

## Flugzeugfan-Reise nach Nord Korea

Freitag, 11. Mai 2012 18Uhr. Peking. In einem nordkoreanischen Spezialitätenrestaurant treffen sie ein, 30 Männer und Frauen nichtasiatischer Herkunft, gleichwohl jedoch aus aller Welt anreisend. Auftakt für eine Woche, die wohl keiner der Reiseteilnehmer in seinem Leben zuvor so erlebt hat und die, im Nachblick, alle Erwartungen übertraf. Doch der Reihe nach:

+++ Erste Aviation Enthusiasts Tour nach Nord Korea +++ Air Koryo +++ Fliegen mit russischen Flugzeugtypen von An-24 bis Il-62M +++ diese Schlagzeilen machten weltweit schnell die Runde. Anfängliche Skepsis über die Durchführbarkeit und den möglichen Erfolg einer solchen Reise hinter den Eisernen Vorhang in ein Land, von dem kaum etwas bekannt ist, machten schnell Platz für Neugierde und Erlebnisnahrung.

Avisiert wurde den Teilnehmern vom Veranstalter Juche Travel Services, der sehr eng mit der in Nord Korea marktbeherrschenden Incoming-Agentur KITT zusammenarbeitet, ein extrem ambitioniertes Programm aus touristischen und aviatischen Leistungen. So sollten Flüge mit Il-62M, Il-18, Tu-134, An-24 und Tu-154B enthalten sein. Und ja, auch Fotografieren solle, unter Einhaltung von Regeln möglich sein!

So trafen sich am Vorabend der Reise 30 Gleichgesinnte aus Europa (Deutsche, Österreicher, Holländer, Belgier und natürlich Briten), Australien und Kolumbien in besagtem Restaurant in Peking zum Briefing, Kennenlernen und natürlich, um ihre Visa in Empfang zu nehmen. Das Unternehmen begann!

Was die Gruppe in der folgenden Woche erleben durfte, sprengte jedoch alle Erwartungen und führte mögliche Vorbehalte ad absurdum. Schon die Anreise von Peking nach Pjöngjang, als Linienflug geplant und durchgeführt mit Il-62M stimmte die Teilnehmer in die einzigartige Erlebniswelt vergangener Luftfahrtszeiten ein.

