



DELTA

Kurzer Trip nach Frankreich

Auf der Fahrt von Basel bis Bordeaux via Genf, Lyon und Clermont Ferrand regnete es ununterbrochen und im Massif Central schneite es stellenweise. Kaum verwunderlich, war es doch am 25. Dezember. Auf dem Flugplatz von Clermont Ferrand standen etwa 40 Fouga Magister und einige Noratlas. Bordeaux-Mérignac, im Westen der Stadt gelegen, war dafür wesentlich interessanter, obwohl das Wetter sich wieder von der schlechten Seite zeigte. Stationiert sind eine Staffel Vautour II B (mit Glasnase) und einige einsatzbereite Mirage IV Bomber. Bei jedem Start einer Mirage IV führen ein Jeep und ein Feuerwehrgewagen bis an den Pistenanfang mit. Die Dassault-Werke besitzen in Bordeaux ausgedehnte Produktionswerkstätten, wo unter anderem auch die Fan Jet Falcon gebaut wird. Eine Reihe Mirage III standen zur Flugerprobung bereit mit pakistanischen wie auch mit libanesischen Hoheitsabzeichen. Die beiden grossen Ueberraschungen landeten im Verlaufe des Nachmittages. Eine Fairchild C-119 Packet der Marokkanischen Luftwaffe auf dem Flug nach Rabat und eine Douglas Skyraider der

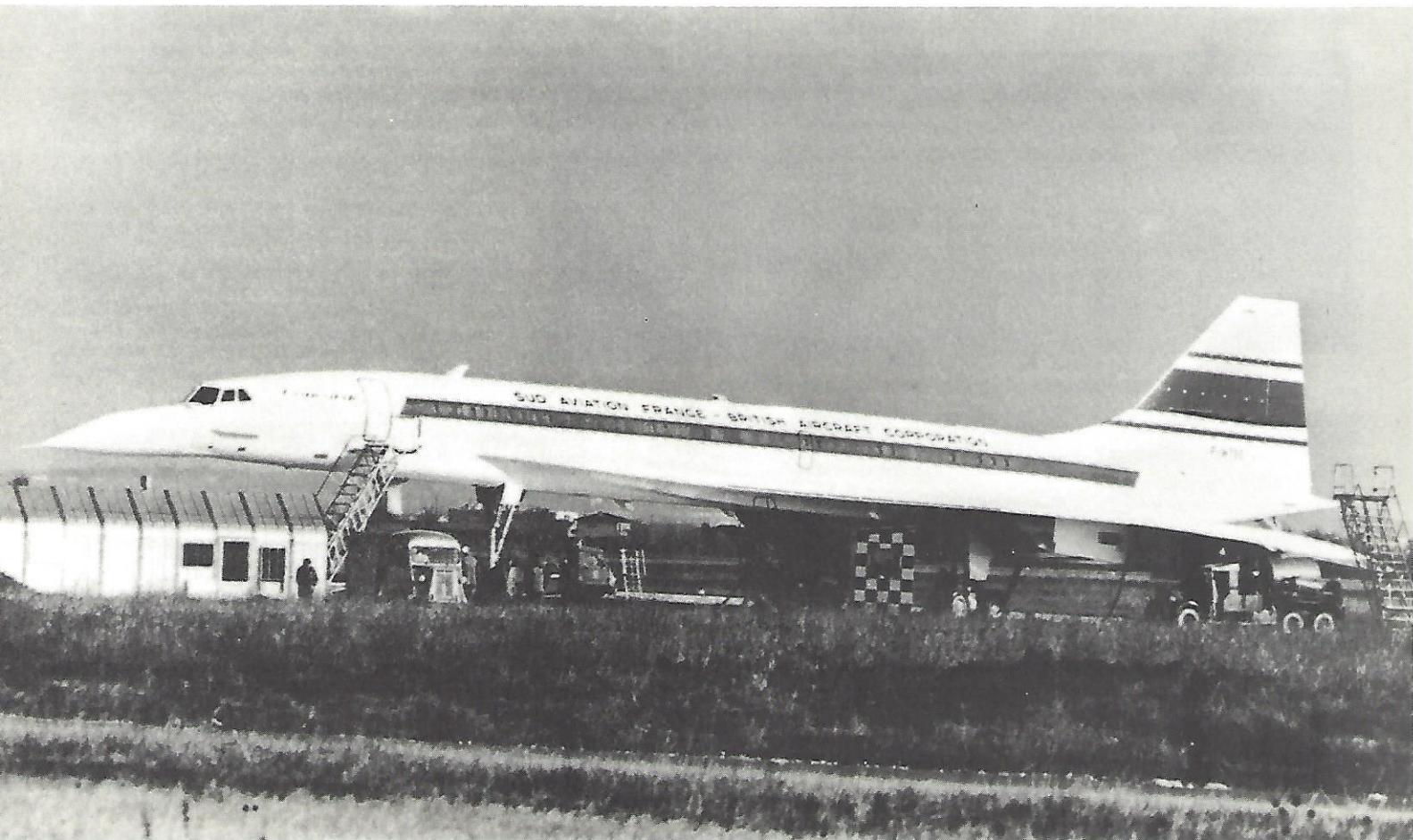
Französischen Luftwaffe. Nicht zu vergessen ist noch die Sud-Est S.E. 200 Armagnac (viermotoriges Verkehrsflugzeug, ähnlich der DC-4) die neben dem zivilen Gebäude ausgestellt ist.

