



Flugzeugveteranen in USA

Für die Fluggäste, die mit modernen Düsenverkehrsflugzeugen auf dem Flughafen Dayton (Ohio) eintreffen, ist die Reise per Luft ein alltägliches Ereignis.

Sicher den wenigsten unter ihnen ist es bewusst, dass nur einige Kilometer vom Flughafen Dayton entfernt die Gebrüder Wright kurz nach der Jahrhundertwende durch die ersten Luftsprünge und späteren Flüge mit ihren selbstgebaute Flugapparaten als Pioniere die Ära der Luftfahrt einleiteten.

Eben dort, wo die Gebrüder Wright die ersten Flugversuche machten, befindet sich heute der Luftwaffenstützpunkt Wright-Patterson der amerikanischen Luftwaffe. Hier ist auch das Luftwaffenmuseum der amerikanischen Luftwaffe untergebracht, das für sich in Anspruch nimmt, das grösste Museum auf dem Gebiet der Militärluftfahrt zu sein.

Die Militärluftfahrt selbst hat ja wesentlich zur Entwicklung der Flugtechnik und der Flugwissenschaft beigetragen.

Im Luftwaffenmuseum der amerikanischen Luftwaffe findet man wirklich vom ersten Flugzeug, das die Gebrüder Wright für die amerikanischen Streitkräfte bauten, und von der ersten Pilotenschwinge bis zur modernsten Originalausrüstung der amerikanischen Astronauten alles, was im Rahmen der Entwicklung der Militärluftfahrt von Bedeutung ist.

Auf dem Vorplatz des Museums stehen die bekanntesten amerikanischen Flugzeugmuster aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges und der Nachkriegszeit.

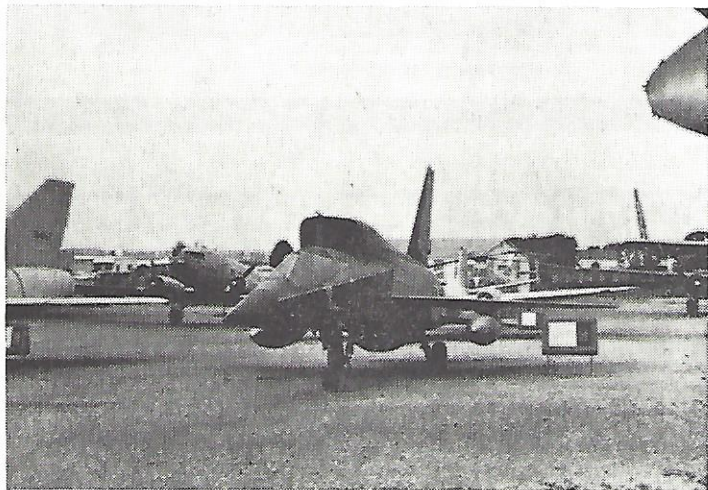
Ausser den hinreichend bekannten Einsatzflugzeugen kann man auch seltene Versuchsflugzeuge und Prototypen se-

Zu unserem Zweitartikel: Transglobe - Britannia auf dem Flughafen Dubrovnik, Jugoslawien



hen, wie die Republic F-107, einen Bordjäger für den Langstreckenbomber B-36, sowie das letzte noch existierende von drei Exemplaren des gigantischen Versuchsmusters Valkyrie XB-70, das durch seine eigenwillige Formgebung ganz besonders beeindruckt.

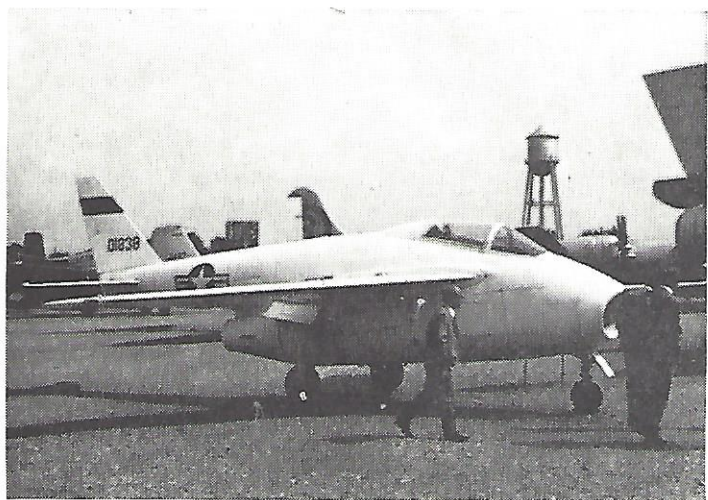
Sowohl auf dem Freigelände als auch im Museumsgebäude sind einige Flugzeugmuster der alten deutschen Luftwaffe ausgestellt. So z.B. die Messerschmitt Me 109, die Focke-Wulf FW-190 D oder der Raketenjäger Me 163, das "Kraftei". Auch eine Junkers Ju 88 D mit Original-Wüstentarnanstrich ist vorhanden.



