



DELTA

FLUGZEUGERKENNUNGSKREIS BASEL

April 1968

LUFTFAHRT - ZEITSCHRIFT

4

35th
Squadron



Soesterberg - Airfield

32nd
Ftr Incpt Sqdn



Anfangs September 1967 hatte ich Gelegenheit, den wohl interessantesten holländischen Luftwaffenstützpunkt zu besuchen. Es handelt sich dabei um den Flugplatz Soesterberg in der Nähe der Stadt Utrecht in Mittel-holland.

Wer schon einmal in Holland Ferien verbracht hat, der weiss bestimmt, wie wechselhaft und unfreundlich es dort manchmal sein kann. Ich stand also vor der Wahl des Besuchstages und wählte, wie sich nachher herausstellte, nicht unbedingt den prächtigsten Tag. Aber eben, erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

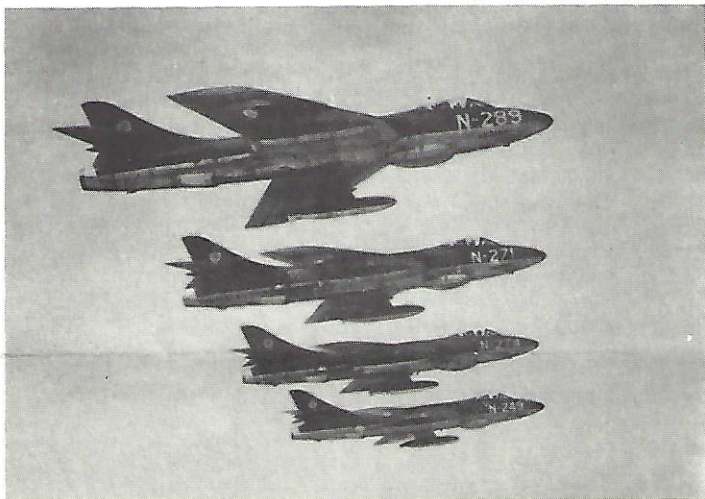
Vor dem eigentlichen Besuch informierte mich der zuständige Presseoffizier der holländischen Luftwaffe kurz über die Geschichte dieses Flugplatzes. Im Jahre 1910 gründete die Firma Verwey & Ingard in Soesterberg eine Gesellschaft für die Luftfahrt. Der Chef dieses Unternehmens war kein Geringerer als der bekannte Flugzeugkonstrukteur Frits Koolhoven, der das erste holländische Flugzeug, den "Heidevogel" baute, das am Ostermontag des Jahres 1911 erfolgreich seinen Erstflug absolvierte. Der Flugplatz Soesterberg nahm im "European Air Race" eine wichtige Position ein, diente er doch als Etappe der Linie Paris - Liège - Soesterberg - Brüssel - London - Paris. Als dann am 1. Juli

Eine gemischte Formation der auf Soesterberg stationierten Geschwader 35 (Holland) und 32 (USA)



1913 bei der holländischen Armee die Luftfahrtsabteilung eingeführt wurde, stationierte man diese neue Einheit auf dem Flugplatz Soesterberg, womit er zum ersten holländischen Luftwaffenstützpunkt wurde. Der Flugzeugpark der damaligen Luftwaffe war aber sehr bescheiden, umfasste der Flugzeugbestand doch lediglich fünf Maschinen, nämlich zwei Marinus van Meel - Flugzeuge und drei Farman F-22.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges bestand der Flugplatz Soesterberg lediglich aus einigen Werkhallen, Hangars und Bürogebäuden. Während des Krieges wurde das Bild des Stützpunktes jedoch wesentlich verändert. Die alten Gebäude wurden durch neue und moderne Bauten ersetzt. Ebenfalls wurden die Piste und Rollwege vergrößert. Obwohl Soesterberg die einzige Basis der holländischen Luftwaffe war, evakuierte man die Jagereinheiten vorsorglicherweise auf den Zivilflugplatz Amsterdam-Schiphol, um sie vor der Zerstörung durch die deutsche Luftwaffe zu schützen. Während den Kriegshandlungen gelangte Soesterberg in den Besitz der deutschen Luftwaffe, die den Flugplatz als Operationsbasis deutscher Nachtjäger gegen alliierte Bomberverbände verwendete. Nach der Rückeroberung, die den Wiederaufbau der Basis notwendig machte, erlangte dieser Stützpunkt erneut grosse Bedeutung.



