



DELTA

XBT2D-1 ?

Nein, es handelt sich weder um eine Geheimschrift noch um eine chemische Formel, es handelt sich um den bekanntesten aller Jabo's, die Skyraider.

Wenige wissen, dass dieser erfolgreichste einmotorige Kolbenmotor-Jagdbomber der Nachkriegszeit sein Dasein bzw. sein "Nochdasein" dem Koreakrieg zu verdanken hat.

Als dieser Krieg 1950 ausbrach, war man bei der US Navy eben daran, die Skyraider durch ein düsengetriebenes Nachfolgemuster zu ersetzen. Die ersten Kampfeinsätze zeigten aber, dass die Skyraider in Bezug auf Kampflast und Reichweite allen andern Maschinen weit überlegen war und so wurden die Fließbänder, statt stillgelegt, verlängert und erweitert!!

Als die 3180. und letzte Skyraider am 18. 2. 57 nach 12 Jahren ununterbrochener Produktion die Werkhallen verliess, gab es nicht weniger als 28 verschiedene Versionen dieses Flugzeuges, welche bei der US Navy, US Air Force, der Vietnam Air Force, der RAF und der Französischen Luftwaffe ihren Dienst versahen und ich bin überzeugt, dass in ein paar Jahren, wenn dieses erfolgreiche Muster aus dem Dienst gezogen wird, es seine 29. Rolle zu spielen beginnen wird, als Wasserbomber...

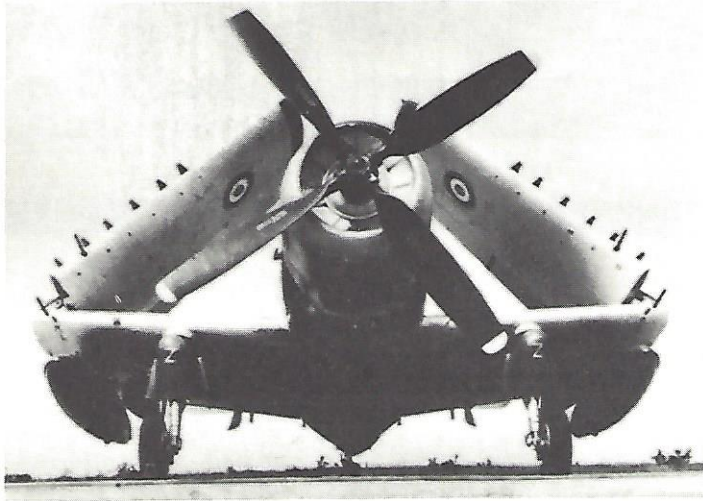
Die Entwicklung der Skyraider begann im Jahre 1944, als sich die Douglas - Ingenieure um einen würdigen Ersatz für den überholten Dauntless Marine-Sturzbomber bemühten. Die ersten Exemplare der Nullserie von 25 (!) XBT2D-1 Skyraider flogen im März 1945 und bewiesen schon nach wenigen Flügen, welche enormen Möglichkeiten das Flugzeug bei Verwendung als Angriffsmaschine zu bieten hatte. Nach den üblichen Anlaufschwierigkeiten wie z.B. Bruchlandungen infolge zu schwachen Fahrwerks (oder zu grober Trägerlandungen..?) wurde von der US Navy ein Auftrag zum Bau von 548 Skyraider AD-1 Modellen erteilt. Bedingt durch die Beendigung des 2. Weltkrieges wurde dieser Auftrag auf 277 Maschinen zurückgeschraubt. Ende 1947 wurden erstmals auf dem Träger USS Midway AD-1 Maschinen eingesetzt. Etwa zur gleichen Zeit fanden die Versuche mit drei weiteren AD-1 Modellen statt, das erstere als fliegender Frühwarn - Kontrollposten mit riesigem Radartopf unter dem Rumpf. Die beiden andern AD-1 wurden als Nachtangriffsflugzeuge mit zusätzlichen Radar-Flunts (Flunt = Flügeluntertank) und drei Mann Besatzung getestet. Schliesslich baute man die letzten 35 AD-1 als AD-1Q Radarstörflugzeuge (radar-countermeasures - aircraft) um. Diese Version er-

A-1H (AD-6) der Angriffsstaffel 85 über dem Mittelmeer



hielt erstmals die grosse Kabine für mind. 2 Mann Besatzung.

