



Ein Besuch in der RAF-Station Halton

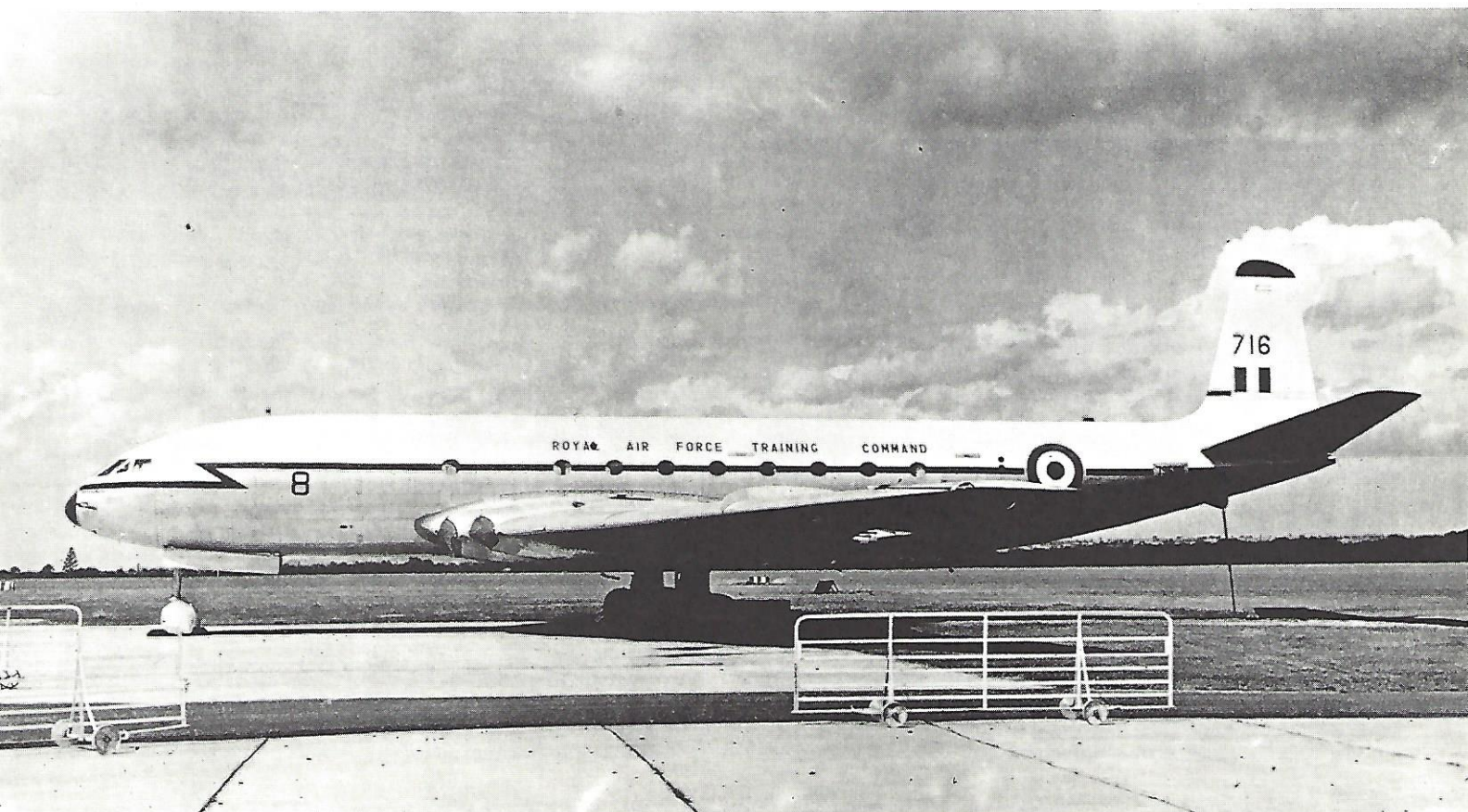
Halton liegt zwei Busstunden nord-westlich von London. Wunderschönes Wetter herrscht. Guter Dinge strebe ich dem Eingang der Base zu. Hinten leuchtet verheissungsvoll eine weisse Comet II. Argwöhnisch beobachtet mich die Wache; offenbar sind hier Zivilisten mit grossen Fototaschen nicht alltäglich. Doch nach meiner Legitimation werde ich sehr liebenswürdig empfangen. Leider ist praktisch die gesamte Belegschaft samt Kommandant in den Ferien. Nur ungefähr 10 Mann sind da, doch hat "mein" Sergeant glücklicherweise alle Schlüssel zur Verfügung. Mit mindestens 30 solchen in der rechten Hand beginnt die Führung.

