



Hannover im Zeichen der VTOL-Projekte

Vom 25. April bis 5. Mai 1968 fand auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen die 7. Deutsche Luftfahrtschau statt. Insgesamt 372 Firmen aus dem In- und Ausland präsentierten auf mehr als 100 000 m² Ausstellungsfläche einen Querschnitt durch den heutigen Leistungsstand der Luft- und Raumfahrtindustrie. Nebst dem Gastgeberland waren Firmen aus folgenden Ländern vertreten: Frankreich, England, Italien, Japan, Holland, Polen, Schweden, die Tschechoslowakei, die USA und die Schweiz. Erstmals nahm auch Israel an einer solchen Luftfahrtschau teil. Unter den ausländischen Teilnehmern war Grossbritannien mit 82, die USA mit 80 und Frankreich mit 53 Firmen am stärksten vertreten. Das Anwachsen der Ausstellerfirmen ist doch ein deutliches Zeichen dafür, dass dieser Veranstaltung immer mehr Bedeutung zukommt.

Wer von dieser Luftfahrtschau zuviel erwartete, der wurde zweifellos enttäuscht. Eigentliche Neuheiten waren keine zu sehen, hingegen hinterliessen die ge-

zeigten Senkrechtstartprojekte der deutschen Industrie den Eindruck, dass diese Kategorie Flugzeuge in einigen Jahren dominieren werden. Obwohl Deutschland auf dem Gebiet der Senkrechtstarttechnik den übrigen Ländern, inklusiv den USA, um Jahre voraus ist - davon legen die Projekte VJ-101 und Do-31 ein gutes Zeugnis ab - muss man sich damit abfinden, dass es sich lediglich um totegeborene Entwicklungen handelt. Diese VTOL-Projekte wurden vom Bundes-Verteidigungsministerium finanziert. Die deutsche Luftfahrtindustrie hat wegweisende Arbeit geleistet, kann aber die Entwicklungen aus eigenen Mitteln nicht mehr weiterführen. Das Verteidigungsministerium hat auf die Weiterführung der Entwicklungsarbeiten verzichtet, weil sich die militärischen Gegebenheiten geändert haben und nicht mehr das Interesse daran besteht, das einmal bestanden hat. Es ist wirklich jammerschade, dass diese Projekte bestenfalls den Weg ins Museum finden werden.

Von diesem harten Entschluss der Regierung wurden die

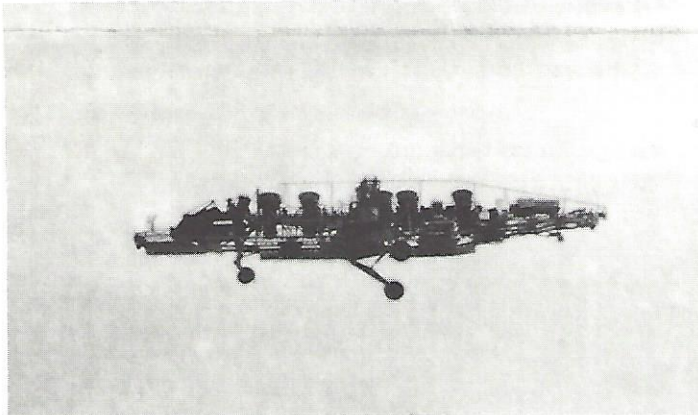
Dokument der fortschrittlichen deutschen VTOL - Technologie ist die Do-31



