



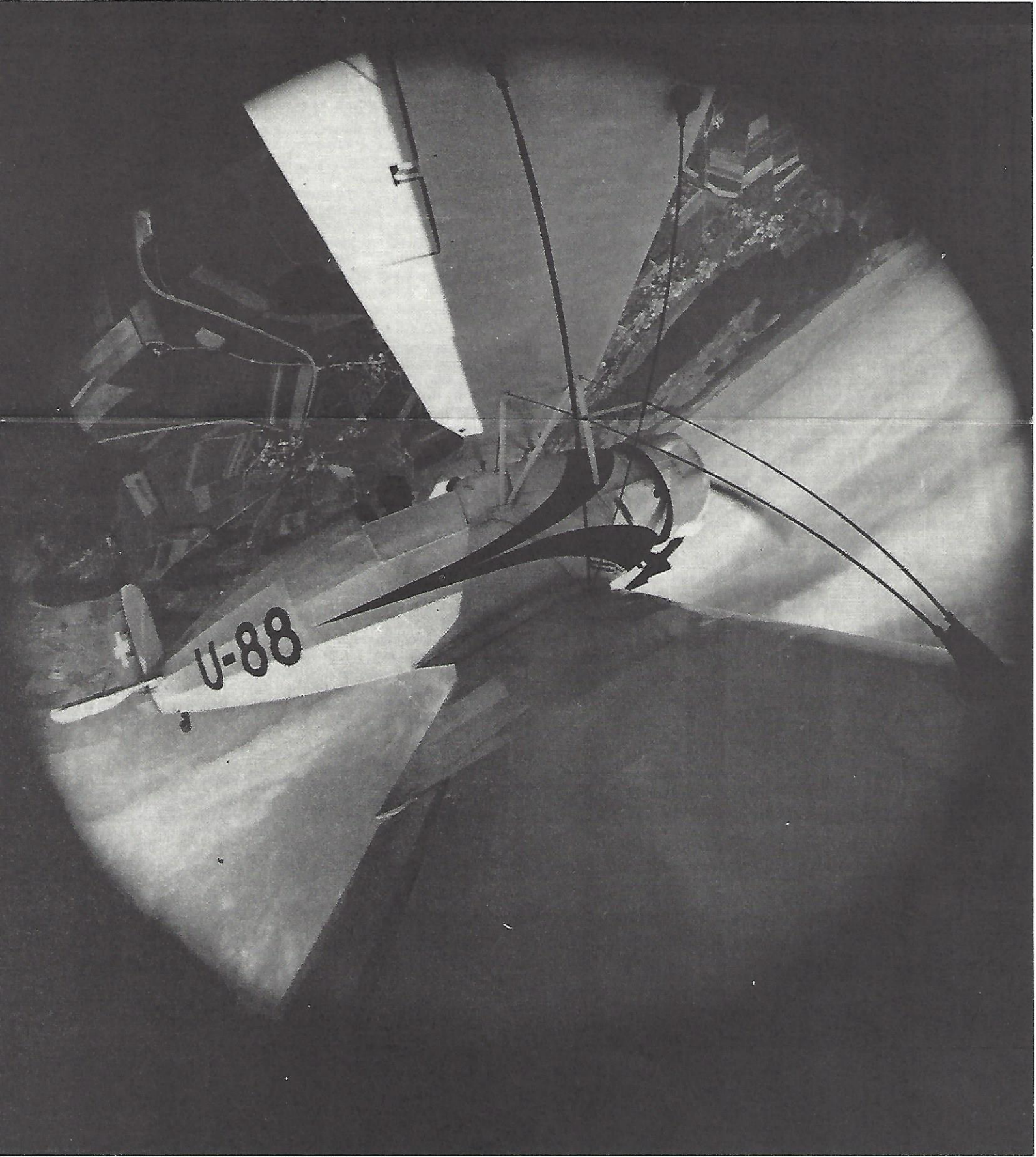
DELTA

FLUGZEUGERKENNUNGSKREIS BASEL

Oktober 1968

LUFTFAHRT - ZEITSCHRIFT

10



Im SLS-Vorkurs der SWISSAIR

Die Entwicklung des Luftverkehrs nimmt von Jahr zu Jahr grössere Ausmasse an. Die Luftverkehrsgesellschaften bemühen sich, durch eine ständige Flottenerweiterung konkurrenzfähig zu bleiben. Diese Anstrengungen sind nur erfolgreich, wenn auch der Pilotenbestand entsprechend zunimmt. Die SWISSAIR versucht ihrem bisher zahlenmässig ungenügenden Pilotennachwuchs durch intensive Werbung und durch die Durchführung von sog. SLS-Vorkursen abzuhelpfen. In diesen Kursen werden jährlich 70 Kandidaten auf ihre fliegerische Eignung im Hinblick auf einen Eintritt in die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) geprüft.

Im vergangenen Juli bot sich mir die Gelegenheit, an einem solchen Vorkurs teilzunehmen. Erwartungsvoll rückte ich auf dem Flugplatz Grenchen ein. Meine 23 Kollegen schliessen zum grössten Teil erstmalige nähere Bekanntschaft mit einem Flugzeug. Bevor wir in ein Cockpit klettern, werden wir mit der Flugplatzordnung bekannt gemacht. Da in Grenchen oft bis zehn Maschinen den Platz umsurren, ist Luftraumbeobachtung oberstes Gebot. In der einleitenden Theorie wird besonderes Gewicht auf das Kapitel "Instrumentenflug" gelegt. Im Verlauf des Kurses wird mir der Grund dafür klar. Am 2. Tag lernen wir unsere Fluglehrer und die Flugzeuge kennen: 7 Bückler Jungmann präsentieren sich in einer imposanten "Flight line" unseren Augen. Daneben stehen 3 moderne Reisemaschinen vom Typ Musketeer, Cherokee und Horizon. In ihnen wird der Instrumentenflug geübt werden. Im Verlauf der ersten Bückler-Flüge wird mir klar, warum diese alten und heute recht kostspieligen Doppeldecker nach wie vor zur Schulung verwendet werden: Dieser gelbe Brummer verlangt ein feines fliegerisches Gefühl und Gehör in seiner Behandlung. Beim Start und beim Anflug muss zudem ein ausgeprägtes Vorstellungsvermögen die fehlende Sicht nach vorne wettmachen.

