



## ALS FLUGZEUG-FAN IN JUGOSLAWIEN II.

Was ist auf den Verkehrsflugplätzen in Jugoslawien zu sehen?

Der internationale Flughafen Ljubljana-Brnik wurde erst vor kurzem fertiggestellt und mit zweckmässigen Gebäuden versehen. Auf dem Platz, es war Sonntag-Mittag, standen eine Douglas DC-6B der Adria Airways, zwei jugoslawische Morava L-200, eine Jodel und eine Cessna mit deutschen Immatrikulationen. Die Adria Airways hat ihre technische Basis in Ljubljana und fliegt hauptsächlich Charterflüge. Als einzige Linie wird die Strecke Ljubljana-Dubrovnik-Algier geflogen.

Gleichentags spät erreichte ich Zagreb und beschloss, erst am folgenden Morgen den Flughafen Zagreb-Pleso zu besuchen. Um 0600 h standen nur eine JAT DC-3 YU-ABG und zwei Morava L-200, die jedoch wie schon in Ljubljana zugedeckt waren, sowie eine Aero 45 auf dem Tarmac. Auf dem gleichen Flugplatz ist noch die Jugoslawische Luftwaffe vertreten, aber ausser North American Sabre konnte ich nichts feststellen.

Die 400 km lange Strecke von Zagreb nach Belgrad, die auf den Autokarten als richtungsgrennte vierspurige Autobahn eingezeichnete "Autoput", ist in Wirklichkeit nur eine zwei-

spurige Autostrasse, die jedoch zum Teil kreuzungsfrei verläuft. Gegen Mittag erreichte ich den Internationalen Flughafen Belgrad-Surcin, der rund 10 km vor Belgrad liegt. Dieser seit etwa fünf Jahren bestehende Flughafen ist äusserst modern angelegt und mit Autobahnzubringern versehen. Für die Zuschauer sind zwei grosse Terrassen vorhanden, von denen das Fotografieren gestattet ist. Von dort sah man eine Ilyushin Il-18 DM-STE der Interflug (die ostdeutsche staatliche Luftverkehrsgesellschaft), Il-14 SP-LNN der LOT (die polnische Gesellschaft), Adria Airways DC-6B YU-AFE, PAA Boeing 707 und US Air Force C-47, sowie eine Douglas C-47 der Jugoslawischen Luftwaffe in nicht mehr flugfähigem Zustand. Auch Flugzeuge der JAT, Caravelle, Metropolitan und DC-3 waren da. Einige Sportflugzeuge, Cessna 310, Morava L-200 und Sud Aviation Horizon rundeten das Bild. Nach diesem ersten Rundblick nahm ich noch das Fernglas zur Hand, um vielleicht irgend etwas zu erspähen. Zu meiner Ueberraschung erfasste ich dann wirklich hinter einem Hangar ein Flugzeug. Rasch bestätigte sich meine Vermutung, es sei eine Antonov AN-2 Colt, als ich meinen Standort wechselte. Das war nun die grosse Ueberraschung auf diesem Platz, denn es war mir wirklich unbekannt, dass Jugoslawien AN-2 be-

YU-BAR Antonov AN-2 (Colt) auf dem internationalen Flughafen Belgrad-Surcin







Douglas C-47 der Jugoslawischen Luftwaffe

sitzt. Dass nun wieder einmal alle "Hebel" in Bewegung gesetzt wurden, um zu einer Aufnahme zu kommen, versteht sich. Natürlich brauchte ich Zeit, bis ich auf den Tarmac hinaus konnte. Mein Stimmungsbarometer sank auf unter 0, als vom AN-2 nichts mehr zu sehen war. Entweder war er inzwischen weggefliegen oder verschoben worden. Glücklicherweise bestätigte sich meine zweite Annahme und ich erwischte ihn. Die AN-2 (Codename Colt) sind russischer Konstruktion und bestimmt das grösste einmotorige Flugzeug der Welt. Es ist um einiges grösser als der nicht gerade kleine De Havilland Otter. Dieser Doppeldecker wird in den Ostblockstaaten ungefähr für alles verwendet, z.B. für Schädlingsbekämp-



CCCP-75569 Ilyushin IL-18 der Aeroflot

fung, Passagierflüge, Verwundetentransport, Landvermessung usw. Der Erstflug fand im Jahre 1947 statt und seither sind einige 1000 Exemplare gebaut worden. Polen und China hatten Lizenzrechte (Spannweite 18.18 m, Länge 12.80 m, Höhe 4.16 m, max. Geschwindigkeit 253 km/h, max. Abfluggewicht 5.500 kg (Otter = 3.629 kg), Landestrecke 170 m, Gipfelhöhe 4.350 m, Reichweite 905 km). Als Triebwerk kamen verschiedene Motoren zum Einbau, die in der Leistungsklasse von 600 - 1000 PS liegen (die technischen Daten stammen von der polnischen Variante).