Schon im ersten Hangar steht zuhinterst eine sehr schöne Spitfire. Völlig überraschend für mich fragt mein Begleiter, ob ich die "Spit" nicht lieber draussen in der Sonne knipsen möchte, stehen doch zwei Hunter nebst diversen Triebwerken und Geräten im Weg! Solches Entgegenkommen bin ich trotz aller englischen Freundlichkeit doch nicht gewohnt. Selbstverständlich habe ich nichts dagegen. Zwei Mann beginnen sofort, den halben Hangar auszuräumen. Meine Hilfe wird nicht akzeptiert. Ich könne ja während dieser Zeit die andern Flugzeuge auf

den Film bannen. Leider sind die Hunter nicht zu fotografieren; über und über mit Papier beklebt sehen sie kläglich aus. Schade, dass sie ausgerechnet jetzt neu gespritzt werden. Die Szene, die sich mir zeigt, als ich um den grossen Hangar biege, lässt mich schnell zum Fotoapparat greifen. Vor drei verschieden bemalten Vulcans steht eine äusserst seltene Twin Pioneer. Hinten duckt sich zwischen zwei Atombombern noch eine Canberra. Bei diesem Wetter muss das prachtvolle Aufnahmen geben. Nach einer Viertelstunde steht auch die Spitfire leuchtend in der Sonne. Tadellos sieht sie von aussen aus, doch inwendig fehlt der Motor, und die Sieges-Hakenkreuze unter dem Cockpit sind nachträglich aufgemalt worden...

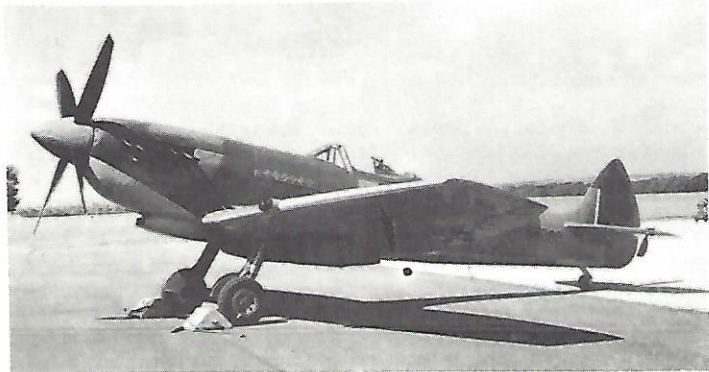
Beim Rundgang durch die übrigen Hallen sehe ich nochmals einige Hunter mit sehr schönen Badges, ungefähr fünf weitere Canberras und dazu noch zwei wunderschöne Provost, einmotorige Trainingsflugzeuge. Hinter einem grossen, rauchenden Schrottplatz sehe ich plötzlich eine verdächtige Silhouette - das sieht doch wie eine Beaufighter aus dem 2. Weltkrieg aus! Doch bald legt sich meine Begeisterung: Es ist nur noch das Cockpit,

Comet II des Royal Air Force "Training" Command



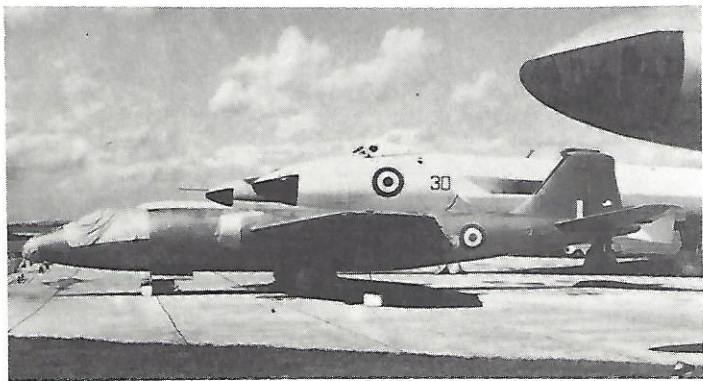
die beiden Motoren und ein Flügelstück vorhanden. Statt des Rumpfes steht eine Holzhütte dahinter, in der ein Klassenzimmer eingerichtet ist. Die ganze Anlage dient Motormechanikern, die hier das Anlassen von Kolbenmotoren sowie Messungen durchführen können. Beide Motoren (keine Originaltriebwerke) sind nämlich intakt, und die dazugehörigen Instrumente sind grossformatig in der Baracke gut sichtbar.