Die Republic F-107 wurde nicht in Serie gebaut. Auffällig sind die Lufteinläufe für die zwei Strahltriebwerke hinter dem Cockpit auf dem Rumpf aufgesetzt

Eine ganz besondere Seltenheit ist aber ein Flugzeug vom Typ Messerschmitt P 1101. Dieses Flugzeug wurde zu Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelt und als Versuchsmuster im April 1945 fertiggestellt.

Die P 1101 war als Forschungsobjekt für Versuchsflüge im schallnahen und Schallbereich gedacht und besaß mehrere Flügelpaare mit verschiedener Pfeilung für unterschiedliche Erprobungszwecke. Sie war, wie man heute sagen würde, ein Flugzeug mit variabler Flächengeometrie.



Messerschmitt P 1101, ein hochinteressantes Versuchsflugzeug, das von der amerikanischen Luftwaffe unter der Bezeichnung Bell X-5 weiter erprobt wurde

Auch die Konstruktion von Zelle, Lufteinlauf für das Turbinenluftstrahltriebwerk und Fahrwerk war für die damalige Zeit aussergewöhnlich. Druckkabine und Katalpultschleudersitz waren schon damals vorgesehen.

Die ausgestellte P 1101 kam als Beuteflugzeug in die USA und wurde unter der Bezeichnung "Bell X-5" von der amerikanischen Luftwaffe nachgeflogen und weiter erprobt.



Je zwei der abgebildeten Bordjäger sollten unter den Tragflächen von einer B-36 zur Selbstverteidigung mitgeführt werden

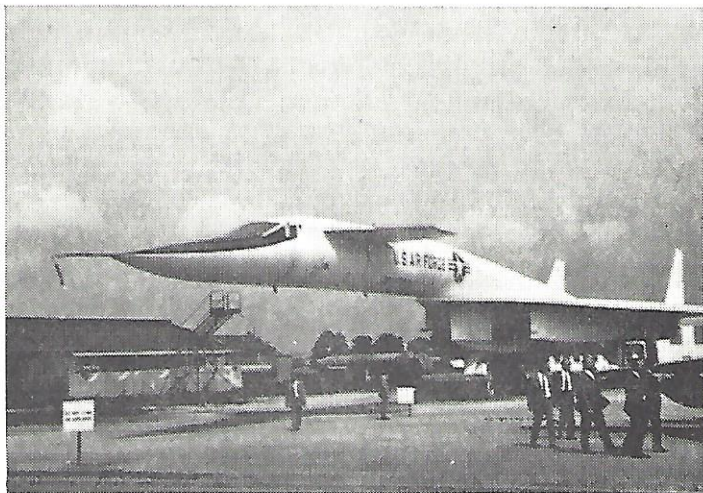
Sicherlich hat dieses Flugzeug mit seiner damals so modernen Konzeption den Anstoss für viele Detailentwicklungen auf manchem Gebiet der Flugzeugtechnik gegeben.

Heute hat das kleine Flugzeug (Spannweite 8,25; Länge 9,18) einen Ehrenplatz inmitten der Veteranen des Luftfahrtmuseums der amerikanischen Luftwaffe gefunden.

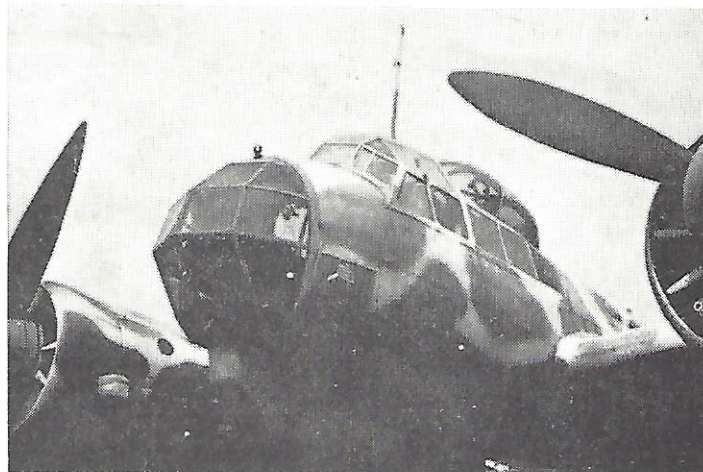
Das Museum steht der Öffentlichkeit zur Besichtigung zur Verfügung und dürfte durch die Vielfalt und Reichhaltigkeit der ausgestellten Flugzeuge, Geräte und Dokumente eine Fundgrube für jeden sein, für den die Militärluftfahrt von Interesse ist.