Inzwischen hatte die Temperatur 40° im Schatten überschritten. Nachdem ich alles "geknipst" hatte, was nur irgendwie nach Flugzeug aussah, war es höchste Zeit, zu den Gebäuden zurückzukehren, da die mir zugestandene Zeit längst abgelaufen

YU-BBJ Antonov AN-2 in Skopje



DM-SDA Tupolev Tu-124 der Interflug

war. Nach drei Tagen Aufenthalt in Belgrad stand das nächste Ziel fest: das über 400 km entfernte Skopje, das auch via Autoput erreicht werden konnte. Die vor einigen Jahren schwer von Erdbeben heimgesuchte Stadt bietet immer noch ein trostloses Bild. Selbst der Hauptbahnhof liegt noch in Trümmern. Der Flughafen, oder sagen wir besser das Flugfeld bestand nur aus einer Wiese mit kleinem Gebäude ohne irgendwelche Abschränkungen. Zwei Flugzeuge standen da, eine JAT DC-3 YU-ABB und, man staune, wieder eine Antonov AN-2 Colt, diesmal YU-BBJ. Dass es auf diesem Flugplatz friedlich zugeht, ersah man daraus, dass Kinder zur AN-2, wie auch zur DC-3, die Skopje linienmässig anfliegt, unbehindert Zutritt hatten.

Da auf diesem Platz sonst weiter nichts mehr zu erwarten war, fuhr ich weiter nach Norden, da ich mit Skopje meinen südlichsten Punkt in Jugoslawien erreicht hatte. Mit der Autobahn war es diesmal endgültig fertig und so ging es auf Naturstrassen (Bachbetten) weiter. Der Reisedurchschnitt sank auf 25 km/h. In Ivograd, das ich einen Tag später nach 280 km erreichte, sollte ein Flugplatz sein, aber weder ein entsprechendes Gebäude noch ein Flugzeug waren zu finden. Ein langes Suchen konnte ich mir nicht mehr leisten, da ich vorher "einen Platten" gefasst hatte und somit ohne Reserverad weiter-



Ilyushin IL-18 der polnischen Luftwaffe

fahren musste, denn die guten Leute in jener Gegend hatten noch nie etwas von einer Garage oder Reparaturwerkstatt gehört. Durch Albanien konnte ich nicht fahren, und so musste ich halt einfach diesen Landstrich durchfahren, obwohl er

Douglas C-47 der Jugoslawischen Luftwaffe als VIP-Transporter





# NEUES IN KÜRZE

## MILITÄERLUFTFAHRT

Die Australische Luftwaffe bestellte zu den 24 General Dynamics-Bombern noch weitere 12 Flugzeuge. Die Royal Air Force bestellte ebenfalls 50 GD F-111. Wie die englische Zeitschrift Flight meint, werden bestenfalls jeweils 20 F-111 einsatzbereit sein!

Die Royal Air Force benötigt für die F-111-Staffeln mehr Transporter Lockheed C-130 Hercules. Im weiteren wird erwogen, Lockheed C-5A für das Transport Command zu erwerben.

Die Royal Navy, wie auch die Royal Air Force, erwägen den Ankauf von Radar-Frühwarn-Flugzeugen. Für die Navy käme die Grumman E-2A Hawkeye und für die RAF 18 Lockheed EC-121 Super Constellation in Frage.

Insgesamt wurden bis heute 891 Fouga Magister (jetzt Potez) Trainer abgeliefert; hievon waren 454 für den Export. Westdeutschland 250, Finnland 80, Belgien 48, Israel 40, Oesterreich 18, Marokko 8, Kongo 6 und Kambodscha 4. In Lizenz wurden in Deutschland 188, in Finnland 57 und in Israel 36 Magister gebaut.

Die zur Zeit mit Hawker Hunter ausgerüstete Libanesishe Luftwaffe bestellte 12 Dassault Mirage III.

## ZIVILLUFTFAHRT

Die Globe Air fliegt ab 14. März 1966 für die Lufthansa regelmässige Frachtdienste. Zu diesem Zweck wurde die Dart Herald HB-AAH entsprechend umgerüstet. Es werden folgende Flüge ausgeführt: Montag Frankfurt-München-Frankfurt, Dienstag Frankfurt-London-Frankfurt-München-Wien-München-Frankfurt, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag wie Dienstag.

Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Eastern Airlines besitzt zur Zeit folgende Flugzeuge: 18 DC-8, 15 Boeing 707, 39 Lockheed Electra, 37 Super Constellation, 20 Convair 440 Metropolitan, 55 Boeing 727, 1 Aero Commander 500B. Bestellt sind folgende Einheiten: sieben DC-8-61 und 27 DC-9-30.

Der Passagierverkehr auf dem New Yorker J.F. Kennedy-Flughafen erreichte 1965 16'208'078 Reisende und 356'094 Flugzeugbewegungen. Als Vergleich Frankfurt Rhein-Main: 4'865'850 Passagiere.

Die erste europäische Vorstellung der japanischen Mitsubishi MU-2 zweimotorigen Turboprop-Reisemaschine findet während der Luftfahrtschau in Hannover statt. In den USA und in Europa wird die MU-2 durch die Mooney Aircraft Corp. vertreten.

Schluss "Als Flugzeug-Fan in Jugoslawien II"

mir vorkam, wie das Ende der Welt. Ca alle 20 Minuten kam mit einer Staubwolke umgeben ein Auto entgegen. Es waren meistens Ausländer (mit mehreren Reserverädern auf dem Dach!). Nach 100 km erreichte ich Titograd und damit auch wieder eine asphaltierte Strasse. Auf dem Flugplatz, auf dem auch Militär stationiert ist, stand nur eine Cessna und zudem war fotografieren verboten -(ich wenigstens an, dass dies die runde Tafel mit dem Fotoapparat drauf, der mit zwei dicken roten Strichen durchkreuzt war, besagen wollte).

Dubrovnik war der letzte Zivilflugplatz, den ich in Jugoslawien besuchte. Dieser aufstrebende und wohl bekannteste Ferienort Jugoslawiens besitzt einen neuen Flughafen. Zwei Tage widmete ich diesem Platz. Am Samstag waren ausser den JAT-Flugzeugen folgende Maschinen anzutreffen: C-47 der Jugoslawischen Luftwaffe, DC-6 B

Am 1. April 1966 nahm die Pan American Airlines mit Boeing 727 den Berlin-Luftverkehr auf. Vorerst werden Frankfurt und Düsseldorf mit der 727 bedient. Die PAA fliegt von acht westdeutschen Flugplätzen nach Westberlin. Die noch im Einsatz stehenden DC-6B werden bis August ebenfalls durch 727 ersetzt sein.

Das amerikanische SST-Flugzeug (Ueberschallverkehrsflugzeug) wird nicht die vorgesehenen Mach 3 erreichen, sondern nur Mach 2,7 (Concorde wird Mach 2,2 erreichen).

## AUF SCHWEIZER FLUGPLÄTZEN

### BASEL - MUELHAUSEN

12.2.66 OD-AEL Douglas DC-6A TMA / 15.2. F-UKCH Boeing KC-135F Stratotanker Armée de l'Air! / 16.2. F-BLYA Morane Saulnier MS.733 Alcyon / 18.2. N10427 Curtiss C-46 Seaboard / 19.2. OY-KTA DC-8 SAS, SE-DBA DC-8 SAS, PH-DCH DC-8 KLM/VIASA und PH-LLI Electra KLM / 20.2. PH-DCM DC-8 KLM/VIASA, G-APRC Boeing 707-420 BOAC / F-BMMQ, F-BLXL, F-BIXE MS.733 Alcyon / 24.2. G-AMHJ DC-3D Morton Air Service, LX-IOA DC-4A Inter-ocean Airways / 28.2. D-IMKU Piper PA-23 Aztek / 2.3. D-IBEH Dornier Do-28A-1, LX-MAY Jodel DR.1050 und HB-ICZ Cessna 336 Skymaster / 3.3. N720G Grumman G-159 Gulfstream, CQS Sud Aviation SW.3130 Alouette II Armée de l'Air und F-BEAO Beech G.18 SFA - Saint Yan / 7.3. N1031J Lear 23 Learjet. / 9.3. F-BMRZ Cessna 411 (erstmal in Basel), OE-AVU Procaer F.8L Falco und F-BKOG MS.733 Alcyon SFA-Saint Yan. PN

### GENEVE - COINTRIN

4.12.65 AP-AJZ Super Constellation PIA (Pakistan International Airlines) / 16.12. F-BJLA DC-8 UTA / 20.12. 8R-HBP Argonaut (North Star) Royal Air Burundi / 27.12. CCCP-42508 Tupolev Tu-104A Aeroflot / 31.12. F-BJKZ DC-6B Super Airnauc / 2.1.66 G-APLH Bristol 170 Mk.3 Freighter Dan Air / 4.1. D-CORA DC-3 Bavaria / 5.1. OO-CTL DC-6B Sobelair / 16.1. G-ASJA BAC-1-11 British United Airlines und OD-AEL DC-6A TMA. / 20.1. G-AMSV DC-3 Morton Air Service, PH-PGF Fokker F-27 Friendship und EI-AMP Carvair Air Lingus / 25.1. LZ-ILA Ilyushin Il-14 Tabso, LN-RTE DC-3 Polaris / 29.1. D-BARO Friendship Condor. J.B.U.