Mit einigen strukturellen Veränderungen und einem um 200 PS stärkeren Triebwerk versehen, erschien 1948 die AD-2. Von ihr wurden 156 Exemplare gebaut, dazu 22 AD-2Q Radarstörer.



AD-4 der Französischen Luftwaffe

Mit noch weiter verstärkter Struktur und einem neu überarbeiteten Cockpit wiederum verbessert, löste die AD-3 ihren Vorgänger auf den Fließbändern in Kalifornien ab. Von diesem Modell entstanden 125 Stück der "Standard" Version AD-3, einige wenige wurden später zu AD-3E oder S umgewandelt. (E für electronic = elektronische Störmassnahmen, und S für submarine = U-Boot Bekämpfung). Zusätzlich entstanden weitere 23 AD-3Q Elektronik - Störer, 15 AD-3N Nachtangriffsmaschinen und schliesslich 31 Frühwarnmodelle.

Mitte 1949 folgte (um den Bezeichnungssalat noch zu vergrössern?) die AD-4. Als erste Variante erreichte die AD-4 Stückzahlen von über 1 000 Exemplaren. Bis zum Sommer 1953 wurden nämlich nicht weniger als 1 032 AD-4 verschiedener Varianten ausgeliefert (AD-4 S/N/Q/W). 40 AD-4W wurden unter dem MDAP (Mutual Defence Assistance Program = Hilfsprogramm für gemeinsame Verteidigung) von den USA an die Royal Navy geliefert. Sie erhielten die englische Bezeichnung Skyraider AEW Mk.1. Weitere 88 AD-4S wurden an die Französische Luftwaffe geliefert. Vor etwa vier Jahren wollte dann die US Navy diese Maschinen von den Franzosen zurückkaufen, erhielten aber von diesen den Bescheid, die Maschinen würden benötigt. Etwa ein Jahr später verschenkten sie die Franzosen an Kambodscha!!

Während noch die AD-4 auf den Fließbändern entstand, wurde bereits die AD-5, die vielseitigste Variante der

Technische Daten der A-1J

Triebwerk: 1 Wright R.3350-26WB 18-Zylinder Doppelsternmotor mit 2700 PS Startleistung, 3050 PS mit Wassereinspritzung.

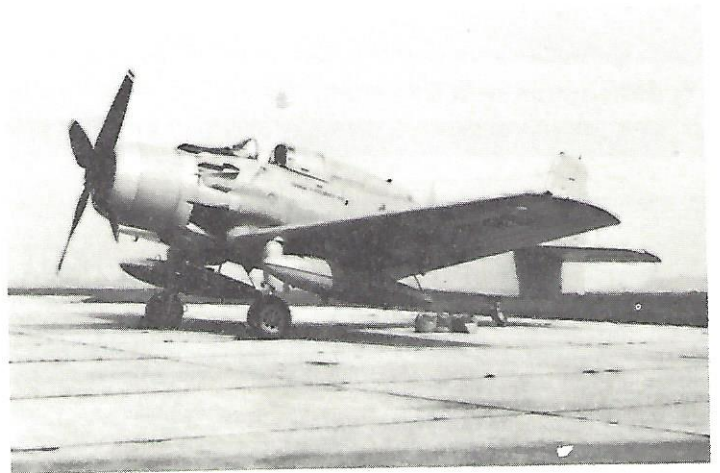
Bewaffnung: Vier 20 mm Flügelkanonen und bis zu 4000 kg Flügelunterlasten: Bomben, Minen, Raketen, Torpedos, Miniguns etc. (Also beinahe doppelte Last einer B-17 Fliegende Festung des letzten Krieges!!)

