Nr. 3/64 · 29.1.64 · DM 1,50
Im Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 15 Pf Zustellgebühr
SCHWEIZ 1,70 FR. · ÖSTERREICH 11 S.

hobby

Kampf um Mach 1

Ein neuer Ford? 17M 'kurz'

Raumklang aus der Tonschleuder

Wer Pech hat, ist vorbestraft!

Kraftwerk im Koffer

Testflug über zwei Kontinenten

Zwei Tage Vorsprung hatten die Fahrer des 4. hobby-Super-Tests. Dann starteten eine Bölkow 207 und eine Morane Super Rallye zur 'Fuchsjagd' nach Afrika. Das Fliegerteam verband das Vergnügen mit der Prüfung zweier Sportflugzeuge.

Testflug über zwei Kontinenten

Von Frank Dettmer

Delta — Echo — Mike — Tango — Uniform! Bitte kommen!"

„Delta — Echo — Foxtrott — Tango — Echo! Wir haben soeben über Startbahn zwei/sechs Stuttgart-Echterdingen verlassen und sind etwa drei Meilen hinter euch. Bitte kommen!"

„Delta — Tango — Uniform! Wir befinden uns über dem Funkfeuer von Herrenberg und fliegen in zwölfhundert Meter Höhe einen Kurs von 225 Grad. Wir stoßen soeben durch die Dunstschicht, die Sicht beträgt

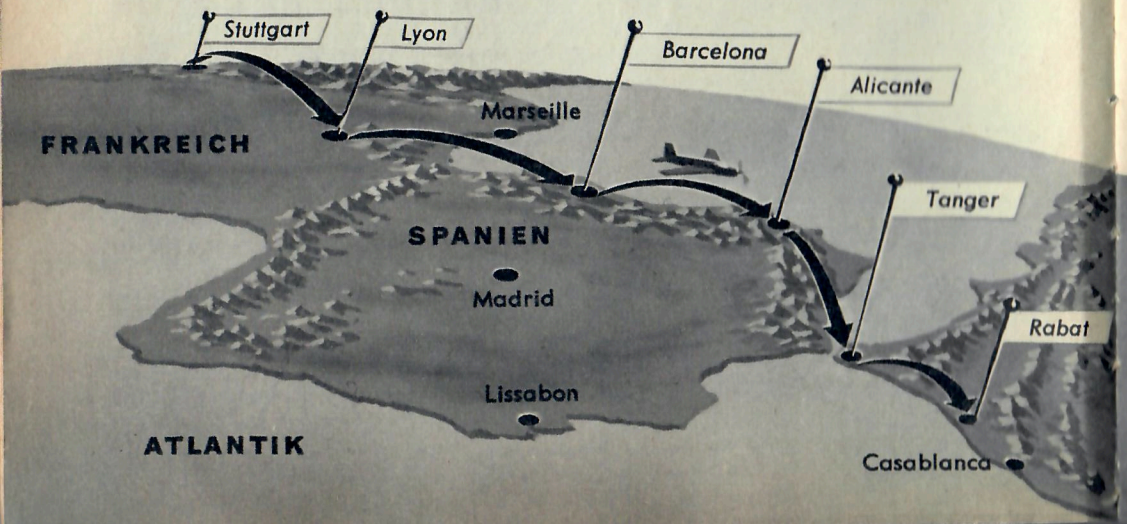
einige hundert Kilometer. Delta — Tango — Uniform, wir verlassen nun die Turmfrequenz von Stuttgart."

Nach diesem Funkspruch fanden wir Zeit, uns in unserer Bölkow 207 über die Wetterlage zu freuen. Zum Teil schneebedeckt, standen die Gipfel der Westalpen gegen einen sattblauen Himmel, und wie ein Eckpfeiler überragte sie — für uns schon von dieser Position aus deutlich sichtbar! — der Montblanc, schön wie auf einer Kitschpostkarte.

