

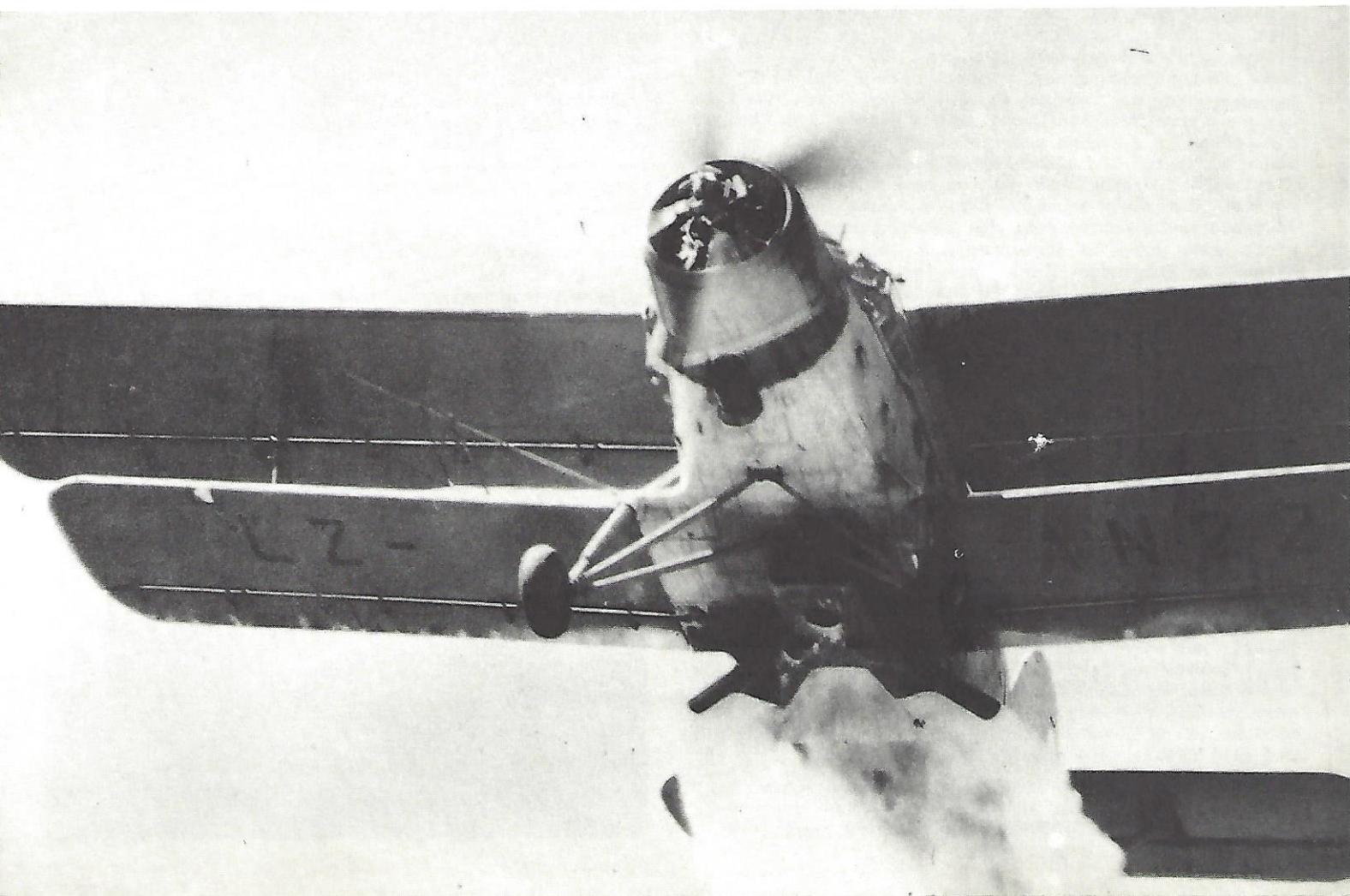


## Quer durch die Türkei

250 km von Belgrad entfernt liegt der alte serbische Knotenpunkt Nis. Dort verliess ich die Autoput und somit auch die gute Strasse, um durch das wenig besiedelte, fast kahle ostserbische Bergland die jugoslawisch/bulgarische Grenze zu erreichen. Nach kurvenreicher, durch von Wildwassern tief eingeschnittene Schluchten und über Pässe führende, zum Teil sehr schlechte Strasse erreichte ich über Pirot, Dimitrovgrad und Kalotina die Grenze. Die Formalitäten dauerten eine Stunde, die meiste Zeit bestand in warten. Später durchfuhr ich die ersten Strassen von Sofia, der Hauptstadt Bulgariens. Mit ihren 800 000 Einwohnern ist Sofia nicht gerade eine kleine Stadt und es brauchte etwelche Geduld, bis ich die Stadt durchquert hatte und der Flughafen in Sicht kam. Leider war jedoch nicht allzuviel zu sehen. Einige Ilyushin Il-14 und Il-18 der TABSO

(Bulgarian Air Transport) standen vor dem Gebäude. Auf der gegenüberliegenden Flugplatzseite waren einige Hangars und Reparaturwerkstätten, die jedoch allem Anschein nach militärischer Natur waren. Mit dem Fernglas konnte ich jedoch einiges ausmachen, z.B. Antonov An-2 "Colt", Li-2 (DC-3), Ilyushin Il-14 und Mil Mi-4 Helikopter der Luftwaffe Bulgariens. Nichts zu machen, und zudem hatte ich kaum mehr Zeit. Auf der Europastrasse Nr. 5, die in sehr gutem Zustand ist, ging die Fahrt in flottem Tempo weiter. Plötzlich erspähte ich auf der linken Strassenseite eine Antonov An-2, die einige hundert Meter von der Strasse entfernt in einer Wiese stand. Die Gelegenheit, diese auf den Film zu bannen, wollte ich mir jedenfalls nicht entgehen lassen. Da mein Vehikel immer als landwirtschaftliches Fahrzeug tituliert wird, fuhr ich kurzentschlossen, einigen Grä-

Antonov An-2 "Colt" während einem Schädlingsbekämpfungsflug über der Stadt Pazardzik (Bulgarien), vom Hotelzimmer aus fotografiert.





Ilyushin Il-14 der bulgarischen Fluggesellschaft TABSO auf dem Flughafen von Sofia.