In den folgenden Tagen habe ich reichlich Gelegenheit, mir die anspruchsvolle Jungmann gefügig zu machen. Auf den zahlreichen Schulvolten wird auf ein genaues Einhalten der vorgeschriebenen Flugwerte geachtet. Man will uns ja nicht zum Sonntagsflieger ausbilden, sondern unsere Eignung für den Präzisionsberuf eines Linienspilots abklären. Parallel zur Bückler-Schulung beginnt die Instrumentenflugausbildung, die sowohl im Linkstrainer am Boden als auch im Flugzeug durchgeführt wird. Die hier gestellten Anforderungen sind völlig konträr zu denjenigen des Sichtfluges: Der Pilot soll sich nur auf sein Armaturenbrett konzentrieren. Der künstliche Horizont orientiert ihn über die Lage seines Flugzeuges im Raum. Geschwindigkeits- und Höhenmesser, Variometer und Kreiselkompass vermitteln ihm die Angaben über Standort und Richtung. Auf Grund dieser Werte muss sich der Pilot den Verlauf seines Fluges plastisch vorstellen können. Die Instrumente ersetzen also sein Fluggefühl, auf das er sich während des Sichtfluges verlässt.

Ein Verkehrsflugzeug wird heute fast ausschliesslich nach den Instrumenten gesteuert. Deshalb wird schon in unserem Kurs entscheidendes Gewicht auf diese Sparte gelegt.

In einer Musketeer versuche ich nun, alle diese Zeiger unter einen Hut zu bringen. Sobald mir das gelungen ist, muss ich alle üblichen Flugmanöver ausführen: Steigflug, Kurven usw. Im Linkstrainer wird dasselbe "trocken" geflogen. Dieses Gerät wird anfänglich mit etwas Misstrauen bestiegen, denn seine Steuerreaktionen sind nicht mit denjenigen eines Flugzeuges vergleichbar, sie widersprechen der gewohnten feinen Steuerführung.

