



## ALS FLUGZEUGFAN IN JUGOSLAWIEN III

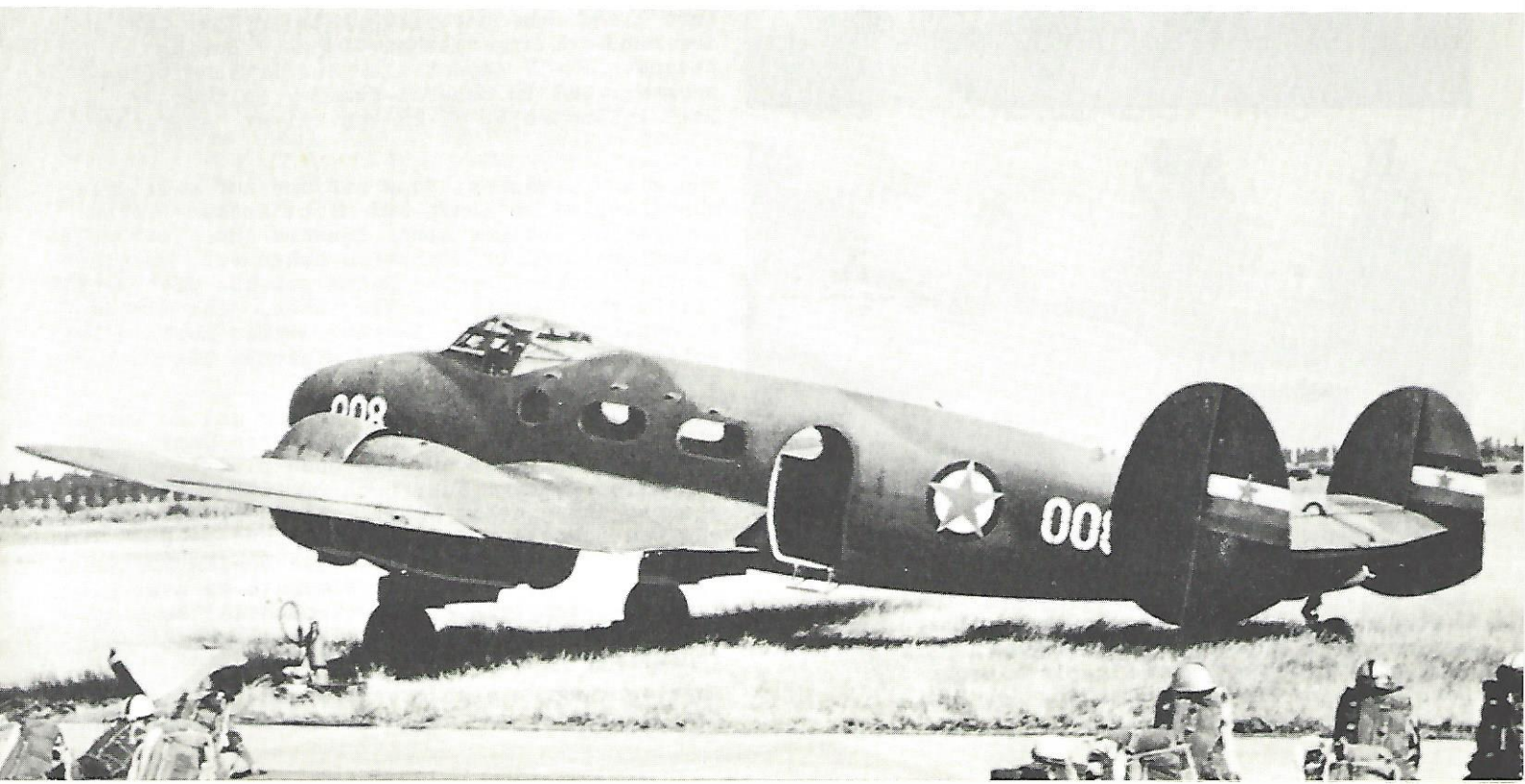
Der erste Flugplatz in Jugoslawien, den Richard Braun und ich besuchten, lag in Postojna, 52 km von Triest entfernt. Den Flugplatz, auf dem der lokale Aero-Club seine Gebäude besitzt, fanden wir rasch, mussten aber ebenso rasch feststellen, dass der Hangar geschlossen war. Da sich auf diesem Platz nach der Meldung eines englischen Flugzeugfans ein sehr interessantes Flugzeug befinden soll, setzte ich alles daran, in den Hangar zu gelangen. In einem Nebengebäude waren einige Mitglieder des Aero-Clubs zu finden, mit denen wir uns recht bald gut verständigen konnten. Wir brachten kühn unseren Wunsch vor, man möge den Hangar öffnen und die Flugzeuge, die wir bereits durch einen Spalt erspäht hätten, an die Sonne rollen. Ungläubiges Staunen war die Reaktion, als ich betonte, aus der Schweiz hergefahren zu sein, um ihre Flugzeuge zu fotografieren. Sie waren jedoch so freundlich, die Tore zu öffnen und wir halfen, die Maschinen herauszustellen. Das erste Flugzeug, eine "Kurir", ist eine jugoslawische Eigenkonstruktion, die jedoch stark an den Fieseler Storch erinnert, aber nicht so gute Flugeigenschaften wie jener aufweist, wie mir der Chef des Platzes mitteilte. Die Kurir wird vor allem für den Transport von Fallschirmabsprin-