### ZUERICH - KLOTEN

14.2.66 G-AMYO De Havilland Dove 1B Morton Air Service / 16.2. De Havilland Dove PH-FST und SE-EKO Beechcraft Baron / 19.2. OK-MBB Bristol Britannia 318 mit Cubana-Bemalung, D-COMI Hawker Siddeley HS 125 / 21.2. OY-KPB Convair CV-440 Metropolitan SAS / 22.2. N68650 Boeing 727-22 Iran National, D-ABHH BAC-1-11 H. Horten / Schluss siehe letzte Seite

YU-AFE Adria Aviopromet, Convair 340 PH-CGD der Martins Air Charter, Viscount PH-VIH der KLM, Britannia G-ATGD der Transglobe, Electra PH-LLD KLM, Ilyushin Il-18 CCCP-75569 der Aeroflot, Ilyushin Il-18 OK-NAB CSA, DC-6B YU-AFB (vermutlich Regierungsmaschine) und gegen Abend als Ueberraschung eine Il-18 der polnischen Luftwaffe mit der Aufschrift 102. Am folgenden Tag sah ich dort folgende Flugzeuge: Il-14 der MALEV, Il-14 OK-MCK der CSA, Caravelle OE-LCI der AUA, Herald D-BIBI der Bavaria und als Ueberraschung des Tages die Tupolev Tu-124 der Interflug DM-SDA, die nach Tirana weiterflog (obwohl damals die Tu-124 in den Farben der Interflug in Dubrovnik landete, steht in den neuesten Prospekten der Gesellschaft nichts von Tu-124!), Il-18 OK-NAA der CSA und schliesslich noch eine Britannia G-AOVP der Lloyd International. Mit dieser Ausbeute war ich vollkommen zufrieden und konnte somit neuen und fernen Zielen resp. Flugplätzen zustreben. GEB



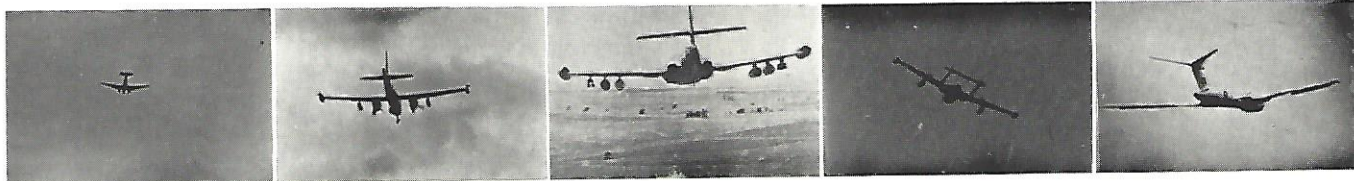


Bild 1 - 5

Lösungen bis 30.4.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.  
 Ende Vereinsjahr erhält derjenige einen schönen Preis, der am meisten richtige Antworten ge-  
 bucht hat.

Lösungen Test 2: Hawker Hawkeye / Short Shetland / Avro Shackleton / Northrop C-125 Raider /  
 Douglas B-26

Lösungen Test 3: Douglas B-66 / Mirage III / Lightning / Hawker Seahawk / Mirage III

## CLUBMITTEILUNGEN

- Am 24.2.66 trafen sich im Gundeldinger-Casino 150 Mitglieder und Gäste, so vor allem Angehörige der Basler Vereinigung zur Förderung des Luftverkehrs und auch Flugplatzdirektor Dr. Stauffer, um den sehr interessanten Ausführungen von Verkehrshausdirektor Dr. A. Waldis über Amerikas Weg zum Mond mit Filmen "Apollo-Projekt" - "Saturn-Rakete" - "Astronauten-Ausbildung" - "Gemini IV (1. Ausstieg ins All)" und eigenen Dias über Cape Kennedy zu folgen.

Ueber die Pläne, im Schweizerischen Verkehrshaus eine Halle "Luft- und Raumfahrt" zu errichten, werden wir in einem nächsten DELTA speziell berichten. Diese Halle wird etwas für uns!

