

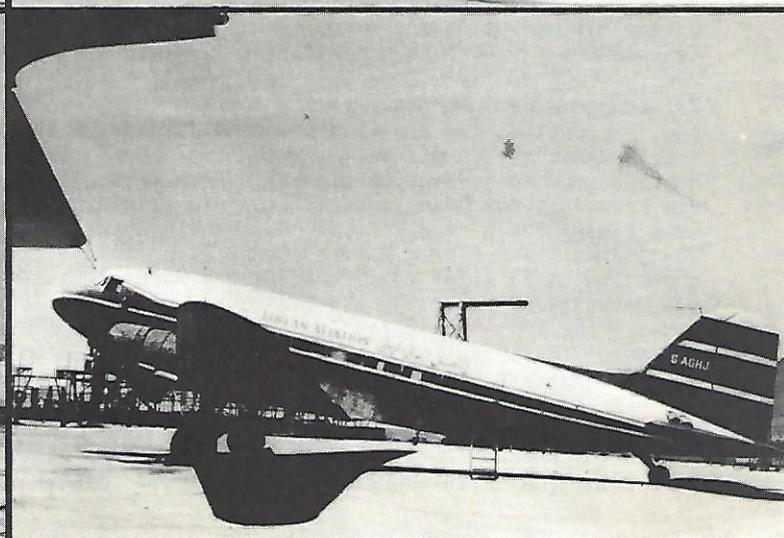


BEIRUT - DAMASKUS

Von Antakya im Süden der Türkei herkommend, erreichten wir nach etwas mehr als 50 km auf kurvenreicher und über Pässe führender, zum Teil ausserordentlich enger und gefährlicher Strecke die türkisch-syrische Grenze. Die Grenzkontrolle ist ein reiner Papierkrieg und, obwohl wir im Moment die Einzigen waren, dauerte es mehr als eine Stunde, bis wir beide Zollstellen hinter uns gebracht hatten. Die syrischen Zöllner fragten uns auf arabisch, wir antworteten auf deutsch, so verstanden uns eben nicht. Ueber El Ladhigiye (Latakia) erreichten wir gegen Abend nach rund 200 km die syrisch-libanesische Grenze. Kurz zuvor sahen wir den Hafen, die Lagertanks und die Pipeline der IPC (Irakische Petroleum Gesellschaft) in Baniyas, die inzwischen die Schlagzeilen der internationalen Presse füllten, als die syrische Regierung Pipeline und Hafen schloss. Auch an dieser

Grenze wusste man mit unseren Pässen nichts anzufangen, da man scheinbar von einem Land mit dem Namen Schweiz noch nie etwas gehört hatte. Es kommt ja auch nicht alle Wochen vor, dass sich Schweizer auf dem Landweg hierher "verirren". Schliesslich brachten wir auch diese Kontrolle hinter uns, um dem in einiger Entfernung liegenden libanesischen Zollposten zuzusteuern. Bevor wir an der Reihe waren, wurden wir Zeugen einer hitzigen Diskussion zwischen einem Araber und einem Zöllner. Worum es ging, verstanden wir natürlich nicht, kapierten jedoch, als nach einiger Zeit einige Banknoten diskret unter dem Schreibtisch hindurch den Besitzer wechselten. Bis zum Eindunkeln führen wir nur noch bis Tarabulus (Tripoli), um in dieser Stadt eine Unterkunft zu suchen, die wir dann im Palace-Hotel fanden. Als ich in unserem Zimmer das Fenster öffnete, um einen Blick in

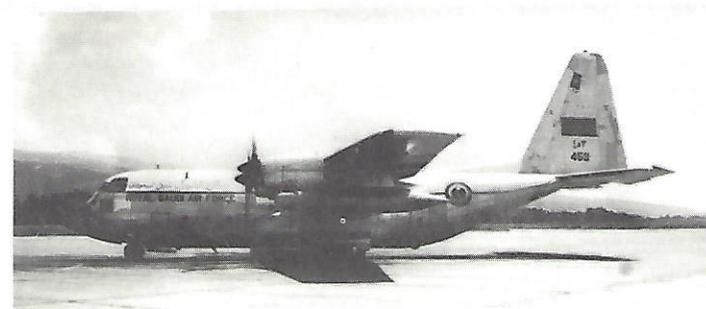
Wie überall, so kann man auch in Beirut Douglas DC-3 sehen. C-47 der Royal Jordanian Air Force, DC-3 der Taplines Saudi Arabian Airlines und Libyan Aviation.