Wir und unsere Freunde in der nachfolgenden Morane Saulnier Super Rallye — mit dem Kennzeichen D - EMTU, kurz 'Tango-Uniform' genannt — hatten uns etwas vorgenommen, wovon wir keine Ahnung hatten, wie es ausgehen würde. Jene Redaktionskonferenz, in der die Skeptiker mit einem mitleidigen Lächeln den Vorschlag quittiert hatten, zwei Testfahrzeuge auf dem Weg nach Afrika mit dem Flugzeug 'fuchszujagen', lag ja schon geraume Zeit zurück, und nach der Konferenz wurde vom Flugtest Bölkow kontra

STARTBEREIT stehen die Maschinen am Platzrand. Morane (vorne) und Bölkow haben beide Vollsichtkabinen, die der Besatzung eine gute Orientierung beim Rollen und Fliegen ermöglichen.

ÖL UND BENZIN sind für unsere Flugzeuge wichtiger als sperriges Gepäck für die Piloten. Die Tragfläche der Morane, die gerade betankt wird, sieht nicht schön aus, ist aberumsozweckmäßiger.



Morane nicht mehr viel gesprochen. Wie wollte man, bitte, zwei Maschinen besorgen und natürlich auch für alle Fälle gleich drei Piloten pro Flugzeug?

Zwei Tage und eine Nacht waren vergangen, seit unsere 'rollenden' Freunde mit ihrem Mercedes 190 und Citroën DS 19 nächtens gen Afrika gestartet waren. Ihr Start und ihr Abschied von uns gaben den letzten Anstoß: Einen Tag später war der Urlaub genehmigt, und wir sechs Flieger trafen uns zur Flugplanbesprechung. Die Karten von Südwesteuropa und Nordwestafrika hatte der Eilboten-Briefträger uns originalverpackt auf den Tisch gelegt; jetzt wurden sie, gefalzt und geknickt, von uns mit Kurseintragungen versehen.

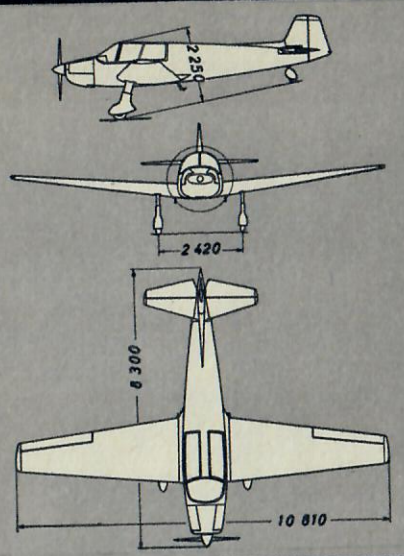
Es war sehr leicht zu ermitteln, daß der Weg ins Marokkanische über Lyon–Barcelona–Alicante nach Tanger führen sollte, und einer von uns stellte schon bald fest, daß es vielleicht doch besser wäre, vorweg einmal die Wetterfrösche nach der Großwetterlage zu befragen und auch zu ermitteln, wie es sich denn so mit Schutzimpfung, Benzin-Carnet und der Möglichkeit verhielte, in Afrika hundert Oktan zu tanken.

Die Bank hatte am Morgen zuvor wissen lassen, daß sie die Landeswährung von Marokko nicht vorrätig hätte; sie hoffte aber, die Dirham irgendwie zu besorgen. Darüber zeigte sich der Kassen-Pilot sehr erfreut, und beruhigend für alle ließ er wissen: Notfalls nehmen wir Mariatheresientaler!

Vor einer Stunde nun hatte der Meteorologe erklärt, die Großwetterlage wäre äußerst günstig, und es wäre anzunehmen, daß das ausgedehnte Hoch über Südwesteuropa auch noch eine Woche anhielte. Die Flugleitung hatte dazu allerdings

In vier 'Sprüngen' erreichte das Fliegerteam afrikanischen Boden

Technischer Steckbrief
(Werksangaben)



Bölkow 207

Freitragender Tiefdecker in Holz-Schalenbauweise mit geschlossener Kabine. Verwendung: Reiseflug, Schulung, Kunstflug.

Triebwerk:
1 Lycoming 0-360 AIA, luftgekühlt. Leistung: 180 PS. Luftschraube: Hartzell CH-92 ZK – SD-8447 A-12 A mit constantspeed-Regelung.

