



DELTA

FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ

November 1969

LUFTFAHRT-ZEITSCHRIFT

11

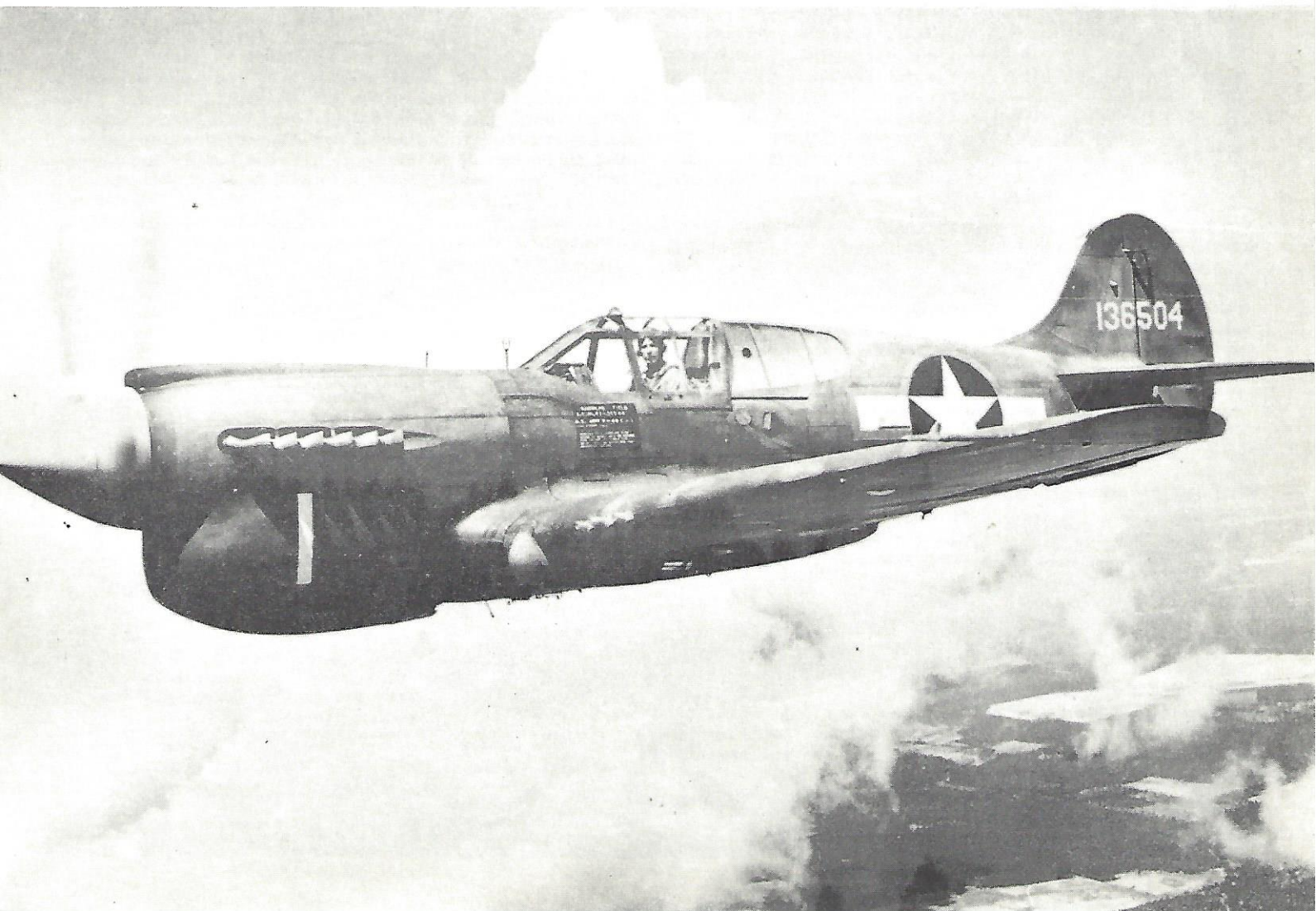
Wenig bekannt, doch besser als ihr Ruf

Im September 1942 wurden auch zwölf MC-202's zur Verstärkung des italienischen Expeditionskorps nach Russland gesandt. Zusammen mit den bereits im Einsatz stehenden MC-200 flogen die Folgore über 6000 Einsätze, bis sie zu Beginn des Jahres 1943 nach Tunesien verlegt wurden. Hier fochten erstmals P-38 Lightning's und P-39 Airacobras mit den wendigen Italienern und wie nicht anders erwartet, zeigte sich, dass die MC-202 beiden amerikanischen Typen überlegen war. Doch die schwache Bewaffnung des italienischen Jägers rettete manchen der schwer gepanzerten US Typen.