MBB - Mitteilungen F. Schwarz

Die XB-70 überragt mit ihrer eigenwilligen Formgebung die gesamte Ausstellung



Junkers Ju-88 mit Tarnanstrich



Bristol Britannia

Die Geschichte des "Flüsternden Riesen"

Gegen Ende des zweiten Weltkrieges machten sich die Engländer bereits Gedanken über die Wiederaufnahme des zivilen Luftverkehrs. Sie waren sich dabei bewusst, dass sie den neu zu gründenden Gesellschaften keinen geeigneten Flugzeugtyp anzubieten hatten. Im Gegensatz dazu die Amerikaner, die mit der Douglas DC-4 und Lockheed Constellation einen grossen Vorsprung aufwiesen. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde noch während des Krieges ein Ausschuss ins Leben gerufen, dem einige erfolgreiche Flugzeugtypen ihre Entstehung zu verdanken haben. So zum Beispiel die Comet, Viscount, Dove und nicht zuletzt auch die Britannia. Trotz ihrer Wirtschaftlichkeit und grossem Passagierkomfort blieb der grosse Erfolg leider aus. Die Serienproduktion kam rund zwei Jahre zu spät und ragte bereits ins Jet-Zeitalter hinein. Bei den Passagieren erfreute sich die Britannia grosser Beliebtheit, besonders wegen der Geräuscharmheit ihrer vier Proteus Motoren.

Es war kurz nach Kriegsende, als die Anforderungen für ein ziviles Passagierflugzeug bekanntgegeben wurden. 32 Passagiere sollten darin Platz finden, und die Maschine sollte über eine Reichweite von 3700 km verfügen. Im Laufe der Jahre wurden dann diese Bedingungen mehrmals wieder geändert, nicht zuletzt weil BOAC als zukünftiger Hauptabnehmer inzwischen einige Lockheed L-049 bestellt hatte. Von allen Flugzeugwerken, die sich am Projektwettbewerb beteiligt hatten, war Bristol schliesslich die einzige, die den Anforderungen einigermaßen gerecht wurde. Ihr Projekt, genannt Bristol 175 wurde weiter entwickelt. Als Antrieb wurden provisorisch vier Bristol Centaurus gewählt, später sollten dann aber stärkere Turboprop-Triebwerke eingebaut werden.

Im Juli 1948 bestellte das britische Ministerium drei Prototypen, im November des gleichen Jahres entschloss sich BOAC zu einer Bestellung von 25 Maschinen, wobei der Antrieb nicht definitiv festgelegt wurde. Bis 1951 war aus dem 44 ein 64-Plätzer entstanden. Dank guten Fortschritten mit dem neu entwickelten Bristol Proteus 625 Triebwerk entschloss man sich, es bereits in den ersten Prototyp einzubauen.

Die erste Britannia G-ALBO verliess im Juli 1952 die Werkhalle in Filton und nach mehreren Rollversuchen erfolgte am 16. August 1952 der sehr ereignisreiche Erstflug. Pilotiert wurde die Maschine vom Testpiloten der Bristol Werke A.J. Pegg. Mit vier provisorisch eingebauten Proteus Triebwerken, die noch nicht die gewünschten Leistungen abgaben, startete er am späten Nachmittag. Kurz nach dem Abheben wurde sofort klar, dass das Höhenruder viel zu empfindlich reagierte. Nach einigen wilden unkontrollierbaren Manövern konzentrierte sich der Pilot darauf eine Platzvolte zu fliegen um