Am Ende der ersten Woche überzeugt sich der Kursleiter, ein erfahrener Swissair-Kapitän, anhand von Kontrollflügen von den Fortschritten seiner Schüler. Jeder hat zudem bei dem prächtigen Wetter reichlich Gelegenheit gehabt, seine Begabung selbst zu beurteilen und zu spüren, ob er sich in dem straffen, aber faszinierenden Betrieb einer Fliegerschule wohlfühlt.

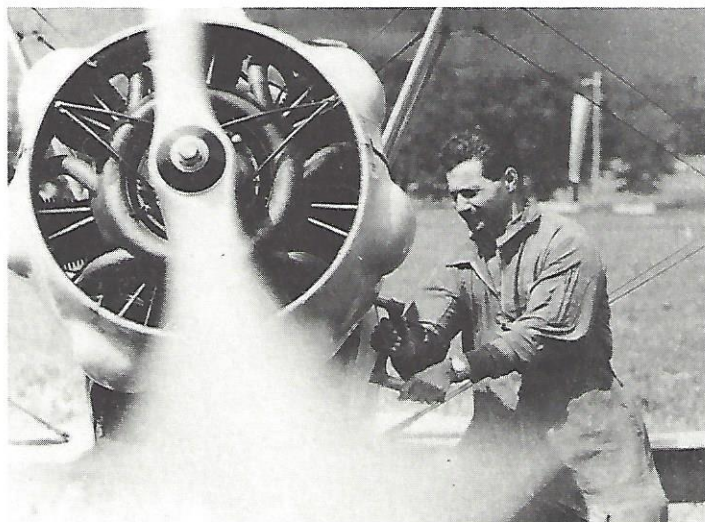
Den meisten scheint es offensichtlich zu gefallen, die Stimmung am Mittagstisch im Grenchner Schwimmbad lässt nichts zu wünschen übrig. Zum Ausgleich wird nämlich jeden Mittag etwas Wassersport getrieben.

In der zweiten Woche wird auf den erarbeiteten Grundlagen aufgebaut. Mit der Bückler werden zahlreiche Notlandeübungen durchgeführt. Ich betrachte nun die Landschaft plötzlich mit anderen Augen. Ich interessiere mich einseitig für gemähte Wiesen, die mir als Landeplatz dienen können. Beim Durchstart knapp über dem Boden gedenke ich liebevoll des Motors, der uns auch nie im Stiche lässt und das Flugzeug nach kurzem Stottern wieder mit Vollgas in den Himmel zieht. Bei solchen Übungen erhält der Fluglehrer ein ungeschminktes Bild von der Entschlusskraft seines Schülers in Notsituationen.

Der praktische Nutzen dieses Trainings zeigt sich am Donnerstag, als gleich 2 Bückler wegen Motorschadens verfrüht zu Boden müssen: Die eine setzt in einem Feld ab, die andere auf einer abschüssigen Wiese. Zum Glück entsteht nur leichter Sachschaden.

Auch im Instrumentenflug werden die Aufgaben anspruchsvoller: Mit der Stoppuhr muss ein bestimmter Parcours in der Luft abgeflogen werden. Man ist dabei so beschäftigt, dass man kaum einen Blick für die herrliche Aussicht erübrigen kann. Oft erschweren zudem Böen die ganze Arbeit.

Als Abwechslung zur etwas eintönigen Schulvolte werden mit der Jungmann Geographieflüge durchgeführt. In 200 m brummen wir über das hügelige Emmental und geniessen die Aussicht und die gesunde Luft in vollen Zügen. Als Wegweiser dienen wie zu Mittelholzers Zeiten Eisenbahnlilien. So ein geflügeltes Cabriolet muss der Wunschtraum eines jeden Piloten sein! Diese erste Auflockerung wird durch die Kunstflugeinweisung noch übertroffen. Da ist die Bückler im Element. Mit Leichtigkeit lässt sie sich um alle Achsen wenden. Voll Schwung versuche ich meine ersten Loopings und Rollen. Als unter uns eine Cherokee vorbeizieht, muss unsere Drahtkommode sogar als Interzeptor herhalten.



