



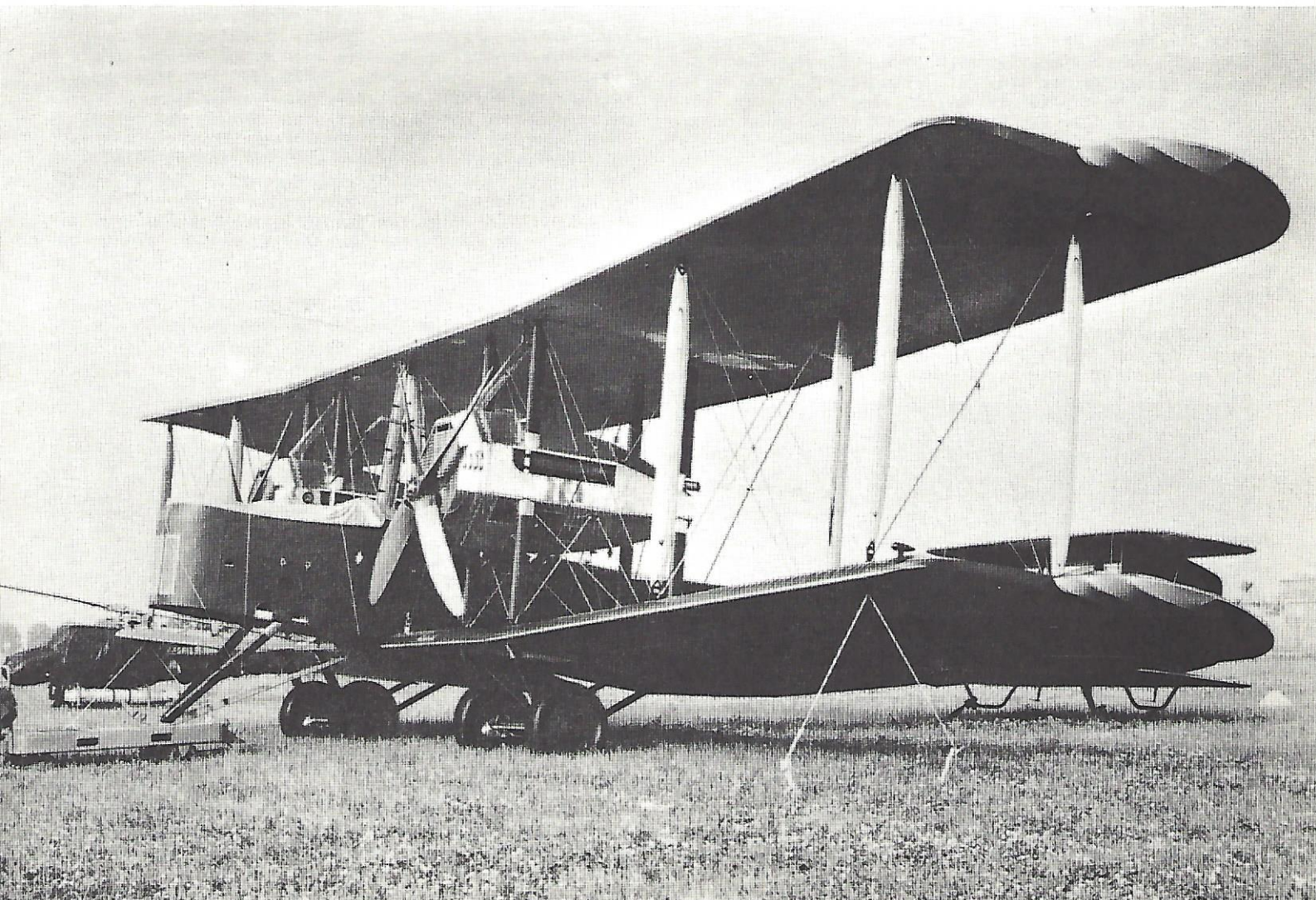
DELTA

Das waren noch Zeiten!

Diesen Brief sende ich Euch mit der ersten Transatlantik-Flugpost, und ich selbst werde sie befördern." Diese Worte standen in einem Brief, den Captain William Alcock an seine Eltern geschrieben hatte und den er jetzt zuversichtlich in den offiziellen Neufundland-Postsack steckte. Dann kletterte er in seinen Sitz im engen Cockpit des Stahl-, Sperrholz- und Segeltuchgerüsts der Vickers Vimy. Neben ihm: Lieutenant Arthur Whitten-Brown. Vor ihm 3000 km kalter grauer Atlantik, eine enorme Entfernung in diesen Tagen kurz nach dem Ersten Weltkrieg. Zeitpunkt: 14. Juni 1919 um 5 Uhr nachmittags. Ort: ein in mühseliger Arbeit von Steinen, Felsstücken, Zäunen, Gesträuch gesäubertes, extra planiertes Feld in der Nähe von St. John's Neufundland.

