



DELTA

Zu wenig - und immer zu spät!

Diese bittere Bemerkung stammt aus dem Munde der amerikanischen Soldaten im Pazifik-Krieg. In gewissem Sinne könnte man diesen Ausspruch auch auf den kurzen Luftkrieg zwischen Deutschland und Frankreich im Mai/Juni 1940 anwenden. Oft wurde die Schuld an der Niederlage der französischen Armee und der nachfolgenden Kapitulation den französischen Luftstreitkräften unterschoben. Zu recht oder zu unrecht?

Meiner Meinung nach sicher zu unrecht. Blicken wir ein bisschen zurück in jene traurige Zeit:

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges war die französische "Armée de l'Air" eine der besten Flugwaffen Europas. Sie besass ausgezeichnete Flugzeuge und ebensolche Piloten. Doch in den Endzwanziger- und Anfangsdreissigerjahren, in einer Zeit wirtschaftlicher und politischer Unsicherheit, waren die französischen Streitkräfte sehr stark vernachlässigt worden. Die französischen Regierungen wechselten sehr häufig, das

Volk war unzufrieden, zynisch, apathisch. Bei jeder der neuen, kurzlebigen Regierungen wechselte der Luftfahrtminister. Jeder hatte seine eigenen Vorstellungen von den Aufgaben, die der Flugwaffe zugeteilt werden sollten. Dazu kam, dass die "Armée de l'Air" vom jeweiligen Militärbudget nur einen äusserst bescheidenen Teil erhielt. Man glaubte, diesen unverzeihlichen Fehler ausbügeln zu können, indem man die französische Flugwaffe mit Mehrzweckmaschinen ausrüstete, (Polyvalenz gab's also schon früher...), Maschinen, welche für Jagd, Aufklärung und Bombenangriffe gleichermaßen verwendet werden sollten. Das Resultat war so, dass diese Maschinen keiner dieser Aufgaben gerecht wurden!

1938, als es bereits dem letzten auch nur einigermaßen intelligenten Europäer klar war, dass ein Krieg ausbrechen würde, nahm man sich dann doch auch in Frankreich die Mühe, ein Flugzeugbeschaffungs-Programm aufzustellen. Es sah vor, 2 500 moderne Kampfflugzeuge zu bauen,

Morane MS-406 Jagdflugzeuge, von der deutschen Luftwaffe am Boden überrascht.



mit einer Produktion von 200 Maschinen pro Monat. Doch selbst nach diesem Plan erhielt die "Armée de l'Air" vom Militärbudget wenig mehr als 25% !! Bald jedoch war es den Verantwortlichen klar, dass die Ereignisse der Weltpolitik ihre Beschaffungspläne bei weitem überholen würden, und so wurde als Sofortmassnahme zur Lückenschliessung eine Flugzeugbestellung von 335 Stück Curtiss Hawk 75 nach USA vergeben.

Als die "Armée de l'Air" am 28. August 1939 mobilisierte, war der bei den meisten Staffeln im Einsatz stehende Jäger vom Typ Morane MS.406, die gleiche Morane, wie sie später in der Schweizer Flugwaffe geflogen wurde. Allerdings hatte die französische Version ein schwächeres Triebwerk von nur 860 PS anstelle des schweizerischerseits verwendeten 1000 PS - Triebwerkes. Die Flugleistungen waren dementsprechend, d.h. die französischen Moranes konnten sich in keiner Weise



Der erfolgreichste französische Jäger von 1940: Die Dewoitine D-520.

leistungsmässig mit einer deutschen Messerschmidt ME-109E messen; die Morane war bedeutend langsamer, hatte eine geringere Steigleistung und Gipfelhöhe und auch eine zu schwache Bewaffnung. Etwa 300 Exemplare dieses Jägers waren in den verschiedenen Staffeln der 2., 3., 6. und 7. "Escadre de Chasse". Die übrigen Staffeln waren mit einem Sammelsurium uralter Ein- und Mehrdecker mit durchwegs festem Fahrwerk und zu einem weiteren kleinen Teil mit der amerikanischen Curtiss 75 Hawk ausgerüstet. Die Curtiss war bei den französischen Piloten dank ihrer gutmütigen Flugeigenschaften durchaus beliebt, ihre Steigleistung und Reichweite waren besser als die der Morane, aber auch die Hawk war zu schwach bewaffnet.