Gegen das Kursende beginnt ein Mancher seine spezifischen fliegerischen Fähigkeiten etwas anzuzweifeln, denn nicht immer gelingt alles nach Wunsch. Nun, Perfektion lässt sich in dieser kurzen Zeit nicht erreichen. Entscheidend ist wohl, dass man auf allen Gebieten rechte Leistungen zeigt. Die Anforderungen setzen sich ja nicht aus einigen genialen Fähigkeiten zusammen, sondern aus einer Anzahl gut durchschnittlicher, aber sehr verschiedenartiger Qualitäten.

Bei andauernd schönem und heissem Wetter beenden wir

am Freitag das Kursprogramm. Schmunzelnd trage ich 14 lehrreiche Flugstunden in meinem Flugbuch ein.

Nachdem wir die Unterkunft geräumt haben, warten wir im Schwimmbad auf die Qualifikationserteilung oder das "Urteil", wie treffend bemerkt wird.

Als es soweit ist, gibt es einige enttäuschte Gesichter. Die Mehrzahl jedoch freut sich, eine weitere Hürde auf dem Weg zum Linienpiloten genommen zu haben.

Ch. Meier

KURZNACHRICHTEN

Im zweiten Vierteljahr hat McDonnell Douglas 77 Verkehrsflugzeuge, wovon 25 DC-8 und 52 DC-9 abgeliefert. Insgesamt sind Bestellungen für 226 DC-8 der Super sechzig - Serie und für 544 DC-9 eingegangen. Bis Mitte Jahr wurden beinahe 2 900 Phantoms der verschiedenen Versionen gebaut. McDonnell Douglas ist einer der fünf Wettbewerber um das Waffensystem VFX-1 der US Navy, welches als Ersatz für die F-111B gedacht ist. Das Programm der F-111B wurde bekanntlich unüberwindlicher technischer Schwierigkeiten wegen abgestoppt.

Die Learjet 25, welche früher Lear Jet Model 25 genannt wurde, darf nach FAA mit Vollast von 1 720 m langen Pisten operieren. Das sind zwei Drittel der ursprünglichen Forderung.

Erstflüge in Frankreich: Am 11. September der Turboprop Leichttransporter M.D. 320 Hirondelle...

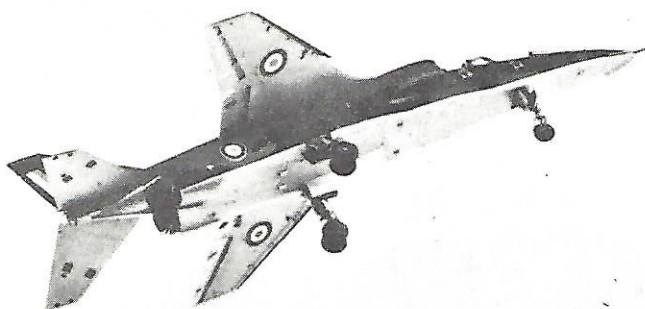


Allein am Bau des Flügels der McDonnell Douglas DC-10 werden über 600 Ingenieure und mehrere tausend Arbeiter des Werks St. Louis beschäftigt sein. Convair wird einen grossen Teil des Rumpfes der DC-10 fertigen.

Bis zum 1. Juli wurden 211 Mystère 20 Fan Jet Falcon nach 13 Ländern verkauft. 160 Maschinen gingen allein in die Vereinigten Staaten.

Der 28. Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace wird vom 29. Mai bis zum 8. Juni 1969 in Le Bourget stattfinden.

... und am 8. September in Istres die Jaguar.



...und sie fliegen immer noch!



Die Fieseler Fi-156 "Storch" ist wohl das erfolgreichste Flugzeug der Fieseler Werke. Der speziell als Langsamflugzeug ausgelegte Entwurf entstammte der Initiative des Prof. Dr. Ing. Hermann Winter, der zwischen 1936 und 1938 das Konstruktionsbüro Fieseler leitete. Infolge einer sinnvollen Kombination von Vorflügel, Rollflügel und Querruder über die ganze Spannweite des abgestrebten Rechteckflügels konnten Start und Landung auf kleinsten Plätzen und ungünstigstem Gelände durchgeführt werden. Die Mindestgeschwindigkeit betrug bei Windstille nur 51 km/h. Ursprünglich für zivile Zwecke als Reise- Polizei- oder Post- und Bergüberwachungsflugzeug mit beweglichem Vorflügel gedacht, fand die Storch später eine vorwiegend militärische Verwendung. Der Prototyp flog 1936 zum ersten Mal. Er besass einen 240 PS Argus AS 10 C Motor und entsprach bereits vollkommen der Reiseflugzeugausführung. Die militärischen Versionen unterschieden sich lediglich durch den Einbau einer Linsenlafette mit einem Mg 15 auf dem Hinterteil der Kabinenabdeckung. Die ersten dieser Ausführungen wurden für die verschiedensten Einsatzzwecke wie Nahaufklärungen, Verbindung und als Sanitätsflugzeug eingesetzt.

