



DELTA

Die Donnervögel

Es geschah allerhand 1953, Sir Edmund Hillary bezwang den Mount Everest, Elisabeth die II. wurde gekrönt und in Korea wurde gekämpft. Doch Ende 1953 siegte in Panmunjom die Vernunft über die Politik und nach drei Jahren Krieg schwiegen endlich die Waffen. Die US AIR FORCE hatte wesentlich dazu beigetragen, die Kommunisten an den Verhandlungstisch zu zwingen und damit diesen unseligen Krieg aus der Welt zu schaffen. Es waren über 800 Mig's abgeschossen worden und über 700 000 Mal wurde die USAF von den Bodentruppen zur Unterstützung angefordert.

Etwa fünf Jahre war es damals her, seit die ersten Jet-Kampfflugzeuge bei den Staffeln der USAF und US Navy eingegliedert wurden. Schnellere und kompliziertere wurden laufend gebaut und man gelangte allgemein zur Einsicht, dass die modernen Düsenflugzeuge für Piloten ohne grosse Flugerfahrung zu gefährlichen Todesfällen

wurden. Die Unfallkurven stiegen in beängstigendem Masse, die Begeisterung für Jet's in den Flugschulen sank hingegen im umgekehrten Verhältnis...

Die US Airforce musste etwas unternehmen. In ihren Reihen hatte sie viele Piloten, welche Düsenflugzeuge flogen, die meisten davon täglich. Was diese Männer von den übrigen Piloten unterschied, war das tägliche Training und mit diesem, die Erfahrung. Sie hatten gelernt, dass man bei Düsenflugzeugen etwa 1/3 weiter voraus denken muss als bei den herkömmlichen Propellermaschinen.

Als gutes Mittel gegen diese Unsicherheit schuf man die Kunstflug-Staffel, oder wie es damals genannt wurde einen "Präzisionsflug-Verband". Diese Staffel sollte als Attraktion für Flugmeetings verfügbar sein, sollte aber auch den Einsatzstaffeln als fliegendes Vorbild dienen.

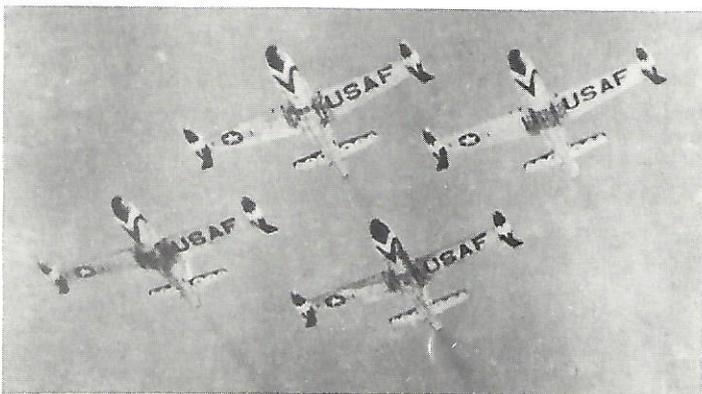
Leben mit Nervenkitzel: Die Thunderbirds



Es war nicht vorgesehen, den Zuschauern mit gewagten Flugfiguren eine Gänsehaut den Rücken hinunterzujagen, vielmehr sollte den Leuten und vor allem den jungen, weniger erfahrenen Piloten gezeigt werden, was für Möglichkeiten in einer Maschine dieses oder jenes Typs steckten. Die Flugvorführungen umfassten daher in der Hauptsache Figuren, wie sie jedem Kampfpiloten beigebracht werden.

Im Verlaufe der Jahre waren schon einige solcher Kunstflug-Verbände aufgestellt worden, mal hier, mal da. Die damals bekannteste Gruppe waren die aus einer in Europa stationierten US Jagdstaffel hervorgegangenen "SKY-BLAZER".

