



## 50 Jahre Royal Air Force

Auf dem RAF Stützpunkt Abingdon (England) startet eine Vickers Gunbus, ausgerüstet mit einem Rotationsmotor. Der herrschende Seitenwind macht ihr zwar schwer zu schaffen, aber immerhin nach einigen hundert Metern hebt sie sich schwankend in die Luft. Unterdessen donnern 24 V-Bomber des strategischen englischen Bomberkommandos über den Platz.

Kaum etwas kann deutlicher als diese zwei Szenen zeigen welche Fortschritte die RAF seit ihrem Bestehen durchgemacht hat.

1912 formierte sich das Royal Flying Corps (RFC) aus dem am 1. April 1918 die RAF (Royal Air Force) hervorging. 1918 war die RAF die weitaus stärkste Luftwaffe der Welt: 22 000 Flugzeuge und ein Personalbestand von 291 000. 1919, nach Ende des 1. Weltkrieges wurden die 188 einsatzfähigen Geschwader auf 12 reduziert und der Personalbestand auf 31 000 Mann. Ende des zweiten Weltkrieges waren bei der RAF 8 395 Kampfflugzeuge einsatzbereit.

1970 soll die Royal Air Force rund 600 "first line" Flugzeuge und rund 100 000 Mann umfassen.

50 Jahre RAF - zu diesem Anlass wurde in Abingdon eine grosse Schau aufgezogen, wobei nicht weniger als 75 Typen ausgestellt wurden. Die Flugdemonstrationen begannen mit Maschinen aus dem ersten Weltkrieg und endeten mit der Hawker Siddeley Nimrod, dem ersten strahlgetriebenen U-Boot Bekämpfungsflugzeug der Welt.

Dazwischen Ueberflüge von 31 Jet Provost, Demonstration der Typen Hawker Hart, Avro Tutor, Gloster Gladiator, Spitfire, Hurricane, Mosquito und Lancaster. Vorführung einer Luftlandeaktion, Lastenabwurf aus einer tiefstfliegenden Hercules, Truppenlandungen mit Andover und Belfast. Einsatz von 24 Wessex Helikoptern. Ueberflüge von 36 Lightnings und Hunter etc. Einige der ausgestellten Typen seinen nachfolgend noch etwas ausführlicher beschrieben.

Text und Bilder: Guido E. Bühlmann

V-Bomber vom Typ Avro Vulcan des englischen Bomberkommandos überfliegen den RAF Stützpunkt Abingdon





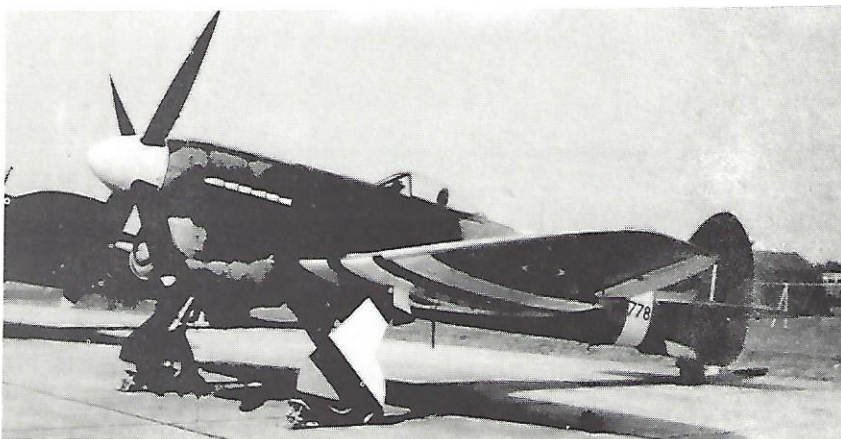
Vickers Gunbus - Diese Maschine wurde durch die Vintage Aircraft Flying Association nachgebaut und besitzt einen 100 PS leistenden Gnome Rotationsmotor. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt knapp über 100 km/h. Die Gunbus, auch unter der Bezeichnung F.B.5 bekannt, war das erste richtig bewaffnete Flugzeug des Royal Flying Corps (RFC). Im Juli 1915 wurde die erste Staffel damit ausgerüstet. Gegen Ende des ersten Weltkrieges wurde sie nur noch zu Trainingszwecken eingesetzt.



Hawker Hart - als leichter Tag-Bomber wurde unter der Spezifikation 12/26 entwickelt und flog im Juni 1928 zum ersten Mal. Im April 1930 gelangte sie in den Truppeneinsatz. Für ihre Zeit war die Hawker Hart überaus schnell und wendig. Noch 1939, also bis kurz vor Kriegsbeginn, stand sie im Einsatz und wurde dann durch die Blenheim abgelöst. Über 500 Exemplare verließen die Werkhallen in England. Mit einem Rolls Royce Kestrel IB Motor erreichte die Hart eine Höchstgeschwindigkeit von rund 300 km/h. Bewaffnung zwei MG und als Zuladung 250 kg Bomben. Reichweite etwas über 700 km.



