



DELTA

Braucht Basel - Mulhouse eine 4 km - Piste ?

Staatspräsident Pompidou und Bundespräsident Tschudi eröffneten am 17. Juni 1970 den neuen Flughafen von Basel-Mulhouse. Damit war die erste Ausbautappe des Zweistaaten-Flughafens Basel-Mulhouse beendet.

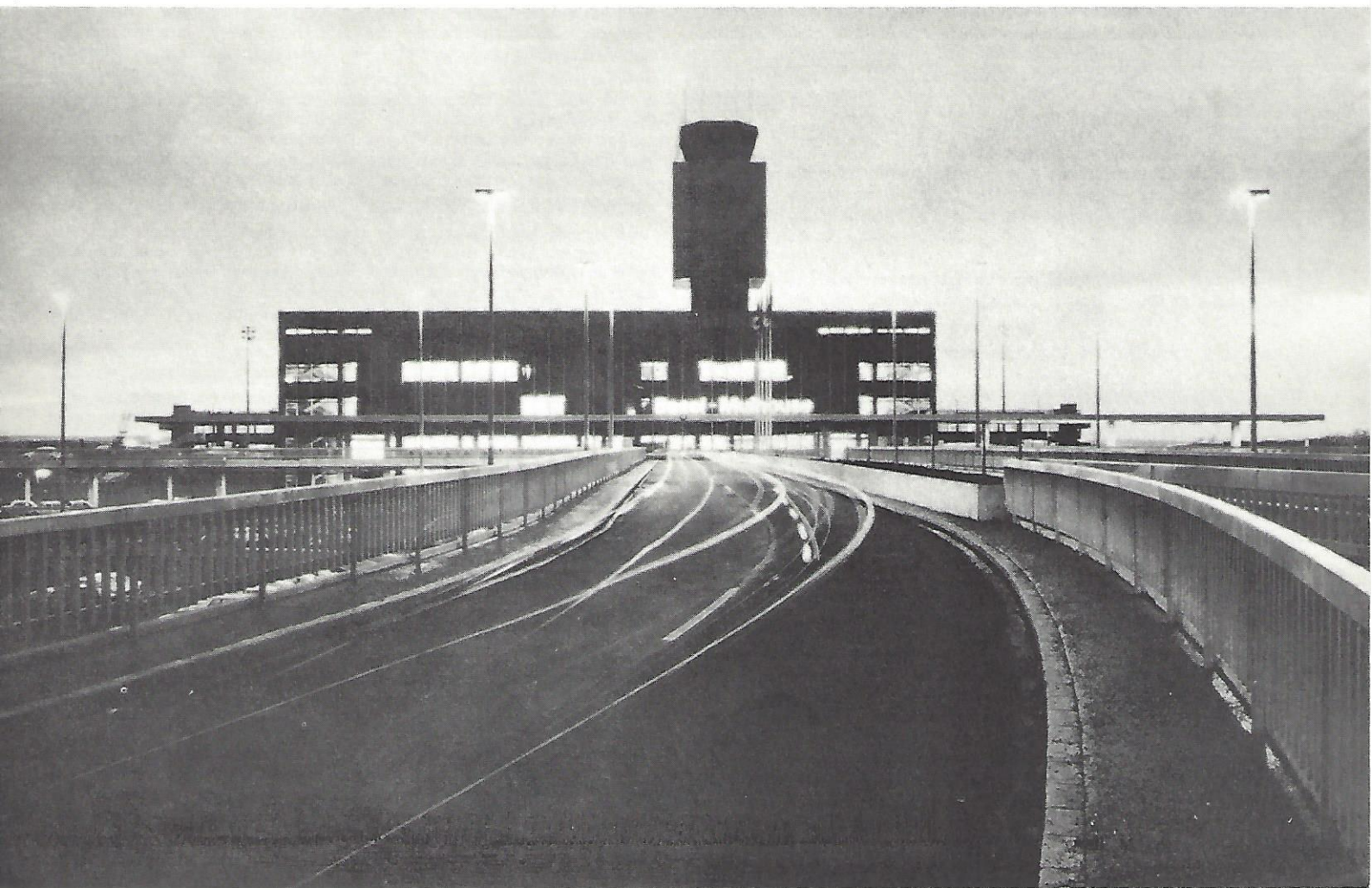
Nun sollen für Erweiterungen der Pisten, Rollwege und Abstellplätze weitere ca. 37 Mio Franken bewilligt werden. Auf den Kanton Basel-Stadt entfallen ca. 25 Mio Franken. Frankreich stellt dagegen das Land für den Weiterausbau zur Verfügung. Man wird sich fragen, ist es nötig für den Flughafen weitere Millionen zu bewilligen. Die Antwort ist relativ leicht: Es ist unbedingt nötig.