1953 entstand in Luke AFB, in der Nähe von Phoenix/Ariz. die "3600th USAF Air Demonstration Flight", die erste, offizielle USAF Kunstflugstaffel. Die sechs Piloten dieser Formation kamen aus verschiedenen Jagdstaffeln und werden alle zwei Jahre ausgewechselt. Dies vor allem, damit die Piloten der Kunstflugstaffel wieder zum Waffeneinsatz mit Düsenflugzeugen gelangen und zum zweiten, damit neue, jüngere Piloten im Rahmen dieses Kunstflugteams zu grösserer Flugerfahrung kommen.



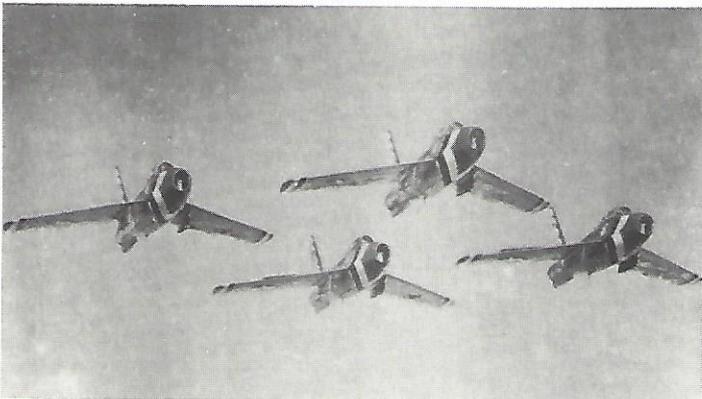
F-84 G Thunderjet, das erste Flugzeug der Staffel

Die Grundformation der Staffel bildet die Doppelpatrouille, "diamond-formation" wie die Amerikaner es nennen. Flugzeug Nr. 5 + 6, ursprünglich als Ersatz für mögliche Ausfälle gedacht, bieten seit 1962 zusätzliche Solo-Vorführungen. Diese beiden Flugzeuge sollen dem Publikum die eigentlichen Leistungen eines Jagdflugzeuges demonstrieren, wie z.B. Langsamflug, langsame Rolle, Beschleunigung mit Nachbrenner, Wendigkeit in engen Kurven usw.

Für die Betreuung der Maschinen steht ein Offizier mit 33 Mann Bodenpersonal zur Verfügung, für Public-Relations (was bei den Amerikanern ungleich wichtiger ist als bei irgend einer anderen Luftwaffe) wird ebenfalls eine kleine Truppe eingesetzt. Nicht umsonst nennen sich die THUNDERBIRDS "Americas ambassadors in blue".

Bleiben wir noch ein Weilchen im Jahr 1953. Die frisch entstandene Staffel suchte nach einem zügigen Namen. Man verfiel nach mannigfaltigen Anstrengungen auf den Namen THUNDERBIRDS (Donnervogel). Der Donnervogel ist eine Ueberlieferung und Sagengestalt aus dem Indianer-

Das zweite Flugzeug der Thunderbirds: Die F-84 F

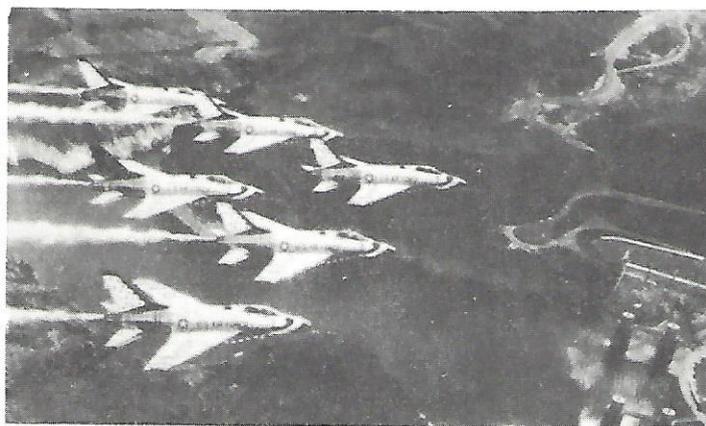


leben. Dieser Geistervogel überwacht gemäss der Sage die guten und bösen Menschen. Wenn die Bösen wieder einmal in der Mehrzahl sind (...wann sind sie es nicht? ... der Setzerlehrling), dann reklamiert der Donnervogel, d.h. er blinzelt mit den Augen (Blitz!) und schlägt mit seinen Flügeln (Donner!). Ja, so einfach erklärten sich damals die Indianer ein Gewitter. Nun, die Düsenjäger können ebenfalls sehr gefährliche Blitze absenden und donnern tun sie auch, der Name war damit unwiderruflich gewählt.