sofort wieder zu landen. Kurz nach dem Ausfahren des Fahrwerkes bemerkte er, dass das Bugrad nicht ganz ausgefahren war. Nach verschiedenen erfolglosen Versuchen es durch Schüttelbewegungen in die richtige Stellung zu bringen entschloss sich Pegg mit nur halb ausgefahrenem Bugrad zu landen. In diesem Moment drang blauer Rauch, von einem überhitzten Elektromotor, ins Cockpit. Mit einem kaum steuerbaren Höhenruder, mit einem nur halb ausgefahrenem Bugrad und Rauch im Cockpit setzte Pegg zur Landung an. Er hatte Glück. Nur wenige Sekunden vor dem Aufsetzen bequeme sich das widerspenstige Bugrad in der richtigen Position einzuklinken und die Landung gelang sicher. Nach verschiedenen notwendig gewordenen Modifikationen startete die G-ALBO am 21. August zu ihrem zweiten Flug. Der Zufall wollte es, dass auch diesmal das Bugrad erst wenige Sekunden vor Bodenberührung einrastete. Doch damit war die Pechsträhne der G-ALBO zu Ende. An der Luftfahrtschau in Farnborough 1952 wurde sie zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt. Ende desselben Jahres beendete der Prototyp die erste Phase der Testversuche. Während 48 Flügen hatte er sich total 46 Stunden und 25 Minuten in der Luft befunden. Ende Februar 1953 begann die zweite Testphase. Zu dieser Zeit war der zweite Prototyp beinahe fertiggestellt und die erste Serienmaschine befand sich in der Endmontage. Im gleichen Jahr erschien die G-ALBO mit abgeänderten Flügelenden und neuem Höhenruder wieder in Farnborough und startete erstmals mit drei Motoren. Seit über einem Jahr war sie die einzige fliegende Britannia und Ende 1953 hatte sie bereits 200 Flugstunden zu verzeichnen.

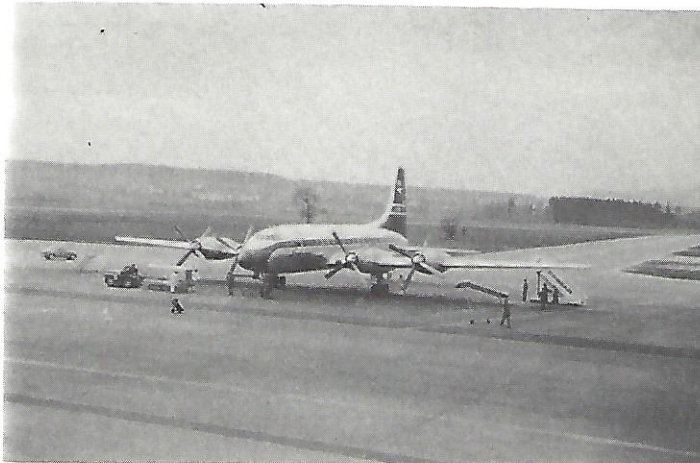
Der zweite Prototyp G-ALRX startete am 22. Dezember 1953 zu seinem Erstflug, der rund eine Stunde dauerte. Die G-ALRX entsprach schon weitgehend den Maschinen der Serienfabrikation. Mit Proteus 705 Motoren, einer Passagierkabine ausgelegt für 90 Passagiere, grösserem Fassungsvermögen der Treibstofftanks, verbesserter Druckkabine und neuem Hydrauliksystem. Ihm war eine wichtige Rolle zugeordnet, sollte er doch die Testflüge so schnell wie möglich zu Ende führen, um die Typenzertifizierung zu erhalten. Im Januar 1954 tauchte er erstmals über London auf um verschiedene Navigationsteste und ILS Anflüge auf dem Londoner Flughafen auszuführen.

Als er am 4. Februar 1954 in Filton abhob, sollte es ein Routineflug und zudem ein Demonstrationsflug werden. Unter Peggs 13 Passagieren befanden sich nämlich der Chefkonstrukteur der Bristol Werke, sowie Vertreter der KLM. 16 Minuten nach dem Start, auf 2700 m Höhe, überdrehte plötzlich der Motor Nr. 3 und begann zu brennen. Pegg begann sofort abzusinken und steuerte nach Filton zurück, das zu diesem Zeitpunkt etwa 80 km entfernt war.