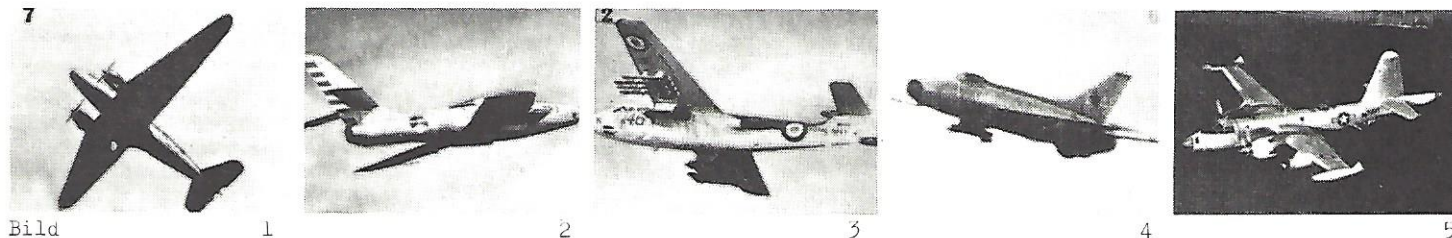
Von 1939 bis 1945 wurden 1 549 Fi-156 Storch gebaut. Nach dem Kriege wurde die Storch in Frankreich unter der Bezeichnung MS-500 (mit Sternmotor) und MS-502 (mit Reihenmotor) von den Morane Saulnier-Werken weitergebaut. Die Schweizer Flugwaffe besass ebenfalls eine geringe Anzahl dieser STOL-Flugzeuge. (Die letzte dieser Maschinen ist im Verkehrshaus der Schweiz, in Luzern ausgestellt.)

Zurzeit gibt es nur noch wenige Fi-156, die noch in der Originalausführung fliegen. Einige wenige in Deutschland und in den nordischen Ländern Europas, sowie einige in Frankreich, die jedoch bei den Morane Saulnier-Werken gebaut worden sind.

Text und Foto: Guido E. Bühlmann

LITERATUR

Es starten und landen... Verlag World Traffic Editions, Vevey, Text Martin Fricke, Bilder G. Bühlmann, Preis im Buchhandel Fr. 4.20, auf den Flugplätzen Fr. 3.50 !! Endlich ist es da, das erste Typenbüchlein mit Farb-



Lösungen bis 31.10.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 9/68: Vigilante / Etendart / Tracker / Super Cup / Super Freighter

Nur Hansruedi Schmid, Allschwil hat vom Test 8/68 fünf richtige Antworten eingesandt. Je vier richtige Antworten konnten Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Urs Hersperger, Breitenbach; Peter Hofer, Basel und Karl Woodtli, Münchenstein buchen.

fotos. Und dann noch was für welche.. Unser guter Clubgeist Guido Bühlmann hat seine Riesenkollektion von Farbbildern nach Meisteraufnahmen durchgestöbert und präsentiert uns hier einen durch Martin Fricke sehr gut beschriebenen Querschnitt durch die grosse Zahl der Verkehrsflugzeuge. Interessant für viele Luftfahrtinteressierte dürften vor allem die abgebildeten Verkehrsflugzeuge östlicher und fernöstlicher Provenienz wie z.B. AN-2, TU-124 und YS 11 sein. Ferner fielen mir die überaus farbenprächtigen Bemalungen ausser-europäischer Fluggesellschaften auf. Dieses preiswerte Typenbüchlein wird sicher bei den ungezählten kleinen und grossen Flugplatzfreunden begeisterten Anklang finden. Wir warten gespannt auf Band 2, welcher die Kurzstrecken- und Zubringerflugzeuge vorstellt.