Eine der Ueberraschungen in Beirut: Lockheed Super Constellation der Indischen Luftwaffe.

die schmalen und engen Gässchen unter mir zu werfen, bimmelte gerade ein Minarett und ein Muezzin rief mit hallender Stimme seine Gläubigen zum Gebet auf. Dazu die immer noch grosse Hitze und die vielfältigen Düfte und Stimmen des Orients, verschleierte Frauen und wasserpfeifenrauchenden Araber. Es kam einem so recht zu Bewusstsein, dass Europa weit entfernt lag. Am folgenden Tag, nach zwei Stunden Fahrt auf der relativ guten Küstenstrasse, fuhren wir in Beirut, 4000 Kilometer von Basel entfernt, ein. Beirut, genannt "Paris des Ostens" ist eine moderne Stadt mit rund 500 000 Einwohnern, in der alle Verbindungen zwischen West und Ost zusammenlaufen. So viele Banken gibt es kaum in einer anderen Stadt der Welt. Hafen und Flughafen machen sie zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des nahen und mittleren Orients. Was mich interessierte, war nicht der gewöhnliche Hafen, sondern natürlich der Flughafen. Ich war gespannt, was auf dem Flughafen Beirut International zu sehen sei und schon die Zufahrt zu diesem, autobahnähnlich angelegt, war vielversprechend. Als ich dann zwischen den Hangars kurz Jagdflugzeuge erblickte, war ich kaum mehr zu halten und die Folge davon war das Durchdrücken des Gaspedals. Gegen einen hinter mir fahrenden Tornado hatte ich trotz durchgedrücktem Pedal gar keine Chance.



Lockheed C-130 Hercules der Royal Saudi Air Force

Leider konnten wir auf dem Flughafen noch nicht "aktiv eingreifen", da wir nochmals in die Stadt fahren mussten, um die Schweizer Botschaft zu finden. Das stellte einige "navigatorische" Probleme. Mein Begleiter Richard Braun setzte alles aufs Spiel, um möglichst bald wieder auf dem Flughafen zu sein. Es war ja gar nicht auszudenken, was inzwischen alles weggefliegen sein könnte. Dank dem Entgegenkommen des Airport Managers, Mr. Edmond Ghosn, konnten wir uns auf den Tarmac begeben. Bekanntlich ist die Middle East Airlines (MEA) in Beirut beheimatet. Sie wurde 1945 von einem privaten Konzern gegründet. Gegenwärtig ist Sheikh Najib Alamuddin Präsident der Gesellschaft, und die Flotte umfasst eine Boeing 720 B (gechartert von den Ethiopian Airlines), drei Caravelles 6 N, vier Comet IV C, drei Viscount 754 und eine DC-4. Bestellt sind drei Douglas DC-8F-62 und zwei BAC-Sud Aviation Concorde. Lebanese International Airways (LIA) ist die zweite Gesellschaft in Beirut und wurde 1956 gegründet. Ihre Flotte umfasst zwei Coronados 990 A, eine Boeing 720-068 (gechartert) und vier DC-7. Lebanese Air Transport (LAT) ist eine Charter-Gesellschaft und wurde 1958 gegründet. Sie besitzt eine Antonov An-24 B und zwei DC-3. Weder diese, noch jene konnte ich fotografieren, da sie scheinbar

immer unterwegs waren. Die vierte und letzte Gesellschaft sind die auch in Basel bekannte TMA (Trans-Mediterranean Airways) welche 1953 ins Leben gerufen wurden. Die TMA, eine ausgesprochene Fracht-Gesellschaft, besitzt vier DC-6 und fünf DC-4. Rund 3200 Arbeiter und Angestellte sind bei der MEA beschäftigt. Bei der TMA sind es deren 750 und bei der LIA 410. Die einzige Metropolitan, die ich während zweieinhalb Tagen gesehen hatte, war eine der Saudi Arabian Airlines. Die DC-7 der Royal Jordanian Airlines und einige andere kamen leider nicht vor meine Kameras. DC-3 gibt es noch viele, so auch in Beirut, wo ich nicht weniger als neun verschiedene gesehen und geknipst habe, z.B. jene der Royal Jordanian Air Force, Saudi Arabian Airlines, Tappelines, Libyan Aviation, Gulf Aviation, US Air Force und US Air Attaché-Maschinen von Teheran und Beirut. Ueber-



