



# DELTA

## DELTA AIR LINES

Geschichte einer Luftfahrtgesellschaft

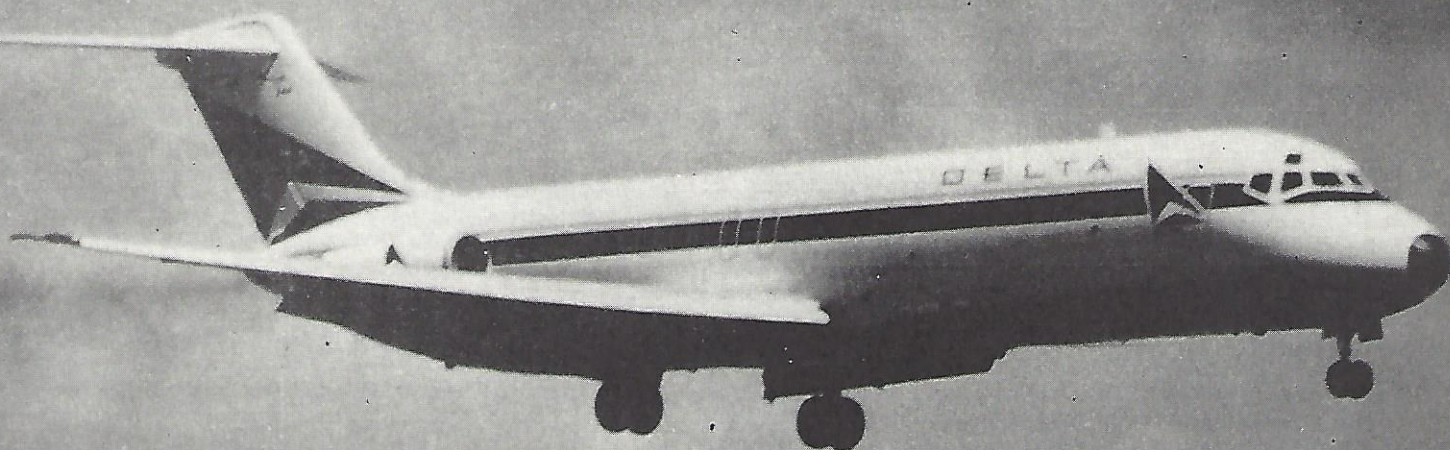
### ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN FLUGGESELLSCHAFTEN

DELTA und TWA begannen ihre Zusammenarbeit am 1. Juni 1948, wodurch durchgehende Verbindungen zwischen Miami und Detroit über Jacksonville, Atlanta, Cincinnati und andere Zwischenstationen beider Streckennetze geschaffen werden konnten. Dieses gemeinsame Unternehmen endete am 17. Januar 1959, als DELTA nach Erwerbung der Route zwischen den Grossen Seen und dem Südosten ihre eigenen Flüge durchzuführen begann. Auch die Zusammenarbeit mit TWA für Flüge nach Pittsburgh und New York wurde eingestellt.

Mit American Airlines begann die Zusammenarbeit am 25. September 1949 zwischen der Südost- und Westküste, und am 1. Mai 1951 startete ein gemeinsames American-Delta-National-Projekt zwischen Florida, dem Südosten und der Westküste.

Am 14. Februar 1960 fand der DC-8 Eröffnungsflug zwischen Atlanta und Los Angeles gemeinsam von DELTA und der American Airlines statt. Ab 12. Juli 1960 folgte dann, dank einer Zusammenarbeit von Delta, American und National der Boeing 707-Verkehr zwischen Miami,

So sieht die DC-9 in den Farben der Delta Air Lines aus



New Orleans, Dallas/Ft. Worth und der Westküste. (DELTA übernahm dabei die Strecke New Orleans-Dallas/Ft. Worth). Als diese Verbindung begann, flog DELTA AIR LINES als erste Luftfahrtgesellschaft alle drei damals in Betrieb befindlichen amerikanischen Düsenmaschinen, die Convair 880, die Douglas DC-8 und die Boeing 707.

Alle bisherigen Verträge mit anderen Fluggesellschaften wurden gekündigt, als DELTA am 11. Juni 1961 den Flugbetrieb nach der Westküste aufnahm.