Fahrwerk:
Öl-Luft-gedämpfte Federbeine. Verriegelbarer Sporn mit Gummitorsionselement.

Maße:

Spannweite	10,81 m
Länge	8,30 m
Höhe	2,25 m
Flügelfläche	15,40 m²
Flächenbelastung	78 kg/m²

Gewichte:

Rüstgewicht	715 kg
Nutzlast	344 kg
max. Fluggewicht	1200 kg

Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit	255 km/h
Reisegeschwindigkeit	235 km/h
Landegeschwindigkeit	85 km/h
Steiggeschwindigkeit in NN	3,5 m/sec
Dienstgipfelhöhe	4350 m
Startrollstrecke (bei Windstille)	300 m
Landerollstrecke (bei Windstille)	280 m
Reichweite	1250 km
Kraftstoffverbrauch im Sparflug	31,5 l/h
Tankinhalt	190 l

den ernüchternden Kommentar gegeben: „Wenn der Bodendunst nicht innerhalb einer Stunde freiwillig abzieht, ist euer Unternehmen in Frage gestellt. Schließlich seid ihr Sichtflieger, und Streckenwetter und gute Sicht oben interessieren nicht, wenn die Plätze für VFR(Sicht)-Flieger keine Start- oder Landeerlaubnis geben können!" Das war, wie gesagt, vor einer Stunde gewesen. Jetzt sah alles freilich viel freundlicher aus...

„Delta — Tango — Echo! Auch die Morane ist jetzt auf Kurs 225 und über dem Dreck. Gebt bitte euren derzeitigen Standort bekannt!"

Wir teilten der doch wesentlich langsameren Morane das Gewünschte mit und vereinbarten mit ihr, daß sie von jetzt an als das langsamere Schiff ständig voraussegeln sollte. Ihre Bitte, vorübergehend 'anzuhalten', quittierten wir, indem wir einen Vollkreis über der Rheinebene bei Freiburg flogen. Wieder auf Kurs, sahen wir den Ganzmetall-Vogel etwas versetzt hinter uns, und ein paar Schlenker weg von 225 Grad gaben ihm die Möglichkeit, uns zu überholen und 'Pace' zu machen.

Oberstes Gebot: Auf Sichtweite fliegen und zwischendurch die Sende- und Empfangsanlagen unserer Flugzeuge zur Kontrolle in Tätigkeit setzen.

Um neun Uhr zwanzig waren wir in Stuttgart gestartet; bei den angegebenen Windgeschwindigkeiten sollte die errechnete Flugdauer für die Morane etwa drei Stunden bis zur ersten Zwischenlandung in Lyon betragen. Ihre Reisegeschwindigkeit von 180 Kilometer pro Stunde wurde von uns angezweifelt, denn auch wenn wir mit ganz geringem Ladedruck flogen, fiel es uns schwer, ihr nicht davonzulaufen und immer Tuchfühlung zu halten. Die Bölkow ist im Vergleich zur Morane mit ihren 230 km/h Reisegeschwindigkeit doch ein verdammt schneller Vogel! Über Belfort wurden Kameras aller Geschwindigkeiten und Verschlußzeiten scharf eingestellt, denn jetzt lag der Französische Jura und das berühmte Tal der Doubs unter uns.

Flugkapitän Karl Voy, der auf dieser Etappe die Morane flog, quittierte unseren Anruf zwecks Kontrolle des Senders mit einem schmetternden, fast bühnenreifen Heldentenor. Die Stimmung an Bord war wettergemäß und schuf auch den nötigen Appetit für ein schwäbisches 'Veschper'. (Mehr darf ein Sportflieger sowieso nicht zu sich nehmen, denn die Luft hat nicht nur keine Balken, sondern auch keine Toiletten!)

Aber dafür war die Luft voll von ultravioletten Strahlen, die unseren Flug zum reinen Sonnenbad werden ließen — ein Ausgleich für diejenigen unter uns, die frisch gegen Pocken geimpft waren und darum ein anderes Bad innerhalb der nächsten Wochen nicht nehmen durften. Nach unseren internationalen Impfzeugnissen hat übrigens während der gesamten Dauer der Reise kein einziger Offizieller gefragt!

