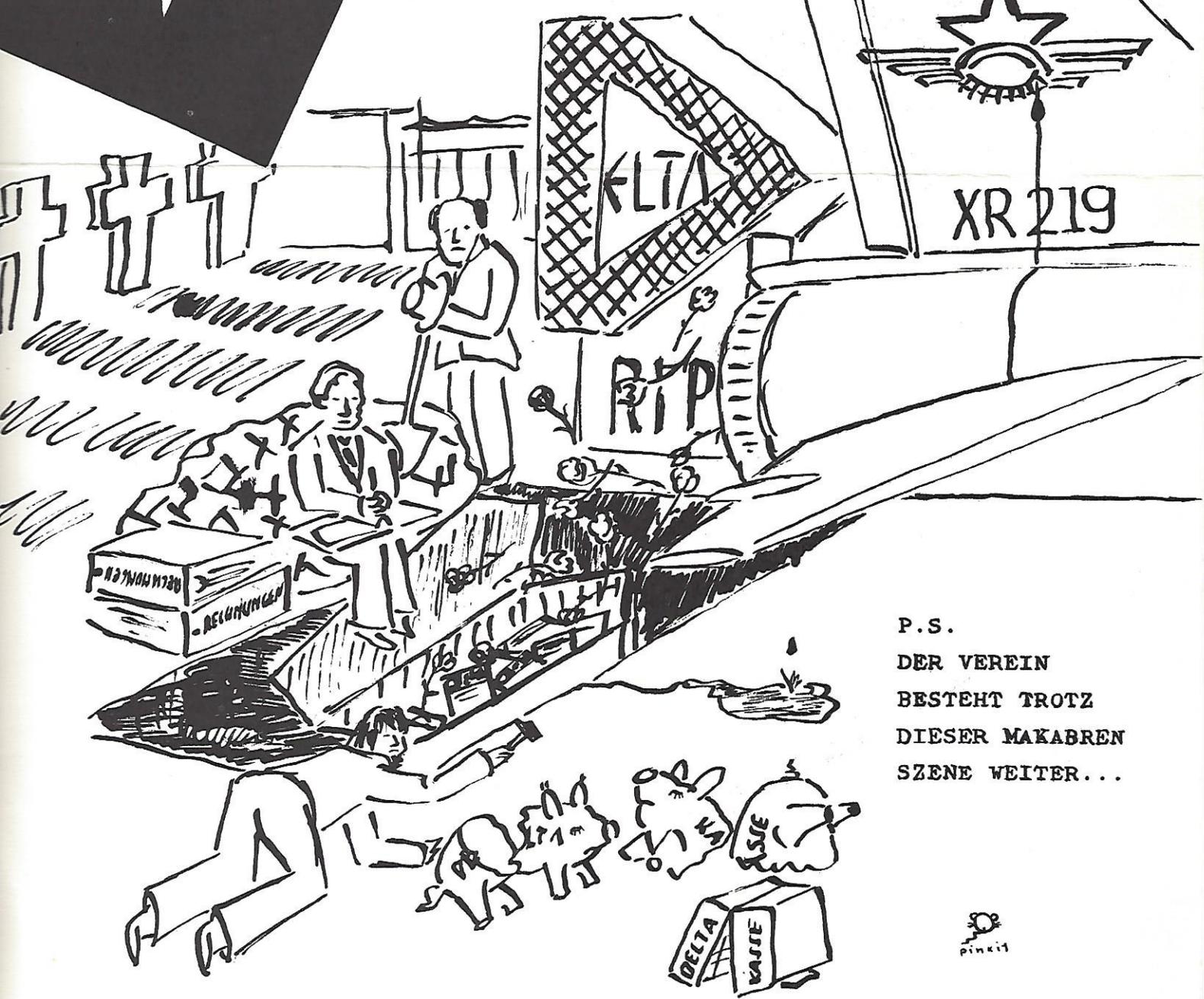


DELTA

12
Dezember 1970

LUFTFAHRT-ZEITSCHRIFT
FLUGZEUGERKENNUNG
SCHWEIZ



P.S.
DER VEREIN
BESTEHT TROTZ
DIESER MAKABREN
SZENE WEITER...