Auf dem Flugplatz Mont-de-Marsan, südlich von Bordeaux sind Mirage IV und Boeing KC-135 Tanker stationiert. Pau, am Rande der Pyrenäen, war das nächste Ziel. Zwei Air France DC-4, einige Cessna L-19, Sikorsky H-34 Alouette II und Noratlas der Armée de l'Air standen auf diesem Platz.

Toulouse, als nächster Etappenort, stand im Mittelpunkt der Reise. In Toulouse-Blagnac hat Sud-Aviation ihre Werke. Neben dem Bau der Caravelle wird natürlich der Erstflug des Uberschallverkehrsflugzeuges "Concorde" vorbereitet. Die Bréguet-Werke nehmen die Endmontage der Atlantic auch in Toulouse vor.

Auf dem Flugplatz Toulouse-Francazal waren C-47, Noratlas und zwei SAR Constellation zu sehen.

Bodentests der Concorde auf dem Flugplatz Toulouse-Blagnac





Perpignan, an der spanischen Grenze ist ein Touristenflugplatz und um diese Jahreszeit standen nur die drei Viking der Europe Air Service, die hier ihre Hangars besitzt, auf dem Tarmac. Neben diesen Vikings besitzt die Gesellschaft noch zwei Heralds (ex Globe Air). Beim Aero Club wäre noch die Noorduyn Norseman erwähnenswert.

Auf dem Flugplatz von Montpellier stand ausser einer algerischen Beechcraft 18 nichts Nennenswertes.



In Nimes-Garons besitzt die Aéronavale eine ganze Reihe Bréguet Atlantic und Douglas C-47. Auf dem zivilen Teil zwei Lockheed Super Constellation eine Bristol 170 Freighter und zwei Carvair der CAT. Die CAT fliegt mit der Carvair Linienflüge nach Korsika. Auf dem Flughafen von Marseille-Mari-ganne sind nur die drei Catalinas der Protection Civile von Interesse, die jedoch ab Februar durch die Canadair CL-215 ersetzt werden.

Auf dem Flugplatz Aix en Provence, sind die Siebel und Flamant verschwunden.