### PHOTOS Oldtimer zum 500sten Luftfahrt Journal

- << Anlässlich des 500. Luftfahrt Journals hier ein kleiner Rückblick ins Spotterleben durch „echte“ Flugzeuge und nicht den modernen „Plastik-Kram“ Obwohl das mit der Nummer 500 ja seit der Umstellung auf Doppelhefte nicht so ganz richtig ist... Einige der Props sind sogar aus der Zeit vor dem Luftfahrt Journal bzw. der COINCAT Air News, die es „erst“ seit 1971 gibt.
- Capital International Airways hatte zwischen 1965 und 1967 bis zu vier Super Comys in Berlin-Tempelhof für Charterflüge stationiert. Damals ging es nicht nur in den Mittelmeerraum sondern auch nach Lübeck und Westerland! Hier die L.1049E N9718C in THF im Juni 1965. (Raif Manteufel)
- Handley Page H.P.81 Hermes G-ALDA der kurzlebigen englischen Chartergesellschaft Air Links in Düsseldorf 1963. Von diesem Vierprop wurden in den 50ern lediglich 25 Serienmaschinen für BOAC gebaut, die sie aber recht schnell an die so genannten „Independents“ weiterveräußerte. Heute ist leider keine mehr erhalten, lediglich ein Rumpf in Duxford. (Günter Grundstein)
- Bergen Air Transport DC-4 LN-MOB „Moby Dick“ in Düsseldorf im September 1975. Diese ex USAF und US Navy Maschine war von 1967 bis 1977 in Norwegen, außer bei BAT auch bei der Nordic Air. Sie verendete später im Kongo bei der Zaire Aero Service als 9Q-CPB. (Hans-Werner Klein)
- Aer Turas Irish Independent Airlines DC-7CF EI-ATT in Shannon Anfang 1969. Dieser ex KLM Siebener ging 1971 mit Gabun-Zulassung an Affretair in Rhodesien, wo man seinerzeit mit einem Embargo wegen der einseitig erklärten Unabhängigkeit und Apartheits-Politik zu kämpfen hatte. Die irische Frachtgesellschaft Aer Turas gab es von 1962 bis 2003, zuletzt mit DC-8. (Malcolm Nason)
- Ghana Airways Vickers VC-10-1102 9G-ABO in London-Heathrow 1980. Die 1965 gebaute Maschine wurde Ende 1980 in Prestwick stillgelegt und dann verschrottet. (Arno Janssen / jeffotos.de)
- In den USA waren speziell in den 60er/70er Jahren so genannte Travel Clubs in Mode, da der Flugverkehr noch stark reguliert war. Sie flogen meist Douglas Vierprops und später Boeing 720/707. Einige überlebten bis in die 80er, der letzte, der Nomads aus Detroit sogar über 2000 hinaus. Ein Beispiel ist diese B.720-022 N7225U des Jet Set Travel Clubs, aufgenommen in Long Beach im Juli 1981. Auch diese Maschine endete übrigens am großen Fluss als 9Q-CTM... (Perry Hoppe)
- Sudan Airways war einer der wenigen Betreiber der DeHavilland Comet, und das mit ihren zwei 1962 gelieferten Maschinen sogar bis 1975. Hier die Comet 4C ST-AAX in London-Heathrow im September 1972. Sie flog später noch bis 1979 als G-BDF bei Dan-Air London, die ja fast alle Comet 4 aufkaufte. Die Schwestermaschine endete dort allerdings sofort nur als Ersatzteilspender. (Richard Vandervord)
- Die amerikanische Modern Air war von 1968 bis 1974 eine ganz große Nummer im Berliner Charterverkehr, der ja nur alliierten Fluggesellschaften erlaubt war. Man hatte bis zu sieben Conqair 990 Coronados gleichzeitig in Tegel stationiert. Hier die N5625 allerdings in Tempelhof im April 1974. Modern Air hatte 1971 sogar einen HFB-320 Hansa Jet für Taxiflüge und später eine Linie nach Saarbrücken erworben. Die se Coronado operierte noch von 1975 bis 1980 beim Ports of Call Travel Club in Denver. (Raif Manteufel)

Dies sei vorweggenommen: ALLE Flugzeuge präsentierten sich in einem hervorragenden optischen und technischen Zustand, alle Flüge erfolgte absolut on time und man war stets darum bemüht, uns alle Wünsche zu erfüllen. Ankunft in FNJ und erste Überraschung: Cockpitbesuch und Fotos? Natürlich, bitte, sehr gerne! Und dann: Gruppenfoto auf dem Vorfeld, Aufnahmen der Maschine >>> bitte, natürlich gerne! Umfangreiche Abstimmungen der Veranstalter mit den Offiziellen sowie Air Koryo gingen diesen Ergebnissen voraus, die sich in dieser Form über die gesamte Reise hinweg wiederholten. Innenaufnahmen, Crewfotos, Gesprächsrunden mit Besatzungen und dem International Relations Manager der Air Koryo, alles wurde ermöglicht und nicht nur professionell sondern auch mit spürbarer Freude auf beiden Seiten abgewickelt.

Konkret sah das Flugprogramm der Gruppe wie folgt aus:

12.05.2012	Air Koryo	Il - 62M	P-885	Peking	Pjöngjang
14.05.2012	Air Koryo	IL - 18D	P-835	Pjöngjang	Samjiyon
15.05.2012	Air Koryo	IL - 18D	P-835	Samjiyon	Pjöngjang
16.05.2012	Air Koryo	An - 24B	P-537	Pjöngjang	Sondok
17.05.2012	Air Koryo	Tu 134 B3	P-814	Pjöngjang	Sondok
18.05.2012	Air Koryo	Tu 134 B3	P-814	Sondok	Pjöngjang
19.05.2012	Air Koryo	Tu 154B2	P-561	Pjöngjang	Peking