Basel-Mulhouse hat am schweizerischen Luftverkehr einen Anteil von ca. 13 %. Diesen Anteil zu steigern, bemüht sich unser Flughafen seit Jahren. Doch die heutige N-S Piste mit 2370 m genügt den Anforderungen nicht mehr. Dem Antrag der Flughafendirektion auf Verlängerung der N-S Piste auf ca. 4000 m ist deshalb nur zuzustimmen.

Mit der Pistenlänge von 2370 m ist ein wirtschaftlicher Europa-Verkehr mit Strahlflugzeugen in Frage gestellt. Interkontinentaler Flugverkehr ist ab Basel - Mulhouse nicht möglich. Schon heute ist deshalb eine Abwanderung der Langstrecken - Charterflüge zu beobachten. Viele Leute wissen nicht, dass die Balair eine vierstrahlige Convair CV 990 "CORONADO" hat. Doch diese Maschine kann ab Basel nicht wirtschaftlich operieren. Aus diesem Grund ist sie nur selten in Basel - Mulhouse zu Gast. Auch für den stetig steigenden Frachtverkehr drängt sich eine längere Piste auf. Schon heute wird auf der Strasse Luftfracht, mit Bestimmungsort Uebersee, nach Zürich oder Frankfurt transportiert. Diese Transporte würden bei einer direkten Luftfrachtverbindung, z.B. nach den USA, dahinfliegen. Mit der heutigen Piste von Basel - Mulhouse müssen die Langstreckenfrachter vor dem Flug über den Atlantik nochmals zwischenlanden.

Ein weiteres Argument der Pistenverlängerung auf 4000 m zuzustimmen ist der Kampf dem Lärm. Durch Verlängerung

Das neue Abfertigungsgebäude des Flughafens Basel-Mulhouse bei einbrechender Nacht





Bildlegenden: links von oben nach unten:

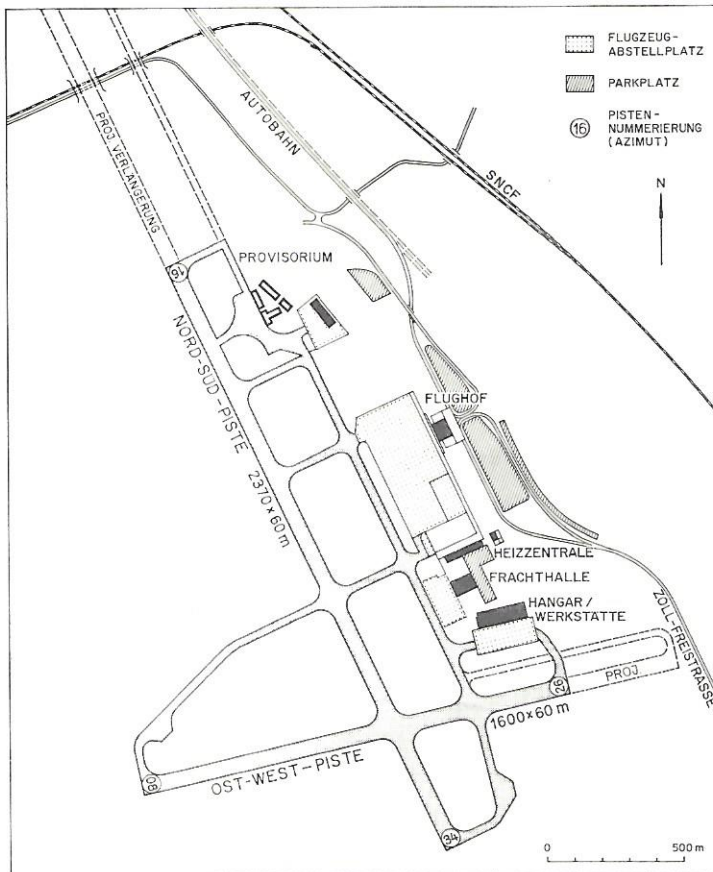
Die Anlagen des neuen Flughofes mit den Parkzonen im Vordergrund, den Fracht- und Werfthallen und dem Pistensystem im Hintergrund.