Ferner besass die "Armée de l'Air" noch ein Nachtjagdgeschwader, welches mit Potez 63 ausgerüstet war. Dieser 2-motorige Jäger/Zerstörer war mit 2 x 20mm Kanonen und 6 MG's stark bewaffnet, besass aber zu schwache Triebwerke und seine Leistungen waren daher ebenfalls eher bescheiden. Schliesslich gab's noch einige Reserveeinheiten, welche aber mit den verschiedensten durchwegs veralteten Typen wie Dewoitine D-510, Blériot-Spad 510 und Nieuport-Delage 629 gesegnet waren und daher für Kampfeinsätze überhaupt nicht in Frage kamen.

Alles in allem besass die "Armée de l'Air" etwa 400 kriegstaugliche Jagdflugzeuge, die sie den auf deutscher Seite verwendeten 1 200 Flugzeugen des Typs Messerschmidt ME-109E und ME-110 zu diesem Zeitpunkt entgegenstellen konnte.

Im Rahmen der französischen Kriegsmobilmachung verliessen die Staffeln ihre Friedens-Flugplätze, um sich auf den Kriegsstützpunkten zu verschiedenen starken Geschwadern zu formieren. Die Nachtjägerstaffeln wurden um Paris gruppiert, die mit Morane und Curtiss Jägern ausgerüsteten Tagjagdstaffeln wurden auf grenznahe Plätze verlegt. Die Staffeln mit veraltetem Material wurden eilends ins Hinterland geschafft, um auf die neueren Jäger des Typs Bloch MB.151 und 152 umzurüsten.

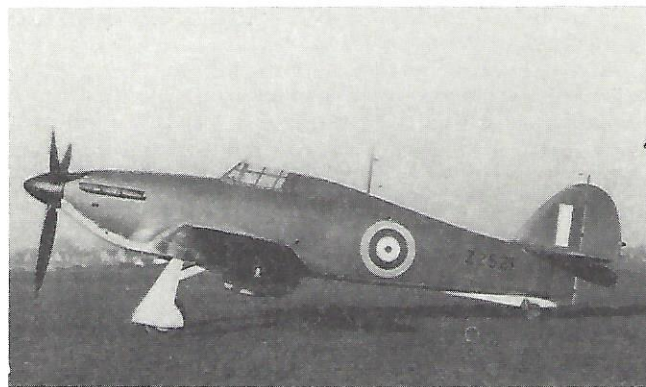
Zum ersten eigentlichen Luftkampf zwischen deutschen und französischen Jagdflugzeugen kam es am 8. September

1939, als sich fünf Curtiss Hawk auf ebensoviele ME-109E stürzten und in einem wilden Luftkampf ohne eigene Verluste zwei ME's abschossen. Tag's darauf "bearbeiteten" zwei Moranes auf dem Flugplatz Saarbrücken abgestellte deutsche Flugzeuge. Zum Glück für die Französische Flugwaffe war aber die eigentliche Kampftätigkeit in der Luft während der "Dröle de guerre" - Periode gering und beschränkte sich auf wenige Störaktionen und Aufklärungsflüge beider Seiten. So konnte Frankreich seine Staffeln ungestört mit moderneren Flugzeugen ausrüsten.



Diese Dewoitine D-501 der Escadrille 401 war einer der vielen "Oldtimer", welche in aller Eile ersetzt werden mussten!