Die gegenwärtigen Piloten der Thunderbirds

Die Wahl des Flugzeugtyps stellte keine Probleme. Man musste eines der vorhandenen, modernen Kampfflugzeuge wählen und entschied sich für die in Korea sehr häufig eingesetzte F-84G Thunderjet. Schon nach wenigen Wochen kam es zur ersten, öffentlichen Show der neuen Kunstflugstaffel, die fand am 16. Juni 1953 auf dem Luftstützpunkt Williams AFB in Arizona statt. Ende 53 konnten die THUNDERBIRDS bereits auf 50 öffentliche Vorführungen vor über 2 Millionen Zuschauern zurückblicken.



Die Thunderbirds bei einer Vorführung über den USA

Und so gings weiter, jedes Jahr zwischen 80 - 100 Flugvorführungen, von Nicaragua bis nach Japan, überall wo es US Stützpunkte gab oder in Ländern, welche mit den USA freundschaftliche Beziehungen unterhielten, waren die THUNDERBIRDS zu Gast. Im März 1955 wurde auf die schnellere F-84F Thunderstreak umgeschult. Ein Jahr später, nochmals Umrüstung, diesmal auf den Ueber-schalljäger F-100C Super-Sabre.

Bei allen diesen Jägern, welche von den THUNDERBIRDS verwendet werden, wird darauf geachtet, dass die Maschinen so wenig als möglich modifiziert werden d.h. ausser der Anlage, welche die Rauchspur erzeugt, der speziellen Bemalung und der Entfernung des Zielgerätes, handelt es sich um ganz gewöhnliche Super-Sabres, wie sie bei allen Staffeln eingesetzt werden.

Das Umrüsten auf einen neuen Flugzeugtyp bedingt natürlich wieder ein intensives Training, bis die Piloten sich an die neuen Maschinen gewöhnt haben. Trotz dieser Umstellung hielten die "Donnervögel" bereits am 30.6.56 ihre erste Show mit den neuen F-100 ab.

Seit über zehn Jahren fliegen nun die THUNDERBIRDS auf ihren North American F-100 C Super-Sabres eine Schau nach der andern. Blättern wir ein bisschen in der Geschichte dieses Flugzeuges:

Die North American Werke können auf eine Reihe höchst erfolgreicher Jagdflugzeuge zurückblicken. Schon das wohl bekannteste amerikanische Jagdflugzeug des zweiten Weltkrieges war eine Konstruktion der North American: Die P-51 Mustang. Viele Tausend dieser Maschinen wurden damals gebaut, etliche Hundert fliegen noch heute, teils bei kleineren Luftwaffen, teils als exklusive Privatflugzeuge (umgebaut als Zweisitzer, mit modernsten Navigationsinstrumentierungen), neuerdings wird sogar eine erneute Produktion dieses bald dreissig Jahre alten Modells erwogen, Tests haben nämlich gezeigt, dass die P-51 für Erdkampfeinsätze in Vietnam sehr geeignet wäre. Das zweite, äusserst erfolgreiche Jagdflugzeug dieser Firma ist die F-86 Sabre. Nach dem überraschenden Auftauchen der Mig-15 in Korea war die F-86 Sabre lange Zeit das einzige westliche Flugzeug, das sich mit einer realen Siegeschance in einen Luftkampf mit einem Mig-Flugzeug einlassen konnte. Es gelang in der Folge der amerikanischen Luftwaffe, dank dem hohen Ausbildungsstand ihrer Piloten in Korea, ein Abschussverhältnis von etwa 8:1 (d.h. 8 abgeschossene Mig-15 für eine abgeschossene F-86 zu erreichen).