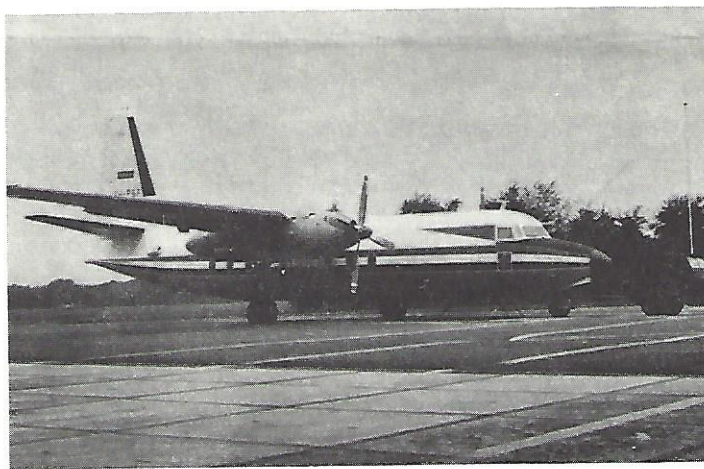
Hawker Hunter F-6 der holländischen Staffel 35

Heute gehört die Basis Soesterberg zu den wichtigsten Basen der NATO - Luftstreitkräfte. Gegenwärtig sind in Soesterberg zwei Jagdgeschwader stationiert. Es handelt sich dabei um das "eigene" 35. Tag-Abfangjägerschwader, das mit Hawker Hunter F-6 ausgerüstet ist und das 32. Abfangjägerschwader der USAF mit Convair F-102 Delta Dagger. Daneben befindet sich auch noch der Stab des 1. Maintenance- und Materialgeschwaders in Soesterberg. Dieses mit Leichtflugzeugen vom Typ De Havilland DHC-2 Beaver und Hubschraubern der Typen Alouette 2 und Alouette 3 ausgerüstete Geschwader führt Transport-, Verbindungs-, Aufklärungs- und Rettungsflüge für die holländische Armee durch.

Zwei auf dem Aussterbeetat stehende holländische F-84F



Da das Wetter nicht gerade erfreulich war, liess ich das Fotografieren vorerst sein und besuchte ein äusserst interessantes und sehenswertes Zentrum, das FSTTC. Das FSTTC (Flight Safety Training and Test Centre) wird von allen holländischen Militärpiloten, ob sie nun Piper oder Starfighter fliegen, besucht. Im Gegensatz zu meinem einstündigen Besuch haben die holländischen Piloten das Vergnügen, ganze drei Wochen dort zu verbringen. Wie ich mir vom Kommandanten des FSTTC sagen liess, wird der dreiwöchige Kurs jedoch keineswegs mit Begeisterung absolviert, da er an alle Teilnehmer äusserst hohe physische und geistige Anforderungen stellt. Da sich das Operationsgebiet der NATO - Luftstreitkräfte vom hohen Norden bis hinab in den heissen Süden erstreckt, umfasst beispielsweise die Notausrüstung der Piloten eine grosse Anzahl zweckentsprechender Ausrüstungsgegenstände. Alle diese Gegenstände befinden sich fein säuberlich verpackt unter dem Schleudersitz aller Jet-Flugzeuge. In einem Theoriesaal wurden mir diese Gegenstände gezeigt. Es befinden sich beispielsweise in Blechdosen folgende Utensilien: Medikamente, Kerzen, Zündhölzer, Brennglas, Taschenlampe, Werkzeuge, Taschen- und Minikompass, Signal- und Leuchtraketen, eine Landkarte, die als Kopftuch verwendet werden kann, Taschenmesser (Schweizer Militärmesser in Superausführung!), Baumsäge, Winterartikel usw. usf. Alle diese Gegenstände sind für den Piloten unter Umständen lebenswichtig. Die Seenotausrüstung der Piloten, die ebenfalls in allen Flugzeugen untergebracht ist, umfasst Schwimmweste, Schlauchboot, Notsender usw. Gerade diese Gegenstände werden öfters gebraucht, weil Luftwaffenmanöver meistens über offener See stattfinden. In einem andern Theoriesaal fielen mir Modellanlagen von Uebernachtungsmöglichkeiten, Kochstellen usw. auf. Ebenfalls befanden sich dort Tafeln mit Pflanzen, Sträuchern und Pilzen. Mein Begleiter erläuterte mir, dass die Piloten sich nicht nur im Gebrauch der Notausrüstung auskennen müssen, sondern sie müssen auch wissen, welche Pflanzen, Pilze und Beeren geniessbar sind.