Flugleistungen: Vmax. in 6 000 m: 510 km/h, V/ Reise 300 km/h, Reichweite ohne Zusatztanks 1 500 km, mit Zusatztanks bis 4 800 km, Gipfelhöhe 10 500 m.

Gewichte: Leergewicht 5100 kg, Fluggewicht normal 8 000 kg, mit Ueberlast bis 12 300 kg (= Fluggewicht einer DC-3!!)

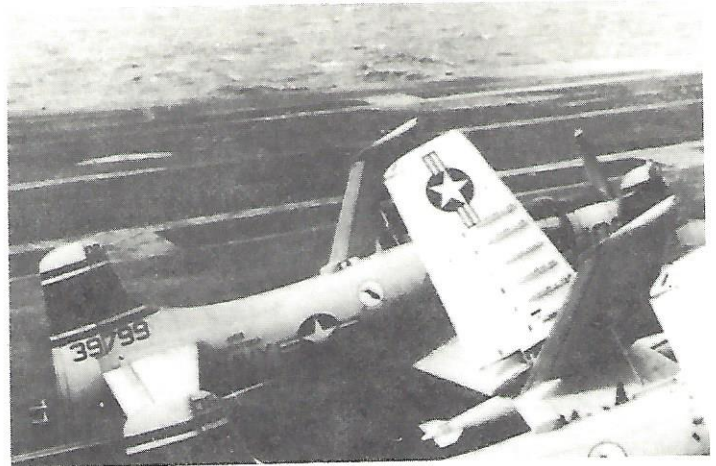
Abmessungen: Spannweite 16,5 m, Länge 13,5 m, Höhe 5,5m

Skyraider, getestet. In diese Zeit fiel auch die Umbezeichnungskampagne der US Navy und aus AD-5 wurde A-1E. Die eigentlichen Aenderungen an der AD-5 betrafen aber in erster Linie die Bewaffnung, erstmals erhielt die A-1E statt wie bis anhin zwei, vier 20 mm - Kanonen in die Flügel eingebaut. Das Seitenruder wurde etwas vergrössert und das Cockpit von Anfang an für mindestens 2 Piloten ausgelegt. Im Baukastenprinzip entstanden Umrüstungssätze, damit dieses Modell in kürzester Zeit für die verschiedensten Zwecke umgerüstet werden konnte.



A-1E (AD-5), Zielsackschlepper der Svensk Flygtjänst in knallgelber Bemalung!

te. Als Beispiel diene: Umrüstung als VIP-Transporter mit 4 Sitzen, als Transporter mit 12 Sitzen, als Frachter für 1 000 kg Zuladung, als Ambulanzflugzeug für 4 Bahnen und schliesslich als Zielsackschlepper für Flabeinsatz. Und alle diese Varianten natürlich neben den schon erwähnten Hauptaufgaben als Tag- und Nachtangriffs-, Frühwarn oder U-Boot Bekämpfungflugzeug. Im ganzen wurden 670 Stück AD-5 bzw. A-1E gebaut.



A-1H (AD-6) "parkiert"

Parallel zur mehrsitzigen AD-5 wurde die AD-6, oder A-1H nach neuer Bezeichnung, gebaut. Im Unterschied zur A-1E handelt es sich hierbei um ein reines Erdkampf- flugzeug mit verstärktem Flügel und Fahrwerk. 713 Exemplare wurden abgeliefert.

Und schliesslich verliessen als letzte vieler Varianten 1956 die A-1J (AD-7) in 72 Exemplaren die Werkhallen in San Diego. Bis auf ein paar Einzelheiten stimmt dieses Modell mit der A-1H überein.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Februar-Veranstaltung

Am 29. Februar um 20.00 Uhr im Restaurant Post, Basel.