Die Jagdflugzeuge Bloch MB-151 und MB-152 (der Unterschied lag einzig im stärkeren Triebwerk des letzteren) waren die beiden ersten Typen einer neuen Generation französischer Jagdflugzeuge, welche von den Luftstreitkräften am Ende der dreissiger Jahre in grossen Mengen bestellt wurden. Die Produktionsrate dieser beiden Maschinen, welche parallel gebaut wurden, wurde auf 100 Maschinen pro Monat (!) festgesetzt und Mitte 40 auch erreicht. Tatsächlich waren zu Beginn des Krieges im August 1938 bereits 120 Maschinen dieses Typs bei den französischen Luftstreitkräften im Dienst, doch 95 davon hatten keine Propeller und die restlichen keine Zielgeräte!! Ein Jahr später, im November 1939, waren 359 Bloch-Jagdflugzeuge bei der Truppe, von diesen aber wiederum 157 ohne Propeller. Trotz aller Schwierigkeiten hatten aber bis Ende 1939 fünf "Groupes de Chasse" auf diese beiden Typen umgeschult.



Die "Hurricane", Rückgrat des englischen "Fighter Command"

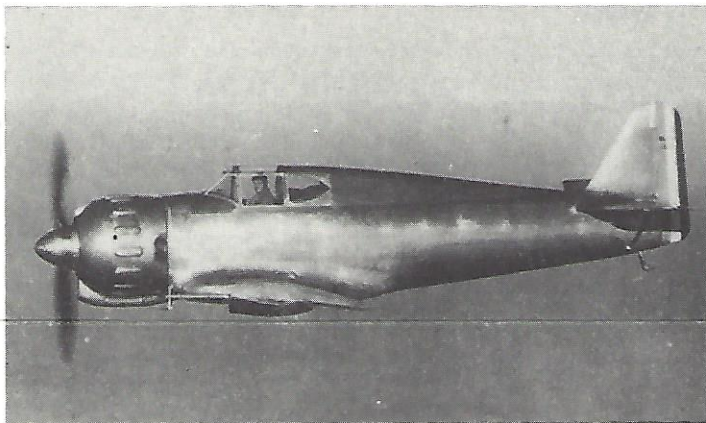
Groupe de Chasse (abgek. GC) I/18 und II/18 schulten im Januar 1940 auf Bloch um. Zur gleichen Zeit erhielt GC I/3 die neuen, vorzüglichen Dewoitine D-520, welche die Morane MS-406 dieser Jagdstaffel ersetzten. Die D-520 war ein sehr wendiges Jagdflugzeug mit ausgezeichneten Flugleistungen und 200 Stück dieses Typs waren im April 1939 bestellt worden, plus 400 weitere zwei Monate später. Am Ende der Feindseligkeiten im Juni 1940 hatte die Produktion der Dewoitine D-520 eine Baurate von 1 Flugzeug pro Stunde (!!!) erreicht, 530 Maschinen waren bis dahin ausgeliefert worden.

Am verhängnisvollen 10. Mai 1940 war die Jagdstaffel I/3 die einzige, welche bereits D-520 einsatzbereit hatte. In aller Eile rüsteten dann in der Folge des ausgebrochenen Krieges weitere Staffeln wie die II/3, II/7, III/3 und III/6 auf diesen erfolgreichen Jäger

um, dazu noch zwei Staffeln der "Aéronavale" (Marinejagdstaffeln), welche dann in Südfrankreich gegen die italienische Luftwaffe beachtliche Erfolge errangen.