Am 24. Mai kam die Vimy mit der "Glendevon" in St. John's Harbour an. Mit Pferden brachte man die einzelnen Flugzeugbauteile zum vorgesehenen Startplatz mit dem sonderbaren Namen Quidi Vidi. Nach zwei Testflügen am 9. und 12. Juni, Schlechtwetter hatte den Zusammenbau verzögert, flog Alcock die Vimy zum inzwischen von Arbeitstrupps vorbereiteten endgültigen Startplatz. Da das Wetter sich inzwischen gebessert hatte, setzte man den Starttermin auf den 14. Juni fest, einen Samstag. Heftiger Seitenwind blies am Morgen dieses Tages den Stundenplan über den Haufen. Die Verzögerung nützte das Rolls-Royce-Team für letzte Probeläufe der Eagle-Motoren aus, die perfekt liefen. Später am Tag liess der Wind an Heftigkeit nach. Alcock berichtete später: "Dann assen Brown und ich zum letzten Mal vor dem Start

Die nachgebaute Vickers-Vimy überflog zwei Tage nach dem Erstflug den Kanal und wurde in Le Bourget vorgefliegen



nicht. Und der Vimy-Bomber donnerte unaufhaltsam den dramatischsten Stunden des Fluges entgegen: Sie begannen, als der Flugzeugbug in die dunkle Masse von Gewitterwolken eintauchte, in deren Innerem niederzuckende Blitze das Cockpit erhellten und Schneemassen und Hagelschlossen ins offene Cockpit geschleudert wurden. Eine dicke Schnee- und Eisschicht begann Tragflächen und Leitwerk zu bedecken, und Alcock hatte schwer zu tun, um wenigstens die Steuerung von Eis freizuhalten. Die Eagle-Motoren, deren Lufteinlässe sich mit Eis zu bedecken begannen, fingen an, unruhig zu laufen, wieder einmal fror der Fahrtmesser ein, und eine Schneeschicht legte sich über eine der wichtigsten Informationsquellen für diesen Flug die Treibstoffanzeigergeräte auf den Motorgondeln. Jetzt war der Zeitpunkt für die mittlerweile in die Fluggeschichte eingegangene Heldentat von Leutnant Whitten-Brown gekommen. Er öffnete die Sicherheitsgurte, zog die Handschuhe aus, stiess die Hand von Alcock, die ihn festhalten wollte, zurück und kletterte auf die Tragfläche hinaus. Mit einer Hand an eine dünne Strebe geklammert, rutschte er mit den Füßen - noch dazu behindert von einer langwierigen Beinverletzung - über den glitschigen eisbedeckten Flügel und schabte mit dem Taschenmesser die Eisschicht von den Instrumenten- gläsern. Die nur wenige Zentimeter von seinem Kopf entfernten Propellerblätter schüttelten ihn im Propellerwind hin und her, warfen Schwälle eisiger Luft gegen seinen Körper und versuchten, ihn in die Tiefe zu stossen. Brown kämpfte sich Zentimeter um Zentimeter ins Cockpit zurück, kletterte auf die andere Tragfläche und wiederholte sein Akrobatentstück auch bei den Instrumenten des andern Motors. Fünfmal noch musste der Navigator auf die Flügel hinaus, bis die Vimy wieder wärmere Luftschichten erreicht hatte. In stetem Steigflug hatte Alcock nun eine Höhe von über 3000 Meter erreicht und, Glück im Unglück, die Sonne wurde für kurze Zeit sichtbar, so dass Brown endlich mit dem Sextanten seine Position bestimmen konnte - zur Erleichterung beider, waren sie doch nicht weit vor der irischen Küste - nach 14 Stunden in der Luft.