Als letzter Flugplatz dieser Reise stand Istres auf dem Plan. Istres ist das französische Luftwaffen - Erprobungszentrum. Dieser Platz ist sehr weitläufig und somit ist auch schlecht zu fotografieren. Folgende Landungen waren zu verzeichnen: Bréguet Sahara, Flamant, Noratlas, Fan Jet Falcon, Super Mystère, Fouga Magister, Paris Jet, Transall und Argosy der RAF. Der Höhepunkt war ein Erprobungsflug der Mirage G mit veränderlichen Pfeilflügeln die etwa sechs mal in niedriger Höhe über den Platz flog.

Auf der Rückreise gelangte ich bereits in Montélimar in einen Schneesturm und die restlichen 500 km waren entsprechend anstrengend.

Text und Bilder: Guido E. Bühlmann



Bilder von oben nach unten:

Beech 18 aus Algerien

Carvair der CAT in Nimes

Catalina der Protection Civile

Mirage IV Bomber zum Start rollend

C-119 der marokkanischen Luftwaffe

Vautour II B im Landeanflug



Barmherzige Missionen

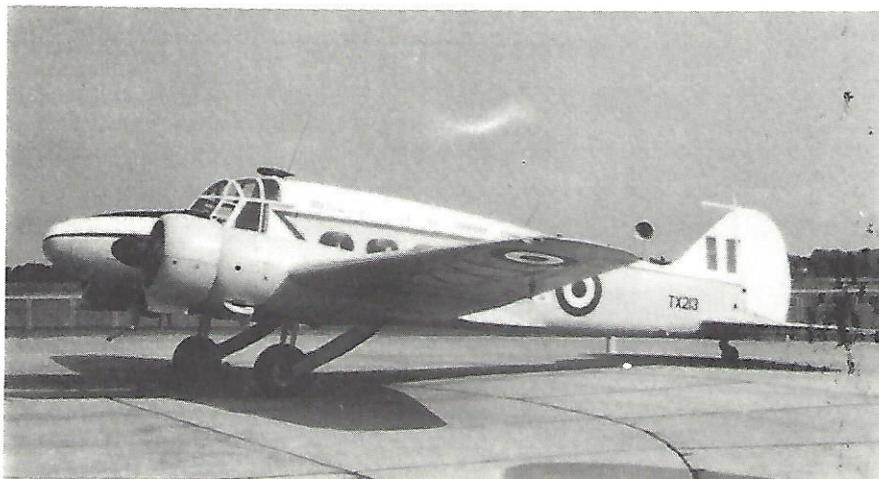


Bild: Guido E. Bühlmann

Diese Geschichte ist wahr. Irgendwie ist sie charakteristisch für unsere Zeit, in der dem Kleinen und Machtlosen keine Chance mehr bleibt, selbst wenn man nur helfen will.

Es begann im Juli, als in England eine Gesellschaft gegründet wurde, um Biafra zu helfen, auch dann, als bei den internationalen Hilfsflügen die nicht seltenen Stockungen auftraten. Jetzt im November, nachdem das Projekt gescheitert ist, hat die Bevölkerung von Biafra 1,7 t Lebensmittel erhalten, und die rund 500 Geldgeber müssen 60 000 Fr. abschreiben. Die beiden Flugzeuge die gekauft wurden, liegen heute noch dort, wo sie abgestürzt sind.

Doch alles fing sehr hoffnungsvoll an. Am 12. Juli startete "Mercy Missions" die Aktion mit einem Feuerwerk von Propaganda, und dieser Aufruf erbrachte in der ersten Post bereits 40 000 Franken. Was den Organisatoren jedoch von Anfang an fehlte, waren gute Ratschläge von Fachleuten der Luftfahrt.

"Mercy Missions" war die Idee von Nick Taaffe, einem 24-jährigen Wochenend-Piloten in Watford und seinem Fluginstruktoren-Freund John Smith von Rickmansworth. Diese beiden Piloten hatten nun ihr Augenmerk auf zwei Vikings geworfen, die in Manston standen, doch diese sollten 100 000 Fr. kosten, was "Mercy Missions" nie bezahlen konnten. Stattdessen kauften sie zwei Ansons für je 18 000 Fr., die 2 Wochen vorher von der RAF für je 2 000 Fr. abgestossen worden waren.

