



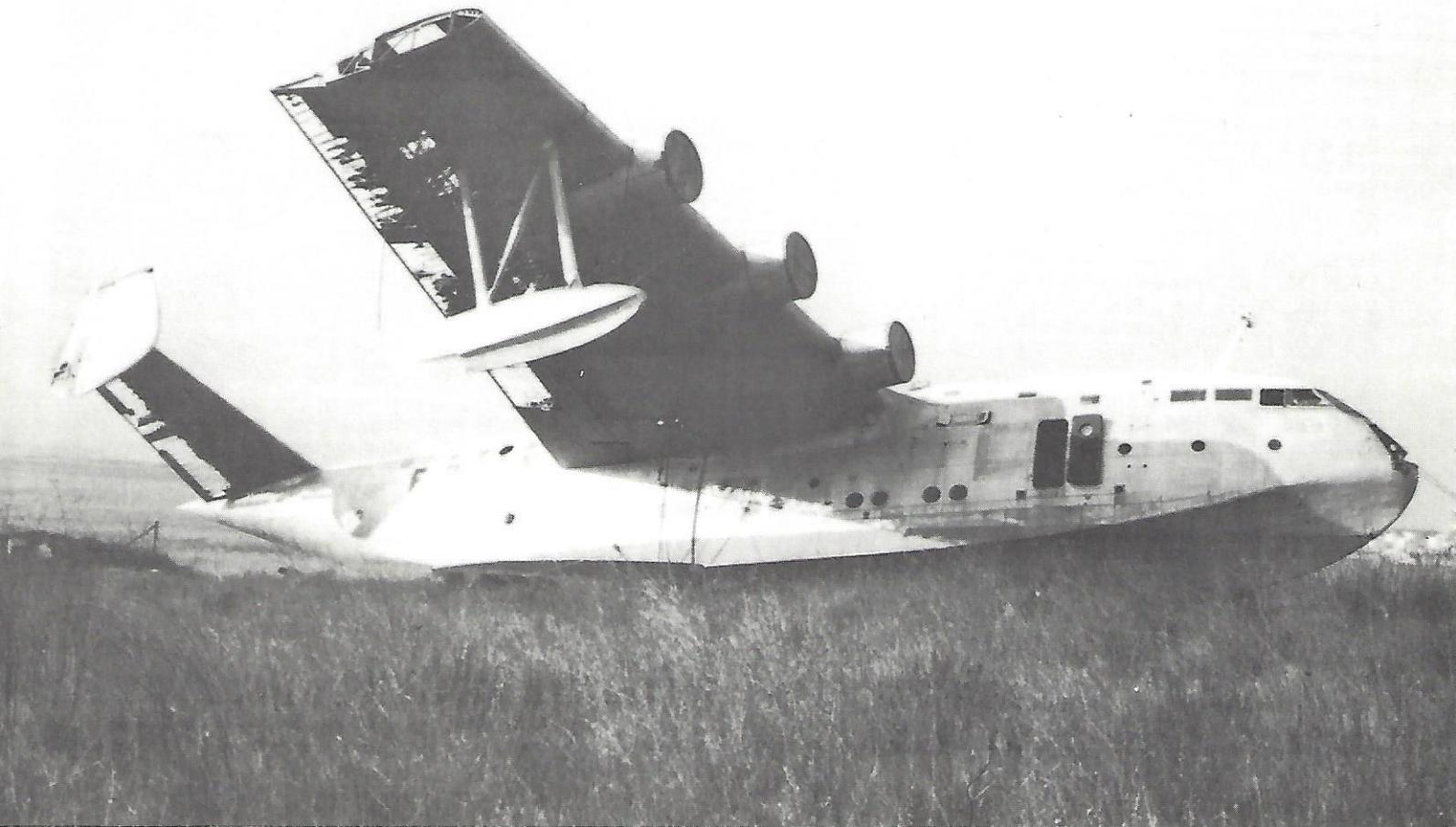
Flugzeug - Schrott

Auf meinen vielen Reisen konnte ich immer wieder feststellen, dass fast auf jedem grösseren Flugplatz Schrott herum liegt. Da es sich meistens um ältere Typen handelt, ja zum Teil die letzten Ueberreste irgendeines Typs, ist es doppelt interessant, diese zu fotografieren und die Entwicklung des betreffenden Flugzeuges kennenzulernen. Manchmal gibt es natürlich Schwierigkeiten, wenn man Wracks knipsen will, da diese ja nicht zur Zierde eines Flugplatzes gereichen. Im folgenden Bericht sehen wir einen ganz kleinen Querschnitt von Flugzeugen, die ihr letztes Dasein fristen oder fristeten.