Das letzte, in Serienbau gelangte, erfolgreiche Jagdflugzeug der North American Werke ist die F-100 Super Sabre. Mit der ursprünglichen Sabre (F-86) hat diese Maschine nur den Namen gemein. Es handelt sich jedoch um ein ganz neues Flugzeug. Die F-100 wurde von Anfang an als eigentliches Uberschallflugzeug ausgelegt, d.h. es wurde von ihr erwartet, dass sie auch im Horizontalflug mühelos die Schallmauer durchbrechen konnte. Am 25. Mai 1953 fand der Erstflug der XF-100 statt. Schon nach wenigen Flügen wurden von den Testpiloten die er-

rechneten Leistungen erreicht und teilweise übertroffen. In den folgenden Jahren wurde die Super-Sabre in Grossserie für das "Air Defense Command" und das "Tactical Air Command" hergestellt. Weitere Super-Sabres wurden im Rahmen des MAP (Military Aid Programm = militärisches Hilfsprogramm an befreundete Länder) von den USA an Frankreich, Dänemark, Nationalchina und die Türkei geliefert.

Die hauptsächlichsten technischen Daten sind die folgenden: Spannweite 11,8 m, Länge 15,9 m, Höhe 4,9 m. Abfluggewicht 13 910 kg, Reichweite ca. 910 km ohne Zusatzbehälter oder Nachbetankung, Höchstgeschwindigkeit Mach 1,3.

In den letzten zwei Jahren wurden die meisten Super-Sabres in den Kampfstaffeln durch die neueren F-105 Thunderchief und F4C Phantom II ersetzt, doch darf dieses Flugzeug deshalb noch lange nicht als veraltet angesehen werden.

Seit 1957 kommt zu den üblichen F-100C Maschinen noch eine 2-plätzigige F-100F, diese Maschine findet als VIP-Transporter Verwendung. Die Präsidenten von Argentinien und Brasilien waren die ersten Staatsoberhäupter, welche mit der bunten F-100F die Schallmauer durchbrachen.

Glück hatte diese Kunstflugstaffel bis jetzt auch, was Unfälle anbelangt. Noch nie hatten die THUNDERBIRDS während einer Vorstellung irgend einen Unfall, obwohl sie 11 Abstürze in den letzten 15 Jahren zu verzeichnen hatten. Der Tragischste war derjenige des Begleitflugzeuges Typ C-123 Provider in der Nähe von New Plymouth/Idaho, wo 14 Mann des Bodenpersonals und die Flugzeugbesatzung ums Leben kamen.

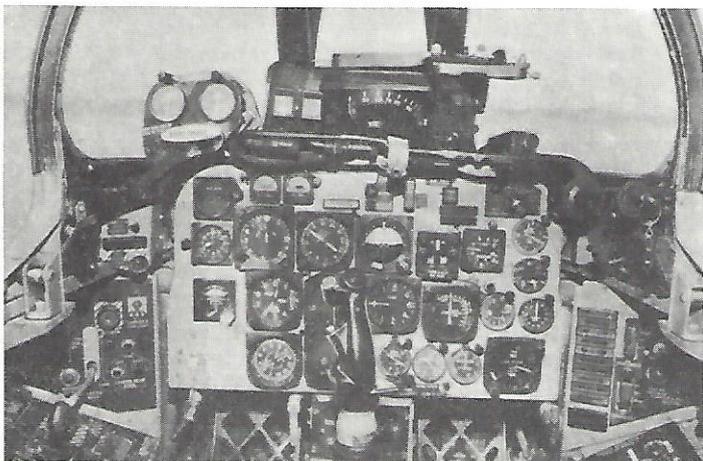
1963 konnten die THUNDERBIRDS bereits auf ein 10-jähriges Bestehen ihrer Formation zurückblicken. Mehr als 865 Vorführungen vor über 50 Millionen Zuschauern hatten in dieser Zeit stattgefunden.

Anfangs 1964 flogen die THUNDERBIRDS für kurze Zeit mit den F-105 Thunderchiefs, "sattelten" aber bald darauf wieder auf die Super-Sabres zurück, nachdem festgestellt worden war, dass die F-105 wegen strukturellen Veränderungen allesamt zum Werk zurückmussten. Das Programm durfte keine Verzögerung erleiden...