Das Eis taute nun von den Tragflächen ab, aber ein Motor hatte die Kälte übelgenommen und bekam Fehlzündungen. Sie gingen jetzt tiefer und tiefer, und Brown riet Alcock zu einem südöstlicheren Kurs, um dem aufkommenden starken Südwestwind zu begegnen. Die Vimy flog jetzt in geringer Höhe, aber klare Sicht war erst in 70 m zu bekommen, knapp über den Wellen. 40 Minuten, nachdem sie den Südkurs gewählt hatten, sahen sie es: Echtes festes Land - die kleinen Inseln Beshal und Turk - 5 Meilen vor der Stadt Galway an der irischen Küste. Das Festland tauchte erst aus Regen und Nebel auf als sie fast darüber waren, und begrüßte sie mit den Kuppen der regennassen Hügel Irlands. Zehn Minuten später tauchten die Masten der Funkstation Clifden in der Nähe von Galway aus der Trübe des Nebels. Brown feuerte Leuchtpatronen ab, während die Vimy über der Station kreiste, aber es gab keine Reaktion beim Marconi-Personal, wohl infolge der frühen Morgenstunden. Auch als sie über der nahen Stadt Clifden Signale gaben regte sich nichts. Mit unruhig laufenden Motoren ging es zurück zur Funkstation, da es in unmittelbarer Umgebung der Stadt keinen geeigneten Landeplatz gab. Und ganz in der Nähe der Funkstation wählte Alcock ein für die Landung gut geeignet scheinendes grünes Feld. Nach einer letzten Schleife um die Masten der Funkstation setzte die Vimy zur Landung an, die wohl nach jener der Gebrüder Wright die wichtigste der Fliegerei war. Und jetzt tauchten auch die ersten Marconi - Techniker vor der Funkstation auf und begannen wie wild zu winken. Gesten, die die beiden überglücklichen Flieger berechtigterweise für einen irischen Willkommgruss hielten. Aber es sollten warnende Gesten sein, denn das vermeintliche Feld war in Wirklichkeit Sumpfland. Und so sanken die Räder der Vimy nach einem perfekten Landeanflug Alcocks gleich nach dem Aufsetzen bis zu den Achsen in den Matsch, der Flugzeugbug ging mit einem Ruck nach vorn und hoch zeigte das Vimy-Heck in den Himmel, den die beiden Flieger gerade bezwungen hatten.

Fotos: Jürg Haas und Rolls Royce

KURZNACHRICHTEN

McDonnell Douglas hat am 22. August das 1000. Strahlverkehrsflugzeug geliefert. Kunde waren die Trans International Airlines. Dieses Ereignis kam nur zehn Tage vor dem zehnjährigen Jubiläum der Erteilung des Lufttüchtigkeits-Ausweises für die DC-8 durch die FAA. In dieser Dekade wurden 482 vierstrahlige DC-8 und 519 zweistrahlige DC-9 für Mittel- und Kurzstrecken inbegriffen acht C-9A für die USAF geliefert. Insgesamt haben 63 Luftfahrtgesellschaften McDonnell Douglas - Jetliner in 35 verschiedenen Ausführungen beschafft.

Die Swissair hat ihre achte DC-8 erhalten. Die DC-8-62F wurde nach der Verzollung nach Stockholm geflogen, wo einige technische Kontrollen vorgenommen wurden. Seit dem 27. August ist die HB-IDK mit dem Namen Matterhorn auf der Fernostlinie der Swissair im Einsatz.

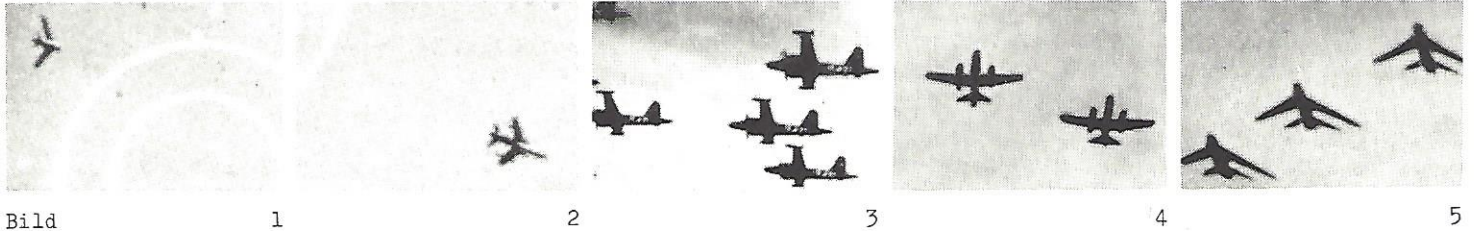
Am 26. August begann die Swissair mit der Ablösung ihrer Convair Coronado Flugzeuge auf allen Routen nach Tokio, indem sie diese 100-plätzig Flugzeuge durch DC-8 ersetzt, die je nach Version 142 bis 155 Sitze aufweisen. Als einzige Fern-Ost-Linie wird, bis zum Sommer 1970, nur noch die wöchentliche Verbindung nach Colombo und Singapur mit Coronados bedient. Die durch die Umstellung freigewordenen Coronados kommen im Verlaufe des Sommers und Winters zum Umbau auf 116 Plätze und gelangen anschliessend auf verkehrsintensiven Strecken Europas und des Mittleren Ostens zum Einsatz, wo sie ihrerseits die kleineren Caravelles ablösen und die 16 Einheiten umfassende DC-9 Flotte verstärken werden.

