sich die HU-16 ausgezeichnet zur Ueberwachung der Küstengebiete, der Fischerei und Handelsschifffahrt und sogar allfälliger meteorologischer Ereignisse.



HU-16B vor der Ablieferung an Chile und Peru

**Passagier- und VIP-Transport:** Je nach Zweck und Einsatz kann die HU-16 10-22 Passagieren und 3 Mann Besatzung Platz bieten. Bei dieser Gelegenheit möchte ich darauf hinweisen, dass mehrere Air Attachés der USA im Ausland über HU-16 Flugzeuge verfügen!

**Trainingsflugzeug:** Die Maschine wird selbstverständlich auch als Trainer für Land- und Wasseroperationen geflogen. Sie kann ebenfalls als Navigationstrainer eingesetzt werden.

**Frachtflugzeug und Fallschirmabwurf:** Als Nachschubflugzeug für isolierte Truppen oder wissenschaftliche Stationen in unwegsamem Gebiet wurde die HU-16 ebenfalls schon eingesetzt. 2 Frachtluken ermöglichen das Laden von Gütern bis zu 4 t. Die breite Seitentür ermöglicht das Abwerfen von Lasten am Fallschirm.

**Das Triphibium:** Sicher kennen die wenigsten Leser die Triphibien-Version der HU-16. Es handelt sich hierbei um die Möglichkeit, mit der Albatross auf kompakten Eisflächen zu landen und zu starten. Dies geschieht mit eingezogenem Fahrwerk, auf einer Stahlkufe, welche unter dem Kiel des Rumpfes dieses Flugzeuges ausgefahren wird. Ferner befinden sich bei dieser Version an den beiden Stützschwimmern zwei Ski-artige, gefederter Stossdämpfer als zusätzliche Stabilisatoren. Mit dieser Ausrüstung kann die HU-16 ebenfalls im tiefen Schnee landen. Das "handling" des Flugzeuges im tiefen Schnee entspreche etwa dem Manövrieren im Wasser. Wenn weniger als 15 cm Schnee vorhanden sind, wird natürlich mit dem Normalfahrwerk gelandet.

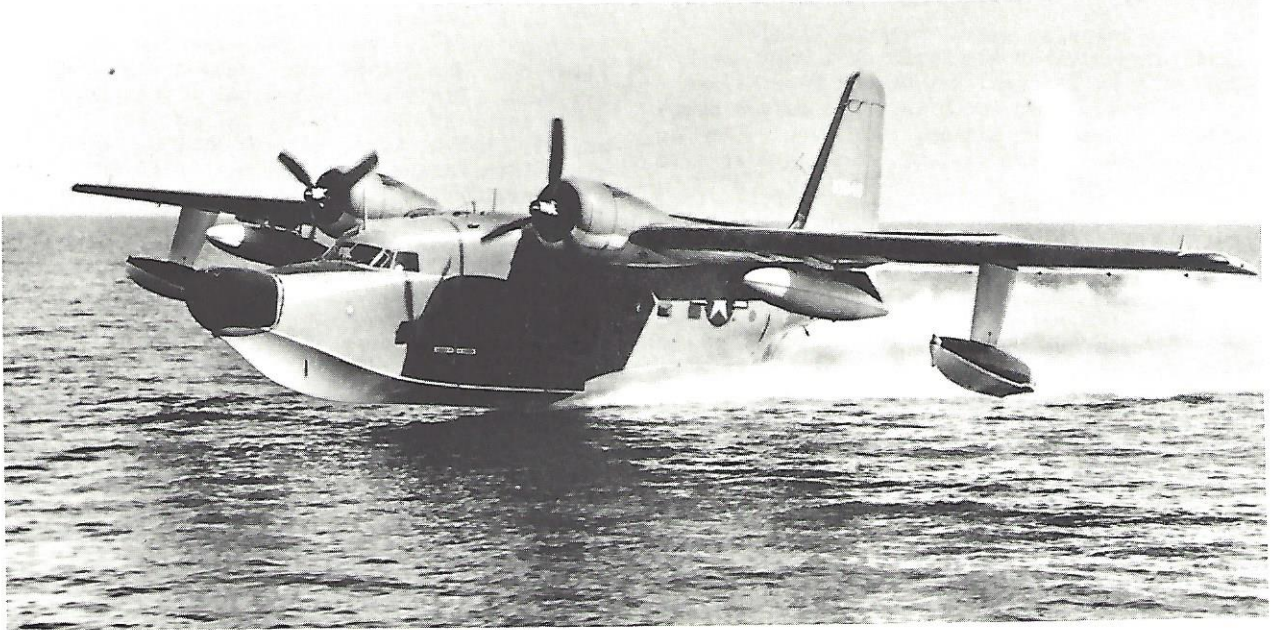
**Die Anti-U-Boot-Version:** Die jüngste Version der HU-16 ist ohne Zweifel die ASW-Version. (ASW = Anti-Submarine Warfare - U-Bootbekämpfung). Gestützt durch die Erfahrung im Bau von über 700 S2F (Grumman Tracker) U-Bootbekämpfungsflugzeugen entschloss sich Grumman, die Vorteile eines Amphibiums mit den Erfahrungen im Bau von ASW-Maschinen zu koppeln. Man erhielt dadurch eine Maschine, welche vollwertige ASW-Aufgaben lösen kann, aber im Bedarfsfalle auch als SAR-Maschine oder Transporter verwendet werden kann. Aeusserlicher Unterschied dieses Untertyps sind die grössere Radarnase (leistungsfähigeres Suchradar), unter den Flügeln Suchlichter, Torpedos und Tiefenbomben. (Ev. Zuni-Raketen oder Behälter-MG's).