Unser Mitglied Fred Rohrer berichtet über
Ueberraschungen aus dem Kontinente Kolumbus

Mitgliederbeitrag 1968

Diejenigen Mitglieder, welche sich noch nicht dazu bequemt haben, ihren Mitgliederbeitrag zu entrichten, erinnern wir daran, dass die Zahlungsfrist längst abgelaufen ist. Im März werden die Nachnahmen versandt, die jedoch der Porti und Spesen wegen um einen Franken teurer sein werden (nämlich 17.- für voll- und 13.- für minderjährige Mitglieder). Wer diesen Franken sparen will, zahlt umgehend auf unser Konto 40 - 29315 FEKB.

Für die Publikationen "Flieger und Flab im Einsatz", von Div. Ernst Wetter, erschienen im Walter-Verlag, Olten und die "Profile Publications", welche an der Januar-Veranstaltung aufgelegt wurden, nehmen wir bis zum

15. März Bestellungen entgegen. Die Beträge von Fr. 4.60 (statt 8.--) für "Flieger und Flab im Einsatz" bzw. Fr. 1.-- für ein Profile sind unter Angabe von genauer Adresse, Nummer und Titel auf unser PC 40 - 29315 einzubehalten. Bei umfangreichen Bestellungen ist zu vermerken "Bücher" und eine Liste zu senden an Hanspeter Frommlet, Gründenstrasse 11, 4132 Muttenz.

KURZNACHRICHTEN

Hawker Siddeley/Sud Aviation/Deutsche Airbus haben Einzelheiten über ihren Airbus A-300 bekanntgegeben. Die A-300 soll wirtschaftlich, komfortabel und leise werden. Die Kosten pro Sitzmeile sollen bis zu 40 % unter denjenigen der besten heutigen Kurzstreckenflugzeuge liegen. Zum ersten Mal bei Kurzstrecken wird die Sitzmeile nicht mehr als 0,6 cents (1,5 Rp./km) betragen. Dank den aussergewöhnlichen Steigeigenschaften und den leisen Rolls-Royce RB 207 Turbofan-Triebwerken wird dieser europäische Airbus nicht lauter sein als Propellerturbinen-Flugzeuge. Obwohl die A-300 bereits heute auf 230 bis 300 Passagiere ausgelegt ist, wurde eine weitere Erhöhung der Kapazität durch das "Strecken" des Rumpfes vorgesehen.

Liste der erhältlichen "Profile Publications" zu Fr.1.- (Ev. aufbewahren!)

