



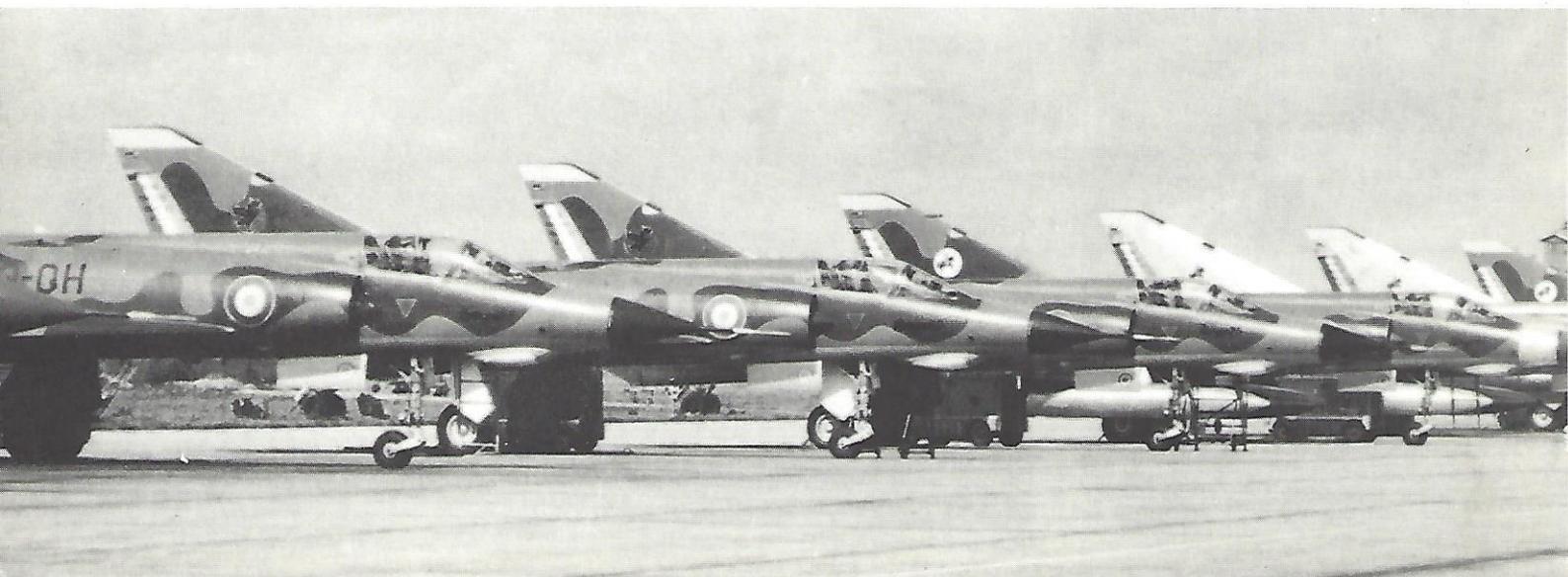
Journée des Portes ouvertes à Meyenheim

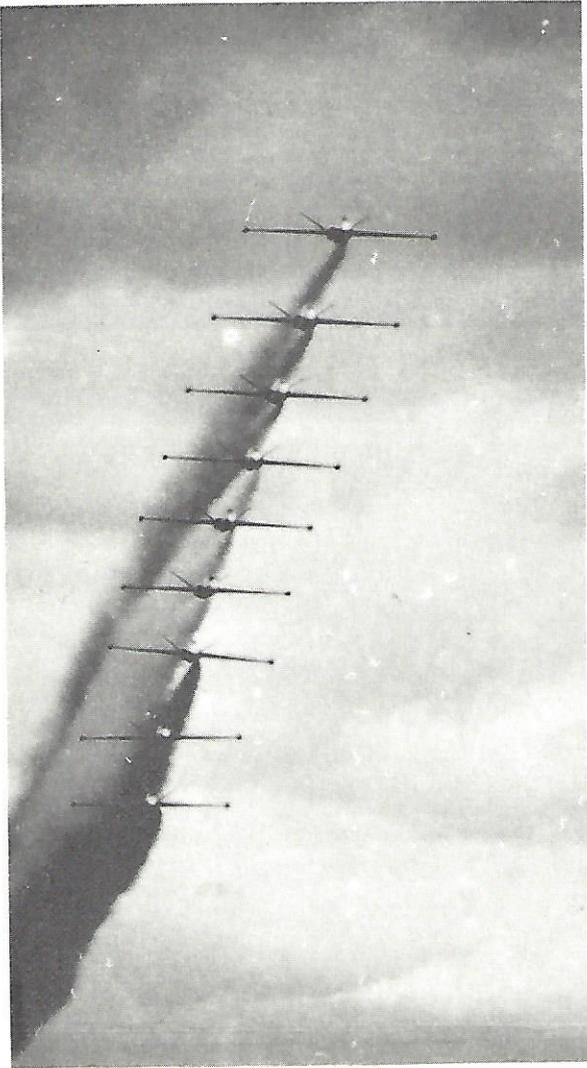
Am 22. September fand, wie gewohnt im zweijährigen Turnus, auf dem Flugplatz Colmar-Meyenheim der "Tag der offenen Tür" statt. 1951 wurde mit dem Bau dieses Flugplatzes begonnen und am 5. Mai 1956 wurde die erste Staffel von Luxeuil nach Meyenheim überflogen. Am 1. April 1957 entstand die 13. Escadre de chasse. Die Blindflugschule, ausgerüstet mit T-33 wurde am 1. Juni 1961 von Lahr nach Meyenheim verlegt. Nach sechs Jahren