folgenden Projekte betroffen: VJ-101 X 1 und 2, die seinerzeit als F-104 G Nachfolger geplant waren und die ersten deutschen Senkrechtstarter sind, die Dornier Do-31 E 1 bis E 3 und die VAK-191. Die Do-31 ist das erste VTOL-Transportflugzeug der Welt. Sie kann 20 Tonnen innerhalb von 82 Sekunden senkrecht emporheben und erreicht im sofort anschliessenden Geradeausflug in dieser Zeitspanne eine Geschwindigkeit von 255 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 650 km/h. Während einer eindrucksvollen Demonstration flog der Testpilot zum Erstaunen aller Zuschauer eine Rolle! Die VAK-191 wird zusammen mit Fiat entwickelt. Gegenwärtig stehen sechs Prototypen im Bau. Der Erstflug des 1. Prototyps ist 1969 vorgesehen. Es ist kaum anzunehmen, dass dieses Erdkampfflugzeug jemals zum Truppeneinsatz gelangen wird, obwohl VFW optimistisch in die Zukunft blickt. Von der VAK-191 war eine naturgetreue Attrape ausgestellt. Das für die Erprobung der Systeme zu diesem Flugzeug konstruierte Schwebegestell SG-1262 (fliegende Bettstatt!) wurde hingegen mehrmals vorgeflogen. Grossen Eindruck hinterliess aber auch die englische Harrier, die trotz dem Verzicht auf einige VTOL/STOL - Projekte von England bis zur Truppenreife weiterentwickelt wurde.

Aus Firmenkreisen konnte man vernehmen, dass in Anbetracht des Verzichtes auf die VTOL - Projekte ein neues Kampfflugzeug entwickelt wird. Die Firmen EWR, VFW und Bölkow stehen gegenwärtig in der Studienphase für das NKF-Projekt, das ausserordentlich gute Kurzstart-Eigenschaften aufweisen soll. Es ist geplant, sollte es zum Serienbau kommen, das Flugzeug in den gleichen Konsortiumsländern herzustellen, die bereits mit der F-104 Produktion beschäftigt waren. Fest steht heute schon, dass sowohl Kanada als auch Holland und Dänemark Bedarf für ein neues Waffensystem haben. Die Verwirklichung des NKF-Projektes wäre zweifellos die

Die Innereien eines VTOL - Flugzeuges: Das Schwebegestell 1262 für die VAK-191



letzte Chance für die deutsche Luftfahrtindustrie, die seit der Wiederaufnahme des Flugzeugbaues lediglich mit dem Lizenzbau ausländischer Flugzeugmuster beschäftigt war. Dies würde allerdings die Fusion der verschiedenen Industriegruppen notwendig machen.

Die Kategorie Sport-, Geschäftsreise- und Arbeitsflugzeuge war auch dieses Jahr umfangreich. Nebst den vielen Varianten von Beechcraft, Cessna und Piper waren Baumuster von Bölkow, Siat, Beagle usw. zu sehen. Als grösste Ausstellungsobjekte sind zu erwähnen: die deutsch-französische Transall, die F.28 Fellowship, die HS-125 und die Mystère 20. Die HFB war mit mehreren Hansa-Jets vertreten. Eine Neuigkeit kam aus England, nämlich die HP Jetstream. Es handelt sich um ein Propellerturbinen-Passagierflugzeug für 20 Personen.

Es würde zu weit führen, all die ausgestellten und vorgeflogenen Flugzeugtypen namentlich aufzuführen. Der guten Ordnung halber seien aber doch noch die nachfolgenden Baumuster erwähnt: Short Skyvan, Twin Otter, Skyservant, BN-2 Islander, Saab 106, RF-4 C, und Delphin. Die Kunstflugvorführungen des tschechischen Testpiloten auf der Delphin waren übrigens grossartig und unerreicht.

Zum Schluss seien der schweizerischen Präsenz einige Worte gewidmet. Die Pilatus Flugzeugwerke beteiligen sich seit Jahren mit grossem Erfolg an dieser Luftfahrtschau. Die Twin Porter wurde erstmals im Ausland vorgeführt und fand in Fachkreisen überall Beachtung. Die STOL - Eigenschaften der Turbo Porter wurden auch dieses Jahr auf eindruckliche Art gezeigt. Pilatus präsentierte ferner das Geschäftsreiseflugzeug MU-2 aus Japan, für welches sie die Generalvertretung in Europa besitzt.

