



Ramstein AFB Von Hanspeter Frommlet †

Unser Vereins- und Vorstandsmitglied Hanspeter Frommlet ist im Oktober einem tragischen Unglücksfall zum Opfer gefallen. Zum Andenken an unseren Kameraden publizieren wir hier seine letzte Arbeit für das DELTA.

Der Vorstand FEBS und die Redaktionskommission DELTA

Der grösste amerikanische Luftwaffenstützpunkt im nördlichen Europa liegt 15 km westlich der Stadt Kaiserslautern in der Pfalz, unweit der französischen Grenze. 1951-1953 erbaut, bestand der Flugplatz Ramstein zunächst aus zwei getrennten Plätzen; am ersten Dezember 1957 wurden sie unter dem Namen Ramstein/Landstuhl zu einem grossen Flugstützpunkt zusammengelegt, und wenig später verkürzte man auf den heutigen Namen: Ramstein Air Force Base.

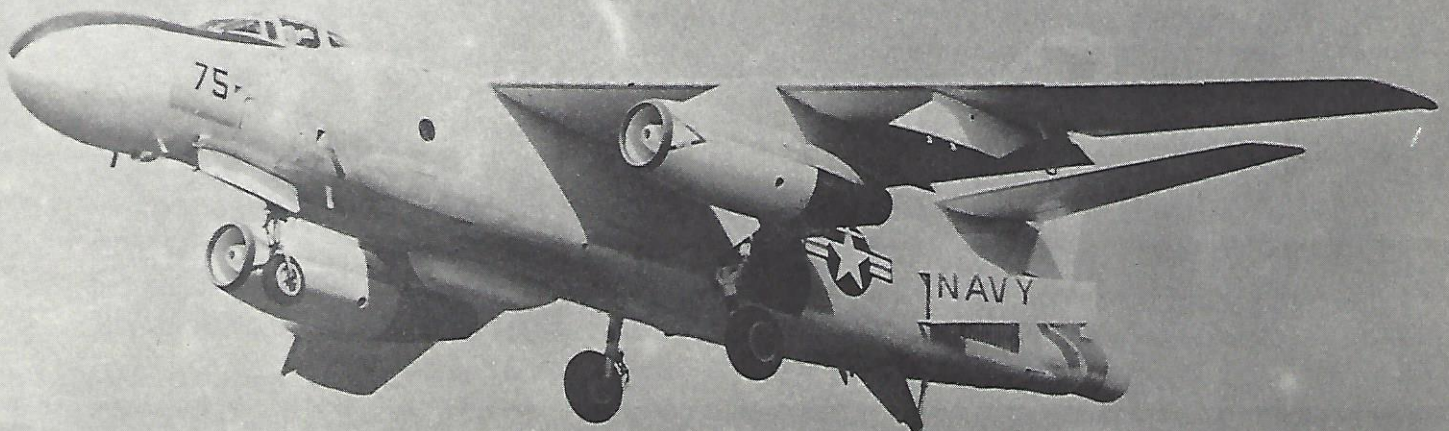
Das 26. taktische Aufklärungsgeschwader, das einzige seiner Art auf dem Kontinent, verwaltet den Flugplatz

