



## Hitze, Schall und Rauch: Turin 1970

Es dürfte den einen oder andern Leser des DELTA interessieren, was unsere Club-Globetrotter auf ihrer diesjährigen Reise erlebt und gesehen haben.

Es begann (fast wie bei Edgar Wallace..) um Mitternacht, als eine über 50 Personen zählende Gruppe Schweiz. Flugzeugfans in Basel einen nach Turin bestimmten Car enterten. Nach neunstündiger Fahrt, geschickt aufgelockert mit Zwischenhalts, Musik, Fachsimpeleien und, dank günstiger Jahreszeit, Tageslicht bereits ab ca. 4 Uhr erreichten wir gegen neun Uhr morgens den Flugplatz Caselle. Beim Anblick der ausgestellten Flugzeuge wurden auch unsere müdesten Geister in Rekordtempo munter und kaum stoppte der Car, da stoben unsere "Kameramänner" auch schon in allen Richtungen davon.

Auf dem Tarmac links des Kontrollturmes standen in Reih und Glied die folgenden Flugzeuge:

SIAI S. 205  
Cavalier Mustang  
Etendard IV M + P  
Mirage III E  
Mirage F. 1  
Alizé  
Noratlas  
Breguet 941

Hercules RAF  
Piaggio PD 808  
Aerfer AR-3  
Macchi 326  
Fiat G-91  
Fiat G-91 Y  
Fiat G-222  
F-104 (Liz.Fiat)

Yak 40  
DH-125  
Mystere 20  
Skyservant

Hinter den Hangars mit den Pavillons der Aussteller waren ferner eine grössere Anzahl Helikopter und Leichtflugzeuge zu besichtigen, vom kleinen, eiförmigen Hughes-Heli über die Augusta-Bell 205 bis zum Sea-King der Ital. Marine, von den unzähligen Cessnas bis zum vielfältigen Angebot der Firma Partenavia.

Nachdem die anfängliche Begeisterung allmählich verrauchte und man die anwesenden Typen geistig inventarisiert hatte, kam die grosse Ernüchterung. Wir such-

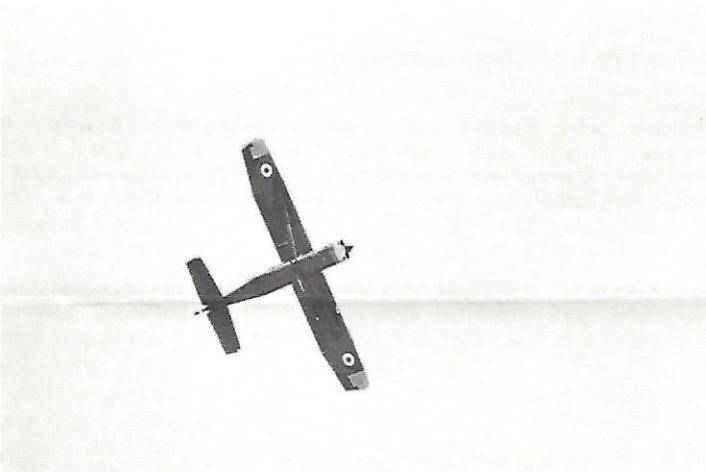
Fiat G-91 T - inoffizielle Stars der Show



ten vergebens nach amerikanischen, englischen oder schwedischen Ausstellungsobjekten, nicht einmal eine Delegation der 6. Flotte war zu finden. Auch hielt man vergebens Ausschau nach Pilatus Portern. Nebst der noch immer vorhandenen alten Heracles-Globemaster I konnte man mittels Fernglas vier Kunstflugteams erkennen: Die Frecchi Tricolori, die Red Arrows, die Patrouille de France und schliesslich die Diablos Rouges, das belgische Team.

Bis zum Beginn der Flugvorführungen gab es hernach nicht viel zu tun, einige Unentwegte versuchten immer wieder, die Zuschauer von den ausgestellten Flugzeugen wegzulocken um nicht mehr Leute als Flugzeug auf dem Dia zu haben, doch spätestens gegen Mittag gaben wir dieses hoffnungslose Unterfangen auf. Ironischerweise kam uns darauf das sehr heisse Wetter zu Hilfe: nach etwa ein Uhr Mittags war es auf dem Tarmac so unmässig heiss, dass sich selbst Einheimische allmählich Richtung nächsten Schattenplatz absetzten und das Interesse an einem Coca-Cola dasjenige an Flugzeugen bei weitem übertraf.