Am 28. Juni stellte die RAF die letzten neun, gut 20 Jahre alten Ansons in Bovington ausser Dienst. Acht davon wurden von einem ex RAF- und ex BEA-Piloten, Bill Adams, gekauft, der Gast bei der Verabschiedungszeremonie war. Der Preis war 1 500 Fr., plus 500 Fr. um sie wieder flugtüchtig zu machen. Er verkaufte sie weiter an Alec Dowse, ebenfalls ein ex RAF-Pilot, der viele Stunden auf "Annies" geflogen war. Von ihm bekam dann "Mercy Missions" zwei Stück für zusammen 36 000 Fr.

"Ich war sehr erleichtert," sagte Mr. Cadogan, der Aktuar und Kassier von "M.M.", "es ist eines der zuverlässigsten der mehrmotorigen Flugzeugmuster auf der ganzen Welt, und sie würden 1,5 t Last befördern können. Bei 2 bis 3 Flügen pro Tag von Fernando Po nach Biafra wäre dies eine bedeutende Luftbrücke."

Am 5. August starteten die beiden Flugzeuge mit freiwilligen, unbezahlten Besatzungen. Schon auf den Kanalinseln mussten sie indessen eine 3-tägige Pause einschalten, da das Wetter einen Weiterflug nicht zuließ.

Smith erreichte Fernando Po mit Co-Pilot, Navigator (einem 23-jährigen, ehemaligen Bankbeamten!) und zwei Fotografen.

Nick Taaffe hingegen machte schon unterwegs eine Bruchlandung während eines Sandsturmes bei Port Etienne, Mauretania.

Das andere Team kämpfte inzwischen gegen den Bürokratismus in Fernando Po. Das IKRK überliess den Briten weder Hilfsgüter für Biafra, die auf der Insel lagerten, noch den Funkcode für das Uli-Flugfeld in Biafra, der dort eine ungeschorene Landung ermöglicht hätte.

Am 20. August stoppte das IKRK die Hilfsflüge, weil die Piloten sich beklagt hatten, dass die Biafraner auf sie schossen. Dr. John Wallace, der medizinische Chef der "Save the Children Fund" Equipe ersuchte um Erlaubnis, mit "M.M." einzufliegen. Sie wurde abgelehnt.

Am 2. September startete die verbliebene Anson mit 1,7 t Trockenmilch, Getreide und Medikamenten zu ihrem ersten Hilfsflug. Die Güter waren vom Weltkirchenrat geliefert worden. Das Wetter zwang sie jedoch zur Umkehr. Der zweite und letzte Flug wurde von Mr. Roberts, der die Hilfsgüter durch die offene Tür abwerfen sollte, wie folgt beschrieben:

"Es waren etwa 65 Meilen bis zur Küste und dann 60 Meilen über das von den Nigerianern besetzte Land. Sie erschienen mir wie 600 Meilen. Unsere Höhe war 100 bis 300 Fuss, Baumspitzenhöhe. Der Pilot drehte einige Kurven über der Methodistenstation und wir versuchten vier Probewürfe, wovon einer ins Missionsgebiet fiel. Wir flogen nun tief über ein Feld mit Süsskartoffeln, und ich warf zwei Kisten hinaus. Ich sah sie aufschlagen, und das ist das Letzte, woran ich mich erinnern kann."

Der rechte Motor hatte gestottert, worauf das Flugzeug einige Baumwipfel streifte und schliesslich an einem Hügel zerschellte. Zum Glück wurden die Insassen nur verletzt, aber dieser Absturz bedeutete das Ende der "Barmherzigen Missionen".