Text und Bilder: Hans Voser

Die HFB 320 "Hansa Jet" einmal anders



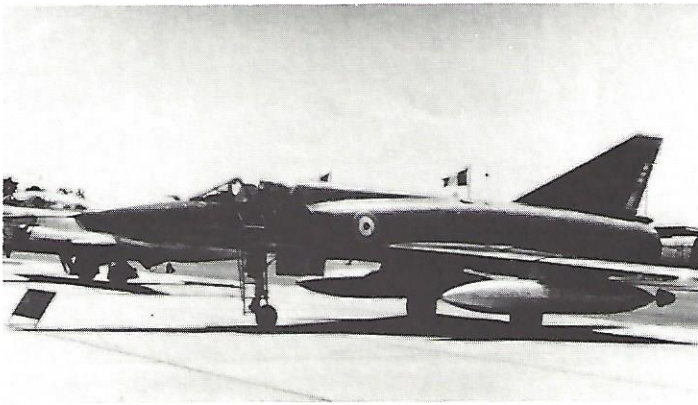
33e Escadre de Reconnaissance

Aufklärung ist seit Urzeiten ein wichtiger Faktor in der Kriegsführung. In den alten Schlachten und Kämpfen ritt der Späher zu Pferd oder schlug sich mit Steinschleuder oder Speer bewaffnet durch die Büsche. Nach der mehr oder weniger glücklichen Rückkehr berichteten die Späher ihren Vorgesetzten, was ihr manchmal zuverlässiges Auge erblickt hatte. An Hand dieser Schilderungen konnte der Kampf vorbereitet werden. In neuerer Zeit konnte dieses Verfahren nicht mehr allzuoft angewandt werden. Die Uebersicht blieb allgemein auf sehr kleine Abschnitte begrenzt. Die Anmarschwege und Reserven des Feindes im Hinterland konnten von den Spähern nicht erfasst werden. Dazu kam das Risiko, dass die Ausgesandten in vielen Fällen nicht mehr zurückkehrten.

Eine der ersten militärischen Aufgaben der fliegenden "Kommoden" war denn auch die Aufklärung. Von einer Bewaffnung oder gar von Luftangriffen war noch keine Rede. Die Piloten waren meist froh, wieder heil die Erde zu erreichen. Da der Pilot mit der Führung der Maschine sehr stark beschäftigt war, konnte er sich nur mühsam der Beobachtung widmen. So wurde ein speziell ausgebildeter Beobachter auf dem hinteren Sitz mitgeführt. Die-

ser streckte seinen Kopf jeweils auf der einen oder andern Seite des Rumpfes hinaus, um etwas sehen zu können. Damit diese ersten Aufklärungsflugzeuge sich gegen die aufkommenden Angriffsflugzeuge schützen konnten, wurde die Besatzung mit Handfeuerwaffen ausgerüstet. So fanden Duellen in der Luft statt. Die Piloten flogen halsbrecherisch, während der Beobachter mit der Pistole auf das Angriffsflugzeug zu schiessen versuchte. Die Treffsicherheit soll etwas schlechter als heute gewesen sein. Stürzte dann ein Flugzeug ab, war es meist nicht die Folge des Kugelwechsels am Himmel, sondern eine Ueberlastung des Flugzeuges. Diese klapprigen Kisten waren nicht speziell für Luftkämpfe entwickelt worden. Hauptsache: sie flogen und flössten dem Feind schon dadurch grosse Angst ein. Die Entwicklung schritt jedoch unaufhaltsam vorwärts und es dauerte nicht mehr lange, bis der Beobachter durch moderne Fotoapparate ersetzt wurde. Damit war auch eine richtige Luftaufklärung möglich geworden. Heute finden wir in den modernen Aufklärungsflugzeugen die kompliziertesten Reihenbildkameras, denen nichts entgeht.

