



## ALS FLUGZEUG-FAN IN JUGOSLAWIEN I.

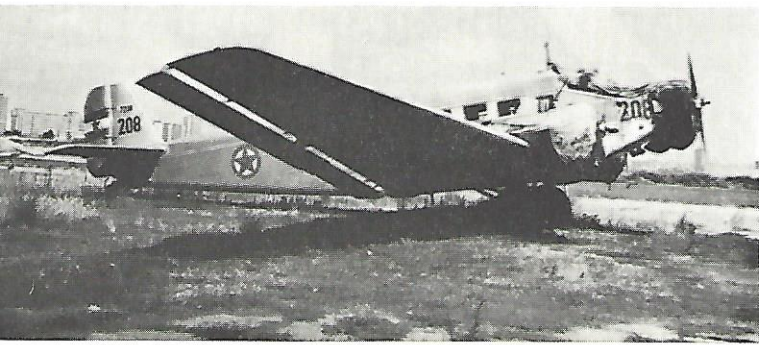
Über die "Autoput" (Autostrasse) erreichte ich den Internationalen Flughafen Belgrad - Surcin. Nach dem Besuch dieses sehr modernen Flughafens, über den ich später berichten werde, fuhr ich direkt nach Belgrad hinein. Nach Informationen, welche allerdings einige Jahre alt waren, sollten in Belgrad irgendwo in einem Park, Museum oder bei einem Denkmal ein oder zwei Flugzeuge des letzten Weltkrieges ausgestellt sein. Ich erkundigte mich und bekam prompt die Antwort, dass sich solche im grossen Stadtpark befinden. Ich machte mich eiligst auf den Weg, sie zu suchen. Dieser Park hatte für schweizerische Verhältnisse ein derart grosses Ausmass, dass ich trotz wiederholter Frage nach "Aviona" lange nicht zum Ziel kam. Schlussendlich gab mir ein Parkwächter den Tip, ich solle mich im Soldaten-Museum umsehen. Tatsächlich, als ich in jene Gegend kam, sah ich die ersten militärischen Objekte: mindestens zwei Dutzend Panzer und Tanks, viele Kanonen und Fliegerabwehrgeschütze aus der Epoche des zweiten Weltkrieges, die aus Italien, Deutschland, Frankreich, Tschechoslowakei und Jugoslawien stammten. Mein Stimmungsbarometer

stieg rasch, da ich nun auch noch mit Flugzeugen rechnen durfte. Neben einem kleinem Patrouillenschiff das erste Anzeichen eines Flugzeuges! Allerdings war es nur noch der Gitterrumpf eines mir unbekanntem Typs. Nach längerer Suche musste ich einsehen, dass das alles war. Wenig später erfuhr ich, dass die beiden gesuchten Objekte vor etwa 1½ Jahren weggeschafft worden waren. Am folgenden Tag unternahm ich verschiedene "Expeditionen" auf Flugplätze, so unter anderem auch nach Belgrad-Zemun, das die staatlichen Flugzeugwerke beherbergt. North American F-86 Sabre, Ilyushin IL-14, Mil Mi-4 und Westland Dragonfly-Helicopter der jugoslawischen Luftwaffe waren mit dem Fernglas gut zu erkennen. Bei Umfahrungen des Flugplatzes entdeckte mein "Navigator" Braun in einem Wäldchen mit Freudegeheul eine Messerschmitt Me 109 mit Haken- und Balkenkreuz. Meine Reaktion darauf war so heftig, dass ich fast in den Strassengraben gefahren wäre. Dass wir diese Angelegenheit sofort unter die Lupe nahmen, versteht sich. Ein Loch im Stacheldraht um den Militärflugplatz zog unsere Aufmerksamkeit auf sich. Sollten wir oder sollten wir nicht? Die Versu-