Flugzeugkalender 1969

Verlag Gruppe für Flugzeugerkennung Bern; Preis Fr. 4.50 (für unsere Mitglieder 4.-). Diesen ansprechenden und sauber gestalteten Monatskalender können wir allen Flugzeugfans zum Eigengebrauch und zum Verschenken nur empfehlen. An den kommenden Veranstaltungen des FEKB wird der Kalender zum Kauf aufliegen.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur 11. ordentlichen GENERALVERSAMMLUNG

Am 31. Oktober 1968, 20.00 Uhr im Rest. Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock.

Traktanden:

1. Protokoll der 10. ordentlichen Generalversammlung vom 26.10.67
2. Jahresbericht des Präsidenten
3. Kassabericht
4. Revisorenbericht
5. Décharge-Erteilung an den Vorstand und die Revisoren.
6. Wahlen
7. Budget und Festlegung des Beitrages pro 1969
8. Tätigkeitsprogramm
9. Statutenänderung: Wechsel des Gesellschaftsnamens
10. Varia

Anträge aus Mitgliederkreisen zu Händen der GV müssen dem Präsidenten bis zum 25.10.68 schriftlich eingereicht werden.

Im 2. Teil werden neue interessante Filme aus den USA Schweden und der Schweiz gezeigt.

Schweizerischer Flugzeugerkennungs-Wettkampf 1969

Im Hinblick auf das Training für den im April 1969 in Basel stattfindenden Flugzeugerkennungs-Wettkampf hat sich der Vorstand entschlossen, gute Erkennungsdiagnosen anzukaufen. Guido Bühlmann, Grienstrasse 123 und Werner Gysin, Redingstrasse 10, Basel werden die Diags, die mit 50 Rappen pro Stück honoriert werden, auswählen.

Spezialisten, die sich zu einer festen Dreier-Mannschaft zusammenschliessen möchten und auch bereit sind, sich ausserhalb des Trainingskurses selber weiterzubilden, bitten wir ebenfalls, sich bei den Obgenannten zu melden.

Sonic Boom

Das Eisen wird immer heisser, das Flugzeugbeschaffungseisen, meine ich. Ist es denn wirklich bei uns nicht möglich, ein bisschen im voraus zu planen? Die Schweden zeigen uns doch so schön, wie man es machen sollte; ihre Planung und Flugzeugbeschaffung halte ich für mustergültig. Und jetzt, da der Ostblock uns wieder einmal so richtig vorgeführt hat, was wir von ihm zu halten haben, wäre der geeignete Moment da, mit ein paar alten Vorurteilen und falschen Ansichten aufzuräumen. Nachdem wir für unzählige Millionen teure Maschinen und Geräte angeschafft haben, um damit eine lächerlich kleine Anzahl Flugzeuge zu bauen, drängt es sich doch einfach auf, hier nochmals eine Serie dieser Flugzeuge zu konstruieren, aber diesmal als Erdkämpfer, die notwendigen Aenderungen und vor allem Weglassungen wurden schon alle projektiert. Aber eben, man muss sich halt endlich entschliessen können, mit wenn und aber ist man noch nie weiter gekommen!

Im übrigen gratuliert Migger dem Flugzeugwerk Emmen zum erfolgreichen Erstflug der C-3605. Stellt es dem Konstrukteur der C-36 nicht ein brillantes Zeugnis aus, wenn sein über 25 Jahre altes Flugzeug sich ohne grosse Schwierigkeiten auf Turboprop umbauen lässt? Wie wär's mit einer C-3606 als COIN-Version?

Habt Ihr den Neuesten gelesen?? Nicht den "Webstübler" nein - den neuesten Vorschlag eines militärischen Vereins? Man solle jedem Wehrmann zwei Panzerwurfgranaten nebst der Taschenmunition mit nach Hause geben, um uns ein tschechisches Drama möglicherweise zu ersparen! Ich hätte da noch einen anderen Vorschlag: Ich wünsche mir einen 20 mm Drilling für meine Terasse, oder noch besser eine Bloodhound für auf's Flachdach. Und dann wird FED betrieben, hei ...

Mit zackigem Gruss

Migger