Diese kurze Beschreibung zeigt dem Leser sicher, welche mannigfaltigen Aufgaben für ein Amphibium bestehen und wie gut die Albatross diese erfüllen kann. Ohne Zweifel

werden wir diesem erstaunlichen Flugzeug auch noch zum 30. Geburtstag gratulieren können.

WG

Die letzten Tests vor dem Ueberführungsflug nach Norwegen! U-Boot - Bekämpfungsversion



## Das waren noch Zeiten!

Anfang 1914. Mit dem Abschluss des eben zu Ende gegangenen Jahres ist auch die Bewerbungsfrist für die grossen französischen Fliegerpreise abgelaufen, die demnach endgültig ihren Siegern zugefallen sind. Es sind dies: Der Michelin - Pokal, welchen der Nieuport-Flieger Hélen mit 16 096 km an sich gebracht hat, ferner der "Preis Deutsch de la Meurthe" (grösste Geschwindigkeit auf einem Fluge rund um Paris), welcher an Gilbert gefallen ist, der die 162 km in einer Stunde und 14 Min. hinter sich gebracht hat, der "Femina-Pokal", dessen Siegerin Madame de Laroche geblieben ist, nachdem sie 325,5 km ohne Zwischenlandung zurückgelegt hatte (!), das "Kriterium des Aero-Club de France" (die grösste Flugdistanz ohne Zwischenlandung auf einem Rundflug von Stadt zu Stadt), in welchem Séguin mit einem ununterbrochenen Fluge von 1 042 km in 13 Stunden 6 Minuten triumphierte. Anzani's "Goldanhänger-Preis" ist überhaupt nicht bestritten worden. Indessen ist das alte Jahr nicht zu Ende gegangen, ohne noch einige flugsportliche Grosstaten zu zeitigen. Zunächst sind hier die grandiosen Orientflüge zu erwähnen, welche schliesslich noch ein besseres Ergebnis gehabt haben, als sich nach den ersten Misserfolgen voraussehen liess. Daucourt, welcher, wie erinnerlich, mit seinen Fluggenossen Roux bis Konia (Türkei) gelangt war und dort infolge missglückter Landung, bei der das Flugzeug zertrümmert wurde, seinen Flug aufgeben musste, ist inzwischen nach Paris zurückgekehrt, während sein Freund Roux die Reise nach Kairo auf dem Landwege beendet hat, um sich im Schatten der Pyramiden von den Strapazen dieses Fluges auszuruhen. Vielleicht hätte er besser getan, gleichfalls nach der Heimat zurückzukehren; es wäre ihm alsdann ein peinliches Rencontre mit dem unvermeidlichen "enfant terrible" des franz. Flugwesens erspart geblieben, das hier nicht wenig Staub aufwirbelt. Jules Védrines, der "grosse Védrines", war, wie seinerzeit gemeldet worden ist, am 20. November von Nancy abgeflogen, nachdem er die "Welt davon verständigt hatte", dass er einen sensationellen Flug vorhabe. Es lässt sich nicht leugnen, dass der genannte Flieger in der Tat die gigantische Luftreise von Nancy bis Kairo vollbracht hat, und zwar in folgenden Etappen: 20. November: Nancy - Prag; 21. November: Prag - Wien; 1. Dezember: Wien - Belgrad; 3. Dezember: Belgrad - Sofia; 5. Dezember: Sofia - Konstantinopel (Istanbul);