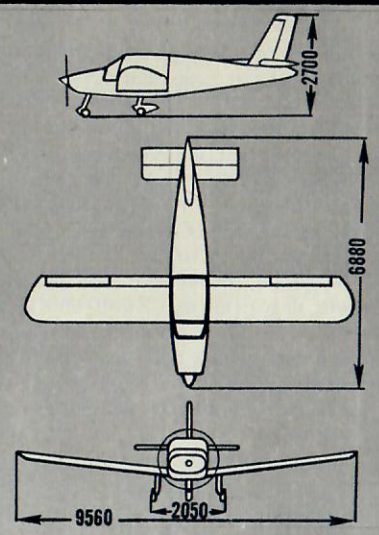
Im Landeanflug auf Lyon um zwölf Uhr zwanzig, also genau drei Stunden nach dem Start in Stuttgart, wurde uns bewußt, daß wir uns noch ziemlich ranhalten mußten; es waren nämlich erst vierhundertfünfundsechzig von den geplanten rund fünftausend Kilometern geflogen — fünftausend Kilometer, die wir in genau einer Woche abzuspulen uns vorgenommen hatten. Es war Herbst, und die Fliegertage für den Sichtflug sind zu dieser Jahreszeit nach Stunden gezählt.

Nebel, Regen oder gar den Ausfall einer Maschine hatten wir erst gar nicht eingeplant, denn wir wollten ja unvoreingenommen testen, das heißt: fliegen, Start- und Landemöglichkeiten der beiden Maschinen erproben, Benzinverbrauch kontrollieren, die Armaturen unserer Flugzeuge auf echte Anzeigewerte prüfen — schlechthin feststellen, was die Konstrukteure und Erbauer der Flugzeuge fürs Geld geben. Test ist ein englisches Wort und steht für Prüfung oder Versuch — für Flugerprobung in unserem speziellen Testfall; keineswegs aber für 'Falltest'...

Man sagt, die Franzosen seien nette Leute, und weil sie gleichzeitig auch als sehr gastfreundlich gelten, bedarf es keiner besonderen Schilderung, wie hilfsbereit und höflich man uns bei der Abfertigung in Lyon entgegenkam. Wir flogen beide Flugzeuge über die ganze Strecke auf nur einem Flugplan, das heißt: eine der beiden Maschinen hatte für den gesamten Funksprechverkehr bei Start und Landung zu sorgen und der anderen eine deutsche Übersetzung zu liefern. Das ist manchmal ein schwieriges Unterfangen, besonders dann, wenn die Bodenfunkstelle das internationale Flieger-Englisch mit französischem oder spanischem oder gar arabischem Akzent spricht — oder wenn, wie in unserem Falle, nicht genügend internationale Frequenzen an Bord sind. Das bedeutet dann, daß — auch wenn eine unserer Frequenzen auf einem anzufliegenden Platz vorhanden ist — meistens der Luftsicherungslotse erst einen anderen Sender in Tätigkeit setzen muß.

In der Zeit, in der von jeweils zwei Piloten das Wetter eingeholt wurde, machten zwei andere den Flugplan, und der fünfte und der sechste sorgten für die Betankung und die obligate Kurz-Durchsicht der Flugzeuge vor dem neuen Start.

Technischer Steckbrief
(Werksangaben)



Morane Super Rallye

Ganzmetalltiefdecker mit Bugradfahrwerk und geschlossener Kabine. Landeklappen und selbsttätige Vorflügel. Verwendung: Reiseflug, Schulung.

Triebwerk:
1 Continental 0-300 A. Leistung: 145 PS. Metallene Doppelblattluftschraube mit gleichbleibender Steigung.

Fahrwerk:
Starres Dreiradfahrgestell mit bremsbaren Haupträdern und steuerbarem Bugrad.