DHC-4 Caribou der UNO aus Cypern in Beirut

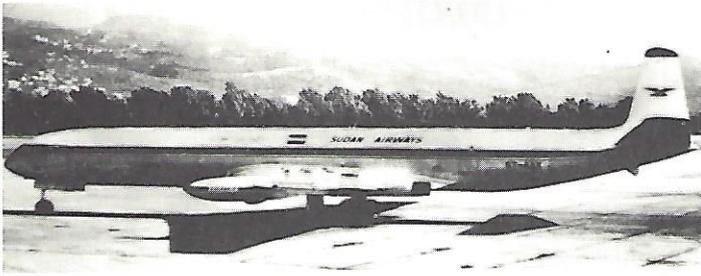
haupt konnte man jeden Tag Flugzeuge der US Air Force sehen, wie Douglas C-118, Lockheed C-130 Herkules, Beech Queenair usw. Die grossen Ueberraschungen für uns waren natürlich die C-47 der Royal Jordanian Air Force, die Super Constellation der Indian Air Force und die Herkules der Royal Saudi Air Force. Zum erstenmal sah ich auch einen Helio H-500 Twin. Während meines Aufenthalts in Beirut sah ich unter anderen folgende Typen und Gesellschaften: Comet und Trident der Kuwait Airways, Comet's der Sudan Airways, MEA und BOAC; Boeing's der Air France, Pan Am, MEA, BOAC und Royal Saudi Airlines; Caravelles der MEA, Jordan Airlines und Kingdom of Libya Airlines; Tu-104 der CSA und Boeing 727 der Iran Air; Trident von Kuwait und Iraqi und VC-10 der BOAC und Ghana; Coronado der Swissair und LIA. Nicht zu verachten waren auch die zwei Caribous der UNO, die kanadische Blauhelme aus Cypern herüberflogen. Auch die Viscount der Cyprus Airways kam von Nikosia. Von Sportfliegerei war nicht viel zu sehen, kamen doch während diesen Tagen nur zwei-drei Maschinen herein. Der Aero-Club des Libanon besitzt eine Cessna 150, mit der viel geflogen wurde. In einem Hangar stand noch eine rote Beaver und eine eingemottete DC-4. Leider sollten sich meine grossen Hoffnungen auf Avro York nicht erfüllen, da die TMA radikal aufgeräumt hatte und keine Trümmer mehr zu finden waren. Normalerweise werden zwar im Libanon die Flugzeuge so lange nicht verschrottet, bis man wirklich nichts mehr damit anfangen kann.

Douglas DC-7 der LIA (Lebanese International Airways)



Da am Sonntag in Beirut nicht viel zu erwarten war, unternahmen wir noch einen Trip nach Damaskus, der Hauptstadt von Syrien. Kaum hatten wir die Grenze hinter uns gelassen, war fast jegliches Grün auf der Landschaft einem braun-roten Bild gewichen. Steine und Sand. Hin und wieder ein Reklameschild an der Strasse von der Interflug, CSA, Aeroflot etc. Kurz vor Damaskus änderte sich dies, links und rechts der Strasse waren wieder Bäume und Sträucher und sogar Blumen zu sehen. Auf dem Flughafen, der wiederum in einer wüstenähnlichen Gegend liegt, passierte nicht viel. Allerdings war die Hitze um die Mittagszeit ganz enorm, stand doch das Thermometer auf über 43 Grad Celsius im Schatten. Das erste, was ich entdeckte, war der Schrottplatz, auf dem sage und schreibe eine fast ganze Spitfire im Wüstentarnstrich der Syrischen Luftwaffe stand. Eine T-6 G Texan und einige andere Trümmer vervollständigten das Bild.