In Soesterberg anzutreffen: Fokker F.27 der Regierung

Dazu gehöre auch das Erlegen von Wildtieren. Diese Kenntnisse seien äusserst lebenswichtig, vorallem dann, wenn ein Pilot in einem weit abgelegenen Gebiet notlanden oder abspringen müsse und seine Bergung aus verschiedenen Gründen einige Zeit dauern könnte. Dann sei er eben auf sich selbst angewiesen und müsse wissen, wie er sich am Leben erhalten könne. Wieso aber die Piloten mit gemischten Gefühlen nach Soesterberg einrücken, wollte ich wissen. Nun ja, es gäbe in diesem Kurs auch noch unangenehme Ueberraschungen erklärte mir mein Begleiter lächelnd. Welche? Stellen Sie sich beispielsweise vor, Sie werden mitten aus dem tiefen Schlaf gerissen und von russisch sprechenden und gekleideten Offizieren abgeführt, dann während Stunden verhört. Sie haben einen Riesen Hunger und erhalten ein feinschmeckendes Essen aufgetischt, das Sie aber nur verspeisen dürfen, wenn Sie die verlangten Auskünfte (militärischer Art natürlich!) geben. Husten Sie ein wenig, dann werden Sie als krank in ihre Zelle zurückgebracht, bis Sie scheinbar wieder vernunftfähig sind. Solche "Tests" würde ich, ehrlich gesagt, nicht bestehen. Sie verstehen nun, lieber Leser, weshalb dieser Kurs in



Noch im alten Kleid: F-102 im Landeanflug

Soesterberg nicht mit Begeisterung absolviert wird. Uebrigens wird alles, was man im Theoriesaal besprochen hat, in der Praxis geübt.

Beim Verlassen des FSTTC wurde mir wieder einmal bewusst, dass ein guter Pilot eben nicht nur das Fliegen beherrschen muss.

Da der Himmel nach wie vor mit dunkeln Wolken überzogen war, entschloss ich mich zum Besuch des amerikanischen Sektors des Flugplatzes. Das Camp New Amsterdam, wie die Siedlung bei der amerikanischen Luftwaffe genannt wird, befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite des holländischen Sektors. Am Eingang fiel mir die grosse Tafel mit folgender Beschriftung auf:

Welcome to the 32nd Fighter Interceptor Squadron, Home of Champions
William Tell 1965

Ich wusste zwar, dass in den USA alljährlich eine Flugmeisterschaft stattfindet, die nach unserem Nationalhelden benannt wird, doch war mir völlig neu, dass vor drei Jahren das 32. Abfangjägergeschwader diesen Wettkampf gewonnen hatte. Das Welcome war übrigens auch so gemeint, wie es auf der Tafel stand; denn der zuständige Offizier des Pressedienstes hiess mich sehr herzlich bei der USAF in Holland willkommen. Bereitwillig gab er mir Auskünfte über die Geschichte, Aufgabe und Organisation des Geschwaders.



T-33 - der meistgebrauchte Jet-Trainer der NATO

Es dürfte dem Leser wohl nicht bekannt sein, dass die 32nd Squadron nicht unter amerikanischem, sondern unter holländischem Kommando steht. Es ist zugleich das einzige Geschwader der USAF überhaupt, welches unter fremdem Kommando steht. Lediglich administrativ untersteht es der 86th Air Division in Ramstein (Deutschland), wo sich noch weitere drei F-102 Geschwader befinden.

Alle vier Geschwader unterstehen andererseits der 4. Taktischen Luftflotte. Der Presseoffizier führte mich nach der ausführlichen Information zum Tarmac, wo eine Reihe F-102 und TF-102 flugbereit gemacht wurden.

Für das Pilotentraining und die gesamte Ausbildung seien die USA selbst verantwortlich gab mir Lt. Johnson zu verstehen. Als Trainingsflugzeuge stehen Lockheed T-33 und Convair TF-102 zur Verfügung. Leider präsentierten sich die im heute üblichen Tarnanstrich bemalten Delta Dagger nicht gerade fotogen, besonders nicht bei bewölktem Himmel, doch knipste ich sie trotzdem. Erfreulicherweise befanden sich aber noch einige F-102 in hellgrauem Anstrich auf dem Tarmac, was immer seltener zu sehen ist.