Westland Lysander - in der RAF besser bekannt unter dem Namen "Lizzie" ist ein zweiseitiges Artillerie- und Aufklärungsflugzeug welches im Juni 1936 erstmals flog. Im November 1939 schoss eine Lysander eine Heinkel He 111 ab. Bewaffnung vier MG und Bomben. Im Januar 1942 endete die Produktion, nachdem 1 368 Lysanders hergestellt wurden. Normalerweise mit einem Bristol Mercury XII Sternmotor von 890 PS Leistung ausgerüstet, erreichte sie eine max. Geschwindigkeit von 350 km/h. Reichweite 1 000 Kilometer und eine Gipfelhöhe von rund 9 000 m.

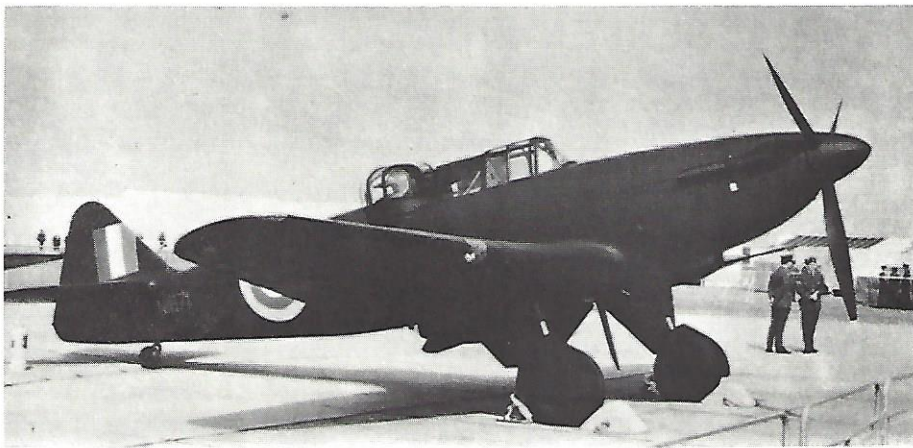


Hawker Tempest V - ist eine Weiterentwicklung der Hawker Typhoon und flog erstmals am 2. September 1942. Die erste Produktions-Tempest flog am 25. Juni 1943 und total wurden bis August 1945 an die 800 Tempest gebaut. Mit fast 700 km pro Stunde war damals die Tempest eines der schnellsten Jagdflugzeuge. Zwischen dem 13. Juni und 5. September 1944 wurden mit diesen Maschinen 638 anfliegende V-1 Bomben abgeschossen. Motor: Napier Sabre II von 2 180 PS Leistung. 1 000 km Reichweite und eine Bewaffnung von vier 20 mm Kanonen und Raketen. Nach dem Krieg wurde die Tempest auch als Zielschleppflugzeug eingesetzt.



Bristol Beaufighter - ein Nachtjäger und Langstrecken-Tagjäger kam 1940 bei der RAF zum Einsatz. Für verschiedene Aufgaben stand sie bis 1958 im Truppendienst. Mit den beiden Bristol Hercules XVII Motoren von je 1 770 PS Leistung erreichte die Beaufighter rund 500 Kilometer pro Stunde. Reichweite über 2000 km. Bewaffnung 5 Kanonen 20 mm. Besatzung zwei Mann. Im September 1945 verließ die letzte der 5 562 gebauten Beaufighter die Werkhallen.

Boulton Paul Defiant - als zweiseitiger Tagjäger gebaut, unterlag er jedoch leistungsmässig der Einsitzern, wie z.B. den Messerschmitt's in den Luftkämpfen. Darum war der Einsatz der Defiant bei der RAF als Tagjäger nur von kurzer Dauer. Hingegen als Nacht-Jäger erreichte sie im Winter 1940/41 die höchsten Abschussziffern. Einige wurden auch als Zielschlepper eingesetzt. Ausgerüstet mit einem 1 030 PS leistenden Rolls Royce Motor erreichte die Defiant eine Höchstgeschwindigkeit von annähernd 500 km/h. Bewaffnung vier MG. Insgesamt wurden 1 060 Defiant's der verschiedensten Ausführungen gebaut.



Douglas Dakota - war während des Krieges die Hauptstütze des Royal Air Force Transport Command auf allen Kriegsschauplätzen. Von den 1 895 gelieferten Dakotas fliegen heute bei der RAF noch zwei Exemplare für spezielle Aufgaben. Eine grosse Rolle spielten die DC-3 auch bei der Berliner Blockade 1948/49. Total wurden bei Douglas 10 926 DC-3 und C-47 gebaut.