Während der Invasion von Sizilien und Italien 1943 wurden die restlichen, noch verfügbaren (ca. 120 Stck)

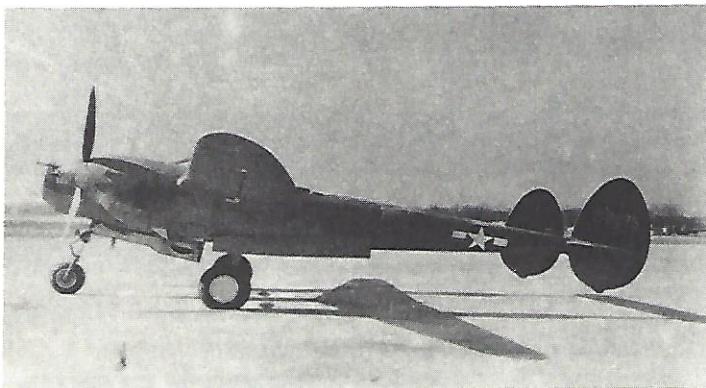
Folgore und wenige inzwischen gebaute MC-205 Veltro's (eine verbesserte Version der Macchi 202 mit stärkerem Triebwerk) als Abfangjäger gegen die US Bomber eingesetzt. Es ist klar, dass diese wenigen Flugzeuge die Kapitulation Italiens nicht verhindern konnten, höchstens etwas verzögern. Die italienische Flugzeugindustrie machte wohl grosse Anstrengungen, die schweren Verluste an Macchi-Jägern, welche vor allem in Afrika entstanden waren, wieder wettzumachen, doch der empfindliche Mangel an Triebwerken, welcher auch durch Importe von deutschen DB-601 Motoren nicht behoben werden konnte, entschied das Schicksal dieses erfolgreichen Jägers.

In dieser Nummer einige der Gegner der MC-202: als erster die P-40 Kittyhawk



Technische Daten:

Länge: 9,7 m, Spannweite: 11,2 m, Höhe: 3,6 m, Leergewicht: 2750 kg, Startgewicht: 3200 kg, Höchstgeschw. 600 km/h, Landegeschw.: 140 km/h, Startstrecke: 300 m, Landestrecke: 280 m, Gipfelhöhe: 12'300 m, Steigzeit auf 3000 m: 2 Min. 28 Sek.



Lockheed P-38 Lightning

Wendig und schnell...

Um das Bild dieser beiden erfolgreichen Flugzeuge abzurunden möchte ich nachfolgend eine Episode aus dem sehr bunten Fliegerleben von Squadron-Leader D.H. Clarke, welcher über fünfzig verschiedene Flugzeugtypen flog, nacherzählen:

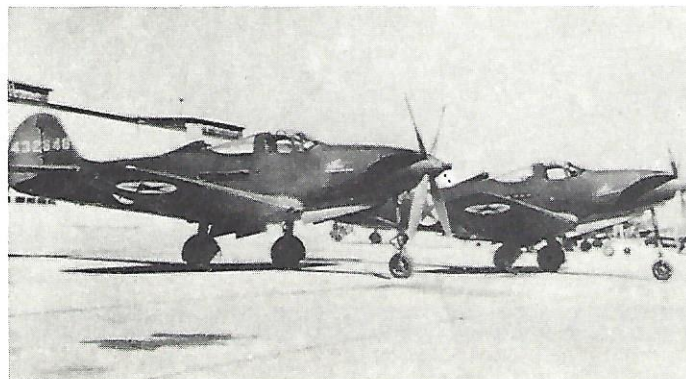
"Als sich Rommel nach der Schlacht von El Alamein zurückziehen begann, war beinahe jeder der Piloten des 239. (australischen Jabo..) Geschwaders entschlossen, auf einem der aufgegebenen Flugplätze des deutsch-italienischen Afrikakorps eine gegnerische Maschine als persönliches Spielzeug aufzustöbern. Und so ging es nicht lange, und wir erbeuteten eine Savoia-Marchetti SM-69, genannt "Wüsten-Lily", mit welcher wir die Urlauber nach Kairo zurückflogen und auf dem Rückweg die Bars auf unseren Feldflugplätzen verproviantierten. ME-109's, Stukas und Fiat CR-42 Doppeldecker wurden kein allzu seltener Anblick auf alliierten Flugplätzen, eine ME-108, ein Fiat G-50, ein Fieseler Storch und eine Henschel Hs-126 galten als Beuteflugzeuge mit Seltenheitswert. Doch ein Flugzeug, nach dem uns allen der Mund wässerte, blieb uns bis zur Kapitulation des Afrikakorps 1943 vorenthalten: die aussergewöhnliche, uns von Luftkämpfen her gut bekannte und gefürchtete Macchi MC-202 "Folgore".