Schon lange habe ich mich gewundert, dass ich nur eine Grasfläche ohne Rollwege und Betonpisten vor mir habe, und nun, bei einem "cup of tea" löst sich das Rätsel: Was einmal hier gelandet ist, bleibt hier bis zur Verschrottung. Die Flugzeuge können auf dieser ziemlich kurzen Rasenpiste nicht mehr starten (ausgenommen Twin Pioneer und Provost). Diese Station dient zur Ausbildung von Mechanikern, Flugzeugelektrikern etc., die die Flugzeuge tadellos instand halten, bis sie zerhackt werden. Eben fährt ein grosser Sattelschlepper mit Flügelteilen weg: Vor drei Wochen hätte ich noch drei Javelins und den Comet II Prototyp gesehen. Die Standzeit der Flugzeuge sieht man schön an den Bemalungen der Vulcans: Diejenige, die bereits 6 Jahre hier ist, ist blank, d.h. metallgrau. Die weisse Vulcan ist 2 Jahre da, während der modern getarnte erst 6 Monate in Halton steht. Beim Tee ist praktisch die ganze Flugplatzbesatzung versammelt, und es ist sehr gemütlich. Es stellt sich heraus, dass mein Begleiter noch vor drei Jahren



Spitfire Mk. XVI

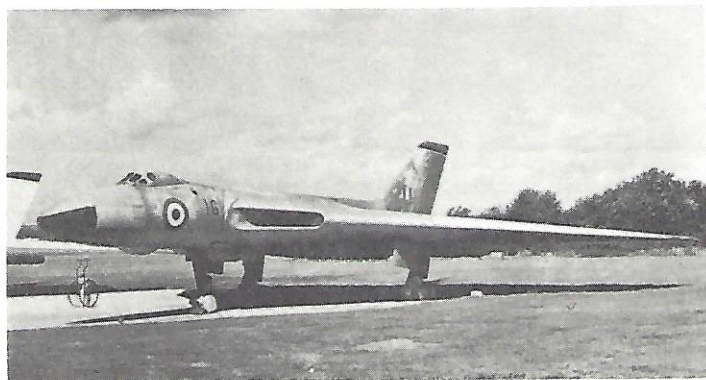
in Deutschland bei einer Canberra-Formation stationiert war. Wirklich kann er auch etwas deutsch radebrechen. Ein Anderer war vorher in Aden und in Singapur. Offenbar sieht man bei der RAF etliches von der Welt, wenn man will. Ich lasse noch Fotos zirkulieren und habe damit auch einigen Erfolg. Es entpuppen sich da beinahe grössere Spezialisten als jene des FEKB !



Canberra B 2

Zum Abschluss werden mir sämtliche Flugzeuge von Innen gezeigt. Bei der Vulcan liegt der Einstieg knapp hinter dem Bugfahrwerk. Auf einen Knopfdruck senkt sich eine Klappe mit Tritten, die wir erklettern. Zuerst erreicht man einen Raum, der zwei bis drei Personen Platz bietet. Er beherbergt den Navigator und den Bombenschützen, letzterer hat noch vorne in der Bodenwanne einen