Die Geschichte der 32nd Squadron ist übrigens auch sehr interessant. Sie geht ins Jahr 1940 zurück, als am 1. Februar in Kelly Field in Texas dieses Geschwader gegründet wurde. Im November des gleichen Jahres wurden die ersten Flugkadetten ausgebildet, die mit ihren Flugzeugen auf ihren ersten Einsatz in Uebersee vorbereitet wurden. Im Jahre 1941 wurde die Staffel nach Ponce Air Base in Puerto Rico verlegt. Nach dem japanischen Ueberfall auf Pearl Harbor wurde das 32. Geschwader in ständige Alarmbereitschaft versetzt, wobei es täglich Einsätze gegen unidentifizierte Flugzeuge flog, die sich über dem Gebiet von Puerto Rico aufhielten. Im September 1942 wurden dann zwei Detachements auf Basen in Niederländisch Westindien, Curacao und Aruba verlegt, von wo aus sie U-Boot Bekämpfungspatrouillenflüge durchführten. Dann übernahm das Geschwader im März 1944 die Luftverteidigungsaufgabe in France Field in der Panama-Kanalzone. Ein Jahr später wurde es dann nach Howard Field verlegt, wo es bis zum 15. Oktober 1946 stationiert war. Als Dank für die grossen Verdienste, welche sich die 32nd Squadron während den Kriegshandlungen in den Jahren 1942-43 in Niederländisch Westindien erworben hatte, wurde ihm eine hohe Kriegsauszeichnung zuerkannt.



Trainingsversion des Delta Dagger - TF-102

Das 32. Geschwader war dann bis im Jahre 1955 nicht mehr aktiv. Dann, am 9. Mai 1955 wurde es in 512th Fighter Day Squadron der USAF umbenannt. Es war zugleich die erste Einheit, die ins Camp New Amsterdam übersiedelte, nachdem es vorübergehend auf der RAF-Basis Manston (England) stationiert war. Im Juli 1959 wurde die 512th Squadron wieder zur 32nd Fighter Interception Squadron umbenannt und kurz darauf mit dem Allwetterjäger Convair F-102 Delta Dagger ausgerüstet, die momentan noch im Einsatz stehen. In naher Zukunft sollen diese durch die moderneren McDonnell F-4C Phantom II ersetzt werden. Dies wäre kurz die Geschichte dieses erfolgreichen Geschwaders.

Am späteren Nachmittag verzogen sich die schwarzen Wolken immer weiter nördlich, sodass ich wider Erwarten ans Fotografieren denken konnte. Erfreulicherweise durfte ich einen besonders günstigen Platz selber wählen. Ich entschloss mich, am Pistenanfang Platz zu nehmen, damit ich sowohl die zum Start rollenden, als auch die landenden Flugzeuge ungestört knipsen konnte. Dank direkter Information vom Pistenwart war ich stets auf dem Laufenden über die Flugbewegungen. Nebst F-102, TF-102, Hunter und Beaver gelang es mir noch, die immer seltener werdenden F-84F Thunderstreak zu knipsen, die von der Basis Eindhoven zu einem Besuch nach Soesterberg kamen. Der Presseoffizier der USAF hatte offenbar alles Interesse daran, dass ich gute Bilder nach Hause nehmen durfte; denn er liess eine Dreierformation F-102 zweimal im Tiefflug über den Platz fliegen. Gegen Abend



Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 30.4.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Den Test 2/68 haben nur Kurt und Peter Amport richtig gelöst. Vier Karten mit vier richtigen Antworten sind noch eingegangen.

Auflösung Test 3/68: Tri Pacer / Taifun / Jodel / Cup / Jungmann

fotografierte ich noch die ausgestellte Meteor F-7 vor dem Denkmal der Basis, was gleichzeitig auch den Abschluss dieses unvergesslichen Tages darstellte.

Ich möchte an dieser Stelle der holländischen und amerikanischen Luftwaffe, vorallem aber meinen beiden Begleitoffizieren nochmals herzlich für ihre Bemühungen bei diesem Besuch danken.