Schlank, wendig und pfeilschnell - der Anblick des kleinen Seitensteuers mit den weissen Kreuzen hatte uns so manches mal die Angst in den Nacken getrieben. Erfahrene italienische Piloten hatten uns mit der 202 bewiesen, dass sie den Kurvenkampf gegen unsere P-40 nicht zu fürchten hatten, sie kurvten uns mühelos aus. Wurden die Kämpfe allzu hektisch, so zogen sie mit einem eleganten Schwung hoch und liessens uns förmlich stehen. Es gibt kaum etwas Niederschmetterndes, als zusehen zu müssen, wie der Gegner sorglos mit einigen eleganten Kunstflugfiguren wegzieht, während das Triebwerk der eigenen Maschine mit Notleistung nicht imstande ist, einen auch nur annähernd in Schussdistanz an den Feind heranzubringen. Wir taten unser Möglichstes und noch mehr, um an die Macchis heranzukommen, doch selten waren wir dazu imstande - ihr Flugzeug war uns einfach in allen Punkten überlegen. Kein Wunder wollten wir es fliegen!!

Während des ganzen Vormarsches richtete ich es ein, immer als Erster auf einem frisch eroberten Flugfeld aufzutauchen, doch die zurückgebliebenen "Folgores" waren immer systematisch zerstört worden, mit Aexten, Hämmern, sogar Säure wurde verwendet. Es waren immer eine Anzahl noch flugbereite Typen auf den Plätzen, doch nie eine Macchi 202, die Italiener schienen zu wissen, wie gern wir eine fliegen wollten und zerstörten sie vor ihrem Rückflug allesamt.

Nun - ich fand das zweitbeste - die Macchi 200 Saetta. Ich fand sie in Sorman, einem von Palmen umgebenen Flugplatz an der Küste, zwischen Tripolis und Zuara.

Etwa 30 - 40 Fiat CR-42 und Macchi MC-200 standen umher, alle zerschossen und zerstört, mit einer einzigen Ausnahme, in einsamer Pracht und offensichtlich



P-39 Q

frisch vom Werk geliefert stand dort eine MC-200, ihre einzige Beschädigung bestand aus einer mit dem Hammer zerschlagenen Windschutzscheibe, offenbar hatte es nicht mehr für Schlimmeres gereicht, als die Bodenmannschaft flüchten musste. Glückliche und zufriedene malte ich Kokarden und die Staffelkennzeichen -LD- auf den glänzenden Rumpf, organisierte einen Mechaniker und liess ihn den Vogel auf Herz und Nieren prüfen. Drei Tage später überflog ich sie auf unseren Feldflugplatz bei El Assa, Macchi MC-200 No. MM 5285 gehörte nun mir!

Und sie war wundervoll - trotzdem sie mich am Ende töten wollte, es war nicht ihre Schuld, und ich erinnere mich noch heute mit Genuss an die Stunden, in der ich sie flog, ich war von ihr begeistert!

Das Cockpit war geräumig und offen, ohne Schiebedach welches die Sicht behinderte. Statt dessen waren seitlich zwei verglaste Klappen, welche eine gute Sicht ermögllichten, ich konnte sogar ohne Mühe zum Höhensteuer sehen, ein Unterfangen, welches in der P-40 "Tomahawk" eine akrobatische Nummer voraussetzte. Die Frontscheibe war nicht schussfest, und der Sitz, obwohl gepanzert, sah nicht gleich stabil aus wie in unseren englischen Flugzeugen. Auch die Bewaffnung war eher schwach, nur zwei MG's, über dem Motor placiert und durch den Propellerkreis feuernd - aber die Schusszähler (ein nützlicher Luxus) im Cockpit zeigten bis maximal 370 Schuss pro MG, somit hatte auch ein schlechter Schütze seine Chancen. Der MG-Abzug befand sich an der üblichen Steuersäule.