19. Dezember: Konstantinopel - Konia; 20. Dezember: Konia - Tortosa (nahe Tripolis); 25. Dezember: Tortosa - Beirut; 27. Dezember: Beirut - Jaffa; 29. Dezember: Jaffa - Kairo, insgesamt eine Distanz von rund 4 500 km. Als Védrines in Heliopolis landete, befand sich auch Roux, mit dem er in Konia einen Wortwechsel gehabt hatte, unter den Zuschauern, die den "grossen Franzosen" erwarteten. Védrines, kaum aus seinem Flugzeug gestiegen, ging auf Roux zu und versetzte dem Ahnungslosen eine schallende Ohrfeige. Natürlich hatte diese Szene grosses Aufsehen erregt und Roux, der allgemein als ein taktvoller und guterzogener Mensch gilt, verliess mit seinen Freunden das Flugfeld, sandte später aber dem "heldenmütigen" Védrines eine Forderung, die dieser aber mit den Worten ablehnte: "Dazu habe ich keine Lust und keinen Mut". Der französische Gesandte weigerte sich angesichts dieses Vorfalles, das zu Ehren Védrines veranstaltete Bankett zu präsidieren, und nachdem auch andere Persönlichkeiten erklärt hatten an der beabsichtigten Ehrung dieses Raufboldes nicht teilnehmen zu wollen, wurde die ganze Sache abgesagt. Die Presse bespricht die neueste Heldentat Védrines mit grosser Entrüstung und die Zeitung, die den "Nationalhelden" bisher noch immer zu decken gesucht hat, meint, dass solche Flieger draussen in der Welt Frankreich nur zur Schande gereichen.

Nur die Ligue Nationale Aérienne lässt sich durch solche Kleinigkeiten nicht beirren. Sie hat sich telegraphisch an Védrines gewandt und ihn aufgefordert, seinen Flug quer durch Afrika, von Kairo bis zum Kap der Guten Hoffnung fortzusetzen. Bekanntlich ist dies das Lieblingsprojekt der Liga, welche alle diese phantastischen Weitflüge mit grossen Opfern inszeniert und welche durchaus die Ueberquerung Afrikas durch Militär- oder Zivilflieger durchsetzen will. Védrines hat aber, wie soeben bekannt wird, die Mission abgelehnt. Er will sein eigenes Projekt eines Fluges um die Welt durchführen und seinen Flug von Kairo über Indien, die Malakka-Insel, über Australien bis nach Melbourne fortsetzen. Wie es heisst, will die Liga einen anderen Flieger für ihr phantastisches Flugprojekt zu gewinnen versuchen.

Inzwischen ist nun auch Bonnier, allerdings nach unendlichen Schwierigkeiten, in Kairo eingetroffen, wohin er, mit einem Mechaniker an Bord, von Paris aus geflo-

gen ist. Weniger Glück hat Marc Pourpre, welcher, gleichfalls für Rechnung der Ligue Nationale Aérienne, den Flug von Kairo nach Khartum (für welchen folgende Etappenstationen organisiert sind: Minieh, Assiut, Nag-Hamadi, Luxor, Derr, Wadi-Halfa, Abu-Hamad, Atbara) unternehmen soll. Bisher ist ihm aber der Abflug von Heliopolis noch nicht gelungen, er hat sogar bei den wiederholten Abflugversuchen sein Flugzeug ernstlich beschädigt.

Oskar Bider, der bekannte schweizerische Flieger, ist auf einem Blériot-Eindecker von Paris nach Bern geflogen, und zwar in 5 1/4 Stunden. Bei diesem Flug herrschte so dichter Nebel, dass Bider über den Jura hinwegflog, ohne dessen gewahr zu nehmen, und erst als er sich vor den Berner Alpen befand, vermochte er sich wieder zurechtzufinden.