am 1. Juli 1967 wurde die Staffel nach St. Dizier beordert. Das Jagdgeschwader 3/11 "Corse", ausgerüstet mit F-100 wurde am 13. Juni 1966, nachdem Bremgarten aufgegeben wurde, vorübergehend nach Meyenheim versetzt, um am 26. Oktober 1967 endgültig den von der USAF aufgegebenen Flugplatz Toul-Rosières zu übernehmen. Seit dem 3. Juli 1967 befindet sich noch ein Detachement Helikopter o2/o67 mit H-34 und Alouette auf dem Platz.

Bild oben: F-104G der Royal Danish Air Force.
Unten: Mirage III E der 13e Escadre de Chasse.

Text und Photos :
Guido E. Bühlmann



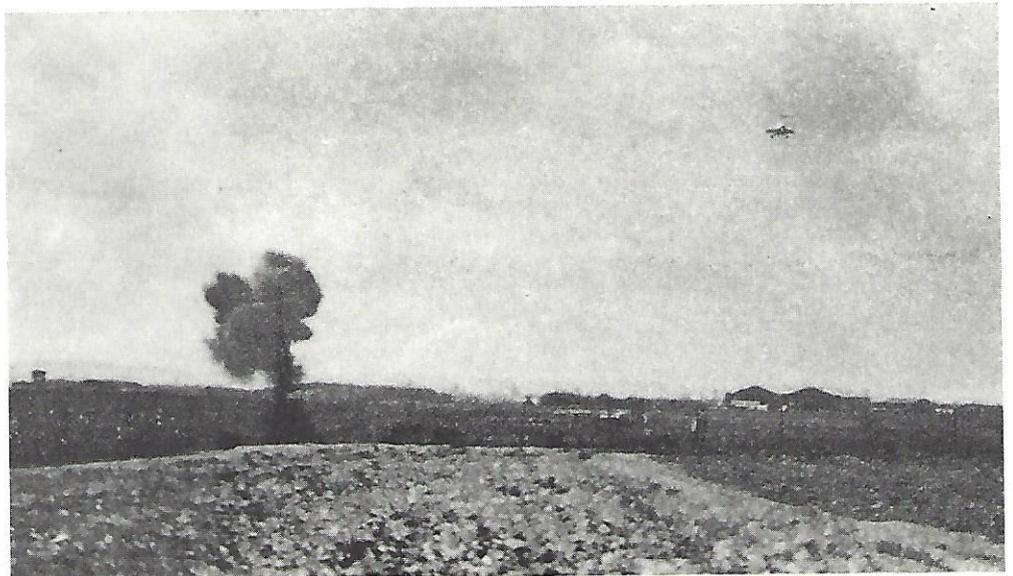
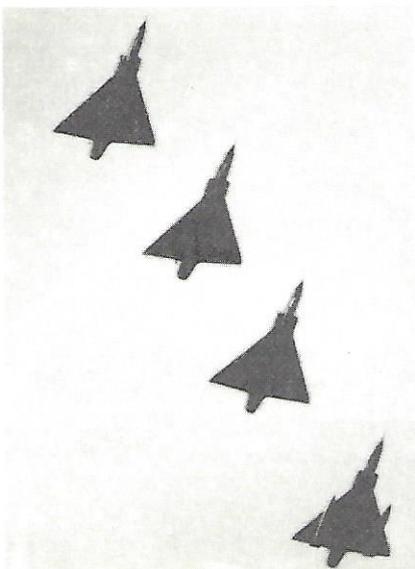