Richard Braun

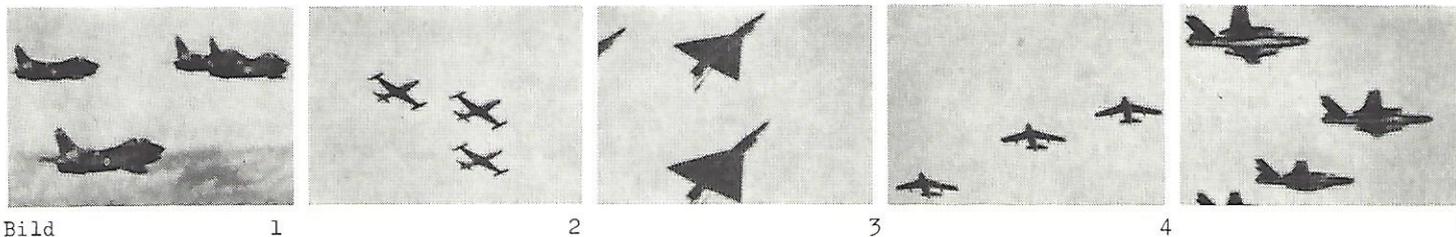
KURZNACHRICHTEN

Die drei Fluggesellschaften KLM, SAS und Swissair haben am 13. Januar in Zürich die Vereinbarungen über ihre technische Zusammenarbeit formell abgeschlossen. Das Vertragswerk der "KSS-Gruppe" wurde von den Direktionspräsidenten und deren Stellvertretern unterzeichnet. Ausser der Standardisierung der bestellten Boeing 747 Jumbo Jets, welche den Austausch von Flugzeugen und Besatzungen erlauben soll, wird auch die technische Arbeitsteilung geregelt. KLM besorgt die Ueberholung von Zelle und Komponenten der Boeing 747 für Swissair und SAS, SAS überholt die Triebwerke dieses Flugzeugtyps für Swissair und KLM, während Swissair die Ueberholung von Zelle und Komponenten der DC-9 von KLM übernimmt.

An unsere DELTA - Abonnenten

Ihrem Exemplar dieser Nummer liegt ein Einzahlungsschein bei. Wollen Sie bitte den Abonnementsbetrag von 6 Franken bis zum 15. März 1969 auf unser DELTA-Konto 40 - 22064 überweisen. Ist Ihnen das zu umständlich, so werden wir uns erlauben, Ihnen Ende März eine Nachnahme im Betrage von Fr. 7.50 zuzustellen. Mit dem besten Dank Ihre

Redaktionskommission DELTA



Lösungen bis 28.2.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Den Test 12/68 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Markus Flückiger, Stans; Daniel Grunder, Therwil; R. Häusermann, Basel und Urs Hersperger, Breitenbach.

Auflösung Test 1/69: Tracker / Vulcan / Il-18 / Viscount / Pembroke

Sud-Aviation bietet eine neue Caravelle - Version 12 B an. Gegenüber der Super-Caravelle (10 B) ist deren Rumpf 3,2 m verlängert. Ein verstärktes Fahrwerk wird der Caravelle 12 B erlauben, bei einem maximalen Startgewicht von 56 t mit 128 Passagieren zu starten. Als Antrieb werden zwei Pratt & Whitney JT 8 D9 von 6 575 Kilopond Schub dienen. Die Caravelle 12 B könnte 1971 in den Verkehrseinsatz gelangen. Bis heute wurden 254 Caravelles bestellt.

Mit der am 30. Dezember 1968 erfolgten Bestellung von acht Fokker F.27 Friendship durch Air Congo hat Fokker mit der Friendship, dem meistverkauften Propellerturbinen - Flugzeug, einen neuen Meilenstein erreicht. Sind doch bisher 500 Friendships bestellt worden. Damit ist Fokker's Bestellsbuch bei der Zahl 309 und das des amerikanischen Lizenznehmers Fairchild Hiller bei 191 angelangt. Die 500 Flugzeuge wurden an 114 Kunden in 45 Ländern verkauft.