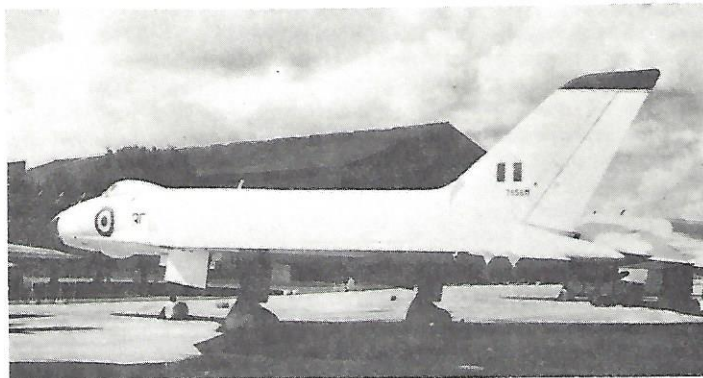
Platz, den er aber nur in Zielnähe einnimmt. Dann, noch um etliches erhöht, ist vorne das zweiseitige Cockpit, von dem man eine schöne Aussicht hat. Die Sitze sind recht eng. Alle Instrumente sind in Ordnung, nur die Sprengpatronen zu den Schleudersitzen fehlen, begreiflich. Hinten im Rumpf erstaunt mich die Grösse des Bombenschachtes.



Vulcan B 1 (6 Jahre in Halton)

Die Twin Pioneer empfängt uns mit brütender Hitze. Der Tarnanstrich saugt die Wärme nur so ein. Im kastenförmigen Rumpf haben rund 20 Passagiere oder bei Sanitätsausführung 12 Bahren Platz. Hier hat es der Pilot im Cockpit schon bequemer, und die Sicht ist ausgezeichnet. Die meisten der 36 Flugzeuge, die an die RAF geliefert wurden, sind im nahen und fernen Osten eingesetzt, deshalb freut es mich besonders, ein Exemplar hier anzutreffen.

Zuletzt kommt die Comet an die Reihe. Der begleitende Sergeant öffnet unten hinter dem Bugfahrwerk eine Klappe. Er bittet mich zu warten, dann verschwindet er mit einem Klimmzug im Frachtabteil der Maschine. Drei Minuten später geht oben die Passagiertüre auf, und der Sergeant lässt für mich eine Leiter hinunter. Wie ich



Vulcan B 1 (2 Jahre in Halton)

nachher sehe, musste er noch eine Bodenluke gegen den Passagiererraum stemmen, um in die Kabine zu kommen. Beim normalen Eintritt kommt man zuerst in ein kleineres Fracht/Gepäck - Abteil. Dahinter liegt die Kabine, die rund 40 Personen Platz bietet, eigentlich wenig für ein so grosses Flugzeug bei den heutigen Verhältnissen. Die Kabine ist in ein Klassenzimmer umgewandelt worden. Im Heck liegen noch eine gut ausgebaute Küche und ein WC. Das Cockpit ist für vier Mann Besatzung ausgelegt. Schmenzelnd erklärt mit mein Begleiter, dass dies eine einmalige Comet II sei. Wieso? "Plauschhalber" hätten sie in der Aufschrift Transport in Training umgewandelt. Etwas für Spezialisten!

Bei der getarnten Vulcan wird durch drei Mann ein Triebwerk gewechselt (Zeitbedarf ca. 1/2 Tag). In der gewaltigen Luftansaugröhre sitzt bequem ein Mann und dirigiert die Operation. Mit zwei Spezialwinden wird das Triebwerk aus seiner ungefähr 3 m hohen Lage abgeseilt.

Schliesslich aber ist es Zeit, mich zu verabschieden, damit ich noch gut nach London zurückkomme. Mein netter Begleiter bringt mich zum Bus; wieder ist ein herr-

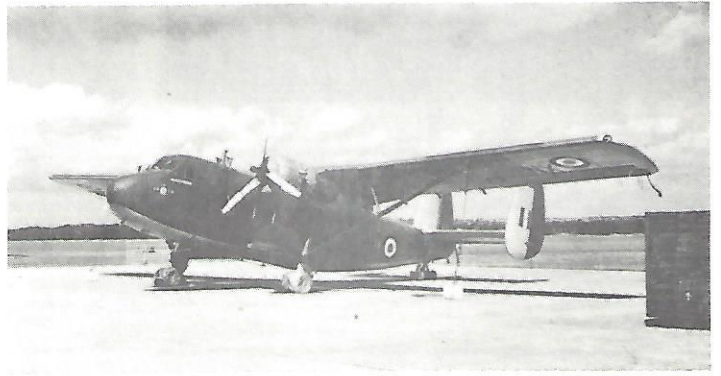
licher Ferientag vorbei.