Der Flughafen mit der Zufahrt aus der Schweiz.

Uebersichtsplan des Flughafens mit den definitiven Hochbauten und den Zubringerstrassen (Stand Ende 1969) sowie den zur Diskussion stehenden Erweiterungen des Pistensystems.

rechts oben: Das Abfertigungsgebäude vom Tarmac gesehen

rechts unten: Blick in den geräumigen Frachthof



nach Norden werden die dichtbesiedelten Gebiete wesentlich höher überflogen. Dadurch wird die Lärmeinwirkung sehr stark gedämpft. Beim Start ziehen die Flugzeuge ungefähr beim jetzigen Pistenanfang hoch und drehen über unbewohntem Gebiet ab. Bei der Landung werden wir in der Stadt nur noch ein leises Brummen hören. Die heute vom Lärm belästigten Anwohner von Allschwil, Binningen und dem Bruderholz werden nach der Pistenerweiterung nicht mehr gegen den Flughafen Basel - Mulhouse sein.

Mit dem Ausbau der Hauptpiste sollen noch verschiedene, für die allgemeine Sicherheit benötigte Neueinrichtungen und Anlagen erstellt und beschafft werden. Auch hier sollte nicht gespart werden.

Mit der Gewährung von 25 Mio Franken werden wir in Basel - Mulhouse in die Lage versetzt, der Entwicklung der Fliegerei für die nächsten Jahre zu genügen. Mit der Ueberlastung von Zürich und Genf wird dadurch Basel - Mulhouse seine Position mehr und mehr festigen können. Hoffen wir mit der Flughafendirektion dass dieser Kredit bewilligt wird und unser Flughafen auf dem Weg nach vorne nicht behindert wird.

Text: R. Langlotz
 Fotos: Flughafen Basel-Mulhouse

Bristol Britannia

Das Feuer griff immer mehr um sich, der Pilot flog sehr tief über gefrorenen Schlamm und Dreck dem Heimatflugplatz zu. 18 Minuten nach Brandausbruch stellte das automatische Feuerwarngerät die beiden Innenbordmotoren ab. Obwohl sofort alles versucht wurde, sie wieder in Gang zu setzen, war es zu spät dazu. Da die Maschine sehr tief flog, machte sich der Leistungsabfall sofort bemerkbar und Pegg musste zu einer Notlandung ansetzen. Nach einer totalen Flugzeit von 51 Stunden und 10 Minuten endete das Leben der G-ALRX in einem Morastfeld. Der Rumpf wurde später nach Filton transportiert, wo er den Besatzungen als Trainingsgerät zur Verfügung stand.

Und wieder war die G-ALBO die einzige Britannia, die die Testflüge weiterführen konnte. Während Abkippsuchen im Mai 1954 blockierten die Klappen auf einer Seite, das Flugzeug begann zu rollen und konnte erst kurz über dem Boden wieder aufgefangen werden. Nachher stellte sich dann heraus, dass die Maschine beim Abfangen mit über 3G belastet worden war, so dass sie für umfangreiche Ueberholungen in die Werkhalle zurück musste. Im August wurden die Flüge wieder aufgenommen und im September flog die G-ALBO in 5 Stunden und 7 Minuten von Filton nach Tripolis mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 510 km/h.

Am 5. September 1954 absolvierte die erste Maschine der Serienfabrikation, die G-ANBA, ihren Erstflug und führte mit der G-ALBO die Testflüge fort. Auch die zwei weiteren Serienmaschinen, die G-ANBB und G-ANBC wurden dafür gebraucht. BOAC hatte inzwischen, im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der Britannia, ihre Bestellung auf 15 Maschinen der Serie 102 reduziert.