- Hier die versprochenen Resultate der Flugzeugerkennungskurse 1965/66 in Liestal und Basel: 77 erfüllten mit "sehr gut", 44 mit "gut" und 9 mit "genügend". Einer fiel durch. Der Präsident dankt dem Kursleiter G.E. Bühlmann, sowie den Klassenlehrern und ihren Gehilfen für ihr erfolgreiches Bemühen um ein Gelingen der diesjährigen Kurse herzlich.
- Bericht über den "Sitten-Flug" vom 5.3.66 an anderer Stelle ...
- Nächste Veranstaltung: 26. Mai 1966.

## Sonic Boom

"Alle Passagiere für Globe Air-Flug 8703 werden gebeten, sich zum Ausgang No 2 zu begeben".

Flug No 8703 war eine Reise durch 40 Minuten Wolken und Nebel. Erst als die Herald ins Wallisertal hineintauchte, konnten die Passagiere ihren Fensterplatz geniessen. Obwohl Petrus in allererster Linie die Fasnacht mit gutem Wetter versorgt hatte, liess er auch über der Gegend von Sion von Zeit zu Zeit einen Sonnenstrahl durchdringen.

Gespannt liefen die Fans zum Militärflugplatz hinüber und wurden dort durch Herrn Oberst Henchoz freundlichst begrüsst. Nach kurzer Ansprache liess uns Herr Henchoz auf die beiden bereitgestellten C-36 Zielschlepper los. Die Kenner notierten mit Genuss, dass es sich um zwei sehr gut erhaltene Muster des Typs C-3603 handelte. Beide waren mit Flügeluntertanks ausgerüstet. Nachdem sich die Fanatiker erst einmal

sattgesehen und -geknipt hatten, schweiften die Kennerblicke über den ganzen Platz und - was zum Donnerwetter konnte man da noch erblicken? Da lag etwas abseits des Hangars eine Morane D-3801 und sonnte sich. Aber wie sah das arme Flugzeug aus? Der Rumpf zerfetzt, die beiden Flügel abmontiert und der Motor natürlich ausgebaut, doch immerhin, eine Morane. Nach unserem Wegflug war dieses Wrack bestimmt um einiges leichter geworden. Oder hatte man es absichtlich dorthin gelegt, um die Souvenirjäger davon abzuhalten, einen halben C-36 wegzuschleifen?

Wie dem auch sei, es muss betont werden, dass man uns fast eine Stunde lang um die Maschinen gewähren liess. Es wurde auf den Flugzeugen herumgeklettert, im Cockpit umhergefummelt, Bilder in Siegerpose aufgenommen, Treppen umhergeschubst, Details abgezeichnet, Umherstehende vom Flugzeug weggejagt (Meinsch, i well Di au no uff dr Fotii!). Ich bin überzeugt, dass man einer Mirage nicht die Hälfte des gezeigten Interesses gezollt hätte.

Nachdem endlich alle befriedigt waren, lief man zum Zivilsektor hinüber, aber oh weh, wie: - ärger als die Hühner auf der Strasse tröpfelte jeder, wie es ihm gerade passte, über die Piste und verstopfte den Abstellplatz. Ein vor Schreck am Rand eines Herzinfarkts stehender Flugplatzchef sammelte die FEKB'ler nach und nach ein und führte sie dann en block im zivilen Sektor umher. Es standen allerlei sehenswerte Maschinen zur Schau, so z.B. Twin-Bonanza, Queen-Air, Bucker Jungmann, Porter und Turbo-Porte. diverse Piper und im Hangar Geigers Alouette III.

Aus dem startenden Herald sahen wir gerade noch, wie eine gelbe Helio-Kurier aus einem Hangar gezogen wurde und dann flitzten wir schon über der Raffinerie hinweg, sahen Schloss Chillon und dann wieder für 40 Minuten Wolken und Nebel.

Ist jemand mit dem Resultat dieses kleinen Privat-Opentags nicht zufrieden?? Er möchte dies durch Handerheben bezeugen! - Hhmmmm - niemand - konstatiere Einstimmigkeit, wie erwartet.

Migger

Schluss "Auf Schweizer Flugplätzen"

26.2. F-BHBX Douglas DC-4 Air France, No. 25  
 SNCASO SO.30P Bretagne Armée de l'Air / 28.2.  
 Douglas B-26 Invader N190Y / 5.3. N9186X Dornier Do.28 / 6.3. LN-SUT Douglas DC-6B Braatens / 7.3. D-ILBA Queenair 80 Condor / 8.3. OD-AEX Convair CV-990A Coronado LIA (Libanese International), D-IBEH Dornier Do-28. JETSTREAM