Ilyushin IL-10 "Shturmovik" in Belgrad-Zemun







Junkers-JU-52



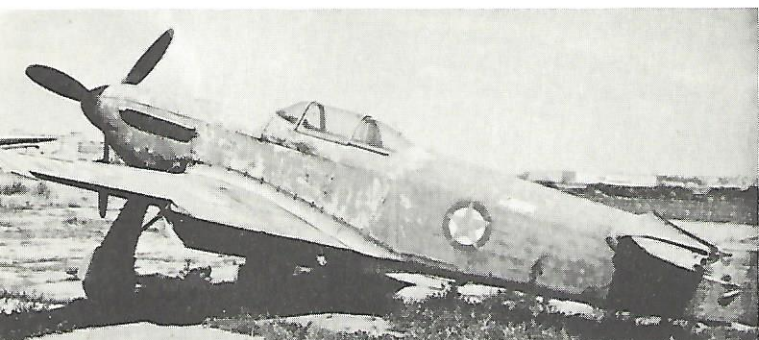
Folland Gnat



Short S.A. 6 Sealand



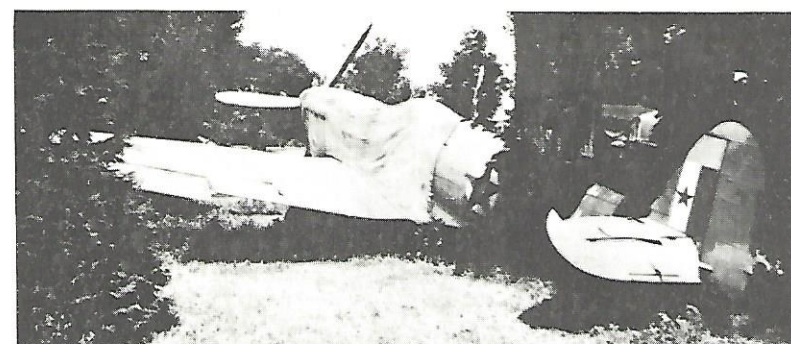
Typ J-451 Strsljen



Yakovlev Yak-9

chung siegte wieder einmal über die Vernunft und wir krochen durch, sicherheitshalber ohne Fotoausrüstung. Bald entdeckten wir eine Wache: Sie schlief unter dem Flügel der Me 109. Erst hinterher dämmerte uns, in welcher grossen Gefahr wir uns, besonders in einem kommunistischen Land, begeben hatten. Von aussen konnte wegen vieler Bäume nicht fotografiert werden. Zwei Tage später bekamen wir überraschend mit Jemandem Kontakt, der und innert kurzer Zeit ermöglichte, nochmals zu "unsrerer" Me 109 zu gelangen, diesmal sogar halb offiziell. Unter speziellen Umständen konnten wir einige Aufnahmen machen. Die Messerschmitt Me 109 hatte bis 1963 tatsächlich im Stadtpark von Belgrad gestanden und wurde infolge schlechten Zustandes nach Zemun transportiert. Neben dieser Maschine standen nach folgende Veteranen des 2. Weltkrieges: Republic P-47 D Thunderbolt, Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire und der Typ 213 Vihor, der als Trainingsflugzeug bei der jugoslawischen Luftwaffe Verwendung gefunden hatte (leistungsmässig etwa ein Pilatus P-2), als Wracks gerade nach zu erkennen ein Focke Wulf Fw 190 mit deutschen Hoheitsabzeichen und ein Fiat G-50-Jäger. Leider standen alle Flugzeuge zwischen Bäumen und waren dementsprechend schlecht zu fotografieren. Etwa 200 m entfernt standen noch weitere Flugzeuge, die wir erst jetzt entdeckten. Für einen Flugzeug-Fan war es das Paradies auf Erden. Neben einer Junkers Ju 52 stand ein Yakovlev Yak-9 und ein Ilyushin IL-10 Shturmovik ein Fieseler Fi 156 neben einem Short Saeland Amphibian, den jugoslawischen Eigenkonstruktionen Typ J-451 MM "Strsljen" und Typ S 451 MM "Matica". Zu unserer Überraschung war noch ein Folland Gnat und ein Bucker Jungmeister ohne Flügel, sowie diverse Triebwerke vorhanden, u.a. auch eine Junkers Jumo 003-Strahltriebwerke. Ausser dem Fieseler Storch trugen alle Flugzeuge dieser Gruppe die Farben der jugoslovensko Ratno Vazduhoplovstvo. Alle diese Flugzeuge werden wahrscheinlich einmal im projektierten Flugzeug-Museum Einzug halten. Wann dies der Fall sein wird, ist noch niemanden bekannt, da wie überall für eine solche Sache das Geld fehlt.

Supermarine Spitfire



Im folgenden noch einige interessante Angaben zu einem Teil dieser Flugzeuge: 150 Republic P-47 D Thunderbolt wurden unter dem MAP (militärisches Hilfsprogramm der USA) an Jugoslawien geliefert. Zwei Folland Gnat waren im Jahr 1958 von den Engländern angekauft und eingehend erprobt worden! Der Type J-451 MM ist ein leichtes Erdkampfflugzeug, welches Ende der 50er Jahre zum erstenmal folg, ausgerüstet mit zwei 400 kg Schub leistenden Turboméca Marboré II-Strahltriebwerken und 2 20 mm Hispano-Suiza Kanonen. Spannweite 7,89 m, Länge 8,03 m, Höhe 1,67 m. Max Geschwindigkeit 800 km/h. Gipfelhöhe 12'070 m und Reichweite 760 km. Im ganzen sind wahrscheinlich nur drei Maschinen gebaut worden, der Type J 451 MM Strsljen als leichtes Erdkampfflugzeug, Type S-451 MM Matica als zweisitziger Trainer und Typ MM Strsljen II als einsitziger Trainer.