Am 30. Dezember 1955 wurden die ersten beiden Britannias der Serie 102 der BOAC übergeben. Im folgenden Jahr begann BOAC mit Probeflügen von London nach Johannesburg. Im August startete die G-ANBJ in den Farben der Bristol Werke zu einer 18-tägigen Tournee nach den USA. Inzwischen musste noch ein neu aufgetauchtes Problem gelöst werden. Während Testflügen nach Südafrika hatte sich Eis an den Triebwerken angesammelt, das in ungünstigen Fällen einen Ausfall verursachte. Doch auch dieses Problem wurde gelöst und im Februar 1957 fand der erste kursmässige Flug mit Britannia von London nach Johannesburg statt. Jetzt war BOAC im Besitze von acht Britannias der Serie 102. Die Letzte, die G-ANBA wurde am 12. August 1957 abgeliefert. Fünf Jahre standen die Britannias 102 bei der BOAC im Einsatz. Die G-ANBC wurde nach einer Bauchlandung am 9. September 1958 in Rangoon wieder instand gestellt, stürzte dann aber am 11. November 1960 bei der Landung in Karthoum ab. Ab 1962 wurden alle Britannias 102 verkauft, Hauptabnehmer waren BKS und Britannia Airways.

Schon 1949 waren drei weitere Versionen der Britannia 102 geplant worden. Die Serie 200 als Frachtversion, Serie 250 gemischt Passagier /Fracht und die Serie 300 als Passagierversion. Der Rumpf wurde um drei Meter

verlängert und die Motorenleistung verbessert. 1952 belegte BOAC eine Option von fünf Maschinen der Serie 200 und 10 der Serie 300. Noch während die Arbeiten an den neuen Prototypen im Gange waren mussten sie wieder eingestellt werden. Die verwendbaren Teile wurden aufbewahrt um sie dann an späteren Maschinen zu verwenden. BOAC hatte nämlich ihre Option annulliert und verlangte nun eine Version der Britannia 300 für Kurzstrecken. Nur wenige Monate darnach änderte sie jedoch ihre Meinung wieder und bestellte nun 18 Britannias der Serie 312 für Langstrecken, die mit grösseren Tanks und verstärktem Fahrwerk ausgerüstet wurden. 1954 waren Verhandlungen mit sieben Fluggesellschaften im Gange, die zusammen eine Bestellung von 51 Maschinen der Serie 300 aufgaben.

Im Juli 1956 rollte der erste Prototyp, der die Seriennummer 301 erhielt, in den Farben der Capital aus der Halle und startete am 31. desselben Monats zu seinem Erstflug. BOAC erhielt ihre erste Britannia 312 am 10. September 1957 und flog am 19. Dezember erstmals kursmässig mit der Britannia 312 über den Atlantik. Die G-AOVT wurde als letzte Maschine am 1. Januar 1959 an BOAC abgeliefert. In den Jahren 1963 bis 65 verkaufte oder vermietete sie alle Britannias 312, hauptsächlich an British Eagle, die allein 13 Stück erhielt.

Am 22. Dezember 1957 begann EL-AL ihren flugplanmässigen Dienst mit drei Britannias 313 auf der Route Tel Aviv - New York. Ein halbes Jahr später bestellte sie noch zusätzlich eine Maschine, die im März 1959 geliefert wurde. Canadian Pacific setzte ihre sechs Britannias 314 zwischen Vancouver und Amsterdam sowie zwischen Vancouver und Tokio ein. Am 18. Dezember 1957 eröffnete Aeronaves de Mexico mit zwei Britannias 302 die Route Mexico-City - New York. Fünf Britannias 305 waren von Capital bestellt, nach dem Zusammenbruch der Gesellschaft übernahm 1956 North East Airlines die Bestellung, war dann aber nicht in der Lage, das nötige Geld aufzubringen. Der Preis für eine Britannia der Serie 300 lag bei ca. 12 Mio SFr., eine Britannia der Serie 100 kostete dagegen nur etwa 8 Mio SFr.