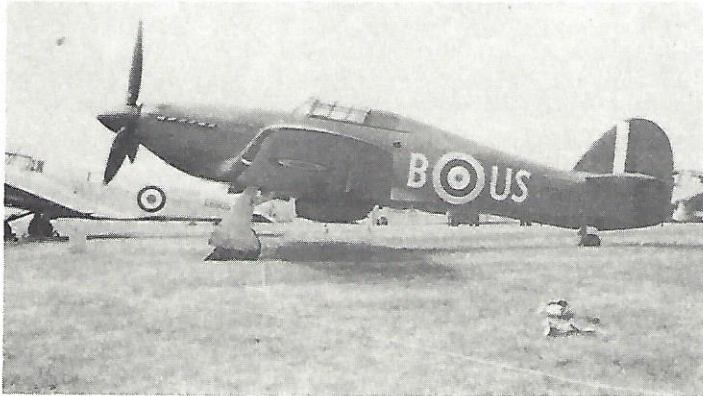
Es waren zwei Geschwindigkeitsmesser vorhanden, mit einem Pitotrohr an jedem Flügelende, eigentlich verwirrend, doch sicher sehr interessant bei einer Glissade. Die übrigen Instrumente waren gut, wenn auch nicht so reichhaltig wie in den alliierten Flugzeugen. Sehr aufpassen musste man beim Gashebel, er funktionierte verkehrt, d.h. um Gas wegzunehmen, musste man (wie bei allen ital. Mil. Flzg.) den Hebel nach vorne schieben. Diese Tatsache führte einmal beinahe zu einer Massenkollision, als ich eine ebenfalls erbeutete Fiat G-50 anlassen wollte und den Gashebel in gewohnter Weise nach hinten zog! Aufheulend übersprang die Fiat die Bremsklötze und raste auf eine Gruppe parkierter Kittyhawks zu. Mit weichen Knien brachte ich sie damals kurz vor den Kittys zum stehen....

Das Triebwerk der Saetta, ein Fiat-Sternmotor von 870 PS war ein Schmuckstück einer Nähmaschine, ich erinnere mich, wie erstaunt ich war, als das Flugzeug bei einer Motorendrehzahl von nur etwa 1700 Touren eine Geschwindigkeit von 365 km/h erreichte. Mein Eindruck war (und ist es noch immer) dass die Macchi so schnell wie die Hurricane I flog, dazu war sie viel wendiger.

Die Startstrecke war, gemessen an unseren schweren Tomahawks, fantastisch kurz. Das "handling" der Maschine war fingerspitzen-leicht in allen Bereichen. Wir veranstalteten Uebungsluftkämpfe und ich focht mit meiner "Saetta" gegen Hurricanes II, Kittyhawks III und Spitfire V und wir fanden heraus, dass die MC-200 sie

alle auskurvte. Obwohl die drei alliierten Jäger schneller waren, die Hurricane II nur sehr wenig, übertraf nur die Spitfire V die "Saetta" in der Steigleistung.

Meine Macchi hatte bloss eine einzige schlechte Angewohnheit: Bei der Landung, kurz vor dem Aufsetzen, schmierte die rechte Tragfläche etwas ab. Es war komisch, sie tat es nämlich nicht, wenn ich sie in der Luft "probe-landete". Nun - es war einfach ihre einzige



Hawker Hurricane I

Mucke, das breite Fahrgestell verhütete Schlimmeres, vorausgesetzt, man liess sie nicht aus grösserer Höhe plumpsen. Man konnte natürlich auch eine Radlandung produzieren, (im Gegensatz zur Dreipunktlandung) doch für diese Landart hatte ich nie viel übrig.

Zusammenfassend, wenn die Macchi 202 ähnliche Eigenschaften besass, (und das hatte sie!!) dann hätten uns die Italiener eigentlich wie die Fliegen vom Himmel wegputzen sollen, und zu Beginn des Afrikakrieges hätten die mit Macchi MC-200 ausgerüsteten italienischen Staffeln eigentlich noch erfolgreicher sein sollen, als sie es wurden.