Am 10. Mai 1940 begann der eigentliche Krieg mit grossen koordinierten Luftangriffen der deutschen Luftwaffe auf belgische, holländische und französische Flugplätze und Verbindungszentren. Die Stärke der französischen Luftstreitkräfte betrug an diesem Tag 24 Jagdgeschwader. Jedes dieser "Groupe de chasse" besass normalerweise 25 Flugzeuge, einige davon (infolge Zuzugs von tschechischen und polnischen Piloten) sogar 36 Flugzeuge. Dazu kamen sechs Staffeln, welche mit dem leichten Mehrzweckjäger des Typs Potez 63 ausgerüstet waren, also insgesamt etwa 700 bis 800 Frontflugzeuge. Diese wurden noch weiter verstärkt durch zwei Staffeln Gloster Gladiator und vier (innert weniger Stunden nach dem Angriff zehn) Staffeln Hawker Hurrikane des englischen Expeditionskorps.

Anlässlich des Riom-Gerichtes gab der französische General Wuillemin zu Protokoll, dass nach seinen Informationen die deutsche Luftwaffe zu Beginn der Feindseligkeiten eine Stärke von ca. 4 800 Flugzeugen hatte, von denen 3 800 Frontflugzeuge waren. Er war gut informiert, denn die tatsächliche Stärke der Frontstaffeln der deutschen Luftwaffe betrug zu dieser Zeit 3 750 Flugzeuge. Die französischen Nachrichtenleute täuschten sich jedoch mit den Zahlen der angeblichen Stärke der



Marcel Bloch MB-151, ersetzte verschiedene ältere Typen in den "Escadres de chasse".

deutschen Luftwaffe nach Ausbruch des Krieges und überschätzten die Luftwaffe, indem sie behaupteten, diese sei bis zum Mai 1940 auf eine Stärke von 6800 Maschinen angewachsen. Die tatsächliche Stärke aber betrug im Mai 40: 4 500 Flugzeuge. Von dieser totalen Einsatzzahl wurden von den Luftflotten 2 und 3 im Blitzkrieg gegen Westen nie mehr als ca. 2 890 Maschinen (860 einmot. Jäger, 350 zweimot. Jäger, 380 Stukas und 1300 mittlere Bomber) eingesetzt.

Die nach dem 10. Mai 1940 folgenden sechs Wochen sollten sich als die verhängnisvollsten in der Geschichte der französischen Fliegerei erweisen. Die Stukas der deutschen Luftwaffe zerstörten alle Truppenkonzentrationen und Verbindungen so nachhaltig und rasch, dass sich darob selbst die deutsche Kriegsführung verwunderte, und die Schnelligkeit des Angriffs war so gross, dass die deutschen Jagdflugzeugstaffeln ihre Einsatzplätze praktisch täglich nach vorne verschoben. Auf der andern Seite war die "Armée de l'Air" gezwungen, sich praktisch täglich auf weiter zurückliegende Plätze zu verschieben. Der Nachschub auf der deutschen Seite klappte dank dem Einsatz der deutschen Transportfliegerverbände auch über die immer länger werdenden Distanzen recht gut, während auf der andern Seite nur von einem völligen Zusammenbruch jeglichen Nachschubs die Rede sein konnte. Unzählige französische Jäger und Jagdbomber mussten dem Feind meist intakt überlassen werden, wenn nach einem Einsatz die französischen Flugzeuge bei der Landung feststellen mussten, dass die deutschen Panzerspitzen bereits auf den Platz schossen, und sich die gesamte Bodenorganisation schon abgesetzt hatte.

Trotz der Tatsache, dass sich die französischen Jäger

vorwiegend im Erdkampf bewähren mussten, was mit den wassergekühlten Motoren der Morane MS.406 und Dewoitine D-520 bei feindlichem Flab-Abwehrfeuer selten verlustfrei ablief, meldeten sie in der Zeit vom 10. bis 31. Mai 1940 495 deutsche Flugzeuge als zerstört, 350 davon "bestätigt", die restlichen als "vermutlich zerstört".