Die grösste Bestellung ging von der RAF ein, die 20 Maschinen der Serie 253 bestellte. Neben stärkeren Triebwerken verfügen diese über einen verstärkten Kabinenboden und über ein grosses Frachttor. Bis heute ging nur eine Maschine davon verloren, die übrigen sollen voraussichtlich noch bis 1975 bei der RAF im Dienst bleiben.

Von den total gebauten 85 Britannias sind heute die meisten im Besitze von Chartergesellschaften und haben ein oder mehrere Male ihren Besitzer gewechselt. Eine einzige Ausnahme bilden die vier 1959 an die Cubana gelieferten Maschinen, doch auch davon wurden später zwei an die CSA ausgeliehen.

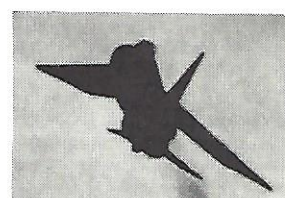
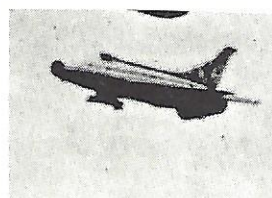
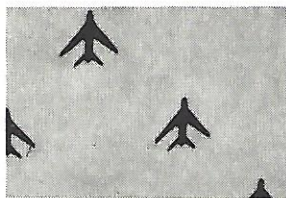
Mit freundlicher Genehmigung von P. Lüscher, jetstream
Bilder: G.E. Bühlmann Schluss

African Safari Airways - Britannia (ex Globe Air) in Zürich-Kloten



Royal Air Force - Britannia auf dem Stützpunkt Abingdon





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 8/70: Ambassador / F-27 / Dart Herald / Hurel Dubois HD 34 / Bristol 170

Der Test 6/70 wurde weiter gelöst von Ruedi Boller, Winterthur und G. Jöhr, Zollikofen. Richtige Antworten zum Test 7/70 haben eingesandt: Kurt und Peter Amport, Münchenstein und Ruedi Boller, Winterthur.

Dübendorf - Sion retour

Der 13. August 1970 war für die Siegermannschaft der Fl BM Kp 72, die anlässlich des Flugzeugerkennungs-Wettkampfes 1970 einen Flug versprochen erhalten hatte, ein denkwürdiger Tag.

Ein strahlend blauer Himmel wölbte sich über unseren Köpfen, als wir per Bahn in Dübendorf eintrafen, wo wir von unserem Piloten, Herrn Leutnant Lüdi, beim Bahnhof in Empfang genommen wurden. Nach einer kurzen Begrüssung gingen auf das Flugfeld. Hier harreten wir erwartungsvoll der Dinge, die da kommen sollten.

Auf dem Abstellfeld vor den grossen Hallen stand eine Maschine bereit, die wir rasch als Pilatus Porter identifiziert hatten. Nachdem jeder seinen Platz in diesem Flugzeug eingenommen hatte, gab der Pilot die Flugroute bekannt. Man lauschte gespannt, wohin es nun gehen sollte. Als das Landziel mit Sion angegeben wurde, waren auch die kühnsten Erwartungen übertroffen, denn keiner von uns hätte mit einem derart ausgedehnten Flug gerechnet. Während wir uns immer noch verblüfft ansahen, traf der Pilot bereits die letzten Startvorbereitungen. Bald blinkte denn auch vom Wagen der Bodenkontrolle das grüne Licht, das uns freie Bahn signalisierte. So starteten wir zu unserem Flug, der uns zuerst über den Zürichsee führte. Kurz darauf überflogen wir das Sihltal, dessen Fluss sich wie eine Schlange durch das Tal windet. Vorbei am Zugersee kam auch schon der Vierwaldstättersee in Sicht, hinter dem sich bereits die ersten Giganten der Alpen aufzutürmen begannen. Immer höher schraubte sich unsere Maschine. Unter uns zog das Stanserhorn vorbei und auch der Brünig lag bald hinter uns. Vor uns öffnete sich das Laital, durch das wir Kurs auf die Bergriesen Eiger, Mönch und Jungfrau nahmen. Es war ein erhabenes Gefühl, auf halber Höhe der Eigernordwand entlang zu fliegen. Bald entschwand auch diese gefürchtete Wand der Alpen unseren Blicken und unser Porter flog bereits dem Breithorn und der Blüemlisalp entlang. Inmitten all dieser Berge glaubte man unwillkürlich, über einem Meer zu fliegen, dessen Wogen vor Jahrtausenden zu Stein geworden sind.