Flughafen-Trip nach Holland

Amsterdam-Schiphol

Die Niederlande, und vor allem der Flughafen Amsterdam-Schiphol sind dieses Jahr Ziel meiner Ferien. So fliege ich anfangs Juni mit der F-27, HB-AAW, zuerst von Bern nach Zürich und von dort mit der Swissair - Caravelle, HB-ICX, nach der niederländischen Hauptstadt. Amsterdam - eine alte Handelsstadt - bietet viele Sehenswürdigkeiten an, nicht zuletzt auch den neuen Flughafen Schiphol. Am einfachsten ist er mit dem KLM-Bus - es gibt in der Stadt zwei Abfahrtsstellen, eine beim Bahnhof, die andere im Stadtzentrum - zu erreichen. Kosten: Hfl. 2.--.



Das ist die frühere Caravelle HB-ICZ der Swissair - jetzt im Dienst bei Transavia Holland.

Der Flughafen besitzt grosszügige Besucherterrassen, wobei jeweils die äusseren Finger nicht begehbar sind. Für den Flugzeugfotografen bieten jedoch die benützbaren Teile optimale Möglichkeiten. Zum Photographieren ist ein Teleobjektiv vorteilhaft - vor allem um die vorbeifliegenden Maschinen aufzunehmen - jedoch nicht unbedingt notwendig. Die an den Piers abgestellten Flugzeuge können gut mit einem Normalobjektiv aufgenommen werden, vorausgesetzt man hat etwas Geduld und wartet, bis die Fluggastbrücken von den Flugzeugen weggeschwenkt werden. Die Besucherterrasse ist weiter mit 2 Selbstbedienungsrestaurants, einem Kiosk und Toiletten ausgestattet. Sitzbänke sind genügend vorhanden. Für die Benützung der Terrasse wird Hfl. --.55 verlangt. Eine Vielfalt von Flugzeugtypen und Fluggesellschaften sind während drei Tagen anzutreffen:



Letzte Startvorbereitungen der PAL DC-8/32, PI-C827.

Vor dem Gebäude des holländischen Rijksluchtvaartdienstes zeigt die Martinair-Holland, Charterflug- und