Einer der fliegerischen Höhepunkte, abgesehen von der überaus lautstarken Einzeldemonstration der BAC Lightning F.3 der Royal Air Force, war das französische Kunstflugteam "Patrouille de France", welches sein Programm vollkommen neu gestaltet hat und einen ganz ausgezeichneten Eindruck hinterliess (Bild oben). Eigentlich war die diesjährige Ausstellung die interessanteste, die es je in Meyenheim gab.

Wie schon erwähnt, ist in Colmar-Meyenheim das Jagdgeschwader 13 mit den Staffeln 1/13 und 2/13 zu Hause. Auf dem oberen Bild sehen wir die Landung einer Mirage III E der Escadre de chasse 2/13. Die grosse Ueberraschung an der diesjährigen Ausstellung war die Viererstaffel F-104G Starfighter der Dänischen Luftwaffe, die auch ihr fliegerisches Können in der Luft zum Besten gab. Eine der vier Maschinen war zweisitzig. Obiges Bild zeigt die TF-104 G beim Landen.

Neben Einzeldemonstrationen von Super Mystère, Vautour, H-34, Noratlas etc. war der Alarmstart von 16 Mirage III E nicht zu überhören. In diversen Formationen überflogen sie den Platz, um nachher in 30-Sekunden-Intervallen zu landen. Bild unten: Eine der vier Viererstaffeln während eines Ueberfluges.

Im Verlaufe des späteren Vormittages startete eine einzelne Mirage III E, um eine Einzel-Kunstflugdemonstration vorzuführen. Aus einem Looping heraus gelang es dem Piloten scheinbar nicht mehr, die Mirage heraus zu nehmen und stürzte senkrecht in den Boden. Bild: etwa 5 Sekunden nach dem tragischen Absturz.



Basels Flugplatzprojekte vor 25 Jahren

Das Sternenfeld, auf dem Basels Flugverkehr sich seit 1924 abwickelte, wurde während dem zweiten Weltkrieg dem Landanbau zur Verfügung gestellt. Da auf Ende des Krieges der Ausbau der Birsfeldener Hafenanlagen und ein Kraftwerk projektiert waren, musste man sich nach einem neuen Platz umsehen.

Es ist interessant, zu sehen, was vor 25 Jahren zur Diskussion stand. Wenn man heute nur an die Klagen wegen Fluglärms denkt, kann man froh sein, dass keines dieser Projekte je ausgeführt wurde.

Die grosse, freie Ebene im Rheintal nordwestlich von Basel, hauptsächlich auf elsässischem Grenzgebiet, eignet sich rein topographisch am besten für die Anlage eines Flugplatzes. Schon 1937 begannen mit Frankreich Verhandlungen für das Projekt "Allschwil - Burgfelden". Diese wurden jedoch bei Kriegsausbruch abgebrochen.

Um bei Kriegsende nicht den Anschluss an den Luftverkehr zu verlieren, reichte die Flugplatzgenossen-