Mit List und Tücke gelang es mir, mich zu den abgestellten Maschinen durchzuschuggeln und den Versuch einer Siesta zu wagen, unter dem Flügel einer Poland-Gnat. Doch es blieb ein Versuch, denn die italienischen Ameisen gewannen den Kampf mühelos und wohl oder übel musste ich mich nach einem anderen Platz umsehen.



Aerfer - Aer Macchi AR-3: Beobachtungs- oder Akkroflugzeug ?

Die Flugvorführungen des Samstag-Nachmittags waren eher mager, löbliche Ausnahme bildete die Demonstration des Aerfer-AerMacchi AR-3, eines Beobachtungsflugzeuges ähnlich dem Typ Birdog. Ich begreife nur nicht, warum die Hersteller diese Maschine nicht auch als Akkrotrainer anpreisen!

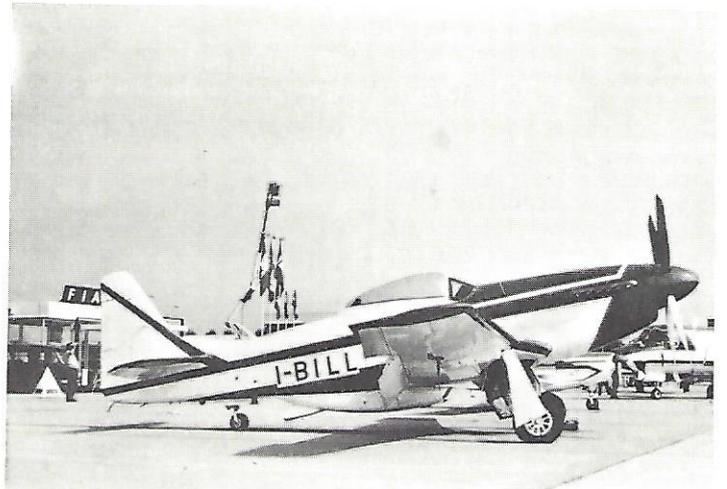
Mirage F. 1: Viel Lärm und wenig STOL...



Fiat G-222 Prototyp, der Mini-Transall

Am Sonntagmorgen fielen mir zwei Dinge auf, die Absperungen und Polizisten hatten sich vervielfacht und es schien niemanden in der ganzen Po-Ebene zu geben, der diese Flugschau verpassen wollte. Entsprechend war der Aufmarsch. Ich hatte mich rechtzeitig zu einer entfernten Radarstation durchgemogelt und konnte dort meiner Photowut ungestört den Lauf lassen. Erste Opfer wurden drei sehr schön bemalte Fiat G-91T und später zwei im Moment nicht identifizierbare Sportflugzeuge des mit etwa 30 verschiedenen Flugzeugen eintreffenden italienischen Aero-Clubs.

Die Flugvorführungen begannen Nachmittags mit der Demonstration einiger Helikopter und Leichtflugzeuge. Die rote Macchi MB-326 wurde sehr überzeugend und meist im Tiefflug vordemonstriert. Danach Frankreichs Vertreter, sehr schlechte Demonstration der Alizé, Luft-Luft Betankung der beiden Etendards, erstaunliche Langsamflüge der Breguet 941, lärmige doch nicht überzeugende Vorführung der Mirage IIIIE. Auch die Mirage F.1 frappte mich viel mehr mit ihrem Lärm als mit den sog. STOL-Starteigenschaften, welche sie besitzen soll. Die Absprünge des englischen "Falcon" Teams wurden durch aufziehende Gewitter etwas behindert, sehr imponierend



Cavalier-Mustang:  
Traumflugzeug für den eiligen Geschäftsmann...

waren sie jedenfalls nicht. Die Fiat G-91Y hinterliess den Eindruck eines wendigen kleinen Jabos, ich frage mich nur, was bleibt davon übrig wenn er mit Vollast startet? Von anderen Zeitschriften als Star der Show bezeichnet fand ich die Flüge des Yak-40 nicht nennenswert. Die vielbestaunte Fiat G-222 wurde nicht vorgefliegen, ich vermute, dass der Erstflug noch gar nicht stattgefunden hat. Dieses Flugzeug wird vom Hersteller als "Compact-Transporter" bezeichnet, boshafterweise könnte man ihn auch "Mini-Transall" nennen!

Favoriten der unzähligen "Spettatorien" waren sicher die Kunstflugteams. Meiner nicht massgebenden Meinung

nach brillierten als absolute Spitzenklasse die englischen "Red-Arrows", ihr Programm ist nicht zu überbieten, weder in Präzision noch sonst in irgendeiner Weise. Sehr hübsche Rauchfahnen zeigten die "Diablos-rouges", es waren die Landesfarben schwarz/gelb/rot. Sehr nett auch die "Patrouille de France" und als Abschluss dann die "Frecchi Tricolori", welche für meinen Geschmack zu viel Rauch und zuwenig Präzision zeigten. Ich empfand es als sehr bedauerlich, dass die Cavalier-Mustang nicht vorgeflogen wurde.