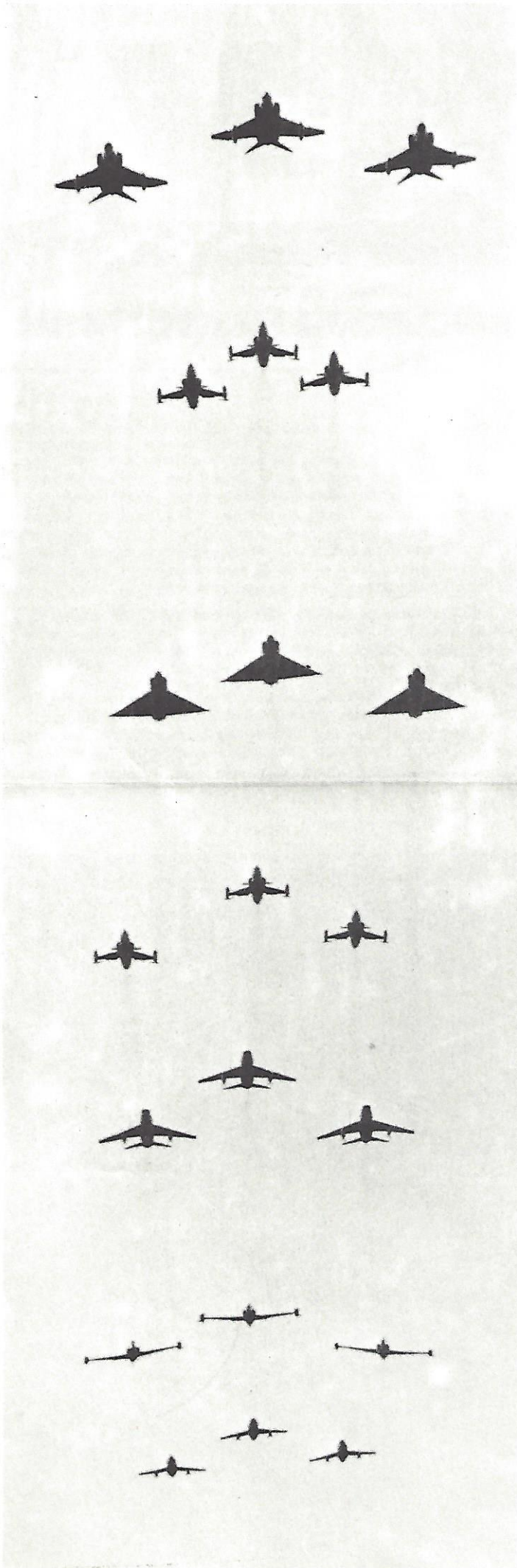
und ist zugleich für den Nachschub aller auf dem Platz stationierten Einheiten verantwortlich. Diese Versorgung umfasst 50 verschiedene Einheiten; zusätzlich fallen gegen 150 Aussendienststellen, die in Deutschland, Italien, Türkei, England, Griechenland, Belgien und Holland liegen, unter diese Versorgung. Darüber hinaus ist Ramstein auch für die Einsatzfähigkeit des Luftschliessplatzes Siegenburg verantwortlich.

Das Aufklärungsgeschwader fliegt die RF-4C Phantom, die Aufklärerversion des Standardtyps. Seit kurzem untersteht diesem Geschwader auch eine Abfang-Jagdstaffel, die mit F-102 Delta Dagger ausgerüstet ist.

Die 22. Aufklärungsstaffel, in Friedenszeiten in Mountain Home, Idaho, stationiert, untersteht im Ernstfall ebenfalls dem "26" und wird nötigenfalls nach Ramstein verlegt. Diese Staffel fliegt ebenfalls die RF-4C. Kriegsmässig würde auch die 4713. Defense System Evaluation Squadron (Auswertung von Verteidigungssystemen)

Nicht offiziell in Ramstein: Die EA-3B Skywarrior





men) mit ihren Flugzeugen vom Typ EB-57, wenn erforderlich, von Ramstein aus operieren.

Als "Auge" der 17. US Luftflotte, die auch in Ramstein "zu Hause" ist, erfüllt das taktische Aufklärungsgeschwader folgende Aufgaben: Visuelle, optische, elektronische und Allwetteraufklärung, selbstverständlich im 24 Stunden Betrieb! Taktische Luftaufklärung setzt sich zusammen aus Erfassung und Sammlung der erfliegenen Luftbildaufklärung, der Entwicklung des Bildmaterials, der Luftbildauswertung und anschließender Weiterleitung der Ergebnisse.

Im weiteren ist das Geschwader gleichzeitig für operative und defensive elektronische Abwehrmassnahmen verantwortlich und betreut die Ausbildung alliierter Streitkräfte in elektronischer Kriegsführung. Aus diesen Gründen dürften wohl auch eine bis zwei modifizierte EA-3B Skywarrior der US Navy, die in Ramstein offiziell nicht existieren (dafür aber immer scharf bewacht werden!) dort stationiert sein.

Als weitere Einheiten, die ihren Sitz in Ramstein haben, seien hier noch die Fernmeldezentrale Mitteleuropa, der Luftrettungsdienst-Atlantik sowie die 4. Alliierte Taktische Luftflotte erwähnt. Dank dem weitgesteckten Aufgabenbereich verfügt der Flugplatz Ramstein mit den Flugzeugen vom Typ RF-4C, F-102, T-33, T-39, C-54, T-29 und HH-19 über eine respektable Lufteinsatzbereitschaft.