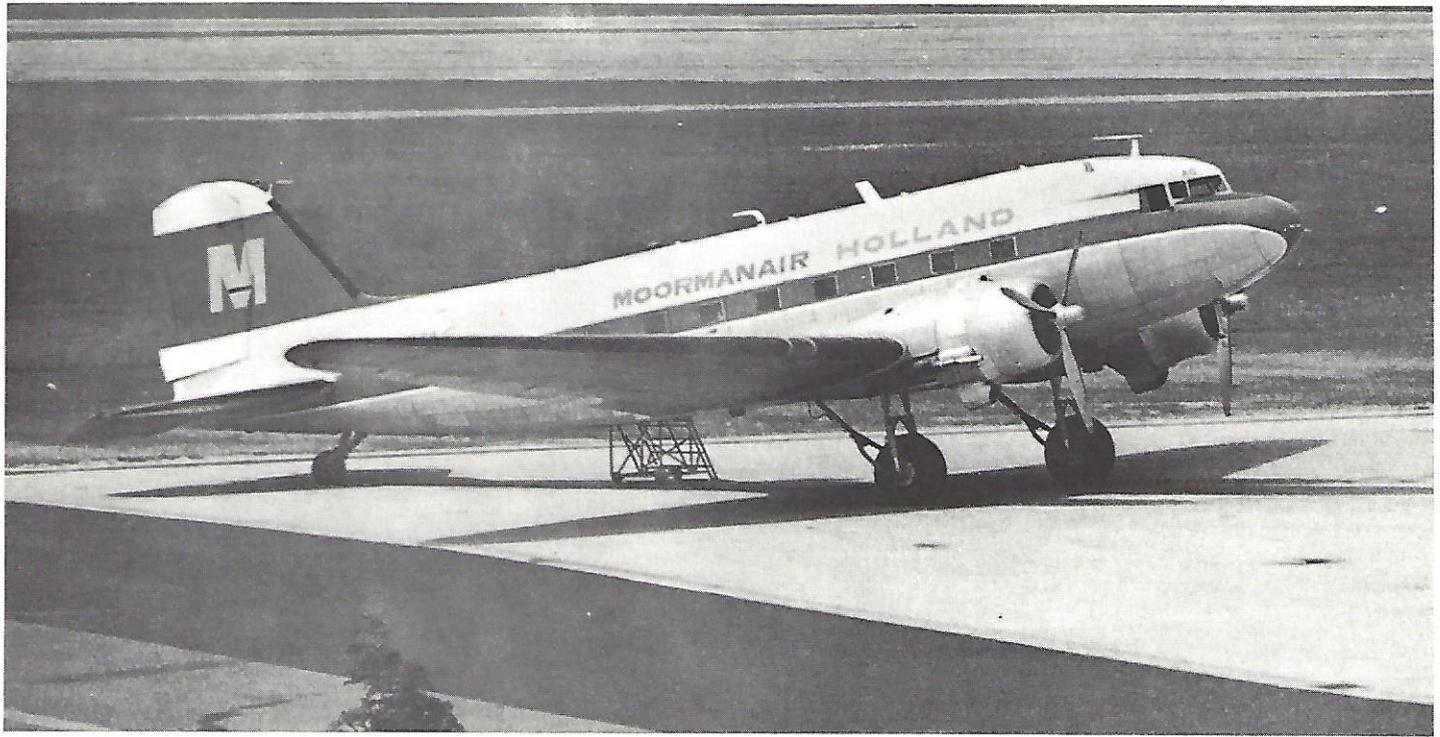
Tochtergesellschaft der KLM, einen Querschnitt ihrer Flotte. Zwei Convair CV-640, darunter die PH-MAL, früher als Metropolitan HB-IMC bei Swissair bekannt. Weiter je eine DC-9/33RC und DC-8/55F, sowie die F-28 Fellowship, PH-MAT. Weiter hinten beim Frachtzentrum ragen 3 F-27 - Seitensteuer in die Höhe. Zwei davon sind Flugzeuge der NLM, die damit Inlandstrecken befliegt. Der andere Friendship gehört der KLM. Um bei der KLM zu bleiben, sie bietet ihren ganzen Flugzeugpark an, nämlich: F-27, DC-9/15, DC-9/32, DC-9/33RC, DC-8/32, DC-8/53 und -55 Jet Trader, sowie DC-8 Super 63. Kurze Zeit später überfliegt ein Sikorsky S-62A der KLM-Nordsee-Helikopter NV den Flughafen. Die Helikopter dieser Gesellschaft stellen die Verbindung zwischen dem Festland und den Inseln in der Nordsee her. Eine andere holländische Bedarfsfluggesellschaft ist die Transavia-Holland. Das Unternehmen hat vor etwa 2 Jahren mit einem halben Dutzend DC-6 den Betrieb aufgenommen. Inzwischen sind die Kolbenmotorflugzeuge durch 6 Caravelles ersetzt, alles Occasionsmaschinen. Für Langstreckenflüge ist eine Boeing 707 vorhanden. Besser gesagt, war vorhanden, denn diese Boeing fliegt heute als G-ATZC bei Caledonian. Sabena fliegt täglich mit F-27 und Caravelle nach Amsterdam. Weitere tägliche Gäste sind: Air France mit Caravelle und Boeing 727-228. Lufthansa mit Boeing 737-130 und 737-230QC sowie Boeing 707. Scandinavian und Swissair kommen mit DC-9 und Caravelle. Weiter THY, Alitalia und Iberia mit DC-9/32. TAP wieder mit Caravelle, während Finnair die Super-Caravelle und die DC-8 Super 62CF einsetzt. BEA stellt Verbindungen mit Vickers Viscount, Trident 1C und der BAC-111-510 her. Fracht wird mit der aus der Vickers Vanguard entwickelten Merchantman geflogen. Die kleinere Version der BAC One Eleven, die BAC-111-208 wird



Einladung zum Rundflug über Rotterdams Seehafen: Dornier Skyservant der Flashband Flight.