Gegen 19.00 Uhr begann dann das grosse Heimreisen zu Lande und in der Luft, beschleunigt durch ein aufzie-

hendes Gewitter. Dankbar setzte ich mich zur Heimreise in unseren komfortablen Car mit welchem wir alle wohlbehalten am Montag früh beim Restaurant Post zum frühen Morgenessen eintrafen.

Es liegt mir daran, unserem "Reiseleiter" René Langlotz für seine umsichtige und in jeder Hinsicht erfolgreiche Führung dieses Ausflugs meinen Dank und Anerkennung auszusprechen. Wie singt Vico: "Bis zum Nächstenmal,....."

Text und Bilder: WG

## KURZNACHRICHTEN

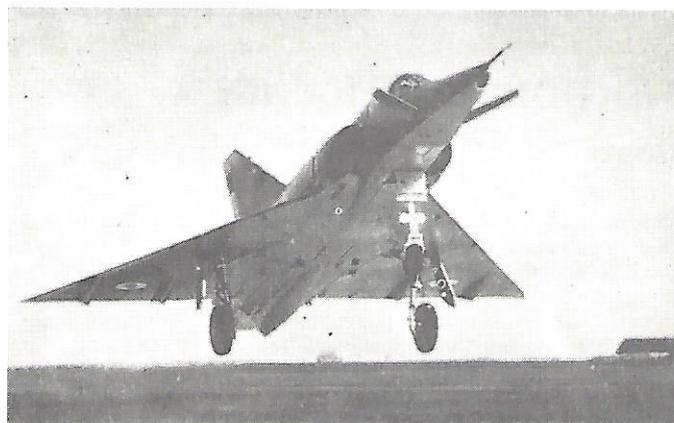
Vor 15 Jahren erhob sich der Prototyp der Caravelle auf dem Flugplatz von Toulouse-Blagnac zum ersten Mal in die Luft. Die damalige Caravelle war das erste Flugzeug dessen Triebwerke am Heck angebracht waren. Das Abfluggewicht betrug damals 41 Tonnen. Heute, 15 Jahre später steht das erste Exemplar der Caravelle 12 in der Endmontage bei der Aérospatiale in Toulouse. Diese neueste Version wird ein Abfluggewicht von 56 Tonnen haben, bei einer Nutzlast von 13,2 t. Der Erstflug ist für November vorgesehen und die Zulassung für Februar 1971. Die Reichweite (inkl. Reserven) wird 1 870 km betragen. Die dänische Bedarfsgesellschaft Sterling hat drei dieser Flugzeuge bestellt und eine Option auf vier weitere getätigt. Mit diesem neuesten Abschluss wird Sterling über 21 Caravelles verfügen und zur grössten Chartergesellschaft Europas werden. Sterlings Flotte setzt sich zusammen aus folgenden Versionen der Caravelle: 12 Super B, zwei 10 R und 7 Caravelle 12. Bis heute wurden 278 Caravelles bestellt und 264 wurden geliefert an 39 Kunden in 28 Ländern.

Vor 60 Jahren fand in Luzern im Tribschenmoos die Eröffnung der 90 m langen, 46 m breiten und 28 m hohen Luftschiffhalle statt. Gleichzeitig begannen mit dem 4500 m<sup>3</sup> grossen Luftschiff "Stadt Luzern I" die ersten Passagierfahrten, wobei der grössere Rundflug gar bis auf die Höhe von Weggis führte. Luzern hatte damit als erste Schweizer Stadt den Anschluss an den damals noch als ungeheures Wagnis betrachteten Luftverkehr gefunden. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern sind in der Luftfahrtausstellung viele Originalgegenstände aus jener heroischen Epoche zu sehen, wobei aber auch die Entwicklung bis zum heutigen vervollkommenen Stand der Luftfahrt studiert werden kann.

Die SN 600 Corvette, zweistrahliges Verbindungsflugzeug der Aérospatiale, wird nächstens den Erstflug durchführen. Die Corvette wird je nach Einsatzzweck 6 bis 13 Passagiere mit 700 km/h befördern. In ihrer ersten Version wird die Corvette zwei Pratt & Whitney JT 15 D 1 erhalten, später jedoch mit Snecma/Turbomeca Larzac ausgerüstet werden.