Mit einer solch vielfältigen und verschiedenartigen Zahl von Einheiten, deren Einsatzaufträge Hand in Hand ineinandergreifen, repräsentiert Ramstein in der Tat, eine Nervenzentrale ersten Ranges für das Luftverteidigungssystem der Nato; ein Besuch anlässlich des Tages der offenen Tür, der jedes Jahr im Mai stattfindet, dürfte deshalb für jedermann zum unvergesslichen Erlebnis werden.

Fotos: Jürg Haas

links von oben:

F-4, F-104, F-102, F-104, F-100, T-33, G-91

Martin EB-57



untenstehenden Brief haben wir von unserem in England weilenden Mitglied Willi Rohr erhalten. Er hatte die Gelegenheit, einmal "in die Töpfe anderer Köche" zu gucken und berichtet uns darüber:

London, 19. Okt. 1969

9th Annual International Aircraft Recognition Contest

Wie Du aus dem Brief gesehen hast, hat alles bestens geklappt. Als ich vor 3 Wochen am Samstag zu meiner Land-Lady kam, war ein Brief dort mit Anmelde-Formular und Bedingungen. Ich habe mich sofort angemeldet und die Einschreibgebühr überwiesen.

Die Einschreibgebühr beträgt für

Einzelkämpfer sh 10/6 (ca. Fr. 5.30)

Teams (3 Kämpfer) sh 21/- (mit einer Reduktion von sh 10/6 pro Team für zusätzliche Teams aus der gleichen Einheit oder vom gleichen Club)

Gekämpft wird um folgende Preise:

- 1 Air-Britain Silver Challenge Cup -
Supreme Team Award, all comers
- 2 Air-Britain "Tiger" Challenger Trophy -
Supreme Top Scorer, all comers
- 3 Air-Britain McKay Silver Trophy -
Team Award for N.A.T.O., R.A.F., R.N., U.S.A.F., etc.
- 4 B.A.C. Lightning Trophy -
Top Scorer (aus Gruppe 3)
- 5 Hunting Silver Pembroke Trophy -
Team Award for R.O.C. (Royal Observer Corps)
- 6 Hunting Jet Provost Trophy -
Top Scorer (aus Gruppe 5)
- 7 BEA Trident Trophy -
Team Award for A.T.C., C.C.F., and Air Scouts.
- 8 BOAC 707 Trophy -
Top Scorer (aus Gruppe 7)
- 9 Hawker Siddeley Andover Trophy -
Team Award - Highest Scoring Air-Britain Team

Alle diese Trophies werden jährlich vergeben als Wanderpreis. Zusätzlich erhalten die Sieger aber noch Geldpreise in Form eines Checks. (Die Höhe kann ich Dir leider nicht sagen).

Der Wettkampf findet in einem kleinen Theater statt (ähnlich wie die Gewerbeschule Basel). Der Beginn ist 14.00. Die Plätze der Wettkämpfer werden ausgelost und zwar so, dass von einem Team einer vorne, einer in der Mitte und einer hinten sitzt. Ebenfalls wird unter den Einzelkämpfern der Platz unter der gleichen Anzahl Front-, Zentral- und Sitzen im hinteren Drittel ausgelost.

Der Wettkampf besteht aus 30 Filmausschnitten in Farbe. Der Wettkämpfer erhält ein Blatt mit 30 Linien mit