Ich verlor meine "Saetta" am 5. März 1943.

Ich rollte mit ihr zur Piste, drehte sie in den Wind, gab Gas und drückte den Knüppel nach vorne. Das Heck hob sich einmal, zweimal, aber - anstatt sich zu heben wie es sollte, bumste es zurück und die Flugzeugnase reckte sich plötzlich steil gegen Himmel. Ich schmiss den Gashebel nach vorne, riss die Zündung heraus und dachte mir, ich hätte ein Treibsandloch erwischt.

Doch als ich aus der Macchi kletterte und sah, dass das gesamte Heck abgebrochen war, wusste ich, dass ich mein Glück wieder einmal sehr, sehr strapaziert hatte!

Die Italiener hatten doch Säure verwendet...!

WG.

Fauchend lief die Turbine an...

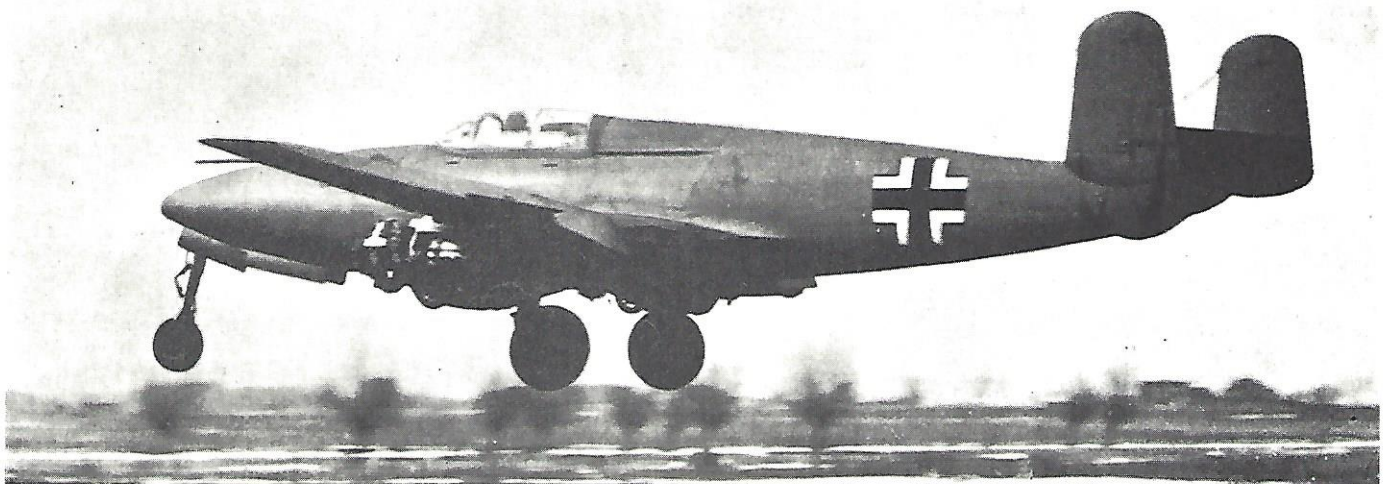
Bremen. Ein Rekord, der Deutschlands führende Rolle im Flugzeugbau der 30er Jahre bestätigte, hat Geburtstag. Heute - am 27. August 1969 vor 30 Jahren - startete als erstes Strahlflugzeug der Welt die He 178 von Heinkel. Im Morgengrauen dieses fast windstillen Tages hob Testpilot Erich Warsitz die mit einem Triebwerk ausgerüstete Düsenmaschine - eine geheime Entwicklung für die Luftwaffe - von der Piste in Rostock-Marienehe ab. Eine neue fliegerische Welt hatte begonnen, wie es Konstrukteur Ernst Heinkel begeistert formulierte: das Zeitalter der Düsenflugzeuge. Seit 1965 gehört die Heinkel-Flugzeugbau GmbH zur Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH Bremen, die das erste deutsche Düsenverkehrsflugzeug - die VFW 614 - baut.