ben ausweichend, über das Feld zur An-2, die neben einer Wagenladung Säcken, die mit Chemikalien gefüllt waren, stand. Somit war der Zweck der Maschine klar ersichtlich: Sie wurde für die Schädlingsbekämpfung eingesetzt. Aus einem zeltähnlichen Gebilde kam ein alter Türke (in Bulgarien gibt es eine türkische Minderheit), der wahrscheinlich die An-2 bewachen sollte. Ich wollte ihm klar machen, dass ich diese An-2 fotografieren wollte, aber er fuchtelte so mit den Händen, dass ich wusste, woran ich war. Aus Erfahrung lernt man und so hatte ich meinen Wagen entsprechend hingestellt. Nun kam aber zuerst mein "Navigator" zum Einsatz; er versuchte mit der Strassenkarte in der Hand, den Türken nach dem Weg zu fragen. Er konnte allem Anschein nach die Karte nicht lesen, aber das spielte ja auch keine Rolle. Währenddessen musste ich auf der anderen Seite des Wagens noch den Pneudruck kontrollieren, mit der Kamera natürlich. Dabei musste ich auf den Boden knien, und dass es dabei zweimal "klick" machte, war der Sinn dieses ganzen Manövers. Etwas später erreichte ich Pazardzik, das etwa 120 km von Sofia entfernt liegt. Im einzigen Hotel dieser Stadt bezog ich ein Zimmer. Kaum war ich drinnen, als ein schnell näherkommendes Brummen mich an das Fenster zog. Im Tiefflug flog eine An-2, eine gelb-graue Wolke von Chemikalien nach sich ziehend über die Stadt. Nichts wie los, das 130 mm Teleobjektiv auf den Fotoapparat aufsetzen und nur noch hoffen, dass sie nochmals vorbei kommt! Tatsächlich flog sie wenig später so tief und so nah, dass ich mit dem Tele nur noch eine Detailaufnahme machen konnte. Das Fenster schliessen war meine nächste Reaktion, aber es war schon zu spät. Die Schädlingsbekämpfung wurde auch im Hotelzimmer durchgeführt. Später konnte ich noch einige weitere Aufnahmen machen, aber so nahe an das Hotel flog sie nicht mehr. Schlafen konnte ich diese Nacht nicht sehr gut, da der widerliche Gestank im Zimmer blieb. Am folgenden Morgen ging es um 0430 weiter und drei Stunden später, nachdem ich durch diverse Städte und Dörfer, Kolchosgehöfte, Landwirtschaftskombinate und volkseigene Betriebe gefahren war, erreichte ich Kapitan - Andreevo, den bulgarisch-türkischen Grenzort. Auch hier wieder langer Grenzaufenthalt. Vor uns diverse Opel und Mercedes von persischen und türkischen Gastarbeitern, die aus Deutschland nach Hause führen. Beladen waren sie mit allem Möglichen und Unmöglichen, vom Fernsehapparat bis zur Waschmaschine. In und auf den Wagen war alles vollbeladen.