gern verwendet. Sie ist dreisitzig und steht auch bei der Luftwaffe als Verbindungsflugzeug in grösserer Zahl im Einsatz (Spannweite 14,9m, Länge 9,68m, Vmax. 189 km/h, Vmin. 59 km/h, Reichweite 760 km). Das zweite Flugzeug, eine Polikarpov Po-2 (Natoname MULE), ist eine russische Konstruktion, die nicht nur alt, sondern uralt ist, flog sie doch im Jahr 1927 zum erstenmal und stand während 17 Jahren in Produktion. Sie ist mit der De Havilland Tiger Moth zu vergleichen, besitzt jedoch etwas grössere Abmessungen. Anstelle des Sternmotors erhielt sie in Jugoslawien zufolge Schwierigkeiten in der Ersatzteilbeschaffung einen Reihenmotor. Dieser Doppeldecker wird für Segelflugzeugschlepp gebraucht (Spannweite 11,4m, Länge 8,2m Vmax. 156 km/h). Unter der Bezeichnung C.S.S.13 wurde die Po-2 von 1946 bis 1949 in Polen in Lizenz gebaut.

Da wir bereits auf unseren Fahrplan einen Rückstand aufwiesen, verabschiedeten wir uns bald von diesen sehr netten Leuten, um nach Ljubljana zu fahren. Die Suche nach dem Aero-Clubplatz war nicht leicht. Als wir ihn endlich sichteten und von hinten anfahren - per Zufall natürlich - kam uns schon eine bewaffnete Wache entgegen, um

Typ 214, zweimotoriger Bomber und Navigationstrainer der jugoslawischen Luftwaffe auf dem Sportskj Aerodrom Beograd.

Text und Fotos G.E.B.







von oben nach unten:  
 "Kurir" der Jugoslawischen Luftwaffe in der Nähe von Rijeka / Eigenkonstruktion von Ing. Cvetkovic / "Student", eine Konstruktion der akademischen Fliegergruppe in Beograd / Aero 2, ebenfalls auf dem Sportsflugplatz Beograd / Aero 2D, eine Weiterentwicklung des 2 mit Cockpit-Verglasung, in Sinj.

von oben nach unten:  
 Aero 3 auf dem Sportsflugplatz in Novi Sad in der Nähe der ungarischen Grenze / Boeing Stearman PT-17 Kaydet als Landwirtschaftflugzeug der JAT in Beograd-Zemun / Polikarpov Po-2 in Postonja, 52 km von Triest entfernt

uns klar zu machen, dass wir uns auf militärischem Gebiet befänden und nicht fotografieren könnten. Da ausser einer Bonanza und einer halbdemolierten Kurir nichts zu sehen war, unternahmen wir keine "Tricks!" Zudem gab uns die Wache mit Gesten deutlich zu verstehen, dass wir zu verschwinden hätten. Es war sowieso höchste Zeit weiterzufahren, um noch am gleichen Tag nach Zagreb zu gelangen.