Maße:

Spannweite	9,56 m
Länge	6,88 m
Höhe	2,70 m
Flügelfläche	12,30 m²

Gewichte:

Leergewicht	505 kg
max. Fluggewicht	850 kg

Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Reisegeschwindigkeit	200 km/h
Landegeschwindigkeit	72 km/h
Steiggeschwindigkeit	5 m/sec
Dienstgipfelhöhe	6000 m
Startrollstrecke	120 m
Landerollstrecke	90 m
Reichweite	1100 km
Tankinhalt	170 l

Unsere Startzeit in Lyon war dreizehn Uhr dreißig. Über dem Rhonetal gedachten wir zum ersten Mal der 'Füchse', die es zu jagen galt. Voraus lag Barcelona, aber auch eine fast geschlossene Wolkendecke in 600 Meter über NN. Die nach Avignon führende Straße im Rhonetal war vollgestopft mit Last- und Personenwagen, und beim Gedanken an die hobby-Autos, die jetzt irgendwo zwischen Madrid und Malaga sein mußten, konnten wir uns unschwer vorstellen, um wie vieles leichter wir es doch hatten.

„Delta — Tango — Echo! Wir bleiben auf Kurs 180, verlassen aber unsere Höhe und versuchen, genau im Rhonetal unterhalb vom Dreck zu fliegen. Bleibt von den Bergen im Westen weg, da hat's ein paar Zwölf- bis Vierzehnhunderter!" Jetzt fingen auch wir an zu kurven, und zwar immer hübsch brav unter den Wolken hindurch und drumherum — stets auf Tuchfühlung! Da ist man plötzlich beschäftigt wie ein Autofahrer an der Costa del Sol. Der Dunst nahm zu, aber die Sicht blieb ausreichend, und zusätzliche Beruhigung gab uns die große Menge von Ausweichflugplätzen, die der Flieger überall in Frankreich findet.

Avignon, eines der Starmodelle für Luftaufnahmen, überflogen wir zum vorausberechneten Zeitpunkt. Das war gut, denn trotz ursprünglich voller Betankung hätte die Morane keine große Reserve mehr gehabt, um kurz vor Barcelona noch einen Ausweichflughafen anzufliegen. Die Rechenscheibe drehte sich; alle möglichen Werte mußten ausgelegt und auf ihre Bedeutung für unseren weiteren Flug nach dem Zwischenziel Barcelona untersucht werden — denn die Rechenscheibe gibt keinen Wetterwert für die Pyrenäen!

DA SIND SIE — die beiden Füchse und auch die marokkanischen Landarbeiter, die sich das Ereignis des Tages nicht entgehen lassen wollen. Gleich werden sie dann alle die Köpfe einziehen.

Es war uns klar, daß wir diesen Gebirgszug nicht überfliegen konnten, denn bei einer solchen Wetterlage und zu dieser Jahreszeit ist man froh und glücklich, Spanien entlang der Küste und über Port Bou zu erreichen. In nur 150 Meter Höhe krochen wir über Montpellier, Béziers und Perpignan in Richtung Wetterscheide Pyrenäen. Hundertfünfzig Meter und Dunst. Unsichtbar für uns ragten die Pyrenäen fast 3000 Meter aus dem Meer. Wir müßten lügen, wollten wir behaupten, daß wir bei diesem Durchgang durch das Mauseloch nach Spanien nicht an die Opfer im Luftverkehr dachten, die jener Gebirgszug schon gefordert hat...

Aber das Flugzeug von Antoine de Saint-Exupéry, mit dem er die erste Post nach Barcelona flog, war kleiner als die unseren, von seiner Instrumentierung ganz zu schweigen! Gleich hinter Port Bou war das Wetter nicht mehr zentraleuropäisch, und der Dreck, der hinter uns lag, konnte, weil er in den Pyrenäen hängenblieb, nicht nachfolgen. Karl Voy stimmte wieder ein Lala an, und wir entschlossen uns, weg von der Küste, im direkten Anflug entlang dem Montserrat auf Barcelona zu halten.

Drei und eine halbe Stunde waren wir von Lyon entfernt, als spanischer Redeschwall aus unserer Empfangsanlage drang. Wir wußten: der Landeanflug auf Barcelona konnte beginnen. Nein, wir sahen es sogar sehr deutlich: vor uns, in eine rauchschwarze Dunstglocke gehüllt, lag die Millionenstadt und damit auch die Schwierigkeit, einen Platz im Dunst und bei voller Blendung durch die untergehende Sonne anzufliegen.