"Wir alle fühlten die Spannung vor einer grossen Entscheidung", berichtete Ernst Heinkel später über den 27. August 1939. Die He 178 wurde an den Start geschoben, und Warsitz schob sich hinein. Dann lief die Turbine fauchend an. Heinkel sah noch, wie ein kleiner Vogel, der ahnungslos durch den Morgen flog, vom Sog des Triebwerkes erfasst und in das gähnende Maul des Ansaugschachtes im Bug des Flugzeuges gerissen wurde. Fast im selben Augenblick begann der Start. Ausserst schnell, sichtbar schneller als Propeller-Maschinen, stieg die He 178 auf 300 und 400 m Höhe. Doch irgendetwas war am Fahrgestell nicht in Ordnung. Vergeblich

versuchte Warsitz mehrmals, es einzuziehen. Dann gab er es auf und ging auf 500 m. Heinkel in diesem Augenblick: "In Gottes Namen mit oder ohne Fahrgestell. Aber er fliegt!!! Er fliegt." Sicher setzte Warsitz nach knapp sieben Minuten auf und rollte aus. Jubelnde Monteure und Techniker hoben ihn und Heinkel wie nach einem grossen Sieg auf die Schultern und trugen die beiden Männer über den Flugplatz.

Wenige Tage später indes wurde die Begeisterung gedämpft. General-Luftzeugmeister und Weltkrieg-I-Jagdflieger Ernst Udet hatte zwar den Heinkel-Pilot Warsitz mehrfach als "tollkühnen, verrückten Burschen" gerühmt, doch er war nach der ersten Vorführung sehr skeptisch. Allerdings galt die He 178 auch als reines Versuchsflugzeug. Zwei Jahre später, am 5. April 1941, bekannte sich Udet jedoch zu der neuen Strahltriebwerkstechnik. An diesem Tage - zwei Wochen bevor sich auch in England zum ersten Mal ein Strahlflugzeug (die einmotorige Gloster-Whittle E 28 - 39) in die Luft erhob und anderthalb Jahre vor dem Erststart des ersten amerikanischen Düsenflugzeuges Bell P 59 A (am 1. Oktober 1942) - flog das erste zweimotorige Strahlflugzeug der Welt, die He 280. Wieder sass Warsitz am Steuer und verblüffte durch seine gewagten Kunstflieger-Tricks mit einer völlig neuen, ihm im letzten Detail nicht bekannten Maschine. Spontan eilte Udet diesmal auf Heinkel zu

Die Heinkel He 280 V 1 landet nach erfolgreichem Erstflug



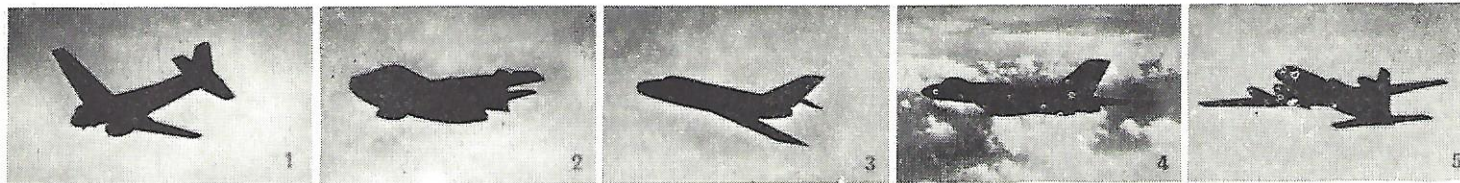
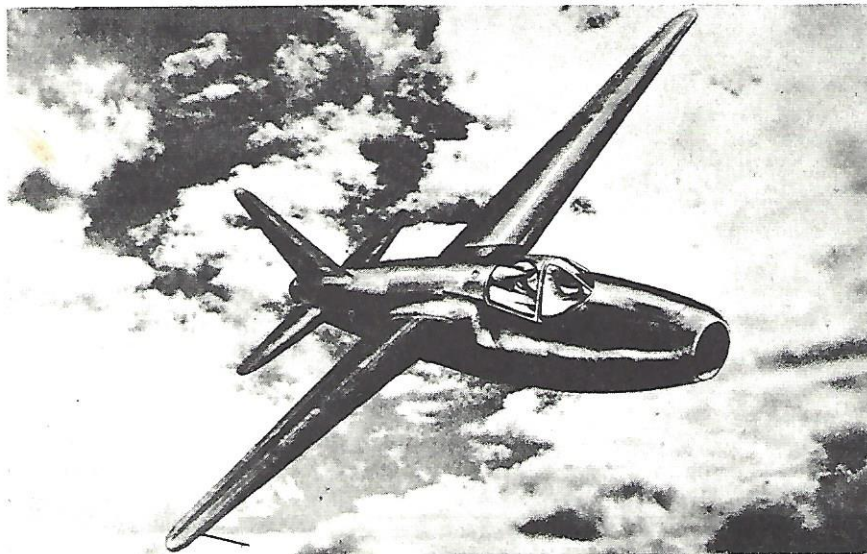


Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 30.11.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Folgende Teilnehmer haben den Test Nr. 9/69 richtig gelöst: Peter Gut, Basel; Paul Schüpbach, Belp; Ralph Sutter, Riehen; Richard Wagner, Wiedlisbach und Gerhard Wyler, Münsingen.