Im Verlaufe der Kämpfe zeigte sich, dass die mit Morane MS-406 ausgerüsteten französischen Jägerstaffeln gegen die feindlichen ME-109E Jäger nichts zu bestellen hatten, und eine Anzahl dieser Staffeln wurden daher auf Plätze im Hinterland beordert, um auf Hawk 75 und Bloch 152 umzurüsten. Um diese Zeit etwa griff auch das aus polnischen Piloten formierte Geschwader GC 1/145, mit Caudron C-714 ausgerüstet, in die Kämpfe um Rouen ein. Am 9. Juni 1940 zerstörte diese Staffel bei einem Luftgefecht ohne eigene Verluste drei deutsche ME-109E und eine DO-17. Da jedoch die Steigleistung der Caudron 714 absolut nicht genügte, mussten auch diese Staffeln auf die MB-152 umrüsten.

In der ersten Woche des schicksalhaften Juni 1940 verschlechterte sich die Lage der Alliierten zusehends. Die englischen Streitkräfte wurden von den französischen abgedrängt; die Evakuierung nach England begann. (Dünkirchen). Am 10. Juni 1940 erklärte auch Italien Frankreich den Krieg, und die schon mit grossen Schwierigkeiten kämpfenden Luftstreitkräfte Frankreichs mussten schnellstens einige Staffeln nach Südfrankreich verlegen, um der italienischen Luftwaffe die Stirne zu bieten. Während einem dieser Abwehrkämpfe über Toulon gelang es Sous-Lieutenant Le Gloan vom GC III/6, bei einem Flug fünf feindliche Maschinen abzuschliessen.

Mitte Juni 1940, als Marschall Pétain in Kapitulationsverhandlungen stand, befanden sich die Spitzen der "Wehrmacht" bereits bei Dijon an der Saône. Paris war besetzt. Doch die "Armée de l'Air" war alles andere als besiegt. Trotz grosser Verluste während der hartnäckigen Kämpfe mit der deutschen Luftwaffe, vieler Ausfälle durch Zerstörung am Boden, besass die "Armée de l'Air" mehr Kampfflugzeuge als zu Beginn des Krieges!! Beim Riomer-Gericht stellte sich heraus, dass allein in der unbesetzten Zone Frankreichs damals 4 238 Flugzeuge aller Typen gezählt worden waren.



Der deutsche Zerstörer Messerschmidt ME-110

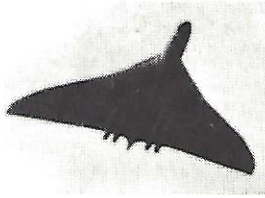
Am 25. Juni 1940 kapitulierte Frankreich. Das letzte deutsche Flugzeug, welches vor der Kapitulation abgeschossen wurde, war ein Nahauflklärer des Typs Henschel Hs-126, welcher im Rhonetal von Lt Marchelidon des GC I/2 abgefangen wurde.

Die Französischen Luftstreitkräfte meldeten bis zum Ende der Feindseligkeiten 684 "bestätigte" zerstörte deutsche Flugzeuge, plus 251 "vermutlich" zerstörte. Auf französischer Seite wurden 201 abgestürzte, 231 verwundete und 31 gefangene Piloten gemeldet, es wird jedoch vermutet, dass die effektiven Verluste grösser waren, im allgemeinen Durcheinander jedoch nicht mehr gemeldet wurden.

Die französische "Armée de l'Air" hatte verbissen und heldenhaft bis zum Ende gekämpft. Sie hätte noch weitergekämpft, wäre diese grosse Schlacht nicht schon am



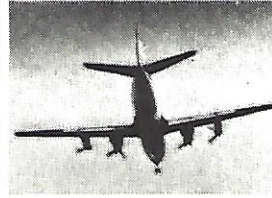
Bild 1



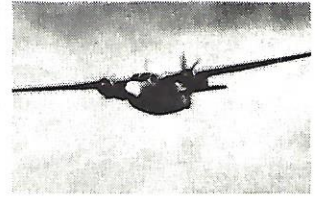
2



3



4



5

Lösungen bis 31.1.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 12/68: Seminole / F-102 / Tracker / B-66 Mi-4

Den Test 11/68 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Konrad und Stephan Dirrenberger, Lupsingen; Daniel Grunder, Therwil; Peter Gut, Basel; P. Hofer, Basel; Gerhard Jöhr, Zollikofen und Hansruedi Schmid, Allschwil.