Text und Bilder Richard Braun

Vulcan B 2 (6 Monate in Halton)



Twin Pioneer



KURZNACHRICHTEN

Am 17. Juni fand das Rollout der C-9 A, der militärischen Sanitäts-Version der DC-9-30 statt. Die bisher gelieferten 315 Flugzeuge der Serien 10, 30 und 40 haben etwa 700 000 Stunden in der Luft zugebracht und 500 Millionen Kilometer zurückgelegt. Die 30 Gesellschaften die DC-9 einsetzen, benützen ihre Flugzeuge durchschnittlich 7 3/4 Stunden pro Tag. Von hundert Abflügen sind etwa zwei aus mechanischen Gründen verspätet.

Das erste Serien-Flugzeug der Fokker F.28 Fellowship wurde kürzlich aus dem Hangar gerollt und nimmt nun am Erprobungsprogramm teil. Sofort nach Erhalt der Musterzulassung im kommenden November wird die Maschine an LTU übergeben, deren Bemalung und Immatrikulation (D-ABAQ) sie jetzt schon trägt.

Trans-Australia Airlines haben ihre Bestellung von 12 Fokker F.27 Friendships auf 16 erhöht. Damit wurden bisher 465 Friendships verkauft, wovon 282 durch Fokker und 183 durch Fairchild Hiller.

"Das letzte grosse Abenteuer vor dem Beginn des Concorde-Zeitalters" nennt die Daily Mail das von ihr organisierte Transatlantik - Luftrennen. Das Blatt rechnet damit, dass Hunderte versuchen werden, die Preise von über 500 000 Franken zu gewinnen. Das Originelle ist, dass es bei diesem Rennen weniger auf eine hohe Spitzengeschwindigkeit, als auf den Ideenreichtum der Wettkämpfer ankommt. Es werden mindestens neun Geschwindigkeitsklassen geschaffen. Jede denkbare Kombination von plan- und nicht planmässigem Land- und Lufttransport ist erlaubt, sofern sie innerhalb der geltenden Gesetze und Vorschriften erfolgt. Das Rennen findet anlässlich des 50. Jahrestages der Ueberquerung des Atlantiks von Ost nach West durch Alcock und Brown mit einem Vickers Vimy - Bomber statt. Und der Clou: Die Endpunkte sind nicht Flugplätze, sondern die obersten Plattformen des GPO Turms in London und des Empire State Building in New York!

Die Swissair und das SAS haben sich geeinigt, ihre erfolgreiche Zusammenarbeit um 10 Jahre zu verlängern. Es ist nicht ausgeschlossen, dass in dieser Zeit die KLM dritte im Bunde wird.

Ende Mai hat die Swissair die vierte DC-9-32 HB-IFN vom SAS übernommen. Mit der Immatrikulation SE-DBZ verkehrte die Maschine bisher auf dem europäischen Netz der skandinavischen Gesellschaft. Die DC-9-15 HB-IFB wurde Mitte Juni nach Longbeach überflogen. Sie dient in Zukunft dem amerikanischen Luftamt (FAA).

Im Beisein schwedischer Verteidigungsexperten wurde in Nordschweden die erste Bloodhound abgefeuert. Die Interzeption des CT-20 Zielflugzeuges war zufriedenstellend.

Die Mirage G führte am 7. Mai ihren 50. Flug durch. Die bisherige Erprobung erfolgte in Höhen zwischen 0 und 15 000 Metern und in einem Geschwindigkeitsspektrum zwischen 160 km/h und Mach 2.15. Zahlreiche Starts mit Vollast wurden durchgeführt, wobei die Rollstrecken 450 m nicht überschritten. Die Landerollstrecken betragen weniger als 400 m. Belgischen, italienischen und japanischen Missionen wurde die Mirage G vorgeführt und unter mehreren Malen von einer Prüfungskommission der US Navy begutachtet. Auch eine deutsche Delegation möchte dieses erste westeuropäische Kampfflugzeug variabler Flügelgeometrie prüfen.

Mit zwei Transall wurde die erste Mirage sowie Service- und Ersatzmaterial an die Luftwaffe von Peru geliefert.