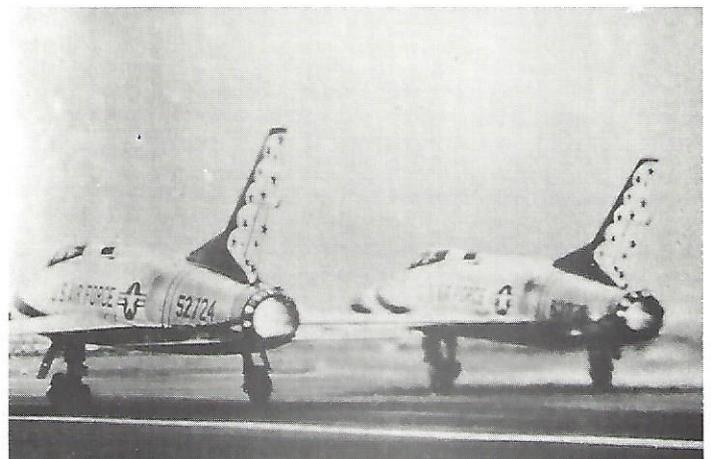
Ende 1966 starteten die THUNDERBIRDS zur 900sten Vorführung und bis zum Erscheinen dieses kleinen Artikels dürften sie der respektablen Zahl 1000 sehr nahe gerückt sein. "Happy landings..."

WG

Das Cockpit der F-100 Super Sabre



Zwei "Donnervögel" beim Nachbrenner-Start, Foto Betsche



KURZNACHRICHTEN

Die Swissair hat ihre sechste DC-9-32, die HB-IFO "Appenzell Ausserrrhoden" erhalten. Die durch sie ersetzte DC-9-15 HB-IFC geht zurück an McDonnell Douglas.

Auf der neuen Piste in Toulouse hat die Concorde nun die Rollversuche mit Strahltrieb aufgenommen.

Die letzten Bestellungen von Fokker F.27 Friendships - vier für die indonesische Garuda, eine für Danish Aero Lease und acht Troopships für Argentinien - bringen Fokkers Verkäufe auf 478 an 111 Kunden in 43 Ländern.

Fairchild Hiller verzichtet auf den Bau der F.228, da ihr Entwurf durch verschiedene Änderungen der F.28 nahezu entspricht. Statt dessen hat Fairchild Hiller zehn F.28 Fellowships fest bestellt.

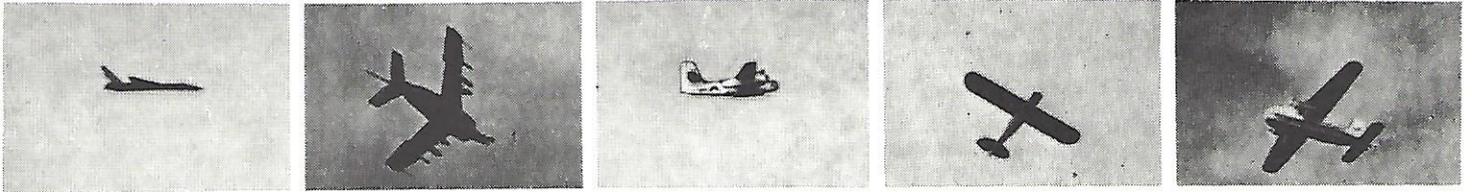


Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 30.9.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Den Test 7/68 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Peter Hofer, Basel; Heinz Lehmann, Basel und Hansruedi Schmid, Allschwil.

Auflösung Test 7/68: Argosy / Do-28 / DC-8 / Heron / Caravelle



Das eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen meldet, dass der Prototyp der C-3605 unter der Führung von Chefpilot Häfliger seinen Erstflug absolviert hat. Bei der C-3605 handelt es sich um einen Umbau des bekannten Zielschleppers und ehemaligen Jagdbombers C-3603. Nachdem verschiedene Flugzeuge ohne Erfolg auf ihre Eignung als Zielschlepper für die Flab geprüft wurden, ist zu hoffen, dass die C-36 durch den Einbau der Propellerturbine Avco Lycoming T-53 o7 A von 1 100 PS ihre Aufgabe noch einige Jahre erfüllen kann. Vom Erfolg der jetzt folgenden Erprobung hängt es ab, ob die ganze Zielschlepp-Flotte umgebaut werden soll. Es hat sich gezeigt, dass die Zellen noch sehr viele Flugstunden ertragen, hingegen lassen sich die Kolbenmotoren nur mit sehr grossem Aufwand betriebsbereit halten. Unser F+W Bild zeigt die C-3605 vor dem Erstflug.