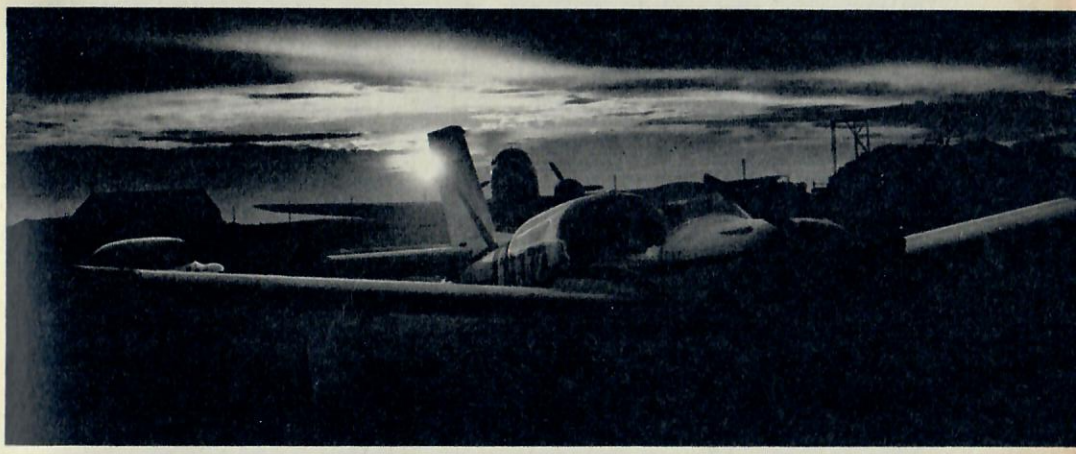
Um den Anflugsektor der Düsenmaschinen zu meiden, fliegen wir quer zur Start- und Landebahn auf das Kontrollgebäude zu, mit der Absicht, uns ein Lichtsignal schießen zu lassen.