Supermarine Swift F.R.5 - die Swift war das erste englische Düsenflugzeug mit gepfeilten Flügeln, das bei der RAF zum Einsatz gelangte. 1954 wurden die ersten abgeliefert und nach diversen Schwierigkeiten im Mai 1955 wieder aus dem Betrieb gezogen. Sie wurden dann durch die Hunter abgelöst. Hingegen als Aufklärer F.R.5 bewährten sie sich hervorragend. Mit der Swift sind einige Rekorde geflogen worden, wie z.B. London-Paris in 19 Min. 5 Sek. (5. Juli 1953) und am 25. September 1953 in Nord-Afrika der Weltgeschwindigkeitsrekord mit 1 185 km/h.



## KURZNACHRICHTEN

Die beiden Münchner Gesellschaften Bavaria und Paneuropa haben One-Eleven bestellt. Bavaria wählte eine Maschine der Serie 400 und die Reiseorganisation Paneuropa, zusammen mit Nordseeflug Stuttgart, eine der Serie 500. Dieses Jahr wurden schon 21 BAC One-Eleven bestellt.

Rumänien hat die erste von sechs für die Tarom bestellten One-Eleven erhalten.

An dem im DELTA 7/68 erwähnten Luftrennen zwischen London und New York oder umgekehrt werden Besatzungen der RAF mit ihren Lightnings teilnehmen. Ihre Maschinen werden in der Luft durch Victor betankt werden. Man nimmt an, dass auch die Royal Navy und die USAF am Luftrennen teilnehmen werden und rechnet mit einer kürzesten Zeit um vier Stunden.

Hawker-Siddeley wird ausser der Nimrod, dem aus der Comet entwickelten Seeaufklärer, auch die Harrier, Buccaneer, Gnat der "Red Arrows", Trident Two, HS-748, HS-125 und die DHC Twin Otter vorführen in Farnborough.

Swissair, SAS und KLM haben bei den kanadischen CAE Industries Ltd. gemeinsam einen Flugsimulator bestellt, der im Laufe des Jahres 1970 auf dem Flughafen Amsterdam-Schipol installiert werden und dort den B-747 - Piloten

der drei Gesellschaften für die Ausbildung zur Verfügung stehen wird.

Singapore hat für ihr kürzlich geformtes Air Defense Command 16 BAC 167 Mk. 84 bestellt. Die BAC 167 ist eine verbesserte Version der Jet Provost.

Nach Frankreich und Westdeutschland hat nun auch Holland Seeaufklärer Breguet Atlantic bestellt. Bei diesem ersten Auftrag der Niederlande handelt es sich um neun Flugzeuge in einem Gesamtbetrag von etwa 270 Millionen francs.

Cessna wird für die USAF weitere 45 O-2A produzieren. Bisher wurden 223 O-2 vornehmlich für den Einsatz als "Forward Air Control" Flugzeuge in Vietnam geliefert. Die O-2 ist die militärische Version der zweimotorigen Super Skymaster. Die Maschine kann mit leichten Waffen wie MG's, Raketen und Leuchtsätzen ausgerüstet werden.

Seit dem 17. Juli hat die Swissair ihre erste DC-8-62F über dem Nordatlantik im Einsatz. Die HB-IDH "Piz Bernina" lässt sich in allen möglichen Kombinationen zwischen Nur-Fracht- und Nur-Passagiertransport einsetzen. Sie fliegt täglich ausser Dienstag von Zürich über Genf nach New York und zurück.

Die erste zweiseitige BAC Lightning Mk. 55 für Kuwait hat ihren Erstflug durchgeführt. Ausser für den Jagd-

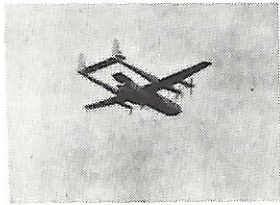
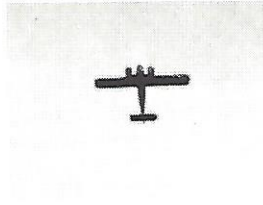


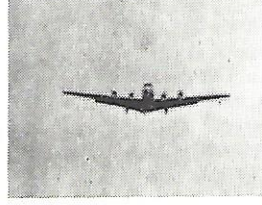
Bild 1



2



3



4



5

Lösungen bis 31.8.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 7/68: Hunter / T-6 / H-34 / F-86D / F-84F /

Den Test 6/68 haben richtig gelöst: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Urs Hersperger, Breitenbach; Peter Hofer, Basel; Hansruedi Schmid, Allschwil; Paul Schüpbach, Belp und Ralph Sutter, Riehen.

einsatz ist die Mk. 55, wie auch die einsitzige Mk. 53, für den Einsatz auf Erdziele ausgerüstet.