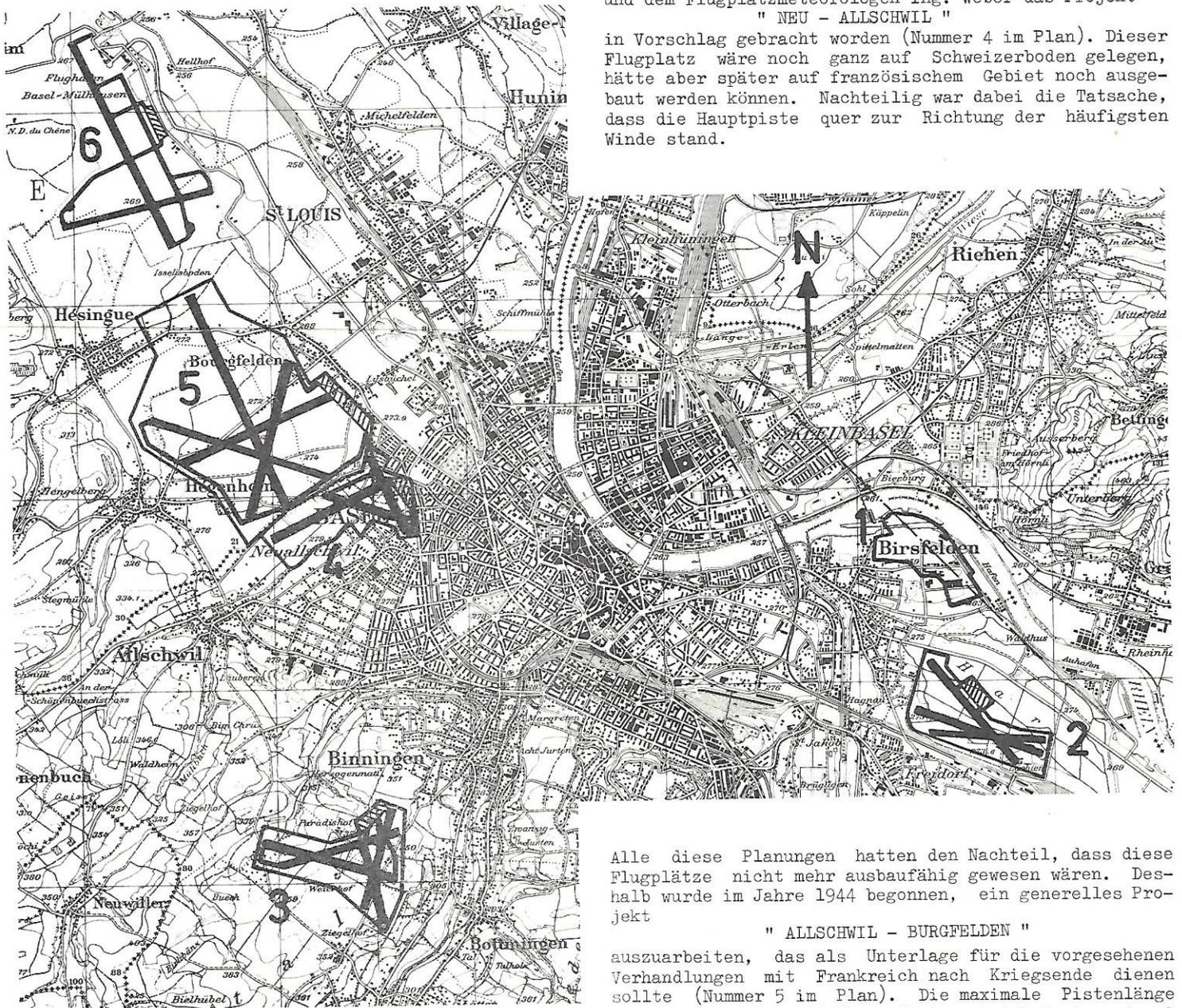
Die Swissair war mit diesem Projekt einverstanden, und das Luftamt gab die Zustimmung für eine ganzjährige Tag- und Nacht-Flugverkehrs-Konzession. An der Volksabstimmung vom 20. März 1943 wurde die Flugplatzvorlage aber mit grossem Mehr abgelehnt, hauptsächlich weil damit ein späteres Projekt "Allschwil-Burgfelden" verunmöglicht wurde und da ein grosses Stück Stadtwald hätte geopfert werden müssen.

Im Sommer 1943 wurde von privater Seite das Projekt "PARADIESHOF"

in zwei Varianten vorgeschlagen (Nummer 3 im Plan), und zwar als Städteflugplatz (Pistenlänge 1 500 m) und als Grossflughafen (Piste 2500 m). Dieser Vorschlag erregte aber starke Opposition, weil auf dem welligen, lehmigen Hügelplateau riesige Erdbewegungen unumgänglich gewesen wären, ausserdem hätte sehr viel ausgezeichnetes Kulturland und ein Bauernhof geopfert werden müssen. Aus dem Gesichtswinkel der Arbeitsbeschaffung wurde diese Lösung allerdings sehr gelobt!