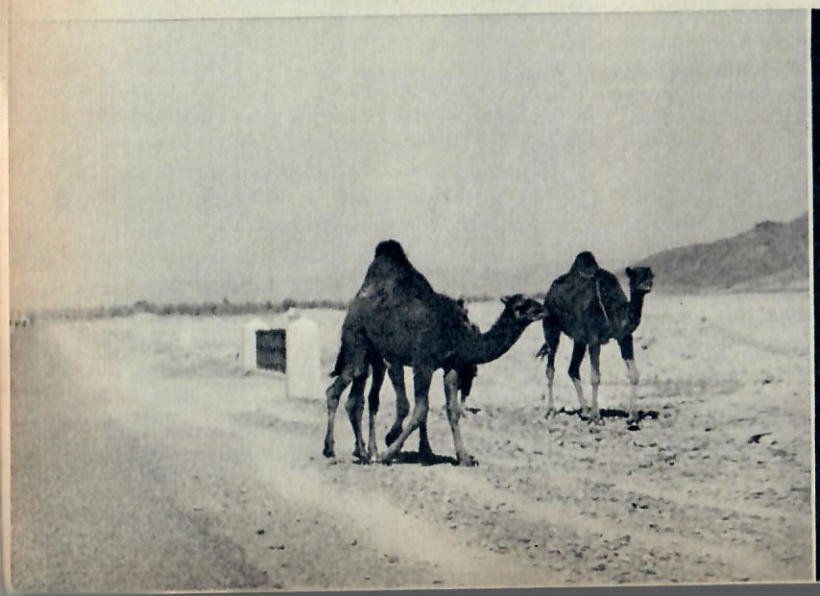
Zwei Flugzeuge — zwei Welten

Warum wir gerade die Bölkow gegen die Morane testen? Nun, die eine dürfte eines der letzten, wenn nicht das letzte Flugzeug sein, das in der herkömmlichen Holzbauweise hergestellt wurde, wogegen die Morane ohne jeden Zweifel ein Avantgardist in der Ganzmetallbauweise für Flugzeuge dieser Gewichtsklasse ist. Zu einem besonders niedrigen Preis (DM 39000,—) liefert Morane Saulnier ein Flugzeug mit Vorflügel und Fowler wing. Das Flugzeug hat einen Sechszylinder-Continental-Motor (145 PS) und, was der Bölkow fehlt, ein Bugrad. Der Vorflügel gestattet — im krassen Gegensatz zu anderen Sportflugzeugen — Start und Landung mit einem Anlauf von 160 Metern und einem Auslauf von nur 120 Metern. Wer also nicht mehr als einen Blumentopf zur Verfügung hat, der rollt mit der Morane keinesfalls über den Rand!

Die Bölkow hingegen, deren Rumpf aus zwei Halbschalen praktisch zusammengeleimt und die mit einem Vierzylinder-Lycoming-Motor ausgerüstet ist, stellt eine sehr hohe Leistung nicht nur ganz allgemein im Flugzeugbau dar, sondern sie ist auch in ihrer Klasse einfach 'Klasse'. Die Halbschalenbauweise ist sehr billig; dadurch wurde die Maschine preiswert (DM 46900,—) und zugleich überaus bequem und sportlich. Überdies ist sie für einfachen Kunstflug zugelassen. Berücksichtigt man noch, daß die Bölkow — eben als das letzte Flugzeug in Holzbauweise — eine Verstelluftschraube hat, so bleiben für den flüchtigen Betrachter nicht mehr viel Pluspunkte auf dem Testkonto der Morane. Doch unser Flug ist noch nicht zu Ende, und das Resultat steht unterm Strich! Als Positivum verbuchen wir für unser französisches Flugzeug das fortschrittliche Denken seiner Konstrukteure.

Der zweite Tag des Afrika-Fluges beginnt mit Nebel in der Stadt Barcelona, doch ist die Sicht zum Start vom Aeropuerto ausreichend. In unserem





ALS ZUGMASCHINE wird Karl Voy nach anstrengendem Flug über Afrika eingespannt (rechts oben). Diese Tätigkeit erwies sich als der rechte Ausgleich nach so langem und stillem Sitzen. — Sieben Beine hat das Kamel im Vordergrund (links). Man kann noch so oft hinschauen, es ist wie eine orientalische Fata Morgana. Des Rätsels Lösung blieb uns selbst, die wir die Aufnahme gemacht haben, unbekannt, eines der vielen 'Wunder', die Afrika für jeden bereithält.

'Test-Fahrplan' stand, wie gesagt, nichts von Regen; das bißchen Nieseln über dem Mündungsgebiet des Ebro stört das Fliegen nicht, wohl aber ist es etwas unangenehm für die Besatzung der Morane. Die Vollsichtkabine, die man sogar während des Fluges zur Belüftung aufschieben kann, ist leider nicht ganz wasserdicht.

Über Valencia sind die Wetterbedingungen für kurze Zeit so gut, daß wir uns entschließen, landeinwärts zu fliegen, um über Alcoy nach Alicante zu gelangen. Das hätten wir nicht tun sollen! Denn hier ragt das Gebirge fast anderthalbtausend Meter aus dem Meer. Die Morane muß also in den Steigflug gehen, das heißt, langsamer werden, und bei den herrschenden Sichtverhältnissen muß sich die normalerweise viel schnellere Bölkow mit Ladedruck 0,6 hinter ihr herquälen. Zu allem Überfluß liegen dann auf den Gipfeln und über den wildzerklüfteten Gebirgstälern die Wolken auch noch auf!

Wir müssen Höhe wegdrücken und kriegen auch einige Schläge von der Thermik unter die Fläche. Zu einer Kursänderung aber sind wir nicht gezwungen, und da wir in Richtung Alicante wieder in unmittelbare Küstennähe kommen, klart es auch zur Landung wieder auf. Eine DC-3, die aus dem Platz von Alicante heraus startet, wirbelt eine derart große Dreckwolke auf, daß wir — und dies gilt besonders für unsere Bölkow — vor möglichem Steinschlag auf unsere Landeklappen gewarnt werden. Solchermaßen gewitzt, fahren wir unsere nur dünn bespannten Klappen nicht mehr als 25 Grad aus. Der Vorteil für die Morane: Ganzmetallbauweise.