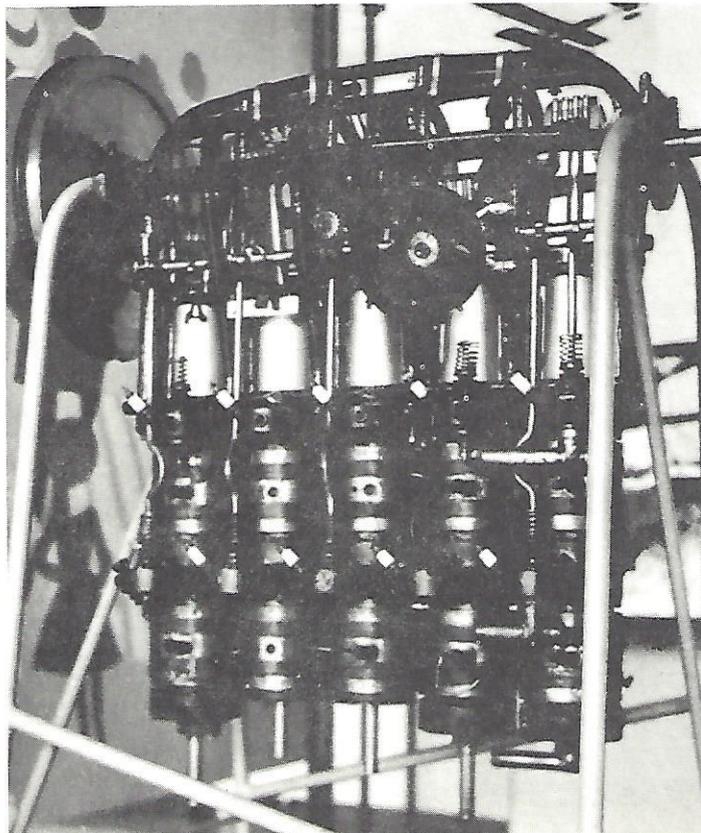
Sudan Airways Comet 4 C in Beirut



Verkehrshaus der Schweiz Luzern

Ein Flugzeugmotor schweizerischer Konstruktion.

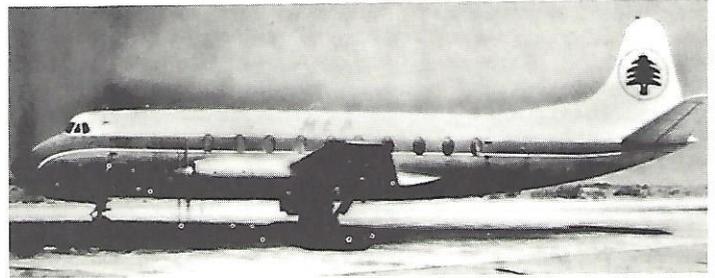
Motoren und Triebwerke mit ungeheurer Leistung ermöglichen heute den Flugzeugen immer grössere Distanzen immer schneller zurückzulegen. Die Flugzeugtriebwerke haben wie die Flugzeuge selbst eine stürmische Entwicklung hinter sich. Eines ihrer Hauptmerkmale aber ist gestern wie heute das gleiche: grosse Leistung bei kleinem Gewicht.



Alles war streng bewacht und wir konnten leider gar nichts ausrichten. Diesmal hatte es nichts genützt alle "Hebel" in Bewegung zu setzen. In Damaskus ist die Syrian Arab Airlines zuhause, die rund 1000 "Mann" beschäftigt und deren Flotte eine Super Caravelle, drei DC-6 B, zwei DC-4 und drei DC-3 umfasst. Eine Super Caravelle ist noch bestellt. Alle diese Typen konnte ich fotografieren und auch die Flugzeuge von innen besichtigen. Leider nicht zu knipsen waren etwa vier Ilyushin Il-14 und ein Mi-4 Helikopter der syrischen Luftwaffe, die einen wundervollen Anstrich aufwiesen. Unsere Begleitung sorgte dafür, dass es nicht unversehens in einem Fotoapparat "klick" machte. Eine Maschine einer andern Gesellschaft war leider nicht vorhanden, und die Interflug - Il-18 kam erst an, als wir wieder in Damaskus, dem entferntesten Ort unserer "Expedition", waren.

Text und Fotos G.E.B.