BAC hat die erste in England gebaute Jaguar aus dem Hangar gerollt. Die So6 ist ein einsitziges Erdkampfflugzeug und der sechste Jaguar-Prototyp. Sie wird ab 1972 bei der RAF im Einsatz sein. Im Juli wurde der 150. Flug mit den ersten vier Prototypen durchgeführt. Der zweite Zweisitzer-Prototyp flog dabei auf 40 000 Fuss und erreichte Mach 0.8 auf 30 000 Fuss.

Die Bundesrepublik Deutschland hat bei North American Rockwell 18 OV-10Z für Zielschlepp- und Schulungszwecke bestellt. Unsere Fotomontage zeigt die OV-10Z die mit einem Strahltriebwerk GE J85 über dem Rumpf ausgerüstet ist.



Die Transall A0-3 ist nach Biafra zurückgekehrt. Dieses Transportflugzeug hatte von Januar bis Mitte April die-



Lösungen bis 30.9.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 8/69: Mig-17 / DH-115 / Draken / F-100 / F-86F /

ses Jahres 198 Einsätze geflogen und war dann - von Bombensplittern, Streif- und Einschüssen mehrfach getroffen - zur 1 200-Stunden-Kontrolle ins VFW-Werk Lemwerder geflogen worden. Trotz der häufigen Raketen- und Bombenangriffe war die Transall nicht ausgefallen. Es mussten allerdings mehrere Teile der Zelle vollständig erneuert werden.

Die Besatzung der Transall stellt wieder die BALAIR, die im Auftrag des Internationalen Roten Kreuzes (IKRK) die von der deutschen Bundesregierung bereitgestellte A0-3 nach kurzen Zwischenlandungen in Basel und Bern nach Afrika flog. Sie wird dort auf die Bewilligung zur Wiederaufnahme der Flüge nach Biafra warten.



Mit der Harrier wurden eine Anzahl Starts und Landungen auf dem Kreuzer H.M.S. Blake durchgeführt. Es handelte sich um Versuche des britischen Verteidigungsministeri-

ums für schiffsgestützte Einsätze der Harrier ab Mitte der siebziger Jahre. Während den 34 Starts und Landungen auf dem 40 x 9 Meter grossen Flugdeck hatte die Blake 10 bis 25 Knoten Fahrt und rollte bis 5 Grad.

Die Royal Australian Navy will zehn Macchi M.B. 326H als Ersatz ihrer Vampire und Sea Venom bestellen. Die Commonwealth Aircraft Corporation baut die M.B. 326H bereits in Lizenz für die australischen Luftstreitkräfte.

Oesterreich bestellte 20 weitere Schulflugzeuge SAAB 105XT für seine Luftstreitkräfte und erhöhte somit seine Bestellung auf 40 Flugzeuge, die zwischen 1970 und 1972 zu liefern sind.

Fokker hat die erste F.28 Fellowship für Australien an die McRobertson Miller Airlines in Perth geliefert. Die M.M.A. gehört der Ansett Gruppe an und setzt seit beinahe zehn Jahren erfolgreich die F.27 Friendship ein. Ueberdies ist M.M.A. der Besitzer der Friendship mit der höchsten Flugstundenzahl der Welt: Der VH-MMS mit 32 369 Stunden und 26 353 Landungen (am 30.6.69). Dieses Flugzeug, das 27. aus der Fokker-Produktion begann seinen kommerziellen Einsatz am 31. Dezember 1959 auf der Linie Perth - Darwin.

SEKTIONSMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur September - Veranstaltung

Nach der Sommerpause findet am 25. September 1969 um 20.00 Uhr im Restaurant Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock als erste Veranstaltung ein abwechslungsreicher

DIA - COCKTAIL

statt. Die besten Fotografen unseres Vereins werden Ihnen in Wort und Bild von ihren Erlebnissen berichten.

Interessenten die ihre Bilder vorführen möchten, setzen sich bitte mit unserem Aktuar René Langlotz, Flughafenstrasse 40, Basel, Tel. 43 73 14 in Verbindung.

Nächste Veranstaltung: 30. Oktober Generalversammlung mit Apollo-Filmen!