# NEUES IN KÜRZE

## Militärluftfahrt

Der vierte Prototyp des English Electric TSR-2-Uberschallbomber befindet sich nun im Luftfahrts-Museum in Cranfield (England).

Der erste senkrecht startende Strahltransporter der Welt ist die Dornier DO-31 E 1, welche am 30. November 1965 in München - Oberpfaffenhofen die Werkhallen verlies. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verteidigung hergestellte DO-31 ist mit 10 Strahltriebwerken ausgerüstet. Die über 20 Tonnen schwere Maschine ist je nach Einsatzstrecke in der Lage, 4-6 Tonnen Fracht zu befördern.

Die für das SAC bestellten 210 General Dynamics FB-111-Bomber können bis zu 48 350 kg Bomben unter den Flügeln und im Bombenschacht mitzuführen. Die FB-111 ersetzen die Boeing Modelle B-52 C,D,E, und F, die Ende der 60er Jahre ausser Dienst genommen werden.

Eine Piper Cherokee mit 300 PS Lycoming Triebwerk wurde zur Verwendung für beschränkte Kriegführung ausgerüstet. Zu diesem Zweck kann sie mit 4 100 kg Bomben oder Raketenpods und Napalmbomben mitnehmen oder mit einer General Electric Minigun Kanone mit einer Schusskadenz von 6000 Schuss pro Minute ausgerüstet werden.

Der sich in der Schweiz in Erprobung befindende Fairey Gannet erlitt Triebwerksschaden und muss mit neuem Motor versehen werden. Diese Gannet fliegt bei uns in den Farben der deutschen Bundesmarine und ist in Nordholz bei Cuxhaven stationiert.

Die 12 F-Flottille der franz. Aeronavale ist nun vollständig mit L-T-V- F-8E(FN) Crusader ausgerüstet und einsatzbereit. Die 14 F ist die nächste Squadron, die auf Crusader umgeschult wird.

Die Republic Aviation, welche in finanzielle Schwierigkeiten geraten ist, wurde von Fairchild-Hiller übernommen.

## Zivilluftfahrt

1965 waren die folgenden Typen von Luftverkehrsgesellschaften in sehr schweren Unfällen verwickelt: 17 Douglas DC-3, 1 Douglas DC-4, 2 Douglas DC-6, 2 Boeing 707/720, 3 Boeing 727, 1 Convair Metropolitan, 2 Lockheed Super Constellation, 4 Curtiss C-46, 1 Fokker Friendship, 2 Dart Herald, 2 Vickers Viscount und 1 Vanguard.

Zur grossen Enttäuschung der Engländer bestellte die Alitalia 28 Stück vom Type DC-9 bei den Douglas Werken.

Die KLM fliegt ab 1. April die Strecke Amsterdam-Genf-Nizza mit Douglas DC-9.

Die Swissair fliegt ab 8. Juli 1966 die Strecke Zürich - Basel - London ebenfalls mit DC-9. Die erste DC-9 der Swissair, HB-IFA, soll am 30. April und die zweite, HB-IFB, am 31. Mai 1966 in Kloten eintreffen. Die DC-9 sollen auf die Namen bekannter Flüsse in der Schweiz getauft werden.

Ueber 200 Boeing 727 sind bis jetzt abgeliefert worden rund 430 sind bestellt. Eastern Airlines bestellte im Ganzen 55 Boeing 727.

Am 22. Dezember 1965 sind es 30 Jahre her, seit der erste Prototyp der DC-3 ihren Erstflug ausführte. 10'928 DC-3 der verschiedensten Versionen wurden im Gesamten hergestellt.

Douglas DC-10 ist ein projektiertes Flugzeug für subsonische Geschwindigkeiten und seine Kapazität umfasst in zwei Decks 400 Plätze.

Boeing hat in der Boeing 747 das entsprechende Gegenstück zur DC-10 und kann maximal 433 Passagiere Platz bieten. Die Triebwerksleistung soll ca. 4 x 15'000 kg Schub betragen.

Finnland ist das 46 Land, das Sud Aviation Alouette Helikopter ankaupte.