Eine der interessantesten Maschinen, die man seinerzeit noch antreffen konnte, war der SNCASE SE-200 3. Prototyp. (1966 wurde sie vollends verschrottet.) Entworfen wurde die SE-200 im Jahre 1937 und 1940 standen zwei Maschinen im Einsatz als Atlantik-Flugboot für den Passagierdienst. Die beiden ersten Prototypen wurden während des Krieges durch die Alliierten (RAF) in Mar-

seille-Marignane und bei Konstanz am Bodensee versenkt. (Nach dem Krieg hat "Bomber-Schaffner" Teile dieses Flugbootes aus dem Bodensee gehoben). 1946 und 47 wurde im Werk Marignane der dritte und letzte Prototyp vollendet und eingeflogen. Zum Einsatz kam die SE-200 jedoch kaum, da sie zu ihrer Zeit zu gross war. (Sie erlebte das gleiche Schicksal, wie später die Bristol Brabazon, Saunders Roe Princess und Lockheed Constitution). Eine Zeitlang stand die SE-200 vor dem Gebäude des Marseiller-Flughafens zur Besichtigung frei wobei eine Bar mit Restaurant eingerichtet wurde.

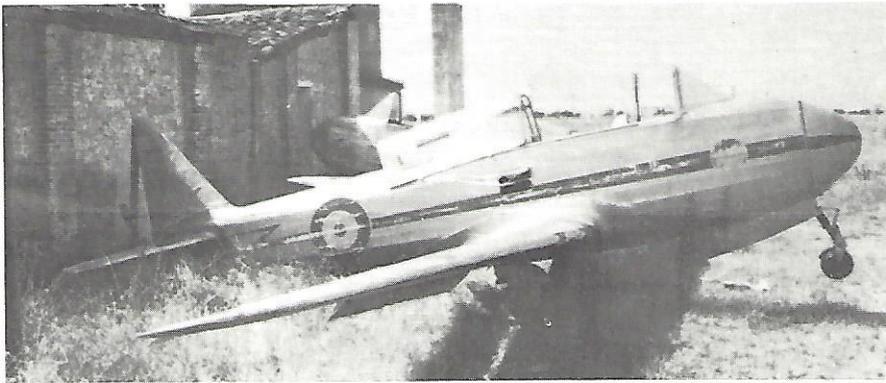
Etwa im Jahre 1963 wurde die SE-200 weggeschleppt und zwar in den nahen Etang de Berre, wo sie bis 1966 halbverschrottet liegen blieb, um anschliessend ganz zu verschwinden. Mit den 6 Sternmotoren Gnôme-Rhône 14 R von 1 600 PS Leistung erreichte die SE-200 eine max. Geschwindigkeit von 378 km/h. Spannweite ca. 55 m; Länge ca. 40 m; Abfluggewicht 72 000 kg. Reichweite 6 060 km. Die SE-200 bot bis zu 70 Passagieren ausreichend Platz.





Sud-Ouest SO-95 - Am Flugplatz von Cherbourg - Querqueville, an der französischen Atlantik-Küste konnte ich diese SO-95 "Corse" im Sommer 1967 fotografieren. Bingesetzt wird die SO-95 nicht mehr. Erstflug dieses Transportflugzeuges und Radar-Trainers war am 17. Juli 1947. 45 Maschinen wurden im ganzen gebaut, wobei die meisten bei der Aéronavale zum Einsatz gelangten. Mit zwei 590 PS leistenden SNECMA Renault 12 S - o2-201 Reihenmotoren erreichte die SO-95 Corse eine max. Geschwindigkeit von ca. 350 km/h.

SIAI-Marchetti S.M.102 - 1966 wurde dieses Bild aufgenommen und wahrscheinlich ist es auch die letzte S.M. 102, die damals noch auf dem Flugplatz Milano-Bresso lag. 1948 flog die S.M.102 zum erstenmal, in der Ausführung als Klein-Verkehrsflugzeug. Sie wurde dann jedoch in einer kleinen Anzahl an die Italienische Luftwaffe geliefert. Die Maschine bot 8 Passagieren und zwei Mann Besatzung platz. Motoren: 2 Ranger SVG-770C-1B Sternmotoren von 450 PS. Höchstgeschwindigkeit ca. 340 km/h. Spannweite 15,5 m, Länge 13,1 m.