Von Alicante bis Tanger haben wir 600 Flugkilometer vor uns. Wir müssen deshalb die notwendige Benzinreserve für die Morane sorgfältig kalkulieren. Das Wetter wird besser, je weiter wir gen Süden kommen, und wir erleben einen Bilderbuchflug entlang der Küste über Malaga und Gibraltar. Im langen Steigflug gehen wir auf fast 3000 Meter Höhe. Von weitem erkennen wir den Wolkenhut über dem britischen Felsen im Mittelmeer — wie ein Atompilz sieht er aus. Wir packen unsere Karten weg und versuchen, Funkverbindung mit Tanger aufzunehmen. Die Antwort kommt aus Ceuta und heißt: „Tanger hat Ihre Frequenz nicht. Bitte, wechseln Sie auf 118,1."

Noch während wir klarzumachen versuchen, daß wir diese Frequenz nicht an Bord haben, meldet sich in Oxford-Englisch Gibraltar und teilt uns nach einiger Zeit mit, daß man über Fernschreiber versuchen wolle, Landeerlaubnis für uns in Tanger zu erhalten! Diese freundliche Hilfestellung können wir ablehnen, weil wir uns — schon wieder einmal mit grünem Licht — die Landung für Tanger bereits erflogen haben.

England verfügt auf seinem Felsen dort unten nicht nur über alle gängigen Funkfrequenzen, sondern hört sie auch fleißig ab — besonders dann, wenn, wie während unseres Fluges, Marokko und Algerien Kriegsgebiet sind!

Landung sechzehn Uhr zehn. Nach über tausend Flugkilometern an diesem Tag sitzen wir friedlich im 'Kriegsgebiet' beim Whisky und melden uns dann erstmals beim Hauptquartier in Stuttgart. Dort rufen, kaum daß der Hörer nach dem Gespräch mit uns auf der Gabel liegt, die Autofahrer an und erkundigen sich nach unserem Standort. So kommt der Kontakt zustande.

Schon zehn Minuten später erreicht uns ein Anruf aus Algeciras: „Beide Autos zur Einschiffung nach Tanger bereit — kommen morgen früh — erbitten Werkstatthilfe, da Zylinderkopfdichtung bei einem der Testwagen durchgebrannt." Anderntags verläßt der Mercedes 190 im Schlepp die Fähre, und zur gleichen Zeit liegen Ersatzteile und Werkzeug, von uns Fliegern organisiert, in der Werkstatt bereit. Zwei Stunden später rollt der Wagen wieder mit eigener Kraft, und die Testreise kann gemeinsam fortgesetzt werden — auf dem Land und in der Luft.

Spannende Fuchsjagd Auto - Flugzeug

„Fahrt ihr mal schön voraus, die allgemeine Richtung ist Rabat, und wenn wir ausgeschlafen und gut gefrühstückt haben, werden wir euch schon suchen!" Mit diesen Worten verabschieden wir uns fürs erste von den Automobilisten.

Wir müssen uns danach ordentlich ranhalten, denn lange hören wir über unsere zusätzlich mitgeführten Handfunkgeräte nur den eigenen Motorlärm. Wir grasen die Landschaft links und rechts der Straße, die zur Hauptstadt Marokkos führt, förmlich ab; dabei rufen wir immer wieder die Kennzeichen der Autos — bis wir sie endlich hinter einer riesenhaften Orangenfarm ausmachen. Sie sind auf den ausgezeichneten Straßen in sehr schneller Fahrt bis auf etwa fünfzig Kilometer an Rabat herangekommen. Jetzt wird gekurbelt und gefilmt — bis an die Grenze dessen, was die Polizei erlaubt, und an die Grenze dessen, was unsere Flugzeuge zu leisten imstande sind! Fünfzehn Minuten später sind wir in Rabat-Ville gelandet.

Was die Testflieger dort erlebten und wie sich die Maschinen im einzelnen bewährten — darüber berichten wir im nächsten Heft.