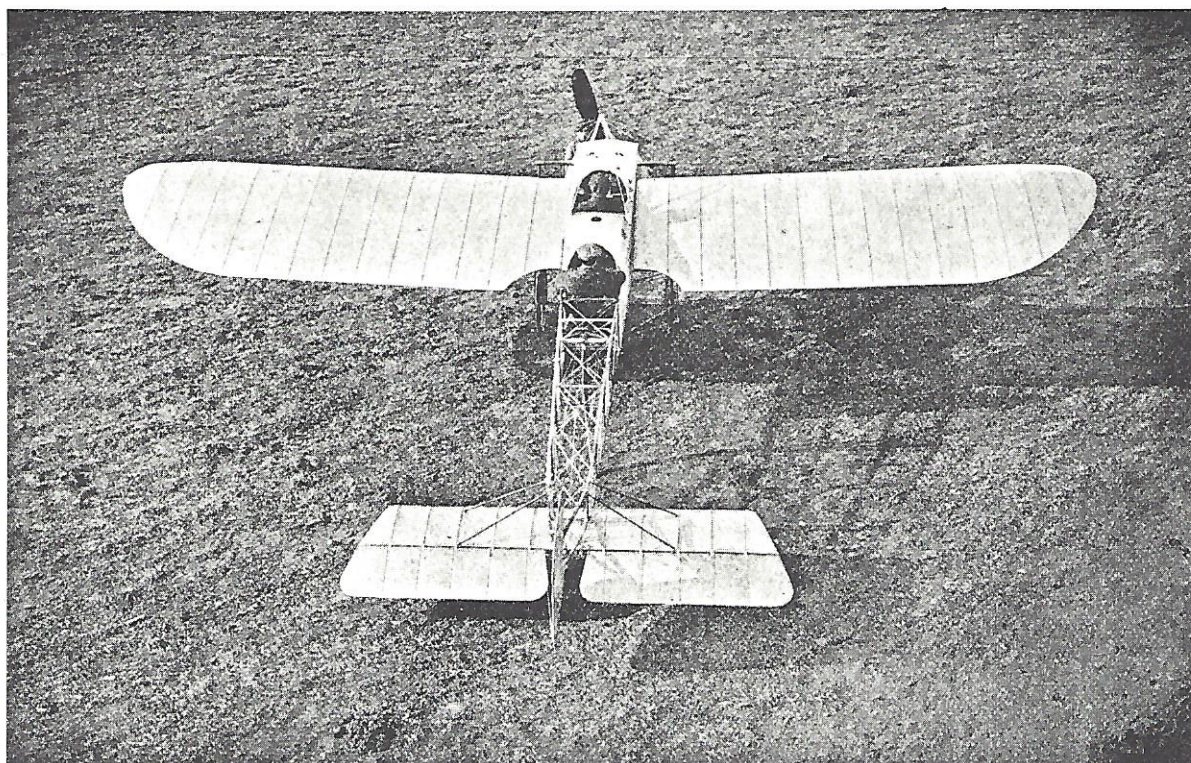
2 Kolonnen. In die Linke kommt die "Basic Answer" z.B. "Viscount", in die Rechte zusätzliche Bezeichnungen wie Hersteller, Serie, Gesellschaft. Für die Rangliste zählen nur die linken Angaben. Im Falle von Punktgleichheit wird dann die rechte Kolonne zur Klassierung benötigt. Filmqualität und Zeitdauer entspricht genau dem Wettkampf in der Schweiz, dafür ist die Auswahl der Typen grösser (vom Dreidecker bis zum Ueber-schalljäger). Die folgenden Lösungen vom diesjährigen Wettkampf zeigen Dir, wie meine Chancen waren:

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| 1) An - 24 | 16) Wilga |
| 2) H - 21 | 17) Fellowship |
| 3) Super Cub | 18) Alouette III |
| 4) DC - 8 | 19) Avro Triplane |
| 5) Atlantic | 20) Voodoo |
| 6) Avro 504K | 21) Mirage III |
| 7) Herald | 22) Islander |
| 8) Airtourer | 23) Tiger Moth |
| 9) Falcon Six | 24) Agusta - Bell 204 |
| 10) D.H. 60 Moth | 25) Hunter |
| 11) Thunderstreak | 26) F - 260 |
| 12) Ma - 2 | 27) Venom |
| 13) Messenger | 28) Tri - Traveller |
| 14) Trener Master | 29) Airedale |
| 15) Swallow | 30) CL - 215 |

Der Standard der Kämpfer ist sehr hoch, hatte es doch einen mit 30 richtigen Antworten und 4 mit 29 Punkten. Lache nicht - ich brachte es auf 13 richtige Antworten.

Was ich am Wettkampf sehr gut fand ist, dass sofort nach Einzug der Testblätter der Film nochmals gezeigt wurde. In der Zwischenzeit bis zur Preisverteilung wurden Filme gezeigt über die BAC I-II, Harrier, Concorde und über eine Experimental-Flugzeugausstellung in Amerika. Alles in allem, ein sehr guter Test und sehr gut organisiert.