AISA IE-o2 - Diesen Prototyp, der in Spanien gebaut wurde, konnte ich 1963 auf dem Flugplatz Carabanchel, in der Nähe von Madrid fotografieren. Es war ein Prototyp eines leichten Trainers, der jedoch in dieser Form nie in Serie kam. Irgendwelche weitere Daten konnte ich bis jetzt nicht in Erfahrung bringen. Bei meinem zweiten Besuch in Spanien, 1 1/2 Jahre später, war von ihm nichts mehr übrig geblieben.

Douglas DC-2 - Die französische Chartergesellschaft "Airnautic" erwarb seinerzeit eine Douglas DC-2, die ehemals unter der Immatrikulation HB-ITO bei der Swissair flog. Die Aufnahme wurde im Sommer 1963 auf dem Flughafen von Marseille geknipst, wobei die Motoren bereits abmontiert waren. 1964 wurde sie endgültig verschrottet. Erstflug der DC-2: Mai 1934. 2 x 760 PS Wright SGR-1820-F2 Cyclone Sternmotoren. Max. Geschwindigkeit ca. 340 km/h Länge 18,9 m, Spannweite 25,9 m. Diese Douglas DC-2 war die letzte in Europa. Zur Zeit existieren noch ca. 4 DC-2 auf der Welt.



De Havilland DH-98 Mosquito - Ueber dieses ausgezeichnete Flugzeug wurde schon oft geschrieben so auch im DELTA Nr. 12/66. Bei meinem Besuch auf dem Flugplatz Hurn (im Süden von England) fand ich diese zwei Mosquitos mit kanadischer Zivilimmatrikulation. Die englischen Hoheitsabzeichen waren jedoch noch sichtbar. Der Zustand dieser Maschinen war nicht mehr mit "flugbereit" zu melden, besonders nachdem ich einige Andenken herauschnitt. 1964 habe ich diese Aufnahme gemacht; schon zwei Jahre später war nichts mehr von diesen Mosquitos zu sehen.



Hispano Aviation HA-100 Triana - Die HA-100 ist eine Eigenentwicklung der Hispano Aviation in Sevilla (Spanien) welche unter der Leitung von Prof. W. Messerschmitt entstand. Als zweiseitiges Trainingsflugzeug flog sie am 10. Dezember 1954 zum erstenmal. Vier Prototypen wurden gebaut und eingeflogen und der Serienauftrag umfasste 40 Stück. Aus mir unbekanntem Gründen wurden nur die Rümpfe gebaut. Später wurde alles wieder verschrottet. Das Bild zeigt einen Prototyp mit dem Wright 957 C7-BA 1 Cyclone Sternmotor, aufgenommen im Sommer 1963. Zwei Jahre später war auch er in die ewigen Jagdgründe der Flugzeuge eingegangen. Die Triana sollte die North American T-6 Texan ersetzen, aber scheinbar sind die Texans besser, denn sie fliegen immer noch bei der spanischen Luftwaffe.

Cierva C.30 Autogiro - Diesen Rumpf - das Höhensteuer und der Rotor über dem Rumpf fehlten leider - konnte ich auf dem Sportflugplatz St. Cyr, in der Nähe von Paris 1965 knipsen. Der Autogiro, oder auch Windmühlenflugzeug genannt, war kein Helikopter im eigentlichen Sinn, da der Rotor nicht angetrieben wurde. Die C.30, eine spanische Konstruktion, besass jedoch STOL-Eigenschaften. In England wurden z.B. 74 Cierva C.30 in den Jahren 1934/37 durch Avro in Lizenz gebaut. Mit einem Sternmotor von 140 PS erreichte die C.30 eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 160 km/h. Die ersten Cierva-Maschinen flogen bereits Ende der zwanziger Jahre.