Es ist bereits gemeldet worden, dass sich Garros und Legagneux nach Saint Raphael begeben haben, um dort im milden Klima am Mittelländischen Meere, einen Angriff auf den Höhenweltrekord zu unternehmen, welcher bekanntlich mit 5 880 Metern im Besitze des inzwischen verunglückten Perreyon gewesen war. Während Garros auf seinem Morane-Eindecker nur Höhenflüge von wenig mehr als 1000 Metern gelangen, vermochte Legagneux am 27. Dezember 1913 einen neuen Welt-Höhenrekord aufzustellen, indem er auf seinem Nieuport - Eindecker eine Flughöhe von 6 150 Metern erreichte.

Hier sei noch eine andere interessante Leistung erwähnt, welche dieser Tage der Leutnant Raincey auf einem Bristol-Zweidecker zu Tarbes vollbracht hat. Raincey stieg dort, mit einem Passagier und mit Betriebsstoff für einen dreieinhalbstündigen Flug an Bord, auf und erreichte 400 Meter Flughöhe in 58 Sekunden, was gleichfalls einen Weltrekord darstellt. In den letzten Tagen des abgelaufenen Jahres sind auch allenthalben die vielbesprochenen Rückenflüge fortgesetzt worden, und zwar haben sich wieder einige neue Anhänger für diesen modernsten Sport gefunden: Bill Farman, Olieslagers und Guillaux, welcher letzterer jetzt in Saint Cyr einen Blériot-Apparat steuert. Uebrigens soll Pégout, der Meister der Sturzflüge, zum Ritter der Ehrenlegion ernannt werden.

Jetzt spricht man viel von zwei Flugveranstaltungen, welche für die kommende Kampagne geplant sind: die eine ist der Fernflug Paris - Bukarest, für den der bekannte Prinz Bibesco zwei Pokale von 10 000 Francs ge-

stiftet hat. Diese Pokale sollen in zwei aufeinander folgenden Jahren bestritten werden. Dann der Fernflug St. Petersburg - Paris, welchen der russische Flieger Wassiliew zu unternehmen beabsichtigt. Bekanntlich hatte die deutsche Regierung Einspruch dagegen erhoben, dass Wassiliew deutsches Territorium überfliege und hat ihre Genehmigung davon abhängig gemacht, dass den deutschen Fliegern auch das Ueberfliegen russischen Gebiets gestattet werde. Der russische Generalstab soll sich einverstanden erklärt haben, dass diese Erlaubnis erteilt werde, aber nur den deutschen Zivilfliegern. Man glaubt nun, dass der Flug zustande kommen wird. Die voraussichtliche Flugstrecke wird folgende sein: St. Petersburg, Dwinsk, Rewal, Wilna, Eydtkühnen, Berlin, Köln, Lüttich, Reims, Paris. Wassiliew wird einen Morane-Eindecker mit 80 PS Gnôme-Motor steuern. Uebrigens soll dieser Tage der russische Hauptmann Tschekontoff den Weltgeschwindigkeitsrekord für Zweidecker geschlagen haben, indem er in 27 Minuten 95 Werst (101,34 km) zurücklegte, also eine Stundengeschwindigkeit von 225,200 km/h realisierte!