Gegenwärtig führt DELTA zusammen mit der PAA Flüge zwischen New Orleans, Atlanta und Europa durch. Die Zusammenarbeit begann im Mai 1964. Benutzt werden DC-8 Maschinen der PAA, die DELTA auf den inneramerikanischen Strecken befliegt, während die PAA dann ab Washington D.C. die interkontinentalen Flüge übernimmt.



Der jetzige Anstrich von DELTA an einer DC-8 ...

Parallel zum Ausbau des Streckennetzes ging die Entwicklung und Vervollkommnung der technischen Ausrüstung: von der Travelaire und Stinson T zur Stinson A, Lockheed Electra, DC-2, DC-3, DC-4, DC-6, DC-7 und Convair 440.

DELTA war eine der drei inländischen Luftfahrtgesellschaften, die keine "turbo-prop jet aircraft" verwendeten, sondern gleich die reinen Düsenmaschinen anschafften wollten. Die Direktion betrachtete die "Prop-jets" als eine Uebergangslösung und zog es vor, einige Monate zu warten, bis die reinen Düsenmaschinen fertiggestellt waren, die 180 Meilen schneller pro Stunde fliegen und bis zum Ueberschallflugzeug (supersonic transports) die leistungsfähigsten Maschinen sein würden. Der Entscheid machte sich reichlich bezahlt, denn bei Eintreffen der DC-8 im September 1959 rückte DELTA sofort in die Reihe der führenden Fluggesellschaften auf.

DELTA ist überdies die einzige Fluglinie der Welt, die drei verschiedene "commercial jetliners" einführt: Als erste startete sie am 18. September 1959 den DC-8-Ver-

kehr; mit dem Convair 880-Verkehr begann sie - wieder als erste - am 15. Mai 1960; und die Weltpremiere der Douglas DC-9 feierte ebenfalls DELTA, und zwar mit einem Roundtrip Atlanta-Memphis-Kansas City am 29. November 1965. Der tägliche DC-9-Streckenverkehr begann am 8. Dezember 1965.

Aufgrund ihrer ausgezeichneten Eigenschaften als Kurz- bzw. Mittelstreckenflugzeug dürfte die DC-9 nach und nach die "piston fleet" von DELTA ersetzen und somit den Düsenverkehr nach vielen amerikanischen Städten ausdehnen.

Der Lockheed 100 Hercules Airfreighter, der nur 30 Meilen nördlich des Hauptsitzes von DELTA hergestellt wird, wurde am 15. September 1966 von der Gesellschaft erworben. DELTA war damit die erste Fluggesellschaft, die diese Maschine für ihren gesamten regulären Luftfrachtverkehr verwendete.

Heute ist DELTA die fünftgrösste inneramerikanische Fluggesellschaft und die sechstgrösste der ganzen Welt mit einem dichten Streckennetz über die gesamten Vereinigten Staaten und die Karibischen Inseln.



... und der frühere an einer Convair 880.

Der Präsident der Gesellschaft ist Charles H. DOLSON, der sich vom Cockpit bis zur Führungsspitze emporarbeitete - eine Leistung, die bisher nur zwei Männer in der inneramerikanischen Luftfahrt vollbrachten. Seine Laufbahn begann er 1934 als einfacher Pilot, er wurde dann Chief Pilot, Operations Manager, Vice president-Operations und Executive Vice president-Operations. Am 1. November 1965 folgte er Woolman und wurde 3 Tage nach dessen Tod, am 14. September 1966, zum Chief Executive Officer ernannt.

Text: Hans Voser; Bilder: Richard Braun und Archiv

## KURZNACHRICHTEN

Die französische Aéronavale hat die ersten zur U-Boot-Bekämpfung eingerichteten Super Frelon erhalten. Die auf dem Stützpunkt Lanvoc-Poulmic stationierten Hubschrauber können vom Träger Jeanne d'Arc aus eingesetzt werden und sollen mit ihrer starken Bewaffnung die französischen U-Boote der Redoutable-Klasse beschützen.

Sterling Airways hat die erste der drei bestellten Caravelles von 56 Tonnen erhalten. Es ist dies die 264. gelieferte Caravelle von einem Total von 271 Bestellungen. 12 davon werden von Sterling eingesetzt.