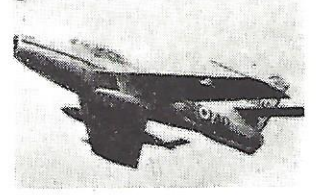
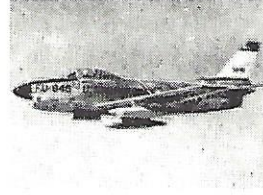
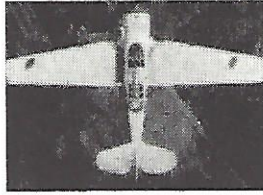
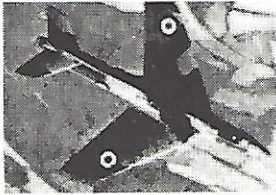
Air Ceylon hat eine Hawker Siddeley Trident 1E bestellt und die Lieferposition für eine weitere reserviert. Bisher wurden 150 Geschäfts-Jets HS-125 bestellt.

Die beiden ersten von 127 Cessna A-37B Kampfflugzeugen wurden Ende Mai der US Air Force übergeben. Im Gegensatz zur bisher in Vietnam eingesetzten A-37A, welche aus Trainingsflugzeugen T-37 umgebaut wurden, ist die A-37B von Grund auf neu gebaut und weist verschiedene Verstärkungen und sonstige Verbesserungen auf.

Nach zwölfjähriger Produktion hat Cessna das 10 000. Modell 182 "Skylane" verkauft. In dieser Zeit wurden verschiedene Verbesserungen, wie Vollsichtkabine, Jetleitwerk, elektrisch betätigte Klappen usw. eingebaut.

Sud-Aviation hat vier weitere Caravelles an Sterling Airways verkauft. Bis heute wurden 253 Caravelles bestellt.

Eastern Airlines zusammen mit McDonnell Douglas werden eine siebenwöchige Versuchsperiode mit einem STOL-Verkehrsflugzeug durchführen. Einsatzgebiet ist der nordöstliche Luftkorridor der USA. Parallel zu Eastern's höchst erfolgreichem Air Shuttle Service soll erprobt werden, ob und unter welchen Bedingungen ein STOL-Verkehrsflugzeug rentabel eingesetzt werden kann und welche Boden- und Navigationshilfsmittel allenfalls geschaffen werden müssen. Entscheidend ist die Frage, wie gross die Zeitersparnis von Stadtzentrum zu Stadtzentrum gegenüber dem konventionellen Lufttransport ist. Angeflogen werden Boston Logan, Laguardia, Newark und Washington National Airport. Die Maschine, eine Breguet 941, wird Ende dieses Monats zu McDonnell Douglas nach St. Louis überflogen werden. Nach einigen Modifikationen und dem Einbau anderer Avionik und Instrumente wird die dann als McDonnell Douglas Modell 188 bezeichnete Maschine zunächst zur Ausbildung von Eastern-Piloten eingesetzt. Ende August wird die Maschine dann den interessierten Ministerien und Dienststellen, dem Luftamt und den Flughafenbehörden vorgeführt. Im September beginnt der eigentliche Probe-Verkehrseinsatz.



Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 31.7.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 6/68: DC-3 / Metropolitan / Herald / Friendship / Bristol Freighter

Den Test 5/68 haben richtig gelöst: Peter Amport, Münchenstein; Peter Hofer, Basel; G. und Hans Dieter Jöhr, Zollikofen; Heinz Lehmann, Basel; Sr. M. Rudin, Liestal; Martin Schafroth, Liestal; Hansruedi Schmid, Allschwil und Paul Schüpbach, Belp. Drei weitere Lösungen mit 4 richtigen Antworten sind eingegangen.



Ein Flugmeeting in Russland ?

Nein, so präsentierte sich den 48 Mitgliedern und Gästen des Flugzeugerkennungskreises Basel die Ausstellung auf dem Flughafen von Turin. Nach der anfänglich etwas verzögerten und buchstäblich gebremsten Fahrt unseres Cars gelangte die Gesellschaft am frühen Vormittag des 8. Juni nach Turin. Nach dem Besuch des offiziell geschlossenen Luftfahrt-Museums wurde sofort die Flugzeugausstellung in Caselle unsicher gemacht. Auch am Sonntag war der Flughafen und seine Umgebung unser Standort, um die abwechslungsreichen Flugvorführungen zu verfolgen. Zum Teil schwer mit Bestandteilen einer Globemaster I beladen, kehrten die Teilnehmer am frühen Montagmorgen nach Basel zurück.