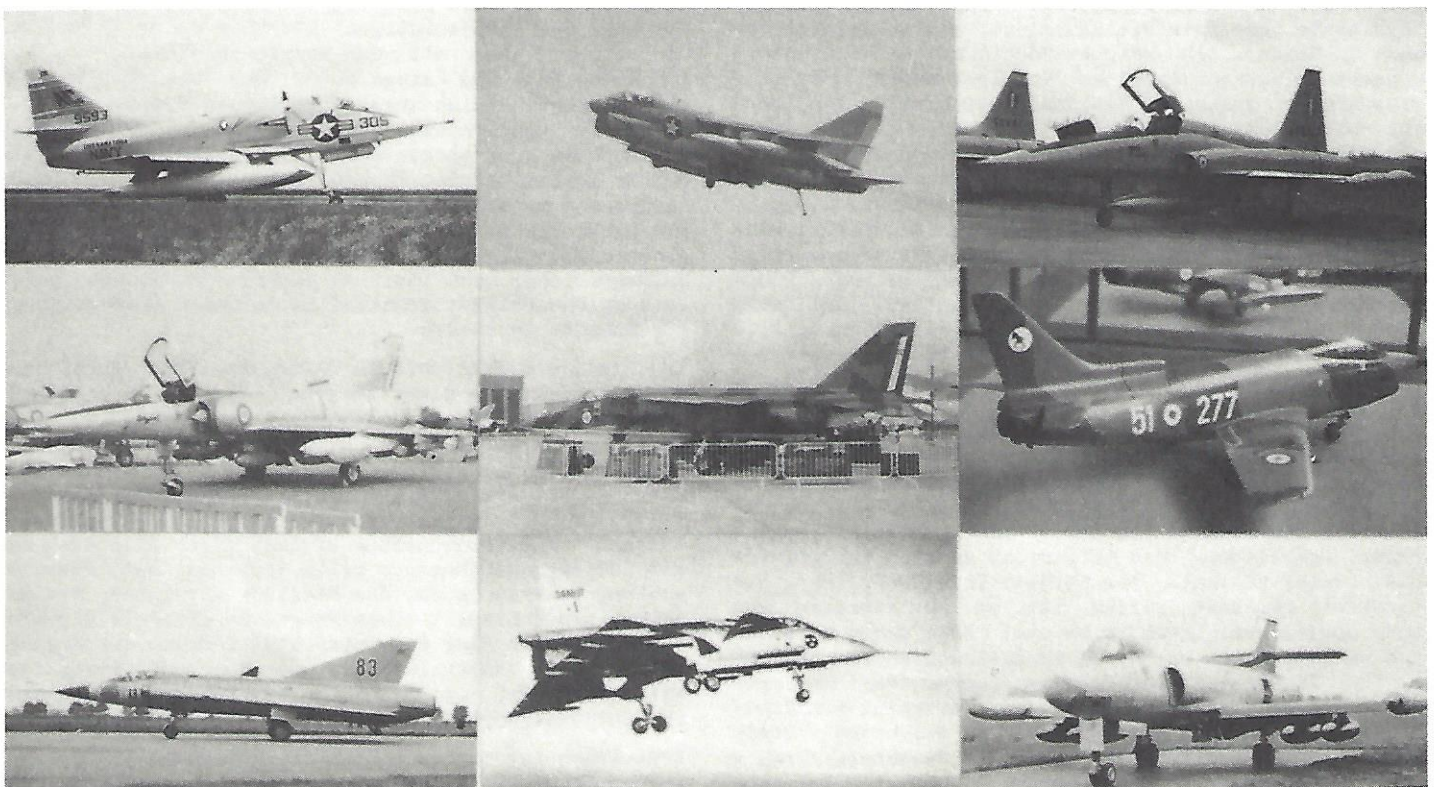
Viel Aufsehen erregt hier, dass die Kommission des Aero Clubs, trotz des Widerstandes aus Fliegerkreisen, das neue Reglement für den Michelin-Pokal bestätigt hat. Der Wettbewerb soll auf einer Rundstrecke durch Frankreich über 3 600 km innerhalb 120 Stunden bestritten werden. Die Bewerber sollen autorisiert sein, auch des Nachts zu fliegen. Gerade diese Bestimmung hat den erwähnten Widerstand hervorgerufen, denn in hiesigen Fliegerkreisen zeigt man sich entschieden gegen Nachtflüge, die man für überaus gefährlich hält.

Abenteuerlich klingt das Projekt der Ueberquerung des Atlantischen Ozeans im Flugzeug, das neuerdings ernstlich ventiliert wird. Glenn Curtiss, der sich augenblicklich in Nizza aufhält, wo er einen neuen Stabilisator eigener Erfindung auf einem Wasserflugzeug ausprobiert, hat mitgeteilt, dass ein Amerikaner ein Flugzeug bestellt habe, welches für die Ueberquerung des Atlantischen Ozeans bestimmt ist. Curtiss meint, der Versuch werde in Bälde unternommen werden. Man versuche augenblicklich einen Motor, welcher dem bereits entworfenen Apparat gestatten würde, während 24 Stunden mit einer Geschwindigkeit von 113 km/h zu fliegen. An der in Aussicht genommenen Ueberquerungsstelle beträgt aber die Distanz nur 2 600 km.