21 Jahre nach dem Erstflug der Canberra hat Argentinien Canberras B.Mk 62 im Betrage von mehreren Mio engl. Pfund bestellt. Zum Jubiläum wurde die erste der Maschinen auf dem Werkflugplatz Warton der BAC von vier Canberras der RAF-Basis Cottesmore überflogen. 1400

Canberras wurden gebaut, wovon 450 unter Lizenz in den USA und Australien. Die nach 15 Staaten verkauften Canberras haben 135 Mio Pfund eingebracht.

Rousseau Aviation, die französische Regionalgesellschaft, hat eine Hawker Siddeley 748 der Serie 2A bestellt. Die Maschine weist 60 Plätze auf. Rousseau Aviation operiert von Dinard in der Bretagne aus.

Mit einer Sikorsky S-65 (CH-53D) wurden Versuchsflüge zwischen London und Paris mit 28 Passagieren an Bord durchgeführt. Die Flüge zwischen dem auf der Themse gelegenen Battersea Heliport und jenem von Paris bei Issy-les-Moulineaux dauerten 1 Stunde und 22 resp. 1 Stunde und 29 Minuten. Dies verglichen mit den vier Stunden von Zentrum zu Zentrum im normalen Jet-Luftverkehr.



Cessna hat der kaiserlich iranischen Luftwaffe zwölf O-2A geliefert. Diese militärische Version der zivilen Super Skymaster werden von der IIAF zum Training, zur Verbindung und Beobachtung verwendet.

General Gautier, der Stabschef der französischen Luftwaffe hat den zweiten Prototyp der Mirage F 1 geflogen. Während des mehr als stündigen Fluges wurde Mach 2.08 erreicht, Akrobatikfiguren geflogen und ein Schiessen auf Schlepptziele durchgeführt.

Nach Finnland und Norwegen hat auch in Dänemark die Falcon 20 einen Käufer gefunden. Die Firma Danfoss AS hat die Maschine für Reisen ihrer Führungskräfte bestellt.

Die Kanadische Regierung hat die Bell OH-58A als leichten Beobachtungshelikopter für die kanadischen Streitkräfte gewählt. Die 74 bestellten Kiowas, Militärversion der JetRanger, sollen ohne Personalvermehrung die Mobilität der kanadischen Landstreitkräfte verbessern.

Die XC-142A, der letzte noch existierende Kippflügeltransporter von LTV hat den Boden am 4. Mai zum letzten Mal verlassen um ins Air Force Museum auf der Wright-Patterson AFB überfliegen zu werden. Mit der XC-142A, die 1967 in Le Bourget vorgeführt wurde, hat ein weiteres STOL-Projekt sein Ende gefunden.

KLM Noordzee Helikopters hat eine Sikorsky S-61N mit einem Bendix Präzisionsradar ausgerüstet. Damit ist es auch bei Nacht und schlechtem Wetter möglich, die Bohrtürme in der Nordsee zu versorgen. Ebenso ist es möglich Lotsen auf Schiffen abzusetzen und aufzunehmen welche die Schiffe im Hafengebiet leiten. Bisher wurden nur bei militärischen Hubschraubern Radareinrichtungen verwendet.

Die Marineversion der Jaguar nimmt nach Bodenversuchen auf dem englischen Stützpunkt Bedford im Juni während dem nächsten Vierteljahr Versuche auf dem französischen Flugzeugträger Clémeceau auf. Die Jaguar M.05 wird die Etendarts der französischen Marinefliegerei ablösen.

Die Swissair hat bei CAE Electronics Ltd. in Montreal einen Flug-Simulator für die Pilotenausbildung für die DC-10-30ER in Auftrag gegeben. Auch die KLM wird einen DC-10 Simulator erhalten und in Amsterdam installieren. Die beiden Simulatoren werden im Rahmen der KSSU-Zusammenarbeit für die Ausbildung der Piloten der KLM, des SAS, der UTA und der Swissair dienen. Das Cockpit des DC-10 Simulators, das in jeder Hinsicht gleich eingerichtet sein wird wie das Cockpit im Flugzeug selbst, wird sich nicht nur um die Längs-, Quer- und Hochachse des Flugzeuges, sondern auch seitwärts sowie vor- und rückwärts bewegen können. Die Piloten werden damit in der Lage sein, das Flugverhalten der DC-10 noch besser kennen zu lernen.