Ein strafrees Programm, stets garniert mit umfangreichen Fotomöglichkeiten (und ja, wir wurden auch zur besten gepflegten Il-14 gefahren und durften diese, dem Militär gehörende Maschine fotografieren). Hier wurden den Erinnerungen wach an längst vergangenen gläubte Zeiten. Für die jüngeren Teilnehmer der Reise eine erstmalige Bekanntschaft mit unbekanntem Sound russischer Triebwerke – Gänsehaut pur! Die Älteren von uns erinnern sich teilweise, kannten sie die Fluggeräte doch noch aus ihrer Jugend vom Sehen oder vom Hören. Keiner hätte je erwartet, im 21. Jahrhundert noch einmal diese Bekanntschaft machen zu dürfen. Speziell der wundervolle Sound der Props der Antonov 24 sowie der Iljushin 18 wird wohl allen ebenso in Erinnerung bleiben wie das schrille Triebwerksgeräusch der Tupolev 134!

Garniert wurde das dichte Luftfahrtprogramm mit einer Fülle touristischer Besichtigungen. Pjöngjang selbst, Gesicht des Landes in die Welt, präsentiert sich als sehr saubere und großzügig angelegte Stadt mit gleichermaßen historischen wie modernen und monumentalen Bauten, und bildet damit einen starken Kontrast zu anderen Städten im Land. Zwei internationale Hotels stehen ausländischen Touristen zur Verfügung. Wir waren stets im Yanggakdo Hotel untergebracht mit gutem 3\* Standard und allem ausgestattet, was man als Tourist erwartet. - Da, einziges Manko für Ausländer, die Mobiltelefone bei der Einreise am Flughafen deponiert werden müssen und Internetzugang im Land nicht ermöglicht wird, nutzen wir die hoteleigene Post für eine Mailnachricht in die Heimat (2.50€ je Mail, mehrere Verteiler möglich) bzw. ein Telefonat (unkompliziert, schnell, sehr gute Verbindung; 2€/Minute). Eine Woche ohne Internet? Das geht! Sehr gut sogar bei der Erlebnismultifair!

Etwas differenzierter präsentiert sich Nord Korea in den ländlichen Gebieten. Hier machten wir während unserer Charterflüge auch die Erfahrung von Strom- und Wasserknappheit, kostbare Ressourcen, die wohl vorrangig der Hauptstadt zu Gute kommen.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass der Veranstalter nicht zu viel versprochen hatte, obwohl er sehr viel versprochen hatte! Ein dichtgepacktes Programm an Flügen, Fotomöglichkeiten und Gesprächen über die Luftfahrt, ergänzt und gut gefüllt mit unzähligen Möglichkeiten, Land und Leute kennenzulernen, Besuche von Fabriken und staatlichen Einrichtungen, einer Metrofahrt, alles stets gut betreut (die Gruppe wurde übrigens in zwei Untergruppen geteilt, denen jeweils ein großer komfortabler Bus und zwei Guides zur Verfügung standen) machen die Verarbeitung des Erlebten zu einer großen Herausforderung.

Bleibt zu erwähnen, dass der Erfolg dieser sehr speziellen Themenreise den Veranstalter zur Fortsetzung motiviert hat. Da die restlichen Touren 2012 schon nahezu komplett gebucht sind, laufen bereits die Planungen für 2013, dann auch u.a. mit einer reinen deutsch-sprachigen Gruppe und deutsch-sprachigen Guides im Zeitraum Mai oder Juli. Highlight der kommenden Touren: Möglichkeit des Mitfluges mit Air Koryo Il-76 sowie Mil Mi-17! Infos und Vormerkungen dafür unter [www.aviation-and-media.de](http://www.aviation-and-media.de) bzw. [LS@aviation-and-media.de](mailto:LS@aviation-and-media.de) (Lutz Schönfeld)

### PHOTOS von dieser Reise

>>

- Land, Leute und Luftfahrt in Nord Korea im Mai 2012. (alle Aufnahmen von Lutz Schönfeld)
- Die „aus dem Nichts“ aufgetauchte Iljushin IL-14 „535“ in allerbestem Zustand in Pjöngjang, angeblich in den 50er Jahren ein Geschenk von Stalin an die Genossen in Korea.
- Air Koryo Antonov AN-24 P-537, Tupolev Tu-134A P-814 und Iljushin IL-18 P-835.