Pratt & Whitney hat mit der Flugerprobung des ersten JT9D Triebwerkes für die Jumbo Jet begonnen. Das Triebwerk wurde am rechten Flügel einer von der USAF gemieteten B-52 anstelle der beiden innern J-57 Triebwerke befestigt.

Als einzige Gesellschaft in Europa hat Swissair von P&WA eine Anzahl neuer Brennkammern für die JT8D Triebwerke der DC-9 erhalten. Ausser der Swissair bekamen auch United, American, Eastern, Pacific Southwest und TWA von P&WA solche Brennkammern, die nun in den gesellschaftseigenen Triebwerken der DC-9, B-727 und 737 auf ihre rauch-reduzierenden Eigenschaften geprüft werden.

An den Meetings Nationaux de l' Air der Saison 68 wird sich auch die französische Industrie vermehrt beteiligen. Unter Anderem sind Vorführungen der Mirage III, IV, Transall, Nord 262, der Leichtflugzeuge der SOCATA und der Super Magister der Patrouille de France vorgesehen.

Als weitere Service-Stelle des Europe Falcon Service für die Mystère 20 dient die Firma Nardi in Mailand - Linete.

Zwischen den technischen Büros von Breguet und Dassault in Villacoublay und Istres, dem Erprobungsort der Jaguar, wurde eine permanente Luftlinie mit einer Mystère 20 eingerichtet.

Hawker Siddeley hat von BEA eine Bestellung von 26 Trident Three und eine Option für 10 weitere erhalten. Bei der Trident Three handelt es sich um eine gestreckte Version der Trident Two. Bei höchster Sitzdichte kann die Maschine bis 170 Passagiere befördern. Zusätzlich zu den drei Rolls Royce Spey Turbo-Fans wird die Trident Three ein RB162 Booster-Triebwerk der gleichen Firma erhalten, das beim Start und anschliessenden Steigflug gebraucht wird.

HFB teilt mit, dass die Hansa Jet jetzt zur Beförderung von 15 Personen zugelassen ist. Als Frachtversion darf die HFB 320 mit einer Nutzlast bis zu 1,6 Tonnen operieren. Bisher wurden 19 dieser Geschäftsreiseflugzeuge verkauft, davon konnten sieben Flugzeuge bereits geliefert werden.

Oesterreich bestellt bei Saab weitere 20 Trainings- und Erdkampfflugzeuge des Typs 105 XT.

Die DC-8 Super 63F hat die Musterzulassung der FAA erhalten. Die Maschine kann mehr als 50 Tonnen Nutzlast über transkontinentale Distanzen befördern.

Das SAS hat bei Douglas sieben weitere Verkehrsflugzeuge bestellt, nämlich sechs DC-9-41 und eine DC-8-62CF. Die Swissair wird die Triebwerke der DC-9 überholen. Ausser zehn weiteren DC-9-41 hat das SAS gegenwärtig auch zehn DC-9-20, zwei DC-9-30AFS und zwei Boeing 747 Jumbo Jet bestellt.

## Sonic Boom

Ausschnitt aus dem Turiner-Blick:

"Rätsel auf dem Flugplatz Torino: Globemaster I von einem bisher in Italien unbekanntem Virus des Typs 'Aerospinski di Basilea' angefallen. - Die Flughafenpolizei steht vor einem Rätsel. - Man fragt sich, wie diese unbekanntem Termiten in das hochbeinige Opfer gelangen konnten, um es von innen heraus buchstäblich in Stücke zu reissen!!"

Also - ich muss schon sagen, wenn das so weitergeht, können wir ja nicht einmal mehr einen Schweizer Flugplatz besuchen, ohne dass die Heerespolizei nach unserer Visite ängstlich ihre Mirages zählt, um zu sehen, ob nicht vielleicht einer dieser Vögel den Basler Piranhas zum Opfer gefallen ist, was bei der ohnehin riesigen Anzahl unserer Interzeptoren eine wahre Katastrophe wäre.

Spass in den Nachbrenner - unser Turiner Ausflug war wieder einmal ein (..etwas anstrengender..) Erfolg. Wenn man bedenkt, mit wievielen unbekanntem Faktoren, falschen Angaben und Spezialwünschen die Organisatoren dieser Reise zu kämpfen hatten, so kann man das Resultat nicht genug loben!

Weniger Lob erntete im Moment wahrscheinlich die DELTA-Redaktion von all denjenigen, welche einen Narrengang nach Mayenheim unternahmen. Der Tag war prächtig, doch die Tore - hélas - geschlossen. Wie die Militärpolizisten am Eingang verrieteten, soll die "Journée de Base" im September nachgeholt werden, wenn sich die Franzosen bis dahin nicht wieder ihrem Hobby widmen.....

Sonst geht's mir gut, danke, ich wünsche Euch allen erholsame Ferien mit viel Sonne und wenig Flugzeugen

Euer Migger