Roll-out der DC-10 wird am 23. Juli in Anwesenheit von über 1 000 Gästen stattfinden. Dieses Datum entspricht jenem auf dem vor 26 Monaten aufgestellten Programm, nach welchem der Erstflug Ende dieses Jahres stattfinden und die Zulassung für den Linieneinsatz ein Jahr später erfolgen soll. Bis heute haben elf Fluggesellschaften Bestellungen oder Optionen über 204 DC-10 getätigt. Die DC 10 kann bis zu 345 Passagiere über Distanzen zwischen 500 und 10 000 km befördern.

Die A-7E Corsair II hat mit "vernichtender Genauigkeit" in die Kämpfe in Südost-Asien eingegriffen, meldet die US Navy. Zwei mit dieser neuesten Version der Corsair ausgerüstete Staffeln operieren vom Flugzeugträger USS America aus. Die A-7E der Angriffsstaffeln 146 und 147 kann 10 000 kg Waffen mitschleppen und ist mit einem Digitalrechner für Waffeneinsatz und Navigation ausgerüstet.



Die Milan S 01 hat am 29. Mai ihren Erstflug durchgeführt. Der Flug dauerte 50 Minuten und es wurde eine maximale Geschwindigkeit von Mach 1+ erreicht. Beim siebten Flug wurde Mach 2 erreicht und beim neunten, mit Zusatzbehältern von 1 700 l Brennstoff, eine Flugdauer von 2 Stunden. Es handelt sich bei der Milan nicht eigentlich um einen Prototyp, sondern vielmehr um die erstmalige Vereinigung von verschiedenen Verbesserungen in einer Zelle. Es sind dies: Die Moustaches als Hochauftriebshilfen, das Triebwerk Atar 9K-50 von 7 200 kp, vermehrte Aufhängpunkte für Aussenlasten, Integriertes elektronisches Angriffs- und Navigationssystem, head-up display (Flugdatenanzeige auf der Frontscheibe), Laser-Entfernungsmesser etc. Die Zelle selbst besteht aus einer von der Armée de l'Air geleihten Mirage III E welche nach Abschluss der Erprobung im ursprünglichen Zustand wieder zurückgegeben wird.



Die Lieferungen der Transall nach Südafrika gehen planmässig vor sich. Die 7. Maschine wurde kürzlich den südafrikanischen Behörden in Melun übergeben und die 9. und letzte Maschine steht kurz vor dem Erstflug in Bourges. Bei ihren Flügen nach Südafrika stellen die Transall öfters ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. So führte die fünfte Maschine z.B. drei ebenfalls für Südafrika bestimmte Alouette III mit sich; und dies ohne die bei den Ueberflüge üblichen Etappen zu ändern, die teilweise 3 200 km übertreffen.

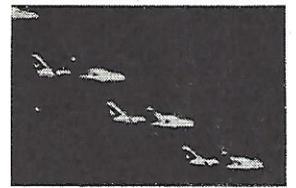
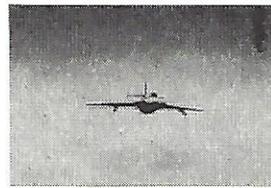
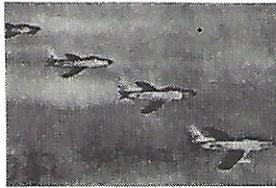
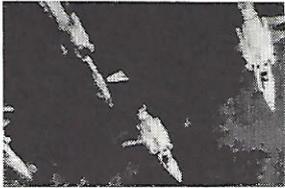


Bild 1 2 3 4 5

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

Auflösung Test 6/70: F-102 / Comet / Tu-16 / F-100 / Valiant

Folgende Teilnehmer haben den Test Nr. 5/70 richtig gelöst: Peter Amport, Münchenstein; Ruedi Boller, Winterthur; Carlo Gerber, Bern; Marcel Herzog, Basel; G. Jöhr Zollikofen; Paul Langlotz, Aesch und Richard Wagner, Wiedlisbach.

## SEKTIONSMITTEILUNGEN

### Basel

Wir erinnern unsere Mitglieder daran, dass im September wie gewohnt unser Dia-Cocktail stattfindet, an dem Sie Gelegenheit haben werden, uns Ihre besten Ferienbilder zu zeigen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen während den Ferien:

"Gut Schuss"

### *Das ist meine Meinung*

Alles ist wieder offen...

mit diesen Worten könnte man den Stand der Evaluation für ein neues Kampfflugzeug für unsere Flugwaffe beschreiben. Wer die Verhandlungen in den Eidgenössischen Räten verfolgt hat, ist bestürzt darüber, dass das Feilschen nun von Neuem beginnt. Bestürzt vor allem deshalb, weil auch nach dem Herbst nächsten Jahres - dem frühesten Entscheidungstermin der Räte nach der jetzigen Zeittabelle - unsere Flugwaffe nicht sofort ein neues Flugzeug besitzen wird. Wenn das so weitergeht, wird die seinerzeitige Erkenntnis, die Venoms seien bis 1980 kampftüchtig, vollständig genutzt.