Willi



Bider mit seinem ersten Blériot-Zweisitzer in Pau

Zum Bider-Gedenkjahr:

Der Pyrenäenflug

(Ein Brief Biders aus Pau)

Am 24. Januar 1913 um 0645 fing mein Motor an zu surren. Ein Händedruck von meinen Freunden, und schon schwebte mein Apparat zwischen Tag und Nacht, beim Mondschein dem sternenbedeckten Himmel zu. In zwei grossen Schleifen stieg ich über dem Flugfeld auf eine Höhe von 1000 m, um von da aus im Vorrücken die Höhe der 60 km entfernten Gipfel der Pyrenäenkette zu erreichen. Immer höher schraubte sich der Apparat und langsam, aber mächtig kamen die Berge auf mich zu. Nach 40

Minuten schon war ich von Letzteren umringt. Das Steigen wurde schwieriger und ich stiess jetzt auf sogenannte Luftlöcher. Da mein Apparat stark beladen war, so sank ich beim Passieren dieser Luftlöcher in 3 - 4 Sekunden mindestens 100 m. Also immer das Höhensteuer! Kräftig, dumpf dröhnend arbeitete der Motor. Jetzt wurde ich veranlasst, durch starke Strömungen das Tal zu verlassen. Links und rechts geschaukelt, langte ich auf einer Höhe von ungefähr 2000 m an. Prächtig entfaltete

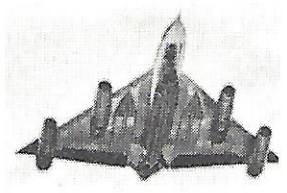
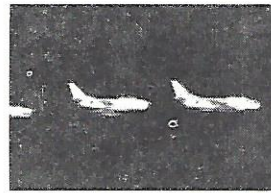
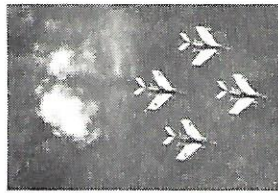
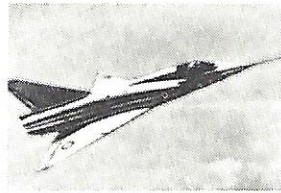
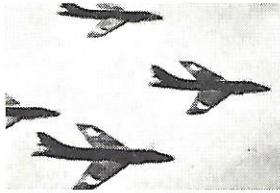


Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 31.12.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal

Im Test Nr. 10/69 haben fünf Punkte erzielt: Tobias Bächle und Ursula Mühlethaler, Basel und Ralph Sutter, Riehen. Vier Punkte erzielten Urs Hersperger, Breitenbach sowie Heinz Lehmann, Basel

Auflösung Test 11/69: Super DC-3 / Tunan / Super Mystère / Vulcan / Britannia

sich unter mir die durch den Sonnenaufgang glitzernde Pyrenäenkette. Herrlich war der Anblick, tadellos arbeitete der Motor. Jetzt überflog ich die Kette in gerader Linie und steuerte dem Tale des Gallego zu. Vermitteltst einer Karte, die der Direktor und ich präparierten, konnte ich mich tadellos orientieren. Nach 2stündigem Fluge erblickte ich die Ebene des Gallego und später Zaragossa mit dem glänzenden Ebro. In der Ferne schon tauchten wieder beträchtliche Erhebungen auf. Leider stiess ich gleich nach den Pyrenäen auf einen ziemlichen Gegenwind, so dass ich anstatt 115 nur 90 km in der Stunde zurücklegte. Um 10 Uhr befand ich mich also wieder über dem Gebirge. Da die Sonne schon ihre Kraft entfaltete, und dadurch über den Bergen starke Strömungen verursachte, so wurde ich ganz unbarmherzig geschüttelt. Jetzt musste ich wahrnehmen, dass das Oel nicht bis Madrid reicht. Aber immer vorwärts, die Serra Ministra überfliegend, langte ich, was ich nach der Karte konstatieren konnte, über Guadalajarra an, also 50 km vor dem Ziel, in einer Höhe von 1500 m. Oel hatte ich noch für 10 Minuten, also Landung unbedingt notwendig! Rasch überblickte ich das Terrain, stellte meinen Motor ab und sauste in einem mächtigen Spiral-Gleitflug auf die spanische Erde nieder. Landung nach bereits 5 1/2 stündigem Ringen! Gelandet habe ich etwa 3 Kilometer vor dem genannten Städtchen, und so musste ich zu Fuss auf Oel los. Nachdem ich einige Telegramme aufgeben und Oel gefunden hatte, trabte ich zu meinem Vogel zurück. Drotschken kann man in dieser Gegend nicht bekommen. Schweisstriefend langte ich um 2 Uhr wieder auf dem Landungsplatz an.