Die Rallye 7, der erste Prototyp der SOCATO im Jahr 1969 hat vom Flugplatz Tarbes aus ihren Erstflug durchgeführt. Die Rallye 7 ist mit einem Lycoming Einspritzmotor von 300 PS ausgerüstet und besitzt ein Einziehfahrwerk. Das neue Muster bietet neben dem Piloten sechs Passagieren platz.

Bei den täglichen Flugvorführungen an dem vom 29. Mai bis 8. Juni 1969 stattfindenden Aero-Salon in Le Bourget werden die Flugzeuge der allgemeinen leichten Luftfahrt (General Aviation) eine Vorzugsstellung haben. Zusammen mit den STOL-Flugzeugen und Hubschraubern wird ihnen die Rasenpiste parallel zur Nord-Süd - Piste zur Verfügung stehen. Die Flugvorführungen vom Samstag richten sich an ein spezialisiertes Publikum, gezeigt werden vor allem neue Typen und solche von besonderem Interesse. Es wird gewünscht, dass die Flugzeuge unter normalen Betriebs- und Gewichtsbedingungen vorgeführt werden. Die Flugvorführungen vom Sonntag richten sich an ein allgemeines Publikum und werden durch Akrobatikpatrouillen und Fallschirmspringer ergänzt. Eine rigorose Kontrolle der Vorführungen wird zur Sicherheit der Zuschauer und Besatzungen in Szene gesetzt werden. Die Starts und Landungen werden auf der Nord-Süd - Piste und die Vorführungen auf einem besiedelte Gebiete meidenden Parcours entlang der Ost-West - Piste stattfinden.

Am 15. Januar unterbreitete Boeing der amerikanischen Bundesluftfahrtbehörde den neuen Entwurf für das amerikanische SST. Die Firma ist bereit, sofort mit dem Bau zweier Prototypen des Uberschallverkehrsflugzeuges zu beginnen.

SEKTIONSMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur Februar - Veranstaltung

Am 27. Februar 1969 um 20.00 Uhr im Rest. Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock.

Flugunfälle *****

Herr Direktor Dr. Widmer vom Eidg. Luftamt in Bern hat sich bereit erklärt, über dieses Thema einen Lichtbildervortrag zu halten.

Bei verschiedenen Flugunfällen in der Schweiz hiess es in der Tagespresse, dass das Eidg. Luftamt mit der Abklärung der Unfallursachen beschäftigt sei. Vom Referenten werden wir erfahren, wie und was alles zu klären ist.

Nach dem Vortrag wird Herr Dir. Dr. Widmer gerne noch einige Fragen beantworten.

Voranzeige: Aero - Salon Le Bourget

Am 7./8. Juni 1969 besucht die FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ, Sektion Basel, wieder diese grösste Luftfahrtschau der Welt. Reservieren Sie sich bereits jetzt dieses Wochenende. Das Reiseprogramm wird ähnlich sein wie vor zwei Jahren. Auch die Kosten werden mit etwa 55 Franken für Mitglieder und 70 Franken für Gäste im gleichen Rahmen bleiben; dies falls Sie schon jetzt mit dem Spären beginnen möchten.

Bern

Am 10. Januar berichtete unser Mitglied, Wm Hans Hüsey, über die Ausbildung zum Militärpiloten und das Ueberwachungsgeschwader. Der anschauliche und überaus interessante Vortrag wurde durch einige Dias und den UeG-Film umrahmt. Anschliessend wurden zwei Kurzfilme gezeigt: "Red Arrows" und "Jaguar First Flight".

Nächste Anlässe: 28. Februar 1969 Dias-Vortrag über die Luftfahrt in Mexiko von Guido Bühlmann

28. März 1969 Generalversammlung

Der Schweizerische Flugzeugerkennnungswettkampf 1969 wird am 26. April 1969 in Basel durchgeführt.