Bearbeitet von Guido E. Bühlmann

## Das neue Kampfflugzeug

Legende siehe unter Kurznachrichten



# CLUBMITTEILUNGEN

## Basel

**EINLADUNG** zur Novemberveranstaltung: Am 30.11.67 um 20.00 Uhr im Rest. Post, Basel, plaudert mit uns Herr Direktor H. Sommer über das Thema "DIE SWISSAIR UND BASEL". Lebhaftige Diskussion erwünscht! - Anschliessend zeigen wir Ihnen den neuesten Swissair - Film "Westafrika".

**EINLADUNG** zur traditionellen Filmmatinée ins Cinéma Palace, Basel: Sonntag, 3.12.67, pünktlich 10.30 Uhr, "KAMPFGESCHWADER 904 EINSATZBEREIT" ("the red phone").

Die Ausbildung von B-52 - Mannschaften. Gäste sind wie immer herzlich willkommen. Jugendliche unter 16 Jahren können leider nicht zugelassen werden.

## Bern

Am 6. Oktober wurden den 18 (!) Anwesenden eine schöne Auswahl Dias von: Belpmoos, Kloten, Basel, Samaden, Strassbourg, Athen etc. gezeigt.

Nächster Anlass: 1. Dezember 1967 "Luftkrieg in Vietnam" von Dr. Willy N. Frick

# KURZNACHRICHTEN

Im Oktober wurde die Liste der neun Flugzeugtypen veröffentlicht, von denen einer als zukünftiges Erdkampflugzeug (Interdiktion) für die Schweizer Flugwaffe beschafft werden soll. Bereits 1968 soll daraus eine engere Auswahl von zwei bis drei Typen getroffen werden, von welchen Musterflugzeuge gekauft werden sollen. Nach einem längeren Erprobungsprogramm wird dann der Typenentscheid für die Beschaffung der Serie getroffen werden. Auf unserem Bild auf der vorigen Seite stellen wir die neun Typen vor (von links oben nach rechts unten): McDonnell-Douglas A-4 Skyhawk, LTV A-7 Corsair II, Northrop F-5, Dassault Mirage 5, Bréguet/BAC Jaguar, Fiat G-91Y, Saab 35X Draken, Saab 37 Viggen und die Weiterentwicklung des P-16 mit dem Atar 9 Triebwerk der Mirage, genannt AA-7 von den Flug- und Fahrzeugwerken in Altenrhein.

Am 18. Oktober 1967 wurde in Bern-Belp das Arbeitspferd der amerikanischen Armee in Vietnam, der Helikopter Boeing-Vertol CH-47B CHINOOK, der Heliswiss demonstriert.

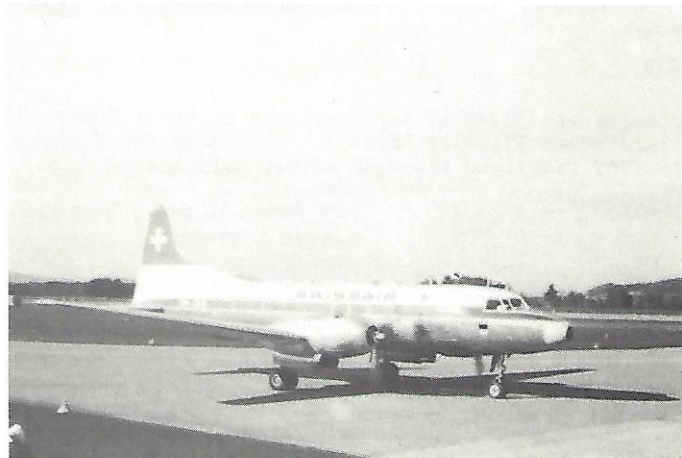
Der mit zwei Lycoming-Triebwerken T55-L-7C von je 2 850 PS ausgerüstete Helikopter demonstrierte in eindrucklicher Weise seine Verwendbarkeit. Mit einer internen Last von 3 Jeeps transportierte er noch eine grosse Seilbahnkabine, die unter dem Rumpf angehängt wurde. Auch der Transport eines ca. 12 m hohen Zementsilos machte ihm absolut keine Schwierigkeiten. Ebenso eindrucklich wie die Demonstration war der "blast" der



beiden Rotoren von je 18 m  $\phi$ . Nach der Demonstration in Belp wurden mit den geladenen Gästen Wasserungen auf dem Thunersee durchgeführt.