MEA Viscount 754 in Beirut



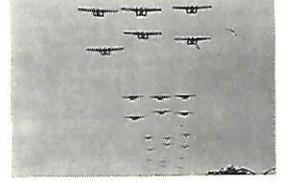
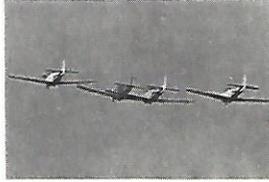
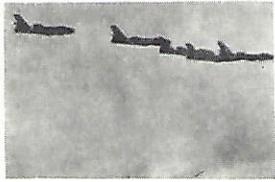
Diesen Grundsatz kannten schon die Gebrüder Armand und Henri Dufaux in Genf, als sie zwischen 1906 und 1908 einen Flugzeugmotor entwickelten, den ersten Flugzeugmotor der Welt übrigens, der auf die Bedürfnisse dieses neuen Transportmittels Rücksicht nahm. Er hatte zehn doppelt wirkende Zylinder (110 mm Bohrung und 100 mm Hub) und entwickelte 120 PS. Für die damalige Zeit war das eine grandiose Leistung, betrug doch das Leistungsgewicht nur 700 Gramm pro PS. Der 120-PS-Dufaux-Motor, der heute noch von schweizerischem Pioniergeist zeugt, war am Pariser Salon de l'Automobile von 1908 eine vielbestaunte technische Leistung, die allgemein Anerkennung und Bewunderung fand. Er ist glücklicherweise erhalten geblieben und heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.

KURZNACHRICHTEN

Folgende Gesellschaften haben bisher DC-9 erhalten: Air Canada 6, Allegheny 1, Bonanza 3, Continental 4, Delta Air Lines 14, Eastern 14, Hawaiian 2, KLM 6, Northeast 1, Ozark 3, Standart 2, Swissair 3, TTA 1, TWA 12, und West Coast 3. Total wurden also 75 DC-9 geliefert, weitere 349 sind bestellt.

Mit der DC-8-61 dürfen jetzt Landungen bei jedem Wetter durchgeführt werden. Die FAA hat Anflüge und Landungen der Kategorie 2 (Plafond 30 m, Sicht 400 m) bewilligt. Für die DC-8-62 läuft gegenwärtig ein gleiches Programm.

Entwicklungsring Süd (EWR) und die Republic Division von Fairchild-Hiller werden für die Verteidigungsministerien Westdeutschlands und der USA die Phase II (Entwurf des Prototyps) in der Entwicklung eines V/STOL Kampfflugzeuges durchführen. Das Flugzeug wird als mittelschwerer Jagdbomber mit Hub- und Hub-/Schub-Triebwerken beschrieben und könnte eine Weiterentwicklung der VJ-101 D sein. Während der späteren Phase III würden 12 Prototypen gebaut, deren erster in den frühen siebziger Jahren flugbereit wäre.



Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 17.2.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Die richtigen Lösungen des Tests 1/67 heissen: Demon / Vigilante / Thunderflash / Mach Trainer / Fitter.

Bis zum Redaktionsschluss hat Hansruedi Schmid, Allschwil fünf richtige Antworten eingesandt. Die Namen späterer Einsender von fünf richtigen Lösungen folgen in der März - Nummer.

Der Verwaltungsrat der Swissair hat den Ankauf eines dritten Kurzstreckenflugzeuges vom Typ Fokker F-27 "Friendship" beschlossen. Das Flugzeug wird im Frühjahr 1968 abgeliefert und kommt im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Balair auf den Inlandstrecken sowie im europäischen Nahverkehr zum Einsatz.

Der Satellit ESRO II verliess anfangs Januar Europa, um in den USA bei TRW-Systems in Los Angeles die Schlussprüfung zu absolvieren. ESRO II, der von englischen, französischen und niederländischen Firmen entworfen und gebaut wurde, wird nach seinem Start durch die NASA am 1. März 1967 die Stärke und Verteilung der Sonnen- und kosmischen Strahlung messen.