Als eines der ersten französischen Geschwader für Luft-



Mirage III R, das Einsatzflugzeug der Gastgeber

aufklärung wurde nach der Reorganisation des 33e Régiment d' Aviation 1932 das 33. Geschwader aus der Taufe gehoben. Vor, während und nach dem zweiten Weltkrieg wurden die zwei Gruppen des 33. Geschwaders von einem Platz zum andern versetzt. Als Aufklärer und Angreifer dienten sie zuerst in Frankreich unter der Trikolore. Nach dem Zusammenbruch Frankreichs operierten die Staffeln unter anderem in Nordafrika. Mit den Alliierten flogen die 33er Einsätze unter dem Kommando der Engländer und Amerikaner von England und Italien aus gegen Deutschland. Nach dem zweiten Weltkrieg war das 33. Geschwader in Freiburg/Breisgau stationiert. Als Flugmaterial standen Lockheed P-38 "Lightning" und North American P-51 "Mustang" zur Verfügung. Ab 1950 war das Geschwader in Cognac stationiert. Am 29. August 1952 erhielt das Geschwader die ersten F-84 G. Bis 1956 bestand das 33. Geschwader aus den zwei Staffeln 1/33 "Belfort" und 2/33 "Savoie". Dann stiess die Staffel 3/33 "Moselle" neu zum 33. Geschwader. Nach Lehr-Hugweier in Deutschland siedelte das Geschwader 1956 über. 1960 begaben sich zwei Staffeln der 33er wieder einmal auf die Wanderschaft. Diesmal nach Strasbourg - Enzheim. Die Staffel 1/33 verblieb noch in Lehr. Doch schon im März 1961 schlug auch für diese Gruppe die Stunde des Aufbruchs. Der neue Einsatzort hiess Luxeuil. Somit war das 33. Geschwader ganz aus Deutschland zurückgezogen. Im März 1962, dem Wandermonat des 33. Geschwaders, dislozierte die Staffel "Moselle" für 6 Monate nach Mont-de-Marsan. Dort wurde die Staffel auf die neuen Mirage III R umgeschult. Mit ihren Einsatzflugzeugen kehrten sie im Herbst nach Strasbourg zurück. Im Januar 1964 erhielt die 2/33 ihre drei ersten Mirage III R. Die 1/33 "Belfort" kehrte im Januar 1967 mit ihren Mirage III R nach Strasbourg - Enzheim auf die "Base aérienne 124" zurück. Damit war die Umschulung des 33. Geschwaders abgeschlossen und mit modernsten Flugzeugen und Apparaturen ausgerüstet, gingen die Piloten an ihre Aufgabe heran: Die Lufttraum-Überwachung und Aufklärung über dem Elsass. Für diesen Auftrag standen dem Geschwader ca. 50 Mirage III R zur Verfügung. Die Mirage III R verfügt über 5 verschieden angeordnete Reihenbildkameras. Zur Selbstverteidigung kann sich der Pilot auf 2 Kanonen 30 mm verlassen. An Stelle der Flügeluntertanks können auch Raketen oder Bomben mitgeführt werden. Für die Schulung verwendet das 33. Geschwader fünf Lockheed RT-33. Die Bodenein-

Die Jaguar wird diese F-100 der Armée de l' Air ablösen

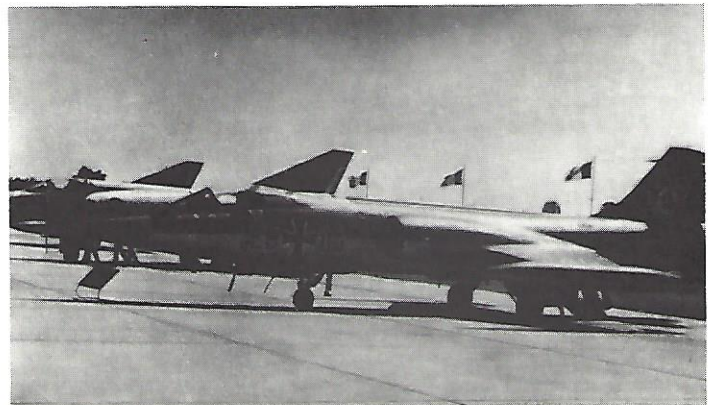


Die RT-33 dient zum Training der Mirage - Piloten

richtungen des Geschwaders in Strasbourg - Enzheim sind vortrefflich. Die drei Staffeln sind unter sich selbstständig, sie teilen nur die Flugplatzeinrichtungen mit den erforderlichen technischen Einrichtungen für Start und Landung. Die mobilen Entwicklungslabors, über welche jede Staffel verfügt, sind auf den letzten Stand der Technik gebracht. Die Filme werden nach der Landung des Aufklärers aus dem Spezialbehälter in der Nase der Mirage III R entnommen und sofort zur Entwicklung gebracht. Bis der erste Film entwickelt ist, trifft der Pilot ein, sodass der Einsatzleiter an Hand der Filme und der Aussagen des Piloten seine Befehle erteilen kann. Damit ist ein zeitsparender und rascher Ablauf zwischen Aufklärung und Einsatz möglich. In der modernen Kriegsführung ist die Schnelligkeit das oberste Gebot jeder Armee.