Der Apparat wurde inzwischen von neugierigen halbwildern Bauern ganz umringt. Nachdem ich das Oel eingefüllt hatte, instruierte ich einige dieser Kreaturen, wie sie den Apparat halten sollten, trieb den Motor an, stieg in den Apparat, und schon schwebte derselbe Madrid entgegen. Zwischen Landung und Départ in Guadalajarra hatte sich der Himmel geschwärtzt, und kaum befand ich mich auf 1000 m, so fing es an zu regnen. Wie das beisst im Gesicht! Aber vorwärts! Fein arbeitete der Motor und wie Trommelschlag tönt der Regen auf den Flügeln. Endlich taucht im Regen verschwindend ein Häusermeer vor mir auf: Madrid! Mich nach dem Kompass orientierend, überflog ich die Stadt in der Richtung Nordost-Südwest, flog eine Kurve über dem Königspalast und wandte mich dann dem 6 km entfernten Militärflugfeld zu. Ungefähr 2 km vor demselben, ein kräftiges Schütteln des Motors! Lächelnd stellte ich ihn ab, indem ich dachte, er habe seine Sache gemacht. Glück muss man haben beim Fliegen! Wäre mir diese Panne im Gebirge zugestossen!

Frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr

wünschen der Vorstand der FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ,

Sektion Basel und die Redaktionskommission des DELTA allen Mitgliedern und Lesern.

Sonic Boom

Pschschtt...hallo, Nachbarin, haben Sie den schon gehört? Nein, nicht den von der Florida-Affäre, auch nicht den von der Porter-Affäre, nein, pssst... den von der Texas-Affäre! WAS, Sie kennen DEN nicht??? Ja, ist's die Möglichkeit, sind Sie denn nicht in der neuen Erkastolkapflukomm? Und Sie kennen auch tatsächlich keinen Offizier der als Delta-Besitzer durch andere Offiziere verhaftet werden könnte? Nicht, na, dann hören Sie mir mal gut zu, aber leise, bitte, sonst "Grüezi-wohl Frau Stirnimaa..." können Ihre Freunde Sie dann auch fragen "... wie geit's de Ihrem Ma?" - beim Tütenkleben und so..

Also, die Sache ist die, unsere Flugwaffe hat jedes Jahr weniger Flugzeuge, das ist wohl bekannt! (Stimmt nicht, unsere schweren Transportflieger-Verbände haben seit 30 Jahren den unveränderten Bestand von 3, in Worten drei JU-52!, der Setzerlehrling). Mit dem Milliärdchen, welche unsere Brausewinde ausgeben können, lassen sich kaum mehr Flugzeuge anschaffen, als wir jeweils Mitglieder an der GV haben, d.h. also viel zu wenig! Jawolll, Herr Oberst!

Also kamen unsere findigen Köpfe auf die Idee, eine komplette Erdkampfarmada zu leasen. Na klar, wenn man Autos leasen kann, weshalb sollte man keine Flugzeuge auf diese Tour kriegen? Und was man hört, soll sich die Confederate Air Force des Staates Texas sehr für dieses Projekt interessieren. Man bedenke diese Vorteile: keine Qual der Wahl mehr, da etwa 20 verschiedene Typen vorhanden sind, vom Mustang über die Hellcat bis zum B-17G. Erprobung überflüssig, während 1939-45 hinreichend geschehen. Befehlsnotstände von wegen Zivilbevölkerung oder so kaum zu erwarten, siehe Binsätze in Vietnam, usw.usw., der Vorteile sind kein Ende!

So, so, Sie finden das klinge ungläubwürdig, beinahe lächerlich!

Sagen Sie, ist es wohl glaubwürdig, wenn unsere Beschaffer nach endlosen Untersuchungen als Erdkampfkandidaten den Fiat G-91Y und die Corsair II in die engere Wahl ziehen, mit dem Jaguar liebäugeln, den Kestrel verwerfen und dann schliesslich die Milan vorschlagen werden?

In diesem Sinne verbleibe ich

Euer Migger