Auf der Autoput war wenig Verkehr und so kamen wir sehr gut voran. Mein "fahrbarer Untersatz" lief und lief, bis er dann eben plötzlich nicht mehr lief. Panne! Nun, nach 200'000 km darf er sich so etwas schon einmal erlauben. Die Ursache war schnell gefunden: Mit "bordeigenem" Werkzeug konnte ich die defekte Benzinpumpe reparieren. Genau gesagt, ich musste es zweimal tun, weil ich beim erstenmal nicht alles eingebaut hatte, und da läuft selbst ein VW nicht mehr.

Kurz vor Zagreb sichteten wir den Militärflugplatz Cerklje, auf dem wir folgendes sichteten:



Douglas C-47, Lockheed T-33, Republic F-84 Thunderjet und einige Typ 522 (ähnlich AT-16). Einen Tag später erreichten wir Beograd. Auf dem alten Zivilflughafen Zemun befand sich noch ein Hangar der JAT, in dem die sich die Landwirtschaftsflugzeuge dieser Gesellschaft (6 od. 8 Boeing Stearman PT-17 und die Antonov AN-2 Colt YU-BAN) befanden. Der Sportflugplatz "Sportski Aerodrom Beograd" liegt etwa 20 km ausserhalb der Stadt in Richtung Zrenjanin. Zuerst fotografieren und dann fragen, ob man dürfen, war in solchen Situationen immer noch das beste. Auf dem Abstellplatz stand eine Maschine von Typ 214 der Luftwaffe, und da die Gelegenheit günstig war, wurde vorsorglich geknipst, obwohl nur wenige Meter davon entfernt um eine Hausecke eine Gruppe von Leuten stand. Als wir den Chef des Aero-Clubs offiziell um die Erlaubnis, fotografieren zu dürfen, baten - es standen noch andere Flugzeuge herum -, bewilligte er dies mit der Auflage, dass wir den Typ 214 auslassen müssten, da es ein militärisches Flugzeug sei! Folgende Typen konnten wir dann festnageln: Polikarpov Po-2, Kurir, Aero-2, Aero-3 und ein Flugzeug namens Student, das nie geflogen wurde, weil der eingebaute Motor zu schwach und kein Geld für den Einbau eines stärkeren vorhanden war. Der Typ 214 wurde 1951 entwickelt und als Bombentrainer eingesetzt. Später wurde das Flugzeug, eine Holzkonstruktion, auch als Transporter für Fallschirmabspringer verwendet. Der Prototyp besass zwei Reihentriebwerke Ranger SGV-770 von 480 PS und die Serienausführung zwei Sternmotoren Pratt & Whitney R-1340 Wasp mit einer Leistung von je 600 PS (wie Typ 522, resp. AT-16). Spannweite 16,2m, Länge 11,2m, Höhe 3,95m, Startgewicht 5027kg, Vmax. 365 km/h, Gipfelhöhe 7000m, Reichweite 1080 km. Die Aero-2 war das erste Nachkriegsflugzeug, das in Jugoslawien gebaut wurde und flog am 19. Okt. 1946 erstmals. Die für die Grundsicherung entwickelte Maschine wurde in verschiedenen Versionen hergestellt und teils mit tschechischen, teils mit englischen Triebwerken ausgerüstet (Spannweite 10,5m, Länge 8,2m, Vmax. 223 km/h, Triebwerk De Havilland Gipsy Major VIII mit 145 PS oder Wal-

ter Minor 6-III von 160 PS Leistung). Die Aero-3 ist eine Weiterentwicklung und besitzt einen 185 PS leistenden Lycoming-Boxermotor (Länge 8,58m, Spannweite wie Aero-2, Startgewicht 1198 kg, Vmax. 230 km/h, Reichweite 680 km).