Das ununterbrochene Starten und Landen der Flugzeuge des 33. Geschwaders zu jeder Zeit ist eine starke Belastung für die Bevölkerung in der Umgebung. Um nun diese betroffenen Anwohner von der Notwendigkeit des Flugplatzes zu überzeugen, lädt der Kommandant, Colonel Ledoux, von Zeit zu Zeit zu einem Tag der offenen Tür ein. Den Laien werden Flugzeuge, technische Einrichtungen, Hilfsmittel und vieles mehr vor Augen geführt. Das trägt wesentlich zur Verständigung mit der Zivilbevölkerung bei. Der einfache Bauer sowie die interessierte Jugend macht ebenso Gebrauch, wie Fachleute, Soldatenbräute und Verwandte der Angehörigen der Base. Für jeden Besucher wird etwas geboten. In den Hangars werden die technischen Einrichtungen ausgestellt. Feuerwehr, Krankentransport und andere Hilfsfahrzeuge stehen neben den Hangars zur Besichtigung. Auf dem grossen Abstellplatz ist eine umfassende Schau von Militärflugzeugen aufgebaut. Da sind folgende Typen vertreten: Mirage III C, Mirage III E, Mirage III R, F-100, Vautour, Fouga Magister, Super Mystère, T-33, RT-33, Broussard, Flamant, S-55, Alouette III der französischen Luftwaffe. Dazu eine F-104 G der deutschen Luftwaffe, die mit drei weiteren "Starfighters" in Strasbourg zu Gast weilte. Am Nachmittag erleben die Besucher Fallschirmabsprünge des "Aéro Club d'Alsace" sowie Flugvorführungen von Mirage III R und Helikoptern. Wer sich nicht für die Flugzeuge begeistern kann, der vergnügt sich im Kino oder bei den verschiedenen Sportveranstaltungen. Auch eine Rundfahrt mit dem Ei-

Starfighter-Aufklärer der Bundesluftwaffe in der Fremde



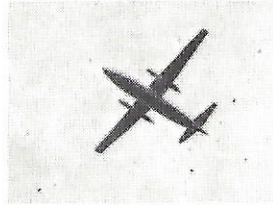
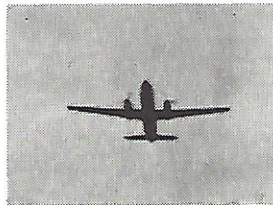
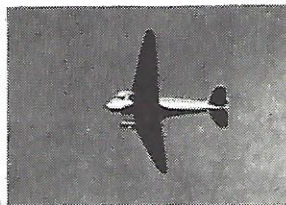


Bild DC-3

1

C-441

2

Dornier Do 24

3

F27

4

Bristol 170

5

Lösungen bis 30.6.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Den Test 4/68 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Markus Flückiger, Stans; Peter Hofer, Basel; André Meyer, Basel und Hansruedi Schmid, Allschwil.

Auflösung Test 5/68: Alizé / Magister / F-105 / Mohawk Hunter Trainer

genbau "Enzheim - Express" ist ein Erlebnis. Für durstige Kehlen sind verschiedene Schenken eingerichtet. Das Ganze wird mit Musik aus unzähligen Lautsprechern untermalt. Die vielen Trikoloren weisen uns immer wieder darauf hin, dass wir uns im gastlichen Frankreich befinden.

Wir möchten allen Beteiligten, ganz besonders dem Kommandanten, Colonel Ledoux, für die tadellose Durchführung und die mustergültige Organisation unsere Anerkennung und unsern Dank aussprechen. Au revoir à la Base Aérienne 124 de Strasbourg - Enzheim.