von der Aer Lingus benützt, sie dürfte aber nächstens durch die Boeing 737-248 abgelöst werden. Auch an Gesellschaften aus den Oststaaten fehlt es nicht. Tarom, LOT, Malev und CSA fliegen mit der IL-18 nach Holland. Die CSA setzt auch die IL-62 ein, die in ihrem neuen schmucken roten Anstrich beträchtliches Aufsehen erregt. Aeroflot ist mit der Tupolew TU-104A vertreten. Ausserdem fliegt sie jede Woche zwei Mal mit einer Antonow AN-12B Frachtkurse zwischen Moskau und der niederländischen Hauptstadt. Aus dem Land der aufgehenden Sonne kommt die Japan Air Lines mit einer DC-8/53. Von der Pan American, TWA und EL - AL sind Boeing 707 zu beobachten. Olympic Airways bietet die Boeing 727-284 an, während die Trans Mediterranean Airways aus Beirut mit der DC-6A Fracht zwischen dem Nahen Osten und Amsterdam befördert. Aus Indonesien zeigt die Garuda die DC-8/32. Und schliesslich präsentieren sich noch die venezuelanische Viasa mit DC-8/53 und DC-8 Super 63, sowie Philippine Air Lines mit der DC-8/32. Die drei letztgenannten Unternehmen arbeiten übrigens eng mit der KLM zusammen.

Auch der Bedarfsflugverkehr der nichtholländischen Gesellschaften ist sehr rege. Während die Spantax mit der



Mit dieser DC-3 ermöglicht die Moormanair Holland dem Touristen Amsterdam und seine Umgebung aus der Vogelschau zu betrachten.

Convair Coronado ihre Ferienflüge nach Spanien ausführt, kommen aus Jugoslawien die Aviogenex mit Tupolew TU-134A und die Inex-Adria-Airways mit DC-9/32. Caravelles werden von der italienischen SAM und der Tunis Air eingesetzt. British United Airways bringen ferienhungrige Engländer mit der BAC-111-201 ins Tulpenland. Sehr stark sind auch die Kanadier vertreten. Wardair Canada Ltd., mit Boeing 727 und Boeing 707-396C. CP Air mit DC-8/43 und Super DC-8/63, wobei die DC-8/43 die neue Bemalung silber/rot/orange trägt. Auch die Amerikaner machen im Chartergeschäft mit. World Airways setzt Boeing 707-737C ein. Saturn Airways aus Miami zeigt DC-8 Super 61. Die noch grössere DC-8 Super 63 verwenden die Trans International Airways und die AFA - American Flyers Airline. Flugzeuge mit Kolbenmotoren sind auch im internationalen Bedarfsflugverkehr immer seltener zu sehen. Doch es gibt sie noch ! Die französische Catair mit L-1049G Super Constellation, die norwegische Braathens SAFE mit der unverwüsthlichen DC-6B und die Dan-Air London mit der AS-57 Ambassador. Eine Ueberraschung bildet für mich die DC-3 der Rig-Air mit dem Kennzeichen G-AMPZ. Die englische Rig-Air ist täglich mit diesem Flugzeug in Amsterdam zu Gast.

Sport- und Geschäftsreiseflugzeuge sind auf diesem Flughafen eher seltene Gäste. Einige Typen der Beechcraft- und Piper-Reihe, eine britische Dove und die Philips - F-27 sind während den 3 Tagen die einzigen. Erwähnt sei zum Schluss auch noch die DC-3, N3179Q, der Welltrade.

Pilatus PC-6 Porter mit schweizerischer Luftbildausrüstung. Man beachte das neuartige Auspuffrohr.



Rotterdam-Zestienhoven

Mit dem KLM-Bus fahre ich einige Tage später weiter nach Rotterdam. Leider bleibt mir zu wenig Zeit, um diese interessante Stadt noch näher kennenzulernen. Bei dieser Gelegenheit nehme ich auch den Flughafen Rotterdam-Zestienhoven unter die Lupe. Da eine zeitlich regelmässige Verbindung mit dem KLM-Bus zwischen dem Stadtzentrum und dem Flughafen fehlt, empfiehlt es sich den Stadtbus Nr. 33 ab Centraalstation zu benutzen. Der Tarif (einfache Fahrt) von Hfl. -.50 ist bescheiden. Rotterdams Flughafen besitzt 2 Pisten und ein schönes neues Abfertigungsgebäude. Zu bedauern ist lediglich, dass eine Zuschauerterrasse fehlt. Auf der Suche danach, bin ich beinahe im Kontrollturm gelandet !