Mit freundlicher Genehmigung von P. Lüscher, jetstream
Bilder: G.E. Bühlmann Schluss folgt

Britannia der Aerotransportes Entre Rios (Argentinien)
auf dem Flughafen Ezeiza, Buenos Aires

1958 in Zürich-Kloten: BOAC - Bristol Britannia



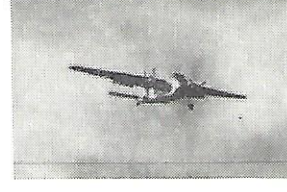
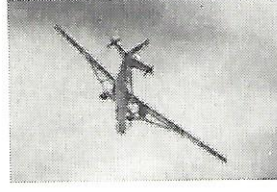
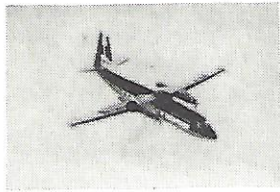


Bild 1 2 3 4 5

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

Einziger Einsender der Lösungen vom Test 6/70 war Peter Amport, Münchenstein.

Auflösung Test 7/70: F-104 / F-86 D / Firebar / Hunter
F-84 F

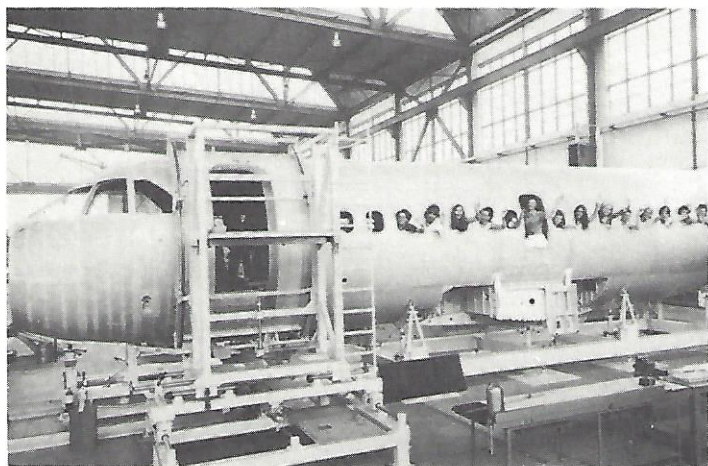
KURZNACHRICHTEN

Bei Hawker Siddeley sind die ersten Flugzeuge der Export-Version der Harrier im Bau. Das US Marine Corps hat 12 Harrier bestellt, und 18 weitere figurieren im Budget 1971. Bei der Bestellung einer grösseren Stückzahl würde McDonnell Douglas in den USA den Lizenzbau übernehmen. Für die RAF wurden 77 Einsitzer und 13 Trainer der Harrier bestellt.

Brasilien hat für seine Luftwaffe 12 Mirage III E und 4 Mirage III B bestellt. Die Lieferungen sollen 1972 beginnen.

Die 1200. Alouette II wurde nach Togo verkauft. Togo ist das 67. Land, in welchem Helikopter der Aérospatiale im Einsatz sind. Bis heute wurden auch 820 Alouette III an 91 Kunden in 58 Ländern verkauft. Dieser Zahl können 140 in Lizenz hergestellte Alouette III beigelegt werden (80 in Indien, 60 in der Schweiz)

Im VFW-Fokker-Werk Bremen begann Mitte Mai dieses Jahres die Endmontage der VFW 614-Vorserienmaschinen. Unser Bild zeigt den Zusammenbau von Rumpfmittelteil und Cockpit des ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeuges. Die VFW 614 ist ein Kurzstreckenjet für rund 40 Passagiere, erreicht eine maximale Reisegeschwindigkeit von 735 km/h und kann sogar auf Graspisten oder ähnlichen - sogenannten halbvorbereiteten - Plätzen starten und landen. Rentabel fliegt der Intercity-Jet aus Bremen schon auf Strecken ab 150 km.



Die ersten zehn der von Spanien bestellten Mirages III sind auf dem Stützpunkt Manises bei Valencia eingetroffen. Es handelt sich um 8 Flugzeuge der Version E und 2 Doppelsitzer B, die von spanischen Piloten in ihre Heimat überflogen wurden. Insgesamt hat Spanien 26 Mirage III E und 4 Mirage III B bestellt.

20 000 Personen arbeiten in Frankreich am Concorde-Programm. Man schätzt, dass in England etwa ebensoviel Personal für die Concorde arbeitet. Bei voller Serienproduktion dürften sich diese Zahlen verdoppeln. In den kommenden Sommermonaten werden die Mach 2 - Flüge beginnen. Die Optionen der Luftfahrtgesellschaften werden bis im März nächsten Jahres gültig bleiben. Bis dahin werden alle von den Gesellschaften benötigten Daten bekannt sein. Bereits heute konnten beinahe alle, den Betrieb erlaubenden, Fragen des FAA geklärt werden.