Text und Bilder: Aviatric News

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur Juni - Veranstaltung

Als letzte Veranstaltung vor der Sommerpause laden wir Sie ein zu einem

Filmabend

am 27. Juni um 20.00 Uhr im Restaurant Post, Basel.

Nächste Veranstaltung: 26. September: Ferien - Dias

Luftfahrt - Veranstaltungen

28. Juni 14.00 bis 18.00 Uhr Flugwaffenmeisterschaft

29. Juni 08.00 bis 13.00 Uhr Dübendorf
(Flugzeugausstellung, Fotografieren erlaubt!)

Sonic Boom

Waren Sie auch in Hannover? Nicht? Nun, Sie werden's überleben. Während am Pariser Salon und auch in Farnborough Zivilflugzeuge eher unter "ferner liefen" figurieren, ist das Verhältnis in Langenhagen umgekehrt. Das scheint mir gut so - schliesslich ist die "General- & Commercial Aviation" auch der vernünftige Teil der Fliegerei.

Interessant auf diesem Gebiet fand ich vor allem die Gruppe der zweimotorigen Kleintransporter mit Kolben-

und Turbinentriebwerken wie z.B. Skyservant, MU-2, Islander, Beagle 206, Turbo-Commander, Navajo, Jetstream, Cessna 411, Twin Porter, Twin Otter, Skyvan etc. Wenn da unsere Pilatus-Werke auch noch einen Teil des Kundenkuchens haben wollen, müssen sie sich aber mächtig anstrengen und den zweiten Gang einlegen; der relativ günstige Preis ihres Twin's wird sie sonst auch nicht retten!

Einem ähnlichen Problem sehen vermutlich die Fokkerwerke mit ihrer sehr schönen F.28 Fellowship entgegen. Doch ist ihre Chance dank des grossen Erfolges der F.27 erheblich grösser.

Bei den Senkrechtstartern würde ich zusammenfassend sagen: "Viel Lärm um nichts!!" Kann mir nicht helfen, aber auf diesem Gebiet sind wir noch immer im Stadium der ersten Anfänge. Serienreif ist sowieso erst die englische "Harrier". Ueberhaupt scheint England riesige Anstrengungen zu unternehmen, um wieder als Flugzeugbauer-Nation (..bauer, technisch, nicht landw. gemeint) ernst genommen zu werden. Sie haben's natürlich auch am meisten nötig, die armen Briten. Ihre Flugzeugbau- und -Beschaffungspolitik in den letzten Jahren war ja beinahe noch schlimmer als die schweizerische, und diese ist ja kaum zu über- bzw. unterbieten!

Der Ostblock scheint auch langsam zu erwachen. Seine ausgestellten Flugzeuge sind durchaus ernst zu nehmen. - Doch aller Anfang ist schwer, auch beim Flugzeugverkauf!

Sind wohl unsere Flugzeugbeschaffungs-Berater auch nass geworden, im rauhen Hannover-Wetter? Ich hätte sie gerne angetroffen und ihnen zwei vernünftige Schul- und leichte Erdkampfflugzeuge gezeigt: Die Saab 105 und die L-29 Delphin. Beide wären natürlich etwas teurer als englische Occasions - DH-115!

Oh - à propos Schweizer Flugwaffe; da gäb's auch wieder allerhand zu sagen. Aus Pietätsgründen will ich aber das Thema nur streifen und die Frage stellen, wo da wohl die Gerechtigkeit und Gleichheit bleibt, wenn man in Dübendorf ein paar junge Flugzeugfans barsch ins Pfefferland wünscht, weil sie die alte Ju-52 (zu Filmzwecken mit deutscher Bemalung versehen) knipsen möchten und die DMP höflich um Erlaubnis anfragen. Auf der andern Seite kann ein junger Mann, zufällig Pilot in der Swiss-Air-Force (gibt ihm das mehr Rechte??) ungeehrt, seit Jahren, Flugzeuge mit und auch ohne Wissen seiner Vorgesetzten umherdirigieren, um seine privaten und später professionellen Fotowünsche zu befriedigen!

Schon mal was von "Verschleuderung von (in diesem Falle sehr teurem) Armeematerial" gehört?!

Euer Wehrsteuer zahlender

Migger