Dennoch hat auch das seine guten Seiten, denn ob 40 resp. 60 Corsairs oder ca. 100 G-91 Y eine wirkliche Alternative darstellen, darf trotz aller Computer bezweifelt werden. (Kaum ein vernünftiger Mensch käme auf die Idee, für eine bestimmte Transportaufgabe entweder 4 Jeeps oder 10 Dö-schwo ins Auge zu fassen - war kürzlich irgendwo zu lesen).

Eines muss hier mit aller Deutlichkeit festgestellt werden: Die Beschaffung einer lächerlichen Zahl von 40 oder 60 Flugzeugen darf als reine Verschwendung von 1,4 oder 1,8 Milliarden Franken angesehen werden - selbst wenn die immer wieder vorgebrachte Notwendigkeit des Jagdschutzes (mit unsern 57 Mirages) dafür spricht.

So hat denn unsere Landesregierung einen neuen Versuchsballon steigen lassen: Ohne die beiden Reservetypen Jaguar und Milan zu erwähnen, wurden die Blicke auf die Skyhawk und die Saab 105 gelenkt.

Dass man die Jaguar im jetzigen Moment vergisst, ist

durchaus verständlich, weniger jedoch das Vergessen der Milan. Denn deren Grundtyp ist bei uns erstens bereits im Einsatz und zweitens ist noch viel Rohmaterial und know-how vom auf halbem Wege abgebrochenen Lizenz-Bau vorhanden. Das wären zwei der Gründe, die für die gegenüber der Mirage verbesserte Milan sprechen. Dagegen mag die nicht über alles erhabene Eignung als Erdkämpfer sprechen. Immerhin dürfen aber die Beschaffungsorgane von Ländern wie Frankreich, Australien, Belgien, Brasilien, Israel, Peru, Spanien und Südafrika etc. welche alle die Mirage III E als Erdkämpfer gewählt haben, nicht als Laien hingestellt werden.

Von der letzten Auswahlendung verdient hingegen die Saab 105 unser ganz besonderes Interesse. Denn dieses Flugzeug sollte in einer vernünftigen Anzahl zu kaufen sein für 1,4 Milliarden. Zudem hätte man damit ein Flugzeug, das nicht nur von absoluten Assen geflogen werden kann, sondern auch von älteren Piloten, wie z.B. den Angehörigen des Zielfliegerkorps.

Dazu kommt, dass die Saab 105 zur selben Gattung gehört, wie die Cessna A-37, von der in Südostasien mit Hochachtung gesprochen wird...

Damit wären wir bei einer echten Alternative angelangt: Einem bewährten Vollblut-Erdkämpfer und einem gutmütigen und robusten Flugzeug, dessen eventuelle Nachteile durch eine grössere Stückzahl zum mindesten ausgeglichen würden - und, das zudem noch als wirtschaftliche Trainingsmaschine eingesetzt werden könnte.

**Supersonic version of the LTV Aerospace A-7/Corsair 2 attack aircraft has been informally proposed for Marine Corps use.** The company believes it could modify approximately 200 A-7A/B aircraft, adding Pratt & Whitney TF30-P-408 engines with afterburner, thrust reverser and a new wing to provide Mach 1-plus top speed. Company says the aircraft could takeoff in 1,200 ft. with an 8,000-lb. external weapons load and land in about the same distance. The aircraft is designed to compete with the McDonnell Douglas A-4M/A-4N in price and to exceed it in performance.

Zum Schluss sei hier eine vielsagende Industrie-Notiz aus der Aviation Week vom 1. Juni beigelegt. Sie zeigt, auf wie schwachen Füßen gelegentlich die Annahmen und Argumente der Fachleute stehen und deutet dem aufmerksamen Leser an, wie eine einsame schwere lahme Ente zur leichten Beute werden kann - im Gegensatz zu einem schnellen Flugzeug, das sich selbst verteidigen oder sich mit Mach 2 dem Kampf entziehen kann oder im Gegensatz auch zu einem Flugzeug, das sich dank seiner Anzahl und Wendigkeit aus der angerichteten Verwirrung entfernen kann, ohne ernstlich gefährdet zu werden.

*Peter Huber*