Nach rund 250 km Fahrt durch ödes, flaches und kahles Land erreichte ich via Edirne und Silivri Istanbul, die Stadt am Goldenen Horn. Istanbul - die 2500 jährige Stadt - die Pforte zum Orient, ist wohl die einzige Weltstadt, die in zwei Kontinenten ihre uralten Wurzeln trieb. Stadt zwischen Morgen- und Abendland, Europa und Asien. Auf europäischem Boden liegen das antike Stambul, Galata und Pera sowie die vielen neuen Stadtteile und drüben, jenseits des Marmarameeres, an seinem Zusammenfluss mit dem Bosphorus weiten sich nach Kleinasien hinein die Wohn- und Ausflugsviertel von Kadiköy und das alte Sektari, das heutige Uesküdar.

Der Flughafen Yesilöy liegt auf dem europäischen Teil und ist zugleich auch die Heimatbasis der Türk Hava Yollari, der Luftverkehrsgesellschaft der Türkei. All-

zuviel ist auf diesem Platz nicht los. Sämtliche Typen der THY: Douglas DC-3, Fokker F-27 Friendship und Vickers Viscount. Hinter einem Hangar standen noch etwa ein halbes Dutzend schrottreife Douglas DC-3. Pan Am Boeing und EL AL-Britannia vervollständigten das Bild auf dem Tarmac. Auf der militärischen Seite standen einige Douglas C-47 und Sikorsky H-19 Helikopter. Die C-47 Dakota konnte ich allerdings noch knipsen, aber ich musste höllisch aufpassen, da es von Militärpersonen nur so wimmelte.



Auf dem Flughafen Yesilköy (Istanbul) stehen einige dieser schrottreifen Douglas DC-3 der Türk Hava Yollari

Von Istanbul, mit seinen bald zwei Millionen Einwohnern, ist noch ein weiter Weg bis Ankara. 452 km durch abwechslungsreiche Landschaft. Je näher Ankara rückt, desto kahler wird das leicht hügelige Land. Ankara mit seinen rund 700 000 Einwohnern ist die Hauptstadt der Türkei und liegt 800 m über Meer. Der alte, wie auch der neue Stadtteil bieten nichts Besonderes. Es ist keinesfalls mit Istanbul zu vergleichen. Der Flughafen von Ankara, Esenboga, liegt fast 40 km nördlich der Stadt in einer unfruchtbaren wüstenähnlichen Gegend. Enttäuschend war die Ausbeute, das heisst, es gab überhaupt nichts zu fotografieren. Zivilflugzeuge standen keine herum und militärische Maschinen waren nur von der USAF, eine Douglas C-124 Globemaster II, Lockheed C-130 Hercules und eine Convair C-131 Samaritan.

Bis dahin war die Ausbeute mehr als gering und so wollte ich wenigstens noch den Aero-Club besuchen, aber das war gar nicht so einfach. Die Leute sind überaus misstrauisch und in sprachlicher Hinsicht waren auch einige Hindernisse zu überwinden, musste ich doch unter anderem einen Uebersetzer aufsuchen, der im alten Stadtteil sei kleines muffiges Büro hatte, um einen Brief ins Türkische übersetzen zu lassen. Endlich klappte es und ich konnte in Begleitung den Aero-Club besuchen, aber die Auswahl an Typen war nicht sehr gross. Der Flugplatz befindet sich in Etimesgut, 25 km vor Ankara. Auf dem gleichen Flugplatz ist auch die türkische Luftwaffe mit einer grossen Anzahl von Douglas C-47 Dakotas und Douglas C-54 Skymasters vertreten, zu knipsen war jedoch nichts.