- | | | | |
|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. S.E. SA | 52. D.H. Mosquito I to IV | 103. S.E.S. | 154. C. Wirraway |
| 2. Boeing P-12E | 53. Grumman Wildcat | 104. PZL P-23 | 155. North American T-28 |
| 3. Fw 190A | 54. E.E. Canberra 1 to 4 | 105. Kawasaki Ki-45 | 156. Ford Tri-Motor |
| 4. Hawker Hunter 6 | 55. Fokker D.R.I | 106. Lockheed P-38J-M | 157. Breguet 14 |
| 5. Vickers Vimy | 56. Fairey Flycatcher | 107. Grumman Bearcat | 158. Ryan PT. ST Series |
| 6. Bristol Bulldog | 57. Hawker Hart | 108. D.H. Comet 1-4 | 159. Westland Lysander |
| 7. P-47D Thunderbolt | 58. Hampten | 109. Hanriot HD I | 160. Mitsubishi G3M "Nell" |
| 8. P-51D Mustang | 59. B-25 Mitchell | 110. Fiat B.R. 20 | 161. Me 210, 410 Series |
| 9. Albatros D.V | 60. Douglas Skyraider | 111. Hawker Hurricane I | 162. Avro Vulcan |
| 10. Gloster Gauntlet | 61. Ansaldo Scouts | 112. B-26B, C Marauder | 163. Roland C II |
| 11. Halifax III | 62. D.H. 9 | 113. Messerschmitt Bf 109G | 164. Do 17E-Z Series |
| 12. Meteor 8 | 63. Fokker D.XXI | 114. Lightning I | 165. Bell P-39 Airacobra |
| 13. Sopwith Pup | 64. Macchi MC. 200 | 115. Gotha GI-GV | 166. Spitfire V Series |
| 14. Boeing P-26A | 65. Lancaster I | 116. Curtiss Navy Hawks | 167. Hunter 2-Seaters |
| 15. Heinkel He 111H | 66. Vickers Valiant | 117. Boulton Paul Defiant | 168. Avro York |
| 16. Fiat CR. 42 | 67. Fokker D. VIII | 118. Kawasaki Ki-61 | 169. Sopwith Dolphin |
| 17. Spad S. XIII | 68. Thomas Morse Scout | 119. Fiat G. 91 | 170. PZL P-24 |
| 18. Hawker Fury I | 69. Henschel Hs 129 | 120. L. Constellation | 171. Douglas TBD Devastator |
| 19. B-24J Liberator | 70. Nakajima Ki-84 | 121. Sopwith 1/2 Strutter | 172. Mitsubishi Ki-21 |
| 20. F-86A Sabre | 71. Hawker Seahawk | 122. Polikarpov I-16 | 173. Liore et Olivier LeO 45 |
| 21. Bristol Freighter | 72. Vickers Viscount 700 | 123. Reggiane RE 2000 | 174. D.H. Hornet |
| 22. Fiat CR. 32 | 73. Sopwith Triplane | 124. SB2C-1 Helldiver | 175. Phoenix Scout |
| 23. Bf 110 | 74. Short 184 | 125. Wellington I & II | 176. Fokker T. VIII |
| 24. Hurricane IIC | 75. PZL P-II | 126. Hawker Sea Fury | 177. Junkers Ju 52 Series |
| 25. Fokker D. VII | 76. Junkers Ju 87A & B | 127. Albatros D I-III | 178. Commonwealth Boomerang |
| 26. D.H. 4 | 77. Boeing B-17E & F | 128. Curtiss Shrike | 179. Gloster Javelin 1-6 |
| 27. Boeing F4B-4 | 78. Gloster Meteor IV | 129. Mitsubishi A6M2 Zero | 180. Sud Caravelle 3 & 6 |
| 28. Macchi C. 202 | 79. Nieuport 28 | 130. Messerschmitt Me 262 | 181. D.H. 5 |
| 29. Junkers Ju 88A | 80. Curtiss Hawk 75 | 131. L. F-104G/CF-104 | 182. Handley Page Heyford |
| 30. F-100 Super Sabre | 81. Hawker Typhoon | 132. D.H. Tiger Moth | 183. Consolidated PBV Catalina |
| 31. Sopwith Camel | 82. Mitsubishi Ki-46 | 133. B.E. 2, 2a & 2b | 184. Messerschmitt Bf 109F |
| 32. Westland Wapiti | 83. Boeing B-47 | 134. Fokker G-I | 185. Yak 9 Series |
| 33. Gloster Gamecock | 84. Short C-Class Boats | 135. Dewoitine D. 520 | 186. Canadair Sabres |
| 34. Fairey Battle | 85. R.E.8 | 136. Curtiss P-40 Kittyhawk | 187. Junkers Monoplanes |
| 35. Curtiss P-40 | 86. Schuckert D III/IV | 137. B. Beaufighter I & II | 188. Fiat G. 50 |
| 36. SAAB J-29 | 87. Fokker C. V | 138. SAAB J-21 | 189. Short Sunderland |
| 37. Curtiss JN-4 | 88. Ilyushin Il-2 | 139. Bristol Scouts C & D | 190. Mitsubishi A6M3 Zero-Sen |
| 38. Fokker Monoplanes | 89. Savoia S.M. 79 | 140. Hawker Audax | 191. Westland Whirlwind |
| 39. Supermarine S4-S6B | 90. L.T.V. Crusader | 141. Nakajima B5N "Kate" | 192. Boeing 707 |
| 40. Bf 109E | 91. D.H. 2 | 142. Short Stirling | 193. Bristol M1.A-D |
| 41. Spitfire I & II | 92. Grumman F3F | 143. Dassault Ouragan | 194. Curtiss SOC Seagull |
| 42. N.A. FJ Fury | 93. Bristol Blenheim I | 144. D.H. Rapide | 195. Potez 63 Series |
| 43. Pfalz D. III | 94. Fw 190D / TA 152 | 145. D.H. 10 | 196. Douglas SBD Dauntless |
| 44. Fairey IIIIF | 95. Republic F-84F | 146. S. Marchetti S.M. 81 | 197. Hawker Tempest I-VI |
| 45. Curtiss Army Hawks | 96. Douglas DC-3 | 147. M. Saulnier M.S. 406 | 198. Hawker P. 1127 & Kestrel |
| 46. Nakajima Ki-43 | 97. American D.H. 4 | 148. Ju 88 Night Fighters | 199. Pfalz D. XII |
| 47. Vought F4U-1 Corsair | 98. Gloster Gladiator | 149. Lavochkin La 5 & 7 | 200. Avro 504 (Part 1) |
| 48. D.H. Vampire 5 & 9 | 99. Focke Wulf Fw 200 | 150. F4U-4 to F4U-7 Corsair | 201. Bloch 151,152 |
| 49. Nieuport 17 | 100. P-51B/C Mustang | 151. O. Aviatik D. I | 202. Douglas A-20 Series |
| 50. Sopwith Snipe | 101. Boeing B-29 | 152. Avia B-534 | 203. Heinkel He 162 |
| 51. Gee Bee Racers | 102. Douglas A-4 Skyhawk | 153. A.W. Whitley | 204. Lockheed P2V Neptune |