Verhandlungstisch und bei den Bodentruppen verloren worden. Wer erinnert sich heute der grossen Opfer, die diese Piloten für ihr Land gebracht haben?

WG

KURZNACHRICHTEN

Der europäische Airbus wird kleiner. Ohne die allgemeine Konzeption zu ändern, wird das Fassungsvermögen von 300 auf 250 Passagiere verringert. Durch diese Reduktion wird die Entwicklung der A 300 B etwa 30 % billiger zu stehen kommen und die Verkaufschancen werden vergrössert.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Verkehrsluftfahrt landen Linienflugzeuge unter extremen Wetterbedingungen. Die Caravelles der innerfranzösischen Gesellschaft Air Inter dürfen Landungen bei Wetterbedingungen der Kategorie III (15 m Höhe, 150 m Sicht) durchführen.



Am 15. November hat eine Pilatus Turboportier der Firma Turbomeca einen Höhenweltrekord der Gewichtsklasse 1000 bis 1700 kg aufgestellt. Mehr als eine Stunde hielt die mit einer Propellerturbine Astazou XIV ausgerüstete Turboportier eine Höhe von über 12 000 m; dies bei einer Aussentemperatur um minus 70 °C. Der Pilot, Bernhard Ziegler, erreichte anschliessend eine Rekordhöhe von 13 560 m.

Die Royal Australian Air Force hat die hundertste Mirage III O erhalten. Die Mirage III O werden im Flugzeugwerk Fishermen's Bend in Melbourne in Lizenz gebaut.

Bei Schiessversuchen mit der für Oesterreich bestimmten Saab 105 XT hat sich bestätigt, dass die Maschine eine ausgezeichnete Schiessplattform ist. Nachdem die Raketen und Kanonen bei 900 km/h ausgelöst wurden, konnte

keinerlei Störung der Triebwerke durch die Abgase festgestellt werden.

Vom russischen Ueberschall - Verkehrsflugzeug Tupolev TU-144, das als erstes der Welt den Erstflug durchgeführt hat, sollen mehrere weitere Zellen in der Endmontage stehen.

Die erste Mirage F 1 der Vorserie ist bei Dassault fertiggestellt worden.

Dassault und Fokker haben sich entschlossen, im Hinblick auf eine europäische Luftfahrtindustrie eine engere Zusammenarbeit zu pflegen. Dassault wird Partner von Fokker an der belgischen Firma SABCA, deren Kapital von 120 auf 240 Millionen belgische Franken erhöht wird.

Itavia, die italienische Inlandgesellschaft, hat zwei Fokker F.28 Fellowship bestellt und die Lieferposition für eine dritte reserviert. Um bald mit den F.28 Einsätzen beginnen zu können, mietet Itavia ab April von Fokker die Vorserienmaschine A-3.

SEKTIONSMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur Januar - Veranstaltung

Am 30. Januar 1969, 20.00 Uhr im Rest. Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock.

* PROBLEME BEI DER EINFUEHRUNG DER JUMBO JETS UND *
* * * * *
* UEBERSCHALL-VERKEHRSFLUGZEUGE * * * * *

Referent: Herr H. U. Hugentobler SWISSAIR Zürich

Um den stetig wachsenden Anforderungen der Passagiere entsprechen zu können, wird der Einsatz von immer grösseren und schnelleren Flugzeugen notwendig. Auch unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft kann hier nicht zurückstehen.

Wir freuen uns, am Vorabend der Einführung der neuen Flugzeuggenerationen, Sie mit diesen Problemen konfrontieren zu können.

Ein Film und anschliessende Diskussion mit hr. H.U. Hugentobler runden den Anlass ab.