Den nächsten Sportflugplatz besuchten wir in Novi Sad, rund 70 km von Belgrad entfernt. Dabei mussten wir auch in Batajnica vorbei, das den grössten Flugplatz besitzt und wo u.a. auch MiG-21 Fishbed stationiert sind. In Novi Sad standen eine Aero-3 ganz in gelb, eine Kurir und ein Po-2 mit geschlossenem Cockpit, die wir ohne weiteres knipsen konnten.

Erst rund eine Woche später trafen wir wieder auf einen Aero-Club-Platz und zwar in Sinj, etwa 40 km von Split entfernt. Zu meiner grossen Freude rollten die Angehörigen des dortigen Clubs, wie damals in Postojna, zwei Flugzeuge an Sonnenlicht: eine Aero-3 in Tarnbemalung und ein Typ CA-51 mit 34 PS-VW-Motor. Von dieser CA-51 waren sechs Stück von den Mitgliedern des Aero-Clubs Zagreb unter der Leitung des Konstrukteurs Anton Cvjetkovic in den Jahren 1951 bis 1956 gebaut worden. Cvetkovic, der in die USA übersiedelte, arbeitet heute an einer Weiterentwicklung der CA-51, die die Bezeichnung CA-61 tragen soll. Po-2, Kurir und Aero-2D rundeten das Bild in Sinj. Die Aero-2D ist eine modifizierte Version mit geschlossenem Cockpit.

Der erste wie auch der letzte Flugplatz unseres Jugoslawien-Trips gehörte einem Aero-Club. 15 km vor Rijeka, der Stadt mit dem grössten Hafen Jugoslawiens, liegt ein Flugplatz, umgeben von über 1500 m hohen Bergen in wunderschöner Landschaft. Zwei Kurir der Jugoslawischen Luftwaffe standen dort, damit wir sie auf die Platte bannen. Ausser einem Segelflugzeug und einer Aero-2 war nichts vorhanden, was auf ein Flugzeug schliessen liess.

Damit war unsere Jugoslawien-Reise zu Ende und wir bedauerten nur, dass es bis zur Grenze in Triest keinen Flugplatz mehr gab.

- Ende - Text und Bilder GEB

## AUF SCHWEIZER FLUGPLÄTZEN

### BASEL-MUELHAUSEN

11.6. G-AKIS M.38A Messenger / 12.6. PH-SCC Douglas DC-3 Martins Air Charter und D-ENON Turbulent D.1 / 15.6. OD-AED DC-4 TMA of Lebanon / 16.6. G-APEO V.953 Vanguard 2 BEA, D-EKUD Aeronca 7E Champion und N439DP Aero Commander 680F / 17.6. G-AOVS Britannia 312F Lloyd International / 19.6. HB-UXT Bölkow 208 Swissair/SLS / 22.6. EC-BCI DC-7C Trans Europa und G-AMWW DC-3D Skyways Coach Air / 23.6. HB-ELM SIAI S.205 / OY-BAL Beech 90 King Air Dansk Luftfahrt Service / 26.6. HB-FAD Pilatus PC-6A Porter Air Glaciers, QW 717 Dornier Do-27 A-3 Heer / 1.7. Curtiss C-46 Seaboard World Airlines / 7.7. OY-AFO DH-114 Heron 2D Falck's / 8.7. G-ALMU Miles Gemini, A-712 Beech E, 50 Twin Bonanza Swiss Air Force / 9.7. YR-IMA Ilyushin IL-18B TAROM / 10.7. G-ALZN AS-57 Dan Air und AS-57 BKS Air Transport. PN