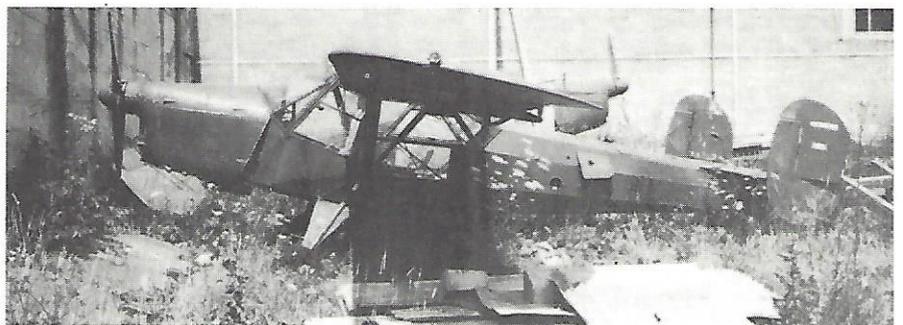


Morane D-3801 - Das waren noch Zeiten, als man in Dübendorf solche Sachen fotografieren konnte, Morane D-3801 und im Hintergrund North American P-51D Mustang. Die Morane, an und für sich eine französische Konstruktion, wurde in der Schweiz in Lizenz gebaut und später weiterentwickelt. Dieser Jagdeinsitzer erreichte mit einem Saurer 1000 PS leistenden Reihenmotor eine max. Geschwindigkeit von 535 km/h. Steigzeit auf 5000 m 5 Min. Bewaffnung 2 MG und eine Kanone 20 mm.

Diese Aufnahme habe ich 1957 geknipst. Später wurden fast alle Morane verschrottet und die letzte noch intaktgebliebene wurde nach Frankreich verschenkt. Zur Zeit wird in Buochs aus allerletzten Resten eine Neue zusammengebaut.

Nord N.C.856A Norvigie - In Saintes (Frankreich) im Sommer 1967 aufgenommen. Die Norvigie ist eine Weiterentwicklung der N.C.856 (Sportflugzeug) und flog als militärisches Aufklärungsflugzeug am 15. März 1951 erstmals. 112 Maschinen wurden abgeliefert. Im Einsatz stehen sie heute jedoch nicht mehr. Cessna L-19 Bird Dog und die Nord N.3400 waren die Nachfolger der Norvigie. Motor: Régnier 4 LO 4 von 140 PS Leistung. Max. Geschwindigkeit ca. 180 km/h.

Text und Bilder: Guido E. Bühlmann



KURZNACHRICHTEN

Cessna hat im September 830 Flugzeuge abgeliefert. Noch in keinem Monat seines 41 jährigen Bestehens hat das

Werk diese Zahl erreicht. 772 einmotorige und 58 mehrmotorige Flugzeuge verliessen die Firma, welche beinahe die Hälfte aller Geschäfts- und Reiseflugzeuge der Welt herstellt.

Cessna hat im Oktober angekündigt, dass ein Geschäfts-

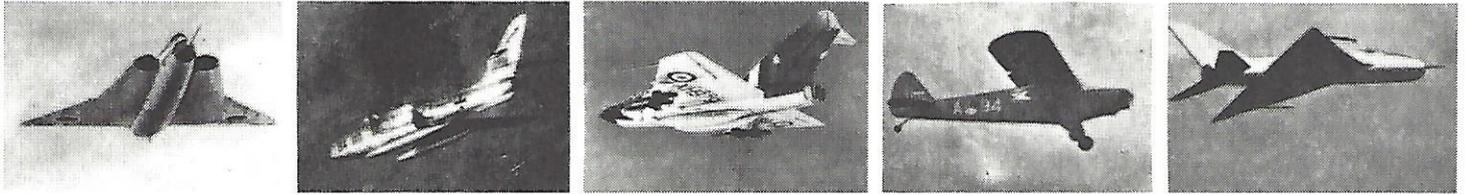


Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 30.11.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Den Test 9/68 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Urs Herzsperger, Breitenbach und H.R. Schmid, Allschwil.

Auflösung Test 10/68: DC-3 / Thunderflash / Seahawk / Mig-21 / Neptune

reise-Jet, die "Fanjet 500" in das Produktionsprogramm aufgenommen werde. Die achtplätzig Fanjet 500 soll bei den ersten Lieferungen an die Kunden anfangs 1972 bei einem Preis von 590 000 Dollars der billigste Geschäftsjet sein und in der gleichen Preisklasse wie entsprechende Turboprop-Flugzeuge liegen. Einen wesentlichen Beitrag zum geringen Preis der Fanjet 500 werden die beiden Pratt & Whitney JT15D-1 leisten. Es handelt sich um einfache Zweiwellentriebwerke mit front fan und einem Nebenstromverhältnis von 3.2 : 1. Die anfängliche TBO soll mindestens 1 000 Stunden betragen.

Boeing hat am 30. September die erste B-747 Jumbo Jet aus den Werkhallen gerollt. Das Flugzeug wurde von den Hostessen der 26 Fluggesellschaften, die Boeing Maschinen in Dienst gestellt haben, getauft. Das rollout fand einen Tag vor dem im April 1966 festgesetzten Datum statt. Ende des nächsten Jahres sollen die ersten Auslieferungen von Jumbo Jets erfolgen. Die 747 wird über 1 000 km/h erreichen, angetrieben von vier Pratt & Whitney JT9D. Trotz ihrem Schub von je 19 730 kp werden die Triebwerke leiser sein als jene der heutigen Jets.