Die Boeing 2707 ist von der FAA als amerikanisches Uberschall-Verkehrsflugzeug ausgewählt worden. Als hervorsteckendes Merkmal weist die 2707 einen Flügel veränderlicher Pfeilung auf. Die Triebwerke sind unter dem deltaförmigen Höhensteuer aufgehängt. Mit einer hochdichten Bestuhlung wird das SST 350 Fluggäste befördern. Die wichtigsten Daten sind: Länge 93 m, Spannweite 32 bis 53 m, Höhe 14,6 m, max. Startgewicht 306 200 kg, Reichweite mehr als 6400 km, Reisegeschwindigkeit Mach 2.7 oder 2900 km/h, Reishöhe 19 500 m. Der Prototyp der aus Titan hergestellten Boeing 2707 dürfte Ende 1969 fertiggestellt sein, und die Einführung bei den Luftverkehrsgesellschaften könnte Mitte der siebziger Jahre erfolgen.

Im grossen Windkanal des F+W Emmen wird gegenwärtig das Flugverhalten und die Wirksamkeit der Steuerflächen eines Modells des strahlgetriebenen Kurzstreckentransporters VFW 614 ausgemessen. Die Triebwerke dieses Entwurfes der Vereinigten Flugtechnischen Werke werden in Gondeln über dem Flügel montiert sein. Zur Beschleunigung des Frachtlumschlags lässt sich die Bugnase zur Seite klappen.

Douglas und McDonnell sind in Endverhandlungen über einen baldigen Zusammenschluss getreten. Beim Erscheinen dieser Nummer dürfte bereits die neue Firma, welche McDonnell Douglas Corporation heissen wird, gegründet sein. In diesem Zusammenhang sprach man auch von Verhandlungen mit North American und General Dynamics (Convair).

Der erste von sieben Prototypen des SAAB-Waffensystems 37 "Viggen" wird im Verlaufe dieses Monats seinen Erstflug durchführen. Seit dem Rollout am 24. November fanden ausgedehnte Erprobungen der Bordsysteme und Rollversuche statt.

CLUBMITTEILUNGEN

FEKB

EINLADUNG ZUR FEBRUAR-VERANSTALTUNG

Sehr geehrte Mitglieder. Bereits seit einem halben Jahrzehnt setzt die SWISSAIR auf ihrem Streckennetz Strahlverkehrsflugzeuge ein. Welche Erfahrungen hat sie während dieser Zeit sammeln können? Wie sieht die Zukunft aus? Wird sie sich für den SST (Supersonic Transport) oder den "Jumbo-Jet" entscheiden müssen? Diese aktuellen Probleme werden an unserer nächsten Veranstaltung, die am

23. Februar 1967, 20.00 Uhr, im Restaurant Post beim Bahnhof SBB Basel, Saal 1. Stock,

stattfindet unter dem Titel

SWISSAIR-JETS DER ZWEITEN GENERATION

von einem kompetenten Referenten, nämlich dem uns bekannten Flugkapitän Hürzeler, behandelt. Er wird auch gerne auf Ihre persönlichen Fragen eintreten.

Benützen Sie diese Gelegenheit der umfassenden Information. Gerne werden wir Sie begrüßen.

Wohin führt unsere diesjährige grosse Reise?

Wir haben uns entschieden, den Aero-Salon in Le Bourget Paris am 3./4. Juni 1967 zu besuchen! Die Kosten werden für Fahrt, Uebernachtung und Morgenessen voraussichtlich für Mitglieder 53 Fr., für Nichtmitglieder 68 Fr. plus Eintritt (10 Fr. für Samstag; 5 Fr. für Sonntag) betragen. Die Teilnehmerzahl ist limitiert. Anmeldung nur durch Einzahlung auf PC-Konto 40-29315. (Womit wieder einmal dokumentiert wäre, dass die Mitgliedschaft beim FEKB rentiert.)

Der Vorstand dankt allen Mitgliedern, die dem Kassier die aufwendige Arbeit des Einzugs des Mitgliederbeitrags per Nachnahme durch fristgerechte Einzahlung erspart haben.

Nächste Veranstaltung: 30. März 1967.

Redaktionelles

Für Mitarbeiter am DELTA haben wir ein technisches Hinweisblatt geschaffen, aus dem hervorgeht, in welcher Weise Artikel aufgestellt und wie Fotos beschaffen sein sollen. Bitte bei der Redaktion anfordern.