"Farnborough" findet vom 5. bis 11. Sept. 66 statt. Ertmals können auch ausländische Flugzeuge mit britischen Erzeugnissen z.B. Triebwerke ausgestellt werden.

Vom 31. März bis 4. April 1966 findet in Baden-Baden die zweite Internationale Gebrauchtflugzeugmesse statt.

Die Costa Rican Airline bestellte eine BAC-111 und eine weitere in Option. Damit sind bis jetzt 111 BAC-111 verkauft worden.

Südflug eine deutsche Charter-Gesellschaft bestellte zwei Douglas DC-9 die im Frühjahr 1968 geliefert werden. Ebenfalls erhält die Südflug 2 DC-8 der Swissair.

In Cannes findet vom 26. Mai bis 5. Juni 1966 die 4. Internationale Leichtflugzeugschau statt.

Sud Aviation hat ein Projekt für eine grössere Caravelle mit 130-140 Sitzplätzen, die als "Air-Bus" für europäische Luftverkehrsgesellschaften Verwendung finden könnte.

Bei Hawker-Siddely liegen nun 103 Bestellungen für die HS 125 vor, wobei 61 für nordamerikanische Käufer bestimmt sind. Sie erhielten die Bewilligung für 160 Stück HS 125 zu nächst.

Lockheed lieferte 2 L382B Herkules an die Continental Air Service. Die L382B ist die Zivilversion der C-130.

## IN BASEL-MÜLHAUSEN GESEHEN

Dassault MD-315 Flamant der Armée de l'Air und D-EABE Piaggio P-149 D der deutschen Luftfahrtschule am 14.12.65/15.12. eine weitere Flamant der Armée de l'Air und N7548Y Piper PA-30 Twin Comanche./Fokker F-27 Friendship der Braathens SAFE aus Norwegen am 16.12/17.12. OH-HIS Sud Aviation SE-3130 Alouette II auf dem Ablieferungsflug nach Finnland./N5653Y Piper PA-23 Aztek und OE-FAM Cessna 337 Super Skymaster am 22.12./24.12. OE-FOF Beech der BUA und G-AMOA V-701 Viscount der Channel Airways./5.1. F-BMCX Beech 80 Queen Air der Air Affaires, D-ILVV Beech King Air./6.1. OH-LSD Caravelle 10 B der Finnair und OO-SDQ DC-6 der Sabena./D-EMAH L-40 Meta Sokol am 8.1.

P.N.



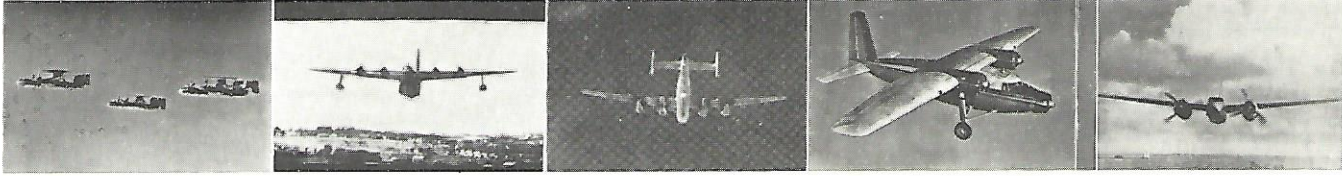


Bild 1 bis 5

Lösungen bis 28.2.66 an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.

Ende Vereinsjahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten gebucht hat.

Lösungen Test 1 Mentor B 52 MiG-17 Otter Charger

## CLUBMITTEILUNGEN

Die BALAIR, die bekanntlich auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen den Service der Kleinflugzeuge zu besorgen hat, sucht aus unseren Reihen Hilfen, die bereit sind, ihr jeden Samstag von ca. 13 bis 18 Uhr und jeden Sonntag von ca. 10 bis 18 Uhr bei der Bereitstellung an die Hand zu gehen. Stundenlohn Fr. 3.-. Anmeldung und Einteilung durch unseren Aktuar Christoph Meier, Jacob Burckhardt-Strasse 23, 4000 Basel Tel. 34.80.26

- In der ersten Februarwoche sind die Flugzeugerkennungskurse in Basel und Liestal erfolgreich beendet worden. Die Resultate werden hier nach Vorliegen veröffentlicht.

- Nächste Veranstaltungen:

5. März 1966: Flug nach Sitten

31. März 1966: Monatsanlass.

Wir weisen wieder einmal darauf hin, dass unsere Veranstaltungen normalerweise jeweils am letzten Donnerstag-Abend des Monats stattfinden. Sie können sich diesen Tag ruhig zum voraus reservieren.