### ZUERICH-KLOTEN

10.6. LX-PHD Cessna 172 / 11.6. HS-748 OE-LHS AUA und N6201B DC-7B The Gulliver Soc. Inc. / 12.6. YU-ABK DC-3 JAT / 13.6. EC-BCH DC-7C Trans Europa, I-MACD LSAS 60 und I-GNIS Beech King Air / 17.6. OY-DKU KZ-3 / 21.6. SP-LTA & LTH Antonov AN-24B der LOT (erstmalig in Kloten), F-BGSL DC-6B UTA / 22.6. N68650 Boeing 727 Iran National, D-IFZH Aztek B und F-BNDR

Beech Debonair Transairca / 23.6. D-BFOK F-27 Friendship Südflug, LX-MAY Jodel DR.1050 und N588fQ Mooney 20E / 24.6. N90801 DC-7C Saturn / 25.6. D-EGMU Bölkow 208, D-EFGO Cessna 150, HB-ENR Beech Musketeer, HA-MAE Ilyushin IL-14 Malev und OE-DPM Piaggio P.149 / 29.6. N196X und N197X Pilatus PC-6B TurboPorter Air America und HB-VAP GAMM Mystère 20. Jetstream

## KITS - MODELLBAUER-TIPS

Für Skeptiker und solche, die glauben, sie brächten so ein Modell nicht zusammen, schreibe ich in dieser Spalte einige Tips nieder. Wer noch bessere Erfahrungen gemacht oder Fragen zu stellen hat, richte diese an die Redaktion. - Die ersten drei Tips für den Einkauf:  
- Selten ist das Modell, das man sich wünscht, noch an Lager. Gehe also in den Laden und kaufe dort vom vorhandenen, was dir am besten gefällt.  
- Die Abbildung auf der Schachtel entspricht nur in ganz wenigen Ausnahmefällen nicht dem fertigen Modell (falls es so gelingt).  
- Meistens wirken die Plasticfarben etwas kitschig. Ueberlege deshalb schon beim Aussuchen, wie das Modell silbern oder ev. mit Tarnanstrich wirkt.

Wer diese Regeln beachtet, kauft gut ein. Nächste Themen: Güte und Tücken der erhältlichen Marken/Leimprobleme/Farben.

"Little Phantom"





Bilder 1 - 5

Lösungen bis 31.8.66 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal.  
 Lösungen Test 7: Skeeter/AOP 12 / Super Frelon/SA321 / Alouette II/SA 3130 / Scout/AH-1 /  
 Iroquois/UH-1.

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

## NEUES IN KÜRZE

### MILITÄERLUFTFAHRT

Das französisch-englische Kampf- und Trainerflugzeug "Jaguar" soll die doppelte Reichweite des F-5 Freedom Fighter haben. Es wird 40 % mehr Treibstoff mitnehmen und 30 % weniger verbrauchen. Der Jaguar ist eine Entwicklung der Breguet-Werke, die dieses Flugzeug mit der BAC (British Aircraft Corporation) in Serien bauen will.

Westland Helicopters erhielt den Auftrag, 60 Sikorsky S-61 für die Royal Navy zu bauen. Die S-61 (SH-3D) werden für die U-Boot-Bekämpfung eingesetzt.

Sechs Wochen nach Erhalt einiger Hawker Hunter FGA.9 (Erdkampfversion) von England meldet die Royal Saudi Air Force volle Einsatzbereitschaft. Die Operationsgebiete dieser Hunter befinden sich entlang der Grenze von Jemen.

Die De Havilland Vampire der Royal Australian Air Force erhielten Flugverbot, da sich mit den Triebwerken vom Typ Goblin Schwierigkeiten zeigten.

Folgende Typen waren am Open Day auf dem USAF-Stützpunkt Mildenhall (England) aufgestellt: Douglas C-47, Lockheed P-3A Orion, Douglas C-117D Super DC-3, Beechcraft UC-45J, Convair C-131F, Douglas C-124C Globemaster, Boeing EC-135 Stratotanker, North American T-39A Sabre Liner, North American F-100D, McDonnell F-4C Phantom II, Argosy C.1, Hastings C.1A, Canberra T.4, Victor B.2 und Lightning F.3.

Die algerische Luftwaffe erhielt 12 Mikojan MiG-21 Fishbed aus Russland. Bereits früher erhielt Algerien einige MiG-15 von Aegypten.