Lizenzmuster der Miles M.14 Hawk Trainer III.



Das Interessanteste beim Aero-Club war die M.K.E.K. 4 Ugur, eine türkische Eigenentwicklung, welche für die Anfangsschulung eingesetzt wird. Ein Teil dieser Maschinen ist auch bei der Luftwaffe im Einsatz und einige wenige Exemplare wurden an die Luftwaffe von Jordanien geliefert. Ausgerüstet ist die Ugur mit einem 145 PS leistenden De Havilland Gipsy Major 10 Mk. 1 Reihenmotor. Unter Lizenz wurden seinerzeit die Miles M. 14 Hawk Trainer III gebaut, welche bekanntlich eine englische Konstruktion ist. Drei Maschinen standen beim Aero-Club. Die Leistungen dieser Hawk-Trainer sind ähnlich der Ugur. Piper Super Cup und Piper Pawnee vervollständigten das Bild in Etimesgut.

Rund 500 km trennten mich wieder vom nächsten Ziel, nämlich Adana im Süden der Türkei. Die Strecke ist sehr eintönig und 100 km nach Ankara kommt der Tuz Gölü in Sicht, ein Salzsee von etwa 80 auf 40 km Ausdehnung. Die Hitze ist enorm und die Luft flimmert unter der sengenden Sonne. Weiss glitzernd ist die Oberfläche dieses Salzsees und ich konnte einige 100 m hinausgehen, ohne einzusinken. Weit und breit kein Mensch kein Tier, alles wie ausgestorben nur die grosse Hitze machte sich unangenehm bemerkbar.

Nach weiteren 200 km taucht durch das gleissende Sonnenlicht das Taurus-Gebirge auf. Die Spitzen der Berge sind mit Schnee bedeckt und langsam, je höher sich die Strasse windet, nimmt auch die Temperatur ab. Einzigartig ist diese Landschaft, gar nicht mit unseren Alpen zu vergleichen. Auf der Passhöhe befindet sich eine

Die in der Türkei entwickelte Ugur ist eine Weiterentwicklung der Miles M.14 Hawk Trainer III.



ganze Zeltstadt von Zigeunern und Nomaden, umgeben von Tannenwäldern und den fast 4000 m hohen Schneegipfeln.

Endlich, nach Ueberwindung einiger äusserst enger und gefährlicher Kurven, gelangte ich in die süd-türkische Tiefebene und nach Adana, welches fast an der Küste liegt. Adana besitzt zwei Flugplätze. Auf dem Einen waren die Amerikaner zu Hause und der Andere ist für Zivil reserviert. Auf diesem gab es doch noch eine Ueber-raschung. standen doch unter Anderem auch zwei polnische Maschinen vom Typ PZL-101 Gawron dort, die auch zur Schädlingsbekämpfung eingesetzt werden. Die PZL-101 ist eine Weiterentwicklung der russischen Yak-12 M,



PZL-101 "Gawron", eine polnische Konstruktion, welche zur Schädlingsbekämpfung eingesetzt wird, in Adana.

welche in Polen unter Lizenz gebaut wurde. Ausgerüstet mit einem 260 PS leistenden Sternmotor vom Typ AI-14R erreicht die PZL-101 eine Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h. 500 kg an Schädlingsbekämpfungsmitteln kann die Gawron mitführen. Piper Pawnee und Super Cup, ebenfalls für den gleichen Zweck ausgerüstet, standen noch auf dem Abstellplatz. Nachdem ich einen Mechaniker gefragt hatte, ob ich die Flugzeuge fotografieren dürfe, was er auch bejaht hatte, kam jemand mit einem Wagen vom Kontrollturm und sagte, ich solle ihm folgen. Ich liess ihm etwas Vorsprung und bog dann bei der nächsten Kreuzung statt nach rechts nach links ab und mit Volldampf nichts wie weg in die Stadt hinein!