Tarom hat die kommerziellen Flüge mit der BAC 111 aufgenommen. Die 111. One-Eleven wurde an Bavaria geliefert.

DELTA - Werbeaktion

Die Teilnahme an der Werbeaktion entsprach nicht ganz unsern Erwartungen. Immerhin wurden während der Aktion 51 Neuabonnenten bzw. Neumitglieder des FEKB aufgenommen. 24 Neuabonnenten allein sind der Werbung an den Flugzeugerkenntungskursen von Luzern zu verdanken. In den Genuss der dafür vorgesehenen Werbeprämie, einem Flug Zürich - Genf und zurück, kommt Bruno Bianchi in Kriens. Für seine sechs Werbungen erhält Josef Bugmann ein Fliegerbuch im Wert von ca. 10 Franken. Je drei Neuabonnenten haben Ito Baroffio, Liestal und Armin Spühler, Basel gewonnen. Die restlichen Neuabonnenten wurden durch Vorstandsmitglieder und Funktionäre des FEKB gewonnen. Herzlichen Dank!

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Wie noch vor der Sommerpause erwähnt, laden wir Sie ein zu einem

Dia - Cocktail

am 26. September um 20.00 Uhr im Restaurant Post, Basel
Wer die Ergebnisse seiner sommerlichen Bilderjagd vorführen möchte, melde dies unserem Aktuar, René Langlotz
Telefon 43 73 14

Nächste Veranstaltung: 31. Oktober - Generalversammlung

Bern

Nächster Anlass: 4. Oktober 1968 - Filmabend

Meine Meinung zum Thema

Luftpiraterie:

Seit dem 1. Januar 1967 wurden mehr als 18 Flugzeuge in der Luft gekapert. Mehr als 660 Passagiere wurden in dieser Zeit die Opfer dieses von einigen Staaten geförderten Banditentums. Beim letzten Zwischenfall handelt es sich also keineswegs um einen Einzelfall. Umso mehr erstaunt es, wie viel es braucht, bis irgend jemand ausser den direkt Betroffenen zu reagieren beginnt.

Geradezu eine Schande ist es, wie wenig Solidarität die in der IATA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften zeigen. Liegt es doch viel eher an ihnen, als an den Pilotenverbänden, für Ordnung und Sicherheit zu sorgen. Die Pilotenverbände sind besorgt um ihre verwickelten Kollegen. Die Gesellschaften dagegen sollten um die Sicherheit der Passagiere und in zweiter Linie um das Flugmaterial besorgt sein. Dass es mit der Sicherheit der Passagiere in einer gekaperten Maschine nicht weit her ist, zeigt das Waffenarsenal der Luftpiraten. Ausser Revolver und Pistolen wurden sogar Handgranaten (!) zur Bedrohung der Piloten und des Kabinenpersonals angewendet. Welche Gefahr nur schon eine Pistole in einem Flugzeug mit Druckkabine bedeutet, kann man sich leicht ausmalen.

Es ist daher höchste Zeit, dass sich alle interessierten Stellen, d.h. die Pilotenverbände, die Fluggesellschaften wie auch die Staaten - um deren Bürger es sich bei den Passagieren eines gekaperten Flugzeuges handeln kann - sich unverzüglich über ein geschlossenes Vorgehen bei einer künftigen Kaperung einigen. Nur durch eine internationale Achtung der Luftpiraterie und durch massivsten wirtschaftlichen Druck auf die sie duldenen oder gar fördernden Staaten kann diese Bedrohung der Weltluftfahrt zum Verschwinden gebracht werden.

Peter Huber