Obschon es sich um eine rein zivile Demonstration handelte, war die Vorführmaschine eine dunkelgrüne Chinook der U.S. Army (719433).

REI



Zweimal Metro HB-IMB

Parallel mit den Ablieferungen der neuen DC-9 an die Swissair erfolgt die Ausserdienststellung der Metropolitans. Diese Metros werden nicht etwa verschrottet, sondern sind bereits an verschiedene Abnehmer verkauft worden.

So übernahm die Deutsche Luftwaffe am 31. August 1967 auf dem Flughafen Kloten die frühere Swissair CV-440-61 c/n 327 HB-IMB Freiburg. Von der alten Swissair - Bemalung war nichts mehr zu sehen. Schneeweiss mit blauem Rumpfband, Seitenruder und Eintritte der Motorenverkleidungen in Tagesleuchtfarbe, so präsentiert sie sich heute. Die Immatrikulation CA+034 ist schwarz.

REI



Im kommenden Winter wird die ALAG ihre täglichen, planmässigen Flüge von Kloten nach St. Moritz und zurück wieder aufnehmen. Diese Flüge konnten im vergangenen Winter einen bemerkenswerten Erfolg buchen. In der kommenden Saison werden wiederum zweimotorige Flugzeugtypen mit sechs bis acht Sitzplätzen zum Einsatz kommen. Dazu wird ab 15. Januar 1968 ein Flugzeug der ALAG als Taximaschine auf dem Flugplatz Samaden stationiert.

Die SWISSAIR wird im Verlaufe der Winterperiode fünf neue Jets in Betrieb nehmen, nämlich drei DC-8-62 und zwei DC-9-32. Die DC-8-62, eingerichtet für 155 Passagiere, wird ab 23. Januar 1968 auf den Strecken nach New York und ab 7. März voraussichtlich auch auf den Linien nach Südamerika eingesetzt. Die beiden DC-8-33 (132 Sitzplätze) werden aus dem Verkehr genommen und an die Südflug verkauft. Mit dem Beginn des Winterflugplans nimmt die Swissair erstmals die wöchentliche



Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 30.11.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Auflösung Test 10/67: P-3 / Cessna 140 / Jungmann / P-149D / AT-16

Vom Test 9/67 sind eine Lösung mit 4, zwei mit 3 und eine mit zwei richtigen Antworten eingetroffen. Nummer 1 wurde mit Intruder, Saab 105 und Phantom II identifiziert, nur ein Teilnehmer fand Venom als richtige Bezeichnung heraus. Nummer 2 (Vulcan) wurde mit Backfin oder Tu-16 und Nummer 4 (Mystère IV) mit Super Mystère falsch bezeichnet.

planmässige Bedienung von Malaga auf, indem das Flugzeug nach Casablanca dort zwischenlandet, Hinflug am Sonntag, Rückflug am Montag. Insgesamt bedient die Swissair nunmehr in ihrem Liniennetz regelmässig 67 Städte in 47 Ländern auf allen Kontinenten ausser Australien.

## Sonic Boom

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION hat die erste One-Eleven für Südamerika an AUSTRAL von Argentinien übergeben. Erstmals lüftete BAC den Schleier über dem Projekt Two-Eleven, welche für die BEA entworfen wird. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der One-Eleven. Das Flugzeug wird bis zu 200 Passagiere über kurze und mittlere Strecken befördern können. Als äusserliche Hauptmerkmale können der lange Vorderrumpf und die am Heck angebrachten Frontfan Dreiwellen-Triebwerke grossen Durchmessers (Rolls-Royce R.B. 211) bezeichnet werden. Den neuen Trend zeigen die Entwurfsgrundsätze auf: Die Two-Eleven soll nicht lauter sein als die Vanguard, die Startstrecke bei Vollast wird 2 100 m nicht überschreiten, die Passagiere werden zu sechst nebeneinander sitzen und noch über mehr Platz verfügen als in der VC-10, welche ihrer Geräumigkeit wegen zum wohl beliebtesten Strahlverkehrsflugzeug geworden ist.