Text und Fotos: Guido E. Bühlmann

## CLUBMITTEILUNGEN

### Basel

Knapp tausend Mitglieder und Gäste sahen an unserer Filmmatinée vom 3. Dezember den Streifen "Kampfgeschwader 904 einsatzbereit". Umrahmt von herrlichen Flugaufnahmen von B-52, KC-135 etc. zeigte der Film die menschlichen Probleme einer solchen globalen "Feuerwehr".

Einladung zur Januar-Veranstaltung  
\*\*\*\*\*

Guido Bühlmann, unser Referent, macht es wieder einmal spannend. Ausser dem Titel  
"Ueber einen Flugplatz!"

ist noch nichts über seinen Dia-Vortrag vom 25. Januar zu erfahren. (Um 20.00 Uhr im Restaurant Post, Basel). Im Anschluss an den Vortrag zeigen wir einen soeben erschienenen Kurzfilm über die Saab 37 "Viggen".

Nächste Veranstaltung am 29. Februar.

### Bern

Am 1. Dezember referierte Herr Dr. Willy N. Frick aus Zürich über das Thema "Luftkrieg in Vietnam". Der hervorragende Dia-Vortrag und der gezeigte Film "Der ande-

re Krieg" fanden bei den ca. 80 Anwesenden grosses Interesse.

#### Nächster Anlass:

26. Januar 1968 "Dias-Vortrag" G. Bühlmann

#### FLUGZEUGERKENNUNGSWETTKAMPF 1968

Dieser ist nun festgelegt worden auf Samstag, den 9. März 1968, 1030 - 1630 in der General-Guisan - Kaserne Bern. Der Organisator, die Gruppe für Flugzeugerkennung Bern, wird den Vereinen zu gegebener Zeit über die Details noch Mitteilungen zukommen lassen.

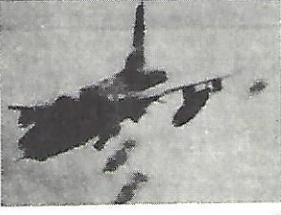
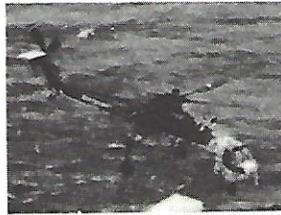
\*\*\*\*\*  
An unsere DELTA - Abonnenten

Dieser Nummer liegt ein Einzahlungsschein bei. Wollen Sie bitte den Abonnementsbetrag von 6 Franken bis zum 29. Februar 1968 auf unser neues DELTA-Konto 40 - 22064 überweisen. Spielt Geld bei Ihnen keine Rolle, so können Sie auch auf die Nachnahme warten, die der Spesen und Porti wegen dann 7 Franken kostet!

Redaktionskommission DELTA

\*\*\*\*\*

# FLUGZEUGERKENNUNG



Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 31.1.68 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Vom Test 11/67 sind fünf richtige Lösungen von Kurt und Peter Amport, Münchenstein und H. R. Schmid, Allschwil eingegangen.

Auflösung Test 12/67: Mystère IV / Vulcan / Canberra / Draken / Super Sabre

## KURZNACHRICHTEN

Boeing hat diverse Änderungen an ihrem Uberschall-Verkehrsflugzeug bekanntgegeben. Der Rumpf wird um 3,66 Meter auf 96,9 Meter verlängert. In der Höhe des Cockpits werden Stummelflügel angebracht (sog. Canards, wie bei der XB-70). Die absenkbar Rumpfspitze erhält nur noch ein Gelenk statt zwei. Die Lufteinläufe werden an das GE 4 - Triebwerk angepasst. Die Kabinentüren werden neu angeordnet und zum Teil verbreitert. Auf den oberen Frachtraum wird zugunsten der Vergrößerung des unteren auf 68,84 m<sup>3</sup> verzichtet.

Die Swissair hat nun zwei Boeing 747 Jumbo Jets bestellt. Nach dem grundsätzlichen Entscheid zum Kauf im Frühling mussten vorerst noch technische Fragen abgeklärt werden. Ohne Ersatzteile kostet eine 747 rund 95 Millionen Franken. Mit einer Spannweite von 59,6 m und einer Länge von 70,6 m übertrifft die 747 in ihren Abmessungen die heute in Gebrauch stehenden DC-8 und Boeing 707 etwa um das Anderthalbfache. Ihre Höhe von 19,3 Meter entspricht etwa der eines fünfstöckigen Hauses. Die Triebstoffbehälter fassen 177 000 Liter oder soviel wie das Bassin eines grösseren Schwimmbades. Das maximale Abfluggewicht von 322 Tonnen ist mit dem Gewicht eines mittleren Güterzuges vergleichen. In der Swissair-Ausführung wird die Jumbo Jet Sitzplätze für 353 Passagiere aufweisen.