Hans Voser

KURZNACHRICHTEN

Bell Helikopter hat von der US Army eine Bestellung von 2 200 JetRanger erhalten. Dies kurz nachdem dasselbe Modell 206 von der US Navy als Trainings-Helikopter gewählt wurde. Die Armee wird die JetRanger als leichte Beobachtungs-Helikopter (LOH) einsetzen. Der LOH-Wettbewerb wurde wieder eröffnet, nachdem die Firma Hughes, die ihn ursprünglich mit dem Modell OH-6 gewonnen hatte, nicht liefern konnte. Nach der Lieferung von bisher über 5 000 Iroquois, ist das der zweitgrösste Militärauftrag, den Bell bisher erhalten hat.

Rumänien hat nach der Prüfung von Verkehrsflugzeugen aus der UdSSR, Frankreich, Grossbritannien und den USA sechs One Eleven der Serie 400 bestellt. Die TAROM dürfte das 84-plätziges Modell 424 hauptsächlich auf den Strecken in den Westen einsetzen. Bei dieser Gelegenheit wurde eine Zusammenarbeit der Luftfahrtindustrien Rumäniens und Grossbritanniens vereinbart.

Belgien hat Mirage 5 bestellt. Die Stückzahl wurde nicht offiziell bekanntgegeben, doch rechnet man mit ca. 100 Stück. Im Laufe des nächsten Jahrzehnts ist eine enge Zusammenarbeit mit der französischen Luftfahrtindustrie vorgesehen. Im getroffenen Abkommen ist bereits eine Option auf ein Flugzeug der nächsten Generation, die Jaguar, enthalten.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur April-Veranstaltung

Am 27. April um 20.00 Uhr im Restaurant Post, Basel können Sie an einem

Dia - Cocktail

teilnehmen. Anschliessend findet wieder einmal ein

grosser Markt

statt. In diesem zweiten Teil haben Sie Gelegenheit zu Tausch, Kauf und Verkauf unter Gleichgesinnten. Wer selber Dias zeigen möchte, meldet dies Herrn René Langlotz, Telefon 39 66 09.

Unsere diesjährige Reise

geht an den Aero-Salon von Turin. Reservieren Sie sich das Wochenende vom 8./9. Juni und etwa 55 Franken. (Nichtmitglieder FEKB 70 Franken) plus ev. Eintritte, zum Salon und ev. Luftfahrt-Museum. Die Uebernachtung erfolgt in der Jugendherberge. Gegen 10 Franken Aufpreis ist Uebernachtung im Hotel garni möglich. Anmeldung: bis 1. Mai 1968 durch Einzahlung auf unser Konto 40-29315 FEKB mit Angabe des genauen Geburtsdatums und Berufs. Angemeldete erhalten Mitte Mai ein Orientierungsblatt. Weitere Auskünfte erteilen: der Präsident, Tel. 84 30 05 und der Aktuar, Tel. 39 66 09.

Flugzeugerkennungs-Wettkampf

Einmal mehr ist uns am Schweizerischen Flugzeugerkennungswettkampf in Bern die Coronado davon geflogen! Ja es gelang unseren Zürcher und Berner Freunden sogar, unsere beste Mannschaft, Basel II, auf den dritten Platz zu verdrängen. Die Ranglistenspitzen präsentieren sich wie folgt:

Gruppen		Einzel	
1. Zürich I	232/36	1. Fricke Martin	Z I 90/17
2. Bern I	226/46	2. Boller Rudolf	E 82/8
3. Basel II	210/26	3. Christen Marin	BE I 81/18
4. Basel I	207/30	4. Fasciati Reto	BS I 79/7
5. Basel IV	202/33	5. Aegerter Peter	BE I 76/12
6. Zürich III	198/22	6. Vögeli Viktor	Z III 75/10
7. Bern III	193/22	7. Schmid HR.	BS II 75/7
8. Bern II	183/14	8. Meyer Werner	Z V 75/6
9. Basel III	179/26	9. Iselin Samuel	BE III 73/12
10. Zürich II	171/22	10. Zuberbühler R.	BE III 73/6

Bern

Ballonflug in Japan

Am 23. Februar erzählte uns Pilot Fred Forrer aus Zürich von seinen Ballonfahrten in Japan und zeigte uns einen herrlichen Farbfilm von diesen Fahrten.

Ferner erfuhren wir - umrahmt von einem Film - von seiner fliegerischen Tätigkeit, die ihn vom Motorflugzeug bis zum Helikopter und vom Ballon bis zum Luftschiff führte. Für alle 35 Anwesenden war dieser Anlass ein seltener Genuss.

Nächster Anlass: 26. April 1968: Diasvortrag Türkei