Ueber die Gemmi erreichten wir schliesslich das Wallis, das mit seinen Plantagen zu uns heraufgrüsste. Bald war auch Sion zu sehen. Langsam zogen wir an den markanten Hügeln von Tourbillon und Valère vorbei, ehe wir auf dem Rollfeld von Sion aufsetzten. Damit war aber zu unserem Erstaunen der Flug noch keineswegs zu Ende, denn wir stiegen vom Porter in eine Alouette III um, mit welcher wir in kurzer Zeit ins Wildstrubelgebiet gelangten, wo selbst wir zur Verblüffung der anwesenden Touristen auf einem kleinen, schneefreien Platz aufsetzten.

Während die Leute den Wundervogel gebührend bestaunten, setzten wir uns etwas abseits, um das mitgenommene

Picknick zu verzehren. Nachdem der Magen zu seinem Recht gekommen war, stiegen wir wieder auf. Ueber den weiten Flächen des Glacier de la Plaine Morte demonstrierte uns Leutnant Lüdi in eindrucklicher Weise die Möglichkeiten unserer Alouette. Fast zu schnell verflieg die Zeit und schon bald mussten wir nach Sion zurück.

Beglückt vom eben erlebten feinen Helikopterflug vertrauten wir uns dort wieder unserem bewährten Porter an. Nachdem er von der Bodenmannschaft aufgetankt worden war, stand der Heimreise nichts mehr im Wege. Rasch gewann der Apparat an Höhe, worauf ihn Leutnant Lüdi nach einer Schleife über dem Flugplatz sicher auf Heimkurs lenkte. Schon verschwand Sion hinter uns, und auch die Plantagen entfernten sich immer mehr. Nochmals zog die majestätische Bergwelt des Wallis und des Berner-Oberlandes an uns vorbei. Angesichts dieser Eindrücke erreichten wir den Vierwaldstättersee, den Zugersee und schliesslich den Zürichsee eigentlich viel zu früh wieder. Bald darauf erschien auch das Flugfeld von Dübendorf vor uns, auf dem wir kurz vor 16 Uhr sicher aufsetzten, nachdem wir daselbst um 11 Uhr den Flug begonnen hatten.

So ging denn ein Tag zu Ende, der uns allen in nachhaltiger Erinnerung bleiben wird. Zum Schluss sei nicht unterlassen, jenen zu danken, die uns diesen fliegerischen Genuss ermöglicht haben und uns nebst dem die der Militäraviatik innewohnende Atmosphäre haben miterleben lassen. Weil im Kabineninnenraum keinerlei Sichtbehinderungen bestehen, war es möglich, die mit überlegter Gelassenheit erfolgenden Manipulation des Piloten jederzeit zu bestaunen. Jedenfalls war es sehr interessant, wie wir hin und wieder die bestechenden Flugeigenschaften des Pilatus Porter PC-6 V-615 und der Alouette III SE-3160 V 217 vordemonstriert erhielten.

Speziellen Dank sagen wir Herrn Oberstbrigadier Moll, der mit seinem grosszügigen Versprechen anlässlich des FED-Wettkampfes diesen Tag zur Realität werden liess. Ein herzliches Dankeschön aber ebenfalls unserem Piloten, Herrn Leutnant Lüdi vom Ueberwachungsgeschwader, der uns sicher über alle Berge und durch alle Täler gelenkt hat.

15. August 1970 -rl-

SEKTIONSMITTEILUNGEN

Basel

Einladung zur September-Veranstaltung

Am Donnerstag, den 24. September 1970 erwarten wir Sie um 20 Uhr im Restaurant Post, beim Bahnhof SBB Basel, Saal 1. Stock zu unserem

DIA-COCKTAIL

Mitglieder, welche Ihre neuesten und besten Schnappschüsse zeigen möchten, melden sich bei unserem Vicepräsidenten René Langlotz, Flughafenstrasse 40, 4056 Basel per Postkarte oder ab 19 Uhr per Telefon 43 73 14