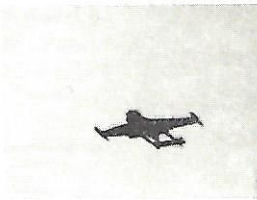


Bild

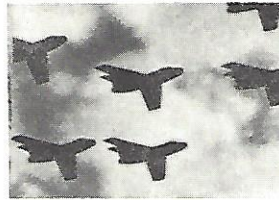
1



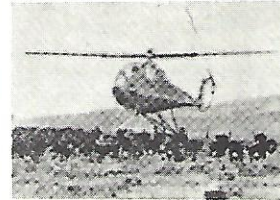
2



3



4

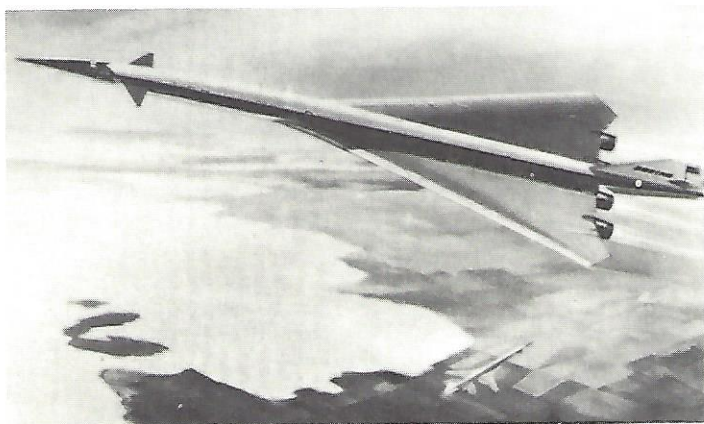


5

Lösungen bis 29.2.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 1/68: Wasp / Porter / S-64 / MiG-17 / F-105 /

Vom Test 12/67 sind fünf richtige Lösungen von Kurt und Peter Amport, Münchenstein und H. R. Schmid, Allschwil, eingegangen. Martin Näscher, Margrith Rudin, Lausen und Kurt Stirnimann, Basel haben vier Typen erkannt.