Ende 1943 ist vom damaligen Flugplatzdirektor Rebsamen und dem Flugplatzmeteorologen Ing. Weber das Projekt "NEU - ALLSCHWIL"

in Vorschlag gebracht worden (Nummer 4 im Plan). Dieser Flugplatz wäre noch ganz auf Schweizerboden gelegen, hätte aber später auf französischem Gebiet noch ausgebaut werden können. Nachteilig war dabei die Tatsache, dass die Hauptpiste quer zur Richtung der häufigsten Winde stand.



Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 5. 12. 1968

schaft am 7. Februar 1942 dem Basler Regierungsrat das Flugplatzprojekt

"HARD C"

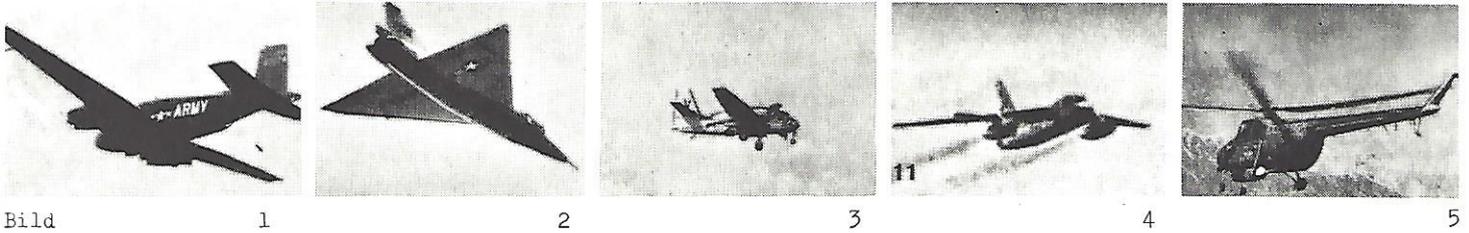
ein (Nummer 2 des Plans). Dazu hätten ca. 60 ha Hardwald abgeholzt werden müssen, um die 1 500 m lange Hauptpiste und die Nebenpisten von 900 m Länge anlegen zu können.

Alle diese Planungen hatten den Nachteil, dass diese Flugplätze nicht mehr ausbaufähig gewesen wären. Deshalb wurde im Jahre 1944 begonnen, ein generelles Projekt

"ALLSCHWIL - BURGELDEN"

auszuarbeiten, das als Unterlage für die vorgesehenen Verhandlungen mit Frankreich nach Kriegsende dienen sollte (Nummer 5 im Plan). Die maximale Pistenlänge wurde vorläufig auf 2 500 m festgesetzt bei einem Areal von ca. 385 ha. Die Kosten sollten bei ungefähr 30 Millionen Franken liegen. Dieses Projekt hatte schon viele Ähnlichkeiten mit dem dann später ausgeführten Flugplatz (Nummer 6 im Plan), abgesehen davon, dass unnötig viele Pisten vorgesehen waren.

Wenn man zum Schluss diese Projekte noch einmal übersieht, kommt man sicher zur Ueberzeugung, dass mit unserem jetzigen Flughafen Basel-Mülhausen die beste



Lösungen bis 31.12.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 11/68: Draken / Thunderstreak / Javelin Super Cup / Fishbed

Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Urs Hersperger, Breitenbach; Peter Hofer, Basel; Hans-Peter Köller, Liebefeld; Heinz Lehmann, Basel; Hansruedi Schmid, Allschwil; Paul Schüpbach, Belp; Andreas Vogel, Reussbühl und Karl Woodtli, Münchenstein haben alle den Test 10/68 richtig gelöst.

Lösung gewählt worden ist. Dieser Platz ist selbst heute trotz der immensen Bautätigkeit in unserer Dreiländerecke noch ausbaufähig. Es bleibt nun nur noch zu hoffen, dass, nachdem endlich die provisorischen Gebäude ersetzt werden, Basel in Sachen Pistenlänge nicht auf dem Stand von 1944 stehenbleibt, und die Piste auf eine Länge von 3 500 m bis 4 000 m vergrössert, die einen Anschluss an den interkontinentalen Luftverkehr erlaubt.