CESSNA hat Aufträge zum Bau von weiteren 70 A-37B Jabos, 104 T-37B Trainern und 24 U-17B erhalten. Die U-17B ist die militärische Version des Modells 185 / Skywagon.

MCDONNELL hat die erste F-4E Phantom an die US Air Force abgeliefert. Es handelt sich um eine schnellere, vielseitigere Version der F-4 Baureihe. Zur Verbesserung der Eigenschaften als Jäger wurde eine sechsläufige Gatling-Revolverkanone von maximal 6 000 Schuss des Kalibers 20 mm pro Minute in den Vorderrumpf eingebaut. Als Folge der Luftkämpfe in Vietnam wurden ältere Versionen mit solchen Kanonen in Zusatzbehältern ausgerüstet. Äusserlich unterscheidet sich die A-4E von ihren Vorgängern durch eine veränderte Rumpfnase, die neben der erwähnten Kanone ein volltransistorisiertes Feuerleitsystem birgt.

LOS ANGELES AIRWAYS, die erste planmässige Helikopter-gesellschaft der Welt ist 20 Jahre alt. Der Flugpark umfasst gegenwärtig Sikorsky Hubschrauber der Typen S-51 (einer), S-55 (zwei), S-61L (sechs). Eine siebente S-61L soll 1968 in den Einsatz gelangen. Seit 1947 hat LAA mehr als 15 000 Tonnen Fracht und mehr als 2,5 Millionen Passagiere zwischen dem Los Angeles International Airport und verschiedenen Bestimmungsorten in der Stadt transportiert. Allein im August 1967 beanspruchten 45 267 Fluggäste die Dienste von LAA.

Ein Märchen: Es war einmal eine Fluggesellschaft. Sie hatte viele Ideale und Ideen, sehr viel Sympathie in der Öffentlichkeit und ein bisschen weniger Kapital. Und diese Gesellschaft kaufte sich 3 Flugzeuge, second-hand versteht sich. Migger war begeistert.

Nach relativ kurzer Zeit tauschte unsere Fluggesellschaft die 3 bewährten Propeller-eek Kolbenmotorflugzeuge gegen drei neue Turboprop-Maschinen um - und lud sich Schulden auf damit! - Naja, dachte Migger.

Einige Zeit später kaufte sich die gleiche Fluggesellschaft zwei alte Grossflugzeuge, Entschuldigung, nicht alte, sondern revidierte. Aber wie Migger mit Schrecken feststellte, handelte es sich um einen nur in kleiner Serie hergestellten Typ mit teuren Triebwerken. Au - dachte er, grüss Gott Unterhalt... und noch weitere finanzielle Belastungen...!

Dann hörte man die ersten Gerüchte von Unstimmigkeiten. Von kleinen Diktatoren in der Gesellschaft, von Starts mit Uebergewicht, von übermüdeten Piloten, von "technischen Zwischenlandungen" und grossen Verspätungen. O weh, o weh, brummte Migger und verkaufte seine Aktien!

Dann murmelten Eingeweihte von Jet - Anschaffungen und anderen teuren Experimenten. Und von einer grossen ausländischen Gesellschaft, welche "einsteigen" wollte und ziemlich barsch nach Hause gewiesen wurde. Migger war sprachlos... (Ein seltenes Ereignis - der Setzerstift).

Und dann geschah das Furchtbare: eine der beiden grossen Maschinen stürzte ab und viele Menschen kamen ums Leben. Das war das Startsignal zum Sturm. Alle fielen über die Gesellschaft her und unbarmherzig wurde das ganze Geschäftsgebahren ans grelle Licht der Öffentlichkeit gezerrt. Hohe Unkosten entstanden und es gab massenweise Entlassungen. Und der Aktienkurs fiel. Und fiel und fiel. Und die Gesellschaft sucht nun Geld, viel Geld. Vielleicht wird sie es finden. Sie sucht aber auch Vertrauen, ob sie das noch findet??

Und die Moral von diesem Märchen: Wäre man ohne teure Grossflugzeuge im Kurz- und Mittelstreckenverkehr geblieben und hätte dort seine Stellung konsolidiert und, warum nicht, ausgebaut, dann könnte unser Märchen ganz anders enden, als es inzwischen geendet hat!

Märchentante Migger