So sieht der neueste Entwurf für die Boeing 2707, das amerikanische SST, aus. Siehe auch Kurznachrichten der Januar-Nummer.

Erstflug der Pilatus PC-8 Twin-Porter am 28. November.

REI

Auf Anfrage hin bestätigte das Werk, dass tatsächlich Ende des vergangenen Jahres der Erstflug der Twin-Porter stattgefunden hat. Es handelte sich um einen ca. 1/2 stündigen Probeflug mit R. Böhm am Steuer; der Flug soll zufriedenstellend verlaufen sein. Bilder werden leider noch keine herausgegeben, da die Maschine nur den gelben Antikorrosions-Anstrich trägt. Wir hoffen, unsern Lesern nach der Presse-Vorführung Ende Februar oder Anfangs März die Twin-Porter in Wort und Bild präsentieren zu können.

Red. DELTA

Die Deutsche Bundesanstalt für Flugsicherung hat eine Hawker Siddeley 748 der Serie 2A bestellt. Das Mitte 1969 zu liefernde Flugzeug wird mit umfangreicher Elektronik zur Kontrolle von bodengebundenen Navigations-einrichtungen versehen sein. Bereits hat die British Civil Aviation Flying Unit zwei gleich ausgerüstete Maschinen bestellt. Mit den militärischen Typen wurden bisher 173 HS 748 verkauft, wovon 122 für den Export bestimmt sind.

McDonnell-Douglas hat Ende November die 200. DC-9 abgeliefert. 117 Maschinen gehören der Serie 10 an, 83 der Serie 30. Die Gesamtflugzeit aller DC-9 beträgt etwa 380 000 Flugstunden bei einer durchschnittlichen Dauer von 45 Minuten pro Flug. Die DC-9 sind durchschnittlich 7 Stunden 44 Minuten pro Tag in der Luft. Insgesamt wurden bisher 486 DC-9 aller Typen bestellt. Dazu kommen acht der Militärversion C-9A für die USAF.

Die Swissair hat im Jahre 1967 ihre gesamte Transportkapazität um 10 % auf 651 Millionen Tonnenkilometer ausgeweitet. Die Totalauslastung im regelmässigen Linienverkehr betrug 55,0 % und lag damit nur wenig unter dem Vorjahreswert von 55,4 %.

Cessna hat das zehntausendste Modell 150 an den 2 300 Mitglieder zählenden Aero Club Longhorn von Austin, Texas geliefert. Die Produktion der "150" war Ende 1958 aufgenommen worden. In den letzten drei Jahren wurden jedesmal mehr Modelle 150 verkauft, als von irgend einem andern Flugzeug. Allein 1966 fanden mehr als 3 000 Modelle 150 einen Käufer.

McDonnell Douglas hat die erste F-4K Phantom an die Royal Navy übergeben. Neben den Rolls-Royce Triebwerken werden viele weitere Unterbaugruppen in England hergestellt, sodass ungefähr die Hälfte der Beschaffungskosten in Grossbritannien ausgegeben werden.

BAC hat zwei weitere VC-10 an East African Airways und Laker Airways verkauft. Lakers Maschine wird bis Ende März 1969 an Middle East Airlines verchartert.

Die Boeing 727-200 mit dem um 3 Meter längeren Rumpf hat die FAA-Zulassung erhalten. Von 10 Gesellschaften wurden bisher 154 dieser Maschinen bestellt.

Die Mirage G, deren Erstflug am 18. November stattgefunden hat, erreichte bei ihrem elften Flug erstmals Mach 2. Dabei waren die Flügel auf 70° gepfeilt. Unser Bild zeigt die Mirage G im Langsamflug.