Sonic Boom

Der Basler fliegt ab Basel - ein Werbeslogan, den wir nun schon in verschiedener Form zu hören und zu sehen bekamen. Das Ziel ist klar: Es soll anstelle von Kloten und Cointrin mehr ab Basel geflogen werden. An einer Passagierzahl-Erhöhung haben sowohl unser Flugplatzdirektor, die Balair, die Swissair, die Regierung, der "Fuchtelclub" und viele Andere grosses Interesse.

Nachfolgend seien zwei meiner Bemühungen, die Passagierzahl zu erhöhen, zur allgemeinen Belustigung bzw. zu meinem grossen Aerger erwähnt:

Ich hatte vor einiger Zeit eine Besprechung mit einem Prokuristen unserer Firma, dem Prototyp des pressanten Geschäftsmannes und Herzinfarktaspiranten. Da er am

gleichen Tag noch nach Genf wollte und ziemlich müde war, kam mir die Idee, ihm via Swissair-Kurs 954 die lange Bahnreise zu ersparen. Ich telefonierte also der Swissair-Auskunft am Bahnhof und liess mir bestätigen, dass mein Genevois in der Kursmaschine noch Platz habe, was mir nach ein paar Minuten bestätigt wurde. Alles klappte nach Schema F und ich winkte zufrieden meinem Geschäftskollegen zu, welcher schon in der Transithalle sass, als der Lautsprecher seinen Namen ausrief! Kurze Zeit danach holte mich mein Kollege zornentbrannt ein und erklärte mir, dass ihm in letzter Minute mitgeteilt wurde, er habe nun doch keinen Platz in der "Metro", er solle den Zug nehmen. Sein Zorn war gross, der meinige nicht minder und inzwischen war auch der Zug nach Genf schon weg, was nicht zur Verbesserung unserer Stimmung beitrug. - Nun, vielleicht kauft unsere Firma bald ein Geschäftsflugzeug...

Die zweite Episode geschah an einem sonnigen Feiertag im Mai. Ich verspürte plötzlich Lust, mit meiner Frau nach Zürich zu fliegen um einen kleinen Besuch bei Bekannten abzustatten. Als vorsichtiger Mensch telefonierte ich wieder der Swissair-Auskunft am Bahnhof und fragte höflich, ob noch zwei Plätze in der Caravelle von 10.40 Uhr frei seien und wie's mit dem Rückflugkurs SR 433 aussähe? Eine namenlose, schnodderige Stimme teilte mir barsch mit, dass die Caravelle voll (gemeint ist "ausgebucht", nicht etwa o/oo Gehalt) sei und die Metropolitan Nachmittags sowieso auch!! Auf mein Begehren, ob ich demzufolge für den kommenden Samstag zwei Plätze reservieren könne, meinte mein Gegenüber kurz, ich solle am Freitag nochmals anläuten, heute sei niemand in der Reservation, kling, Summton...!! Als ich nach einiger Zeit meine Wut hinuntergewürgt hatte und wieder normal denken konnte, kam mir eine Idee. Ich packte nochmals den Hörer und telefonierte direkt an den Abfertigungsschalter auf dem Flugplatz. - Und siehe da: Natürlich, wir haben noch Plätze, ...sehr gerne....wegen dem Rückflug gehen Sie am besten in Kloten...usw.usw." Was sagen Sie jetzt? Mir jedenfalls ist klar, dass der erste Angestellte die Maschinen bequemlichkeitshalber für voll erklärte, um so ungestörter weiterdösen zu können. Man verlangt doch nicht schon um 8.00 Uhr Morgens eine Auskunft!

Wir flogen also nach Zürich, zwängten uns durch das verstopfte Gebäude des Flughafens Kloten, konnten nach etwa halbstündigem Warten eine Telefonkabine kurzfristig erobern und unsere Bekannten von der drohenden Gefahr eines Besuches in Kenntnis setzen!

Und noch auf dem Heimflug mit der ach - so bequemen und nebenbei bemerkt, halbleeren Metropolitan nahm ich mir vor, das Auto noch mehr als bisher in der Garage zu lassen.

Bebby, flieg ab Basel - wenn es der Swissair genehm ist!

Euer Migger