## LITERATUR

Es wird im Rahmen der Bücherbesprechungen unvermeidlich sein, dass auch Bücher, welche in englischer Sprache heraus gegeben worden sind, besprochen werden. Wie Sie wissen, erscheinen gerade auf dem Gebiet der Luftfahrt sehr viele und sehr gute Publikationen in dieser Sprache. Ist nicht auch englisch die Sprache der Flieger?

Das von allen Flugzeugerkennern längst ersehnte und mit Spannung erwartete neue AIRCRAFT OF THE WORLD ist nun endlich erschienen. Dieses vom Mc-Donald-Verlag herausgegebene "Miniatur-Jane's" sei allen unseren Lesern empfohlen. Es ist ein teures Buch (ca. Fr. 65.--), doch findet man ausser obenerwähntem (.. und viel teurerem..) Jane's kaum ein Werk, welches einem flugzeugbegeisterten Leser, sorry, Leserin oder Leser, eine solche Fülle von verschiedenen, noch fliegenden Typen erläutert und in guten Photos zeigt.

Ja, da haben wir's. Wir vergessen zeitweise, dass es auch Aerofans weiblichen Geschlechts gibt. Ich glaube kaum, dass wir viel von Ihnen

hören werden; in unserem DELTA, (das ist eine Herausforderung..!!) hingegen dürfen die Damen unserer respektvollen Bewunderung versichert sein, gibt es doch auch in der Welt der Flieger unter den berühmtesten Namen solche wie Hanna Reitsch, Jacqueline Auriol und Jacky Cochran.

Doch zurück zu den Büchern. Da wäre noch "ANGRIFFS-HOEHE 4000" von C. Bekker, erschienen im Stalling-Verlag Oldenburg. Dieses Kriegstagebuch der Deutschen Luftwaffe gibt einen sehr interessanten Einblick in die Probleme, vor die sich die Deutsche Luftwaffe im 2. Weltkrieg gestellt sah. Die sachlichen Behandlungen der verschiedenen Feldzüge, mit persönlichen Erlebnissen untermalt, fällt auf. Das Buch ist ebenfalls mit sehr guten Photos illustriert.

## Sonic Boom

Motto: Spät merken sie's doch sie merken's....  
oder: Werden alle zu Schrott?

Das liebe Militär! Ein unerschöpfliches Thema, auch im Zusammenhang mit der Fliegerei! Da ist die Geschichte von der Morane. Nachdem sich sehr viele Luftwaffen der Welt entschlossen hatten, je ein Exemplar ihrer verschiedenen Flugzeuge zu konservieren, haben sich unsere Flieger auch mit diesem Gedanken angefreundet. Die Platzfrage wurde dank dem Verkehrshaus bald gelöst. Frage 2: Ist überhaupt noch je ein Exemplar der von der Schweizer Luftwaffe verwendeten Flugzeug vorhanden? **N e i n** - eben nicht! Was da alles verholzt und verbrannt wurde, ist kaum glaubhaft. Ungewohnt grosszügig wurden alte Maschinen zerhackt, als Altmaterial verkauft, auf Kinderspielplätze gestellt oder einfach Wind und Wetter ausgesetzt (aktuelles Beispiel: unser einziger DH-113, Immatrikulation J-1301, liegt jetzt auf dem Flugplatz Interlaken und geht langsam in Humus über!). Als man 1964 für die statische Ausstellung in Dübendorf eine Morane suchte, war keine mehr vorhanden! Auch die Liestaler Morane ist bereits verschwunden. Ein Einfall? Nein! Weshalb wurde z.B. kein D-3802 oder C-3604 aufbewahrt? Oder ein Me 109G ? Oder einer der beiden Potez 63? Oder ein Zepp, ein Haefeli DH-3? Ich schmiede bereits Pläne, wie man am besten eine C-36 stehlen könnte, denn obwohl von diesem Typ noch ca. 40 Stück existieren, bin ich gar nicht so sicher, ob eine dieser prächtigen Schweizerkonstruktionen ihren Weg nach Luzern findet.

Das nächste Mal wollen wir uns über die Bemalung unserer Schweizer Flugzeuge unterhalten.

Migger

Herausgabe:

Redaktionskommission FEKB. Verantwortlich: P. Jenny, Gundeldingerstrasse 131, 4000 Basel. Erscheint monatlich. Abonnementspreis: für FEKB-Mitglieder vorerst gratis/Nichtmitglieder: Fr. 5.- auf PC 40-2931! Cliché: Lang. Druck: Zbinden Druck und Verlag AG