Auflösung Test 10/69: B-58 / B-52 / Mig-19 / Demon / Mystère IV



Die Heinkel He 178 im Fluge - vor 30 Jahren

und sagte: "Ich möchte Ihnen danken für das, was hier geleistet worden ist. Das ist vielleicht der stolzeste Tag, den die Firma Heinkel bis jetzt erlebt hat." Es blieb sicher einer der bemerkenswertesten Tage in der Unternehmensgeschichte. Kurze Zeit später starb Udet. Die Strahlflugzeug-Entwicklung stockte, weil das Reichsluftfahrtministerium technische Risiken fürchtete. Als die ersten Maschinen mit Strahltriebwerk dennoch Ende 1944 in die Produktion gingen, stand das Kriegsende kurz bevor.

Heinkel-Testpilot Erich Warsitz ist heute 63. Er lebt - als Fabrikant noch immer aktiv - im Schweizer Tessin. Warsitz weigert sich, seine Flugstunden oder -Kilometer auch nur schätzungsweise anzugeben. ("Schon 1934 hatte ich mehr als eine Million Kilometer geflogen"). Und er fliegt heute noch. Allerdings ohne Testflug-Risiko und nur aus Spass, wie er beteuert, klettert er hin und wieder ins Cockpit seiner einmotorigen Meta-Sokol LD 400.

KURZNACHRICHTEN

Sud Aviation hat 2 045 Helikopter an 155 Kunden in 63 Ländern verkauft. Es sind dies 1 157 Alouette II, 734 Alouette III, 49 SA 321 Super Frelon und 105 SA 330 Puma. Mit den 175 Djinn und 185 S-58 deren Produktion aufgehört hat, gibt das sogar eine Zahl von 2 405.

Als 10. Fluggesellschaft hat National Airlines McDonnell Douglas DC-10 bestellt. Es handelt sich um neun Flugzeuge und acht Optionen. Die Gesamtzahl der Bestellungen und Optionen für DC-10 beläuft sich auf 201 Stück. Auf der Kundenliste figurieren neben National: American, KLM, Northwest, Overseas National, SAS, Swissair, Trans International, United und UTA.

Boeing beginnt mit dem Bau der SST - Prototypen; nach den Projektplänen könnte das erste Flugzeug bereits 1972 in der Luft sein. Die beiden viermotorigen Prototypen aus Titan werden 85,3 m Länge und am Heck 15,24 m Höhe haben. Die Spannweite der Flügel wird 43,15 m betragen. Jedes Triebwerk wird mehr als 27 220 kp Schub haben. Das U.S. SST wird bis zu 300 Personen mit 2 890 km/h befördern. Bis heute haben sich 26 Fluggesellschaften Lieferpositionen für 122 U.S. SST gesichert.

SEKTIONSMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur November - Veranstaltung

am Donnerstag, den 27. November 1969 im Restaurant Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock:

LOCKHEED GEORGIA

Unser Mitglied Max Sutter berichtet über seinen Studienaufenthalt in den Lockheed - Flugzeugwerken.

Zur Illustration wird er direkt aus USA Filme erhalten.

In der BUCHHANDLUNG WOHLER am Claraplatz erhalten unsere Mitglieder gegen Vorlage der Postcheck-Quittung 10 % Rabatt auf Bücher über Luft- und Raumfahrt.

Bern

Unsere Wintersaison begann am 19.9.69 mit einem Vortrag von P. Aegerter über den Aero-Salon in Paris. Am 3.10. berichteten unsere beiden Mitglieder P. Trippi und P. Kuhn über ihre Ferienreise in die Oststaaten. Unser Dia-Cocktail mit den besten Bildern dieses Jahres fand am 7.11. statt.

Nächster Anlass: 5. Dezember 1969 - Filmabend