Während eines halben Nachmittags sehe ich folgendes: Einige Kleinflugzeuge, wobei ein Beaver besonders hervorsteicht. Eine DC-9/32 der KLM und als grosse Ueberraschung die Cessna U206A und die beiden Pilatus PC-6 Porter der KLM-Aerocarto NV, der Fotoabteilung der KLM. Rotterdams Rundfluggesellschaft ist die Flashband-Flight, die eine Cessna 210 und eine Dornier Skyservant betreibt. Der einzige grosse Brocken ist an diesem Tag die Canadair CL-44D, TF-LLJ, der isländischen Loftleidir. Ein Troopship der niederländischen Luftwaffe vollführt einige Tiefüberflüge, findet es aber nicht für nötig, in die Linse meines Fotoapparates zu gucken. Es ist auch das einzige Militärflugzeug das ich in den 10 Tagen Holland-Aufenthalt zu Gesicht bekomme.

Am nächsten Morgen verlasse ich Rotterdam an Bord der BAC-111-50LEX, G-AWYS, der Swissair. Kurz bevor wir starten, kommt ein ATL Carvair der British Air Ferries herein. Er bleibt unerreichbar für meinen Fotoapparat - leider ! Ein wunderschöner Flug hat mich dann wieder darüber hinweg getröstet. In Zürich besteige ich nach kurzem Aufenthalt wieder die F-27, HB-AAW, der Swissair/Balair für den Flug nach Bern, womit diese interessanten Ferien endgültig schliessen.

Text und Bilder: Paul Schüpbach

Liebe DELTA - Leser,

wie Sie bereits der Titelseite entnehmen können, müssen wir nach fünfjährigem Erscheinen aus finanziellen Gründen auf die Weiterführung des DELTA verzichten.

Es liegt mir daran, all jenen zu danken, die in einem halben Jahrzehnt in irgend einer Weise beim Entstehen, der Erstellung der Vorlagen, beim Druck und beim Versand wie auch in der Form von Textbeiträgen mitgeholfen haben.

Peter Huber



Bild

1

2

3

4

5

Auflösung Test 11/70:

DC-8 / HS-748 / Vanguard / Super Constellation / DC-6

Auflösung Test 12/70:

Brantly B.2 / Lansen / Iroquois / Sea Knight / Transall

Der Test Nr. 10/70 wurde richtig gelöst von Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Ruedi Boller, Winterthur und Peter Holinger, Liestal.

Blitzbesuch in Emmen

Seit dem Erstflug des C-3605 am 19. August 1968 sind nun über zwei Jahre vergangen und es war von diesem Flugzeug seither nicht mehr viel zu hören. Da es mich brennend interessierte, ob die Schweiz nun tatsächlich das erste Land sein wird, welches eine 2. Weltkriegs-Maschine serienmässig auf Turboprop umrüstet, nahm ich dankbar die Gelegenheit wahr, dem Flugzeugwerk Emmen einen kurzen Besuch abzustatten.

Im November 1968 war die Werk-Erprobung des Prototyps (C-502) beendet und die Maschine wurde der Flugwaffe zur Truppen-Erprobung übergeben. Aufgrund der weiteren, positiven Beurteilungen bewilligte das Schweizer Parlament den nötigen Kredit zum Umbau von total 23 Flugzeugen.

Die Umbauarbeiten umfassen im Wesentlichen:

- "Clean-up" des Rumpfes dank Wegfalls des Impellers (= der kleinen Windmühle rechts des Rumpfes). Die Seilwinde wird beim 05 hydraulisch angetrieben.
- Umbau der Treibstofftanks und -Leitungen (Wechsel von Flugbenzin auf Kerosen!).

- Änderungen an der Instrumentierung und dem Cockpit Lay-out.

- Neue Haupträder mit Scheibenbremsen.

- Völlig neuer Triebwerksteil: Neue Aufhängung, Verkleidung und Auspuffanlage für die Lycoming T-53 Turbine. Die Rumpfnase verlängert sich infolge des geringen Gewichts der Turbine um ca. 1,8 m.

Zur Zeit befinden sich die fünf folgenden Flugzeuge im Umbau: C-557, C-493, C-547, C-541, und C-523. Der nächste Rollout wird etwa im Frühling 1971 stattfinden.

Es darf sicher zu Recht behauptet werden, dass die Schweizer Flugwaffe dank dieses ungewöhnlichen Umbaus sehr preiswert zu einer Anzahl leistungsfähiger Schleppflugzeuge kommen wird.

Das Gerücht, wonach in Emmen auch unsere drei JU-52 auf Turboprop umgebaut werden sollen, wurde nicht bestätigt...

WG

Der C-3605 Prototyp in seiner definitiven Form mit dem angebauten dritten Seitensteuer