Der Prototyp der Breguet/BAC Jaguar ist in Vélizy-Villacoublay bei Paris fertig zusammengestellt worden. Es handelt sich um die Version E (zweisitziger Trainer für die Armée de l'Air). Der Erstflug soll im Frühling stattfinden. Drei weitere Versionen sind als Prototypen im Bau.

Der erste Prototyp der anglo/französischen Concorde ist am 11. Dezember beim roll-out erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Vor ihrem Erstflug am 28. Februar werden mit der Concorde umfangreiche Standläufe, Abfertigungs- und Rollversuche durchgeführt.

attraktiv, wohl kaum. Ihr habt vielleicht die Einladung im DELTA nicht gelesen!

Wie dem auch sei, es war interessant, den von einigen netten und weniger netten Gerüchten umwobenen Chef der Swissair Basel kennenzulernen. Und wie hat ER uns wohl kennengelernt? Als verschrobene Fans? Als Zahlenstapler welche seine Passagierzunahmen mit der Zunahme von gewissen Vierbeinern in Verbindung bringen? Als Verein mit Meckerern und Migger'n? Es wird wohl nicht so schlimm sein, ich hatte das Gefühl, Herr Sommer war sich schon bewusst, dass er sich ja mit guten (...und kommenden...) Kunden seiner Firma unterhielt. Das Fliegen wird ja schliesslich in einigen Jahren so populär sein wie das Tramfahren. "Ding-dong, attention please, departure by Swissair shuttle-service to Zurich, Bern and Lucerne, through gates No. 12-15, no more smoking and LSD-chewing please!"

Beinahe hätte ich mich in die Diskussion eingeschaltet, als Herr Sommer sagte, die Swissair habe im inner-schweizerischen Luftverkehr Xkommafünf Millionen Franken draufgelegt. Ich hätte ihn nämlich gerne daran erinnert, dass just die Swissair diesen Verkehr einer damals noch existierenden Charterfirma vor der Nase wegschnappte und ihn um jeden Preis selber fliegen wollte. Und das, nachdem kurze Zeit vorher von der selben Swissair erklärt wurde, es rentiere sich nicht, Bern anzufiegen. Na, ja... Danke trotzdem für die drei Freiflüge nach Genf, sehen Sie, lieber Leser, Sie hätten doch kommen sollen!!

Dem Migger ist zu Ohren gekommen, dass da ein grosser Club mit ähnlichen Interessen uns anfragte, ob wir wohl mitmachen würden, wenn besagter Club eine neue Zeitschrift herausgeben würde. Gestatten die Herren, bin sehr dagegen! Nicht, weil ich immer etwas zu meckern haben möchte, Gott bewahre, aber unser Heu ist, wie man so sagt, schon nicht gerade auf dem selben Hangar! Und in unserem Blättlein, wie auch in unserem Verein, steckt (...im Gegensatz zu vielen andern Club's und Zeitschriften...) ein gewisser Schwung, den sollten wir uns erhalten, um jeden Preis. Die Redaktion wäre, so wie ich die Herren kenne, sicher bereit, diesem Verein vielleicht eine extra Seite pro Nummer zu widmen, aber das DELTA wird weitergeführt und weder umbenannt noch umgekrempelt!

Nächstes Jahr muss ich allein zur Matinée, unbedingt, so geht das nicht weiter! Da glaubte ich doch, ich könne meiner Herzallerliebsten mittels diesem B-52 Film die Fliegerei etwas schmackhafter machen, und was passiert? Sie schwärmt jetzt schon - aber nicht von der Fliegerei, oh nein, von Rock Hudson...

# Sonic Boom

Aber, aber, meine Freunde, wo seid Ihr auch alle geblieben, am 30.11.67? Die Beteiligung an diesem Abend war eher schwach, weshalb wohl? War das Thema zuwenig

Seufzend, Euer Migger