United Airlines, die grösste IATA-Gesellschaft, hat am 10. Oktober den 300. Jetliner erhalten. Die nächstkleinere Gesellschaft hat weniger als 250 Jets. Gegenwärtig fliegen in den Farben von United: 25 Super DC-8, 54 normale DC-8, 11 DC-8F Frachter, 130 Boeing 727, 31 Boeing 737, 29 B-720 und 20 Caravelles. Diese Flotte entspricht einer Investition von 1.5 Billionen Dollar. Die 300 Jets können 36 000 Passagiere aufnehmen und mit Einminuten-Abständen fliegend, ergäben eine Luftbrücke deren erstes Flugzeug in New York landen würde, wenn das letzte in Los Angeles starten könnte.

A.M. Dassault wird zwei Mystère 20 - Fan Jet Falcon an FIAT liefern. Für die Fan Jet Falcon wurden bisher 233 Bestellungen und 82 Optionen getätigt. Weiter hat die Firma die Bestellung von zwei Prototypen Mirage G4 mit variabler Flügelpfeilung erhalten. Die Mirage G4 wird etwa 23 Tonnen schwer sein, im Tiefflug Uberschall und in grosser Höhe Mach 2.5 erreichen.

VFW hat am 6. Oktober der Öffentlichkeit erstmals eine neue Luftfahrzeug-Gattung vorgestellt: Einen Flugschrauber, die VFW H 3, E 1. Der VFW-Flugschrauber unterscheidet sich dadurch vom Hubschrauber, dass man je nach Flugzustand zwischen zwei verschiedenen Antriebsarten wählen kann: Im Schwebeflug und Vertikalflug wird vom Turbinentriebwerk nur der Rotor angetrieben, mit dem durch ein leichtes Vorneigen auch der Vorwärtsflug eingeleitet wird. Im eigentlichen Vorwärtsflug hat der dann nur noch vom Fahrtwind in Drehung gehaltene Rotor

lediglich die Aufgabe, Auftrieb zu erzeugen, während den notwendigen Schub zur Aufrechterhaltung der Vorwärtsgeschwindigkeit zwei Mantelschrauben liefern, auf die jetzt die gesamte Triebwerksleistung geleitet wird. Als Vorteile dieses Konzepts führt VFW an: Die Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, einfache Wartung, Geräuscharmut u.a.m.

Seit dem Erstflug am 9. September scheint die Flugerprobung der anglo-französischen Jaguar gute Fortschritte zu machen. In den bisherigen 14 Flügen hat sie auch Uberschallgeschwindigkeit erreicht. So nahm beispielsweise Jimmy Dell, Testpilot der BAC, die Jaguar schon bei seinem ersten Flug in Istres über Mach 1 hinaus. Dell, wie auch Bernard Witt, Testpilot von Breguet, haben sich enthusiastisch über die Flugeigenschaften der Jaguar geäussert.

Die Hansa Jet von HFB hat am 18. Oktober vom Luftfahrtbundesamt die Musterzulassung für den Betrieb nach Kategorie II erhalten. Diese Betriebsstufe lässt Landungen bei nur 400 m horizontaler Landebahnsicht und einer Wolkenuntergrenze von nur 30 m zu.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Schon ist es wieder soweit: Wir können Sie zu unserer traditionellen letzten Veranstaltung des Jahres

der Filmmatinée

einladen. Am Sonntag, den 8. Dezember 1968 genau um 10.30 Uhr zeigen wir im Cinéma Palace, Basel, den japanischen Film

TIGER FLIGHT

der die Schulung von für die Starfighter vorgesehenen Piloten zeigt.

Gäste sind wie immer herzlich willkommen. Jedoch können Jugendliche unter 16 Jahren leider nicht zugelassen werden.

Bern

Am 13. September hielt unser Mitglied Peter Aegerter einen Vortrag über "50 Jahre RAF" und zeigte den zahlreich erschienenen Mitgliedern eine prächtige Auswahl von Dias.

Am 4. Oktober fand ein Filmabend statt.

GANZ NEU! Flugzeugkalender 1969, schwarz/weiss, mit 13 Flugzeugbildern. Preis Fr. 4.-- für Mitglieder der Sektionen Basel, Zürich, Bern. Zu beziehen bei: Gruppe für Flugzeugerkennung Bern, gegen Vorauszahlung auf PC-Konto 30-32670 mit Vermerk "Flugzeugkalender".