Die brasilianische Marine hat von Sikorsky vier S-61D-3 geliefert erhalten. Transportiert wurden sie mit dem US Flugzeugträger America. Die U-Boot-Bekämpfungs-Hubschrauber werden sowohl vom Festland als auch vom brasilianischen Träger Minas Gerais aus operieren.

## SEKTIONSMITTEILUNGEN

### Basel



Obiges Bild wurde den 53 Teilnehmern der Zivilkategorie am letztjährigen Wettkampf während 3 Sekunden als zweiteilige Frage gezeigt. 33 Konkurrenten entschieden richtig: DC-9, nur 2 fanden: Version 15. (Foto Fricke)

Wir erinnern unsere neuen Mitglieder daran, dass die Zahlungsfrist für ihre Mitgliederbeiträge Ende dieses Monats abläuft. Die säumigen Zahler werden anschliessend die (teureren) Nachnahmen erhalten.

Damit wünscht der Vorstand der Sektion Basel der FLUGZEUGERKENNUNG SCHWEIZ allen Mitgliedern wie auch den Abonnenten des DELTA eine erholsame Sommerpause.

Schweizerischer Flugzeugerkennungswettkampf 1970  
\*\*\*\*\*

Am 9. Mai hat in der Offizierskaserne in Dübendorf der diesjährige Flugzeugerkennungswettkampf stattgefunden. Dabei ist es erstmals einer Mannschaft der Sektion Bern gelungen den Sieg zu erringen. Auch der Einzelsieg ging wieder nach Bern. Wir gratulieren herzlich!

Untenstehend bringen wir einen Teil der bereinigten Ranglisten zum Abdruck.

#### Zivilkategorie

##### Einzel-Rangliste

1. Iselin Samuel	90/10	Bern I
2. Frei Christian	86/14	Zürich I
3. Müller Claudio	86/12	Zürich II

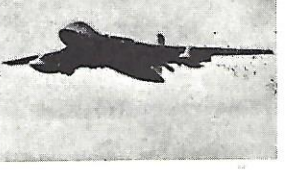
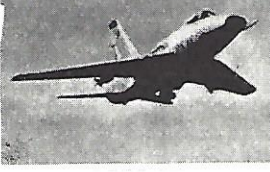
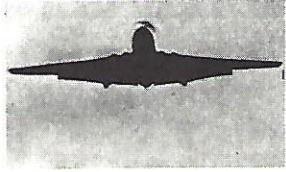
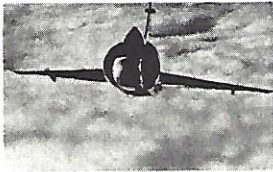


Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis zum 10. des folgenden Monats per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Peter Amport, Münchenstein und Ruedi Boller, Winterthur haben als einzige Teilnehmer den Test 4/70 richtig gelöst.

Auflösung Test 5/70: Noratlas / F-105 / H-34 / C-130 / An-12

4. Fasciati Reto	85/ 8	Basel I
5. Gysin Werner	84/ 8	Basel I
6. Obrecht Max	82/10	Zürich II
7. Aegerter Peter	81/ 6	Bern I
8. Amport Peter	80/10	Basel III
9. Meier Christoph	78/16	Basel II
10. Reinmann Thomas	78/ 6	Bern II

### Städte-Rangliste

1. Bern I	245 / 28
2. Zürich II	241 / 36
3. Basel I	237 / 22
4. Olten I	218 / 34
5. Zürich III	215 / 24

### Militärkategorie

### Einzel-Rangliste

1. Lt Haas Jürg	60/12	Flab Kp 22
2. Kpl Joos Herbert	60/ 8	Flab Kp 28
3. Lt Amport Peter	58/10	Flab Kp 11
4. Kan Bohny Jörg	56/10	Mob L Flab Btrr I/4
5. Wm Trachsler Urs	56/ 8	Flab Kp 21
6. Kan Springmann Hans-Ul.	55/10	Flab Kp 24
7. Grfhr Geiger Hanspeter	55/ 6	F1 BM Kp 72
Hptm Zerkibel Ernst	55/ 6	Flst 7
8. Dfhr Lustenberger Rolf	53/ 6	F1 BM Kp 72
9. Kan Boller Rudolf	52/ 8	Flab Kp 25
10. PoChef Petermann Karl	52/ 6	F1 BM Kp 71
Kan Vuille Roland	52/ 6	Flab Kp 24