Marocco bestellte Northrop F-5 Freedom Fighter. Die Jet-Ausrüstung der Royal Maroccan Air Force umfasst z.Zt. 12 MiG-15 und zwei IL-28 Bomber, die sie von der UdSSR geschenktweise erhalten hatte.

### ZIVILLUFTFAHRT

Die Japan Air Lines bestellte drei Boeing 747, die in der ersten Hälfte 1970 geliefert werden. Bis heute sind 35 Boeing 747 bestellt worden (PanAm 25, JAL 3, Lufthansa 3 und 4 von einer unbekanntenen Gesellschaft). BOAC erteilte eine Option auf sechs 747. Diese kann bekanntlich bis 490 Passagiere transportieren!

Die Lear Jet N427LJ flog als erstes Geschäftsreiseflugzeug mit Düsenantrieb in 65 Stunden 39 Minuten um die Welt. Die reine Flugzeit be-

trug 50 Std. 19 Min. Die Lear Jet flog die Route Wichita-Bradley Field - St. Johns - Santa Maria (Azoren) - Barcelona - Istanbul - Teheran - Karachi - Colombo - Singapur - Manila - Osaka - Chitose - Shemya - Anchorage - Seattle - Los Angeles - Wichita.

Lear Jet Corporation übernahm die Brantly Helicopter Corporation in Frederick, Oklahoma.

Air Canada bestellte zwei weitere Douglas DC-8 - 61 (die Erstbestellung umfasste vier). Die Flotte der Air Canada umfasst z.Zt. 18 Standard-DC-8, 4 DC-9 (14 weitere bestellt), 23 Vickers Vanguard und 39 Viscount.

Bis jetzt wurden 400 Fokker Friendship verkauft, 222 F-27 durch die Fokker-Werke in Amsterdam und 178 durch die Lizenznehmer Fairchild-Hiller Corporation.

## CLUBMITTEILUNGEN

Am 25.6.1966 fand der 7. Schweizerische Flugzeugerkennungs-Wettkampf statt. Er wurde in Dübendorf von unseren Zürcher Freunden durchgeführt. Erstmals fand das neue Reglement Anwendung, das es auch kleineren Vereinen ermöglicht, durch Bildung einer oder mehrerer Drei-Mann-Equipen im Vereinsklassement mitzumachen. Und damit, das war uns sofort klar, sollte die Coronado, der Wanderpreis der Swissair für die teilnehmenden Vereine, uns Baslern davonfliegen. Sieger im Vereinsklassement wurde dann auch Zürich I mit Fricke/Reinhard/Moser. Bravo ! Unser starkes Mittelfeld wirkte in den folgenden Rängen: 2. Basel I, 3. Basel III, 4. Basel II, 5. Basel V, 6. Bern I, 7. Basel IV, 8. Zürich II, 9. Bern III, 10. Zürich III. Wir danken G. Bühlmann, der das Training organisierte und allen Wettkämpfern, die für uns fochten. Die ersten Ränge des Einzelklassesments zeigten ein hübsches Bild: 1. Fricke M., Zürich 106/16 von 120 Punkten, 2. Frommlet HP, Basel, 103/8, 3. Eichenberger R., Bern, 99/13. Der Schwierigkeitsgrad der zivilen Prüfung wird dokumentiert, indem kein Wettkämpfer das Maximum erreichte. Weitere Details im Separatdruck aus der Flugwehr und Technik, den wir Ihnen zustellen werden. - Erstmals war vom Büro für Flugzeugerkennung Bern, das den technischen Teil des Wettkampfs vorbildlich betreute, für die Militärklasse eine dem Ausbildungsmaterial angepasste separate Prüfung mit 30 Fragen anhand von Dias und Filmstreifen durchgeführt worden. Kan. Boller R. von der Flab.Kp. 25 gelang es, alle fehlerfrei zu identifizieren!

Nächste Veranstaltung: 29. September 1966:  
 grosser Markt.