Richard Braun

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr

wünschen der Vorstand der FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ, Sektion Basel und die Redaktionskommission des DELTA allen Mitgliedern und Lesern.

Nächste Veranstaltung: 30. Januar 1969

Bern

Am 1. November konnten rund 70 Mitglieder dem interessanten Vortrag mit Filmvorführung über den Einsatz des "Chinook" Helikopters in Vietnam folgen. Im zweiten Teil zeigte unser Mitglied Paul Schüpbach Dias der Flugzeugschau Turin.

Nächste Anlässe:

10. Januar 1969 Vortrag und Film über das UeG von unserem Mitglied und Jungpiloten Hans Hüsey.

28. Februar 1969

KURZNACHRICHTEN

Die italienische Regierung hat 18 Bréguet Atlantic bestellt. Nach Frankreich, Deutschland und Holland wird Italien das vierte Land sein, das die Atlantic als Langstrecken - U-Bootbekämpfungsflugzeuge einsetzt.

Der erste Flug der Concorde, welcher im Januar stattfinden soll, wird nur bis auf ca. 3 500 m Höhe führen bei einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 160 und 250 Knoten. Beim Erstflug wird die Concorde 110 Tonnen Startgewicht haben. Allein die Einrichtung, welche die Anzeige von 3 000 Messtellen registriert, wird 10 bis 12 Tonnen wiegen.

Nach American Airlines (25) und United (30) hat nun auch Northwest 14 DC-10 Tri-Jets bestellt. Es handelt sich dabei um Flugzeuge der Langstreckenversion Serie 20 mit drei P&WA JT9D-15 von je 20 638 kp Schub.

Sonic Boom

Mit einem etwas weniger asthmatischen Car als auch schon unternahmen an die 60 unserer FEKSSB'ler (= FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ, Sektion Basel.....gggerrh!) eine herbstliche Ausfahrt nach Payerne. Der Organisator dieser kleinen Reise hatte bei der Kontaktnahme mit unserer Flugwaffe betreffend des Payerne-Besuchs einige absolut Sonic-Boom-würdige Episoden durchzustehen, doch wurden wir durch die kompetenten Herren in Payerne derart herzlich und zuvorkommend behandelt, dass es der Migger nicht über seine Krämerseele bringt, seine liebevoll zubereiteten Giftpfeile in Sachen Photographieren auf Flugplätzen usw. loszulassen.

Das Wetter war nicht sehr ermutigend, an jenem Tag, aber nach Aussagen der "Einheimischen" hätte es ohnehin an jenem Morgen noch viel nebliger sein können! Und überhaupt, wozu denn unbedingt immer blauer Himmel zu den Aufnahmen? Jedenfalls möchte der Migger für diese sehr reichhaltige Schau und die gebotene Möglichkeit, Flugzeuge während des Flugdienstes zu photographieren, den massgeblichen Herren in Payerne seinen aufrichtigen Dank aussprechen. Mehr hätte man uns beim besten Willen nicht mehr zeigen können. Man hält uns offenbar trotz versteckter Schraubenzieher und Brecheisen noch für ungefährlich, jedenfalls lagen die Lenkwaffen im Hangar nur so herum... Aber hier liegt eben der Unterschied zwischen einem ausländischen Spion und dem FEKB eeh FEKSSB'ler: wenn bei uns ein Mitglied zu einem olympiaverdächtigen Spurt ansetzt, gilt das höchstens einem vorbeierollenden Propeller-Veteranen, sicher nicht einer locker sitzenden Rakete!

Gutes Gelingen und guter Start der TELLAIR. Hoffen wir, dass dieser neuen schweizerischen Charter-Fluggesellschaft ein überdurchschnittlich langes Leben beschert sein werde.

Schliesslich gratuliere ich mir selber zum 10-jährigen Bestehen unseres Vereins. Weil ich mir nämlich einbilde, auch ein ganz klein wenig dazu beigetragen zu haben, dass es unserem Jubilar so gut geht, trotz aller meiner bissigen Bemerkungen.

Prost,

Euer Migger