### Einheiten-Rangliste

### Wanderpreise

1. F1 BM Kp 72	159 / 22	Mirage, Alouette III
2. Flab Kp 28	158 / 18	DH-115
3. Flab Kp 22	154 / 22	
4. Flab Kp 21	154 / 20	
5. Flst 7	150 / 22	
6. Mob L Flab Btrr I/4	148 / 20	Modell Feld-Kanone

# Sonic Boom

Bang-bang, da wär ich wieder! Es soll Leute geben, welche sich meinetwegen ärgern. Tun Sie das bitte nicht, es lohnt sich nicht! - Ich muss wiederholen, dies hier ist eine Glosse, ein unkompetenter, un-dafür eingebildeter, etwas vorlauter Basler gibt hier seine Meinung zu aktuellen Geschehnissen wieder.

Eh bien - ich möchte zuerst unseren Berner Freunden gratulieren, zu ihrem imponierenden Doppelsieg im Erkennungstreffen in Düsendorf! Das war Klasse und ein Wink an die Basler Primadonnen, ihr Ehrgefühl etwas zurückzustellen und den Clubgeist auferstehen zu lassen.

Die armen Bebbis - da kommen sie mal nach Düsendorf und, nachdem sie wie eine Horde hungriger Löwen dem Bus entströmten und sich mit unzähligen Kameras und Tele's auf die ausgestellten Militärflugzeuge stürzen wollten, blickten sie entgeistert auf einen nahezu leeren Platz! Mit ungläubigem Staunen vernahmten sie, dass die Show in einem Hangar stattfindet, von wegen feuchtem Frühling ( und Personalmangel?). Und dabei hatte man ihnen mit der im Grünen stehenden, zugedeckten A-702 noch schnell den Speck so richtig durch den Mund gezogen. Au we! diese Entrüstung, John Lennon und Yoko hätten ihre helle Freude gehabt an den giftigen Bemerkungen über die Armee im Allgemeinen und die Flugwaffe im Besonderen.

Ja, so ist das eben, ihr lieben Photo-fans! Wir müssen trotz allem der Flugwaffe dankbar sein, dass sie diese Ausstellung durchgeführt hat. Mit halbem Aufwand an Arbeit hätte man ganz einfach einige Typen vor den Hangar schieben können, ohne jegliche Beschriftung oder sonstigen Extras, und wir wären begeistert um diese Flugzeuge gestanden, gekniet, gelegen und geturnt und hätten geknipst, als könne man einer Oswald Kollie Verfilmung beiwohnen. ABER - wir waren eben nicht die Einzigen, welche die Flugwaffe bestürmten; da wollten noch andere Leute mal sehen, wer die Wehrsteuer aufbraucht, und alle diese Bürger wären wohl kaum mit ein paar parkierten Flugzeugen zufrieden gewesen. Es allen recht zu tun...

Nun, wir wissen jetzt zwei Sachen sicher: Erstens, dass es sinnlos ist, zu versuchen, heimlich eine Ju-52 abzudecken, dazu benötigt man bestimmt mind. eine Stunde, und zweitens müssen wir zwei Monate lang Daumen drücken, damit an der Flugwaffen-Meisterschaft im Juni die Sonne scheint.

Der vielen Leid, des andern Freud: Das Photohaus an der Wangenstrasse quoll zeitweise fast über von Aircraft-fans, welche sich mit Photos von Flugzeugen eindeckten, welche sie vergeblich auf dem Tarmac drüben gesucht hatten!

Geduld, liebe Fans, Geduld, wenn die Beschaffung des neuen Typs im selben Tempo weiterschreitet, werden wir noch manche Ausstellung lang die gleichen Brausewinde zu sehen und zu knippsen kriegen! Allerdings werden's zahlenmässig immer weniger, meiner Ansicht nach schon lange ZU WENIGE!! Quo vadis, Flugwaffe?

Migger