



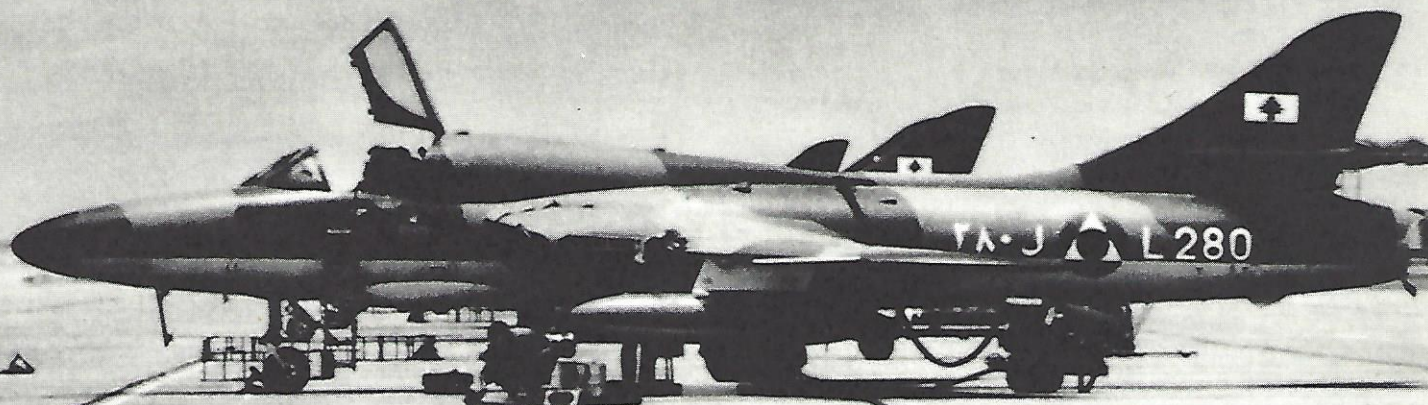
Die Libanesische Luftwaffe

Ursprünglich zur Türkei gehörend, wurde der Libanon 1818 durch Grossbritannien und Frankreich annektiert. Später wurde das Land zum französischen Mandatsgebiet. 1947 wurde das Land selbständig und zwei Jahre später wurden die Libanesischen Luftstreitkräfte gebildet.

Einige Flugplätze standen bereits zur Verfügung, die noch in der Zeit, als der Libanon noch unter französischer Flagge stand gebaut wurden. Instruktoren der RAF bildeten die ersten Piloten auf dem Flugplatz Rayak in der Nähe von Zahlé aus. 1950 wurde eine kleine Anzahl De Havilland Canada Chipmunk Trainer T.Mk. 30 gekauft. Zur selben Zeit kamen auch drei italienische Savoia-Marchetti S.M. 79 Bomber dazu, die jedoch hauptsächlich als Transporter Verwendung fanden. Auch eine De Havilland Dove kam zur Ablieferung. Ein Teil der Piloten,

wie auch technisches Personal wurde in England ausgebildet. Einige ehemalige RAF North American Harvard T.2B Trainer (AT-16) erhielt die im Aufbau begriffene Luftwaffe ein Jahr später. 1953 bestellte die Regierung ihre ersten Düsenflugzeuge, De Havilland DH-115 Vampire Trainer und De Havilland Vampire F.B.52 Jagdbomber. Der erste Trainer T.55 wurde am 24. August 1953 geliefert, gefolgt vom ersten Vampire F.B. 52 am 22. Oktober 1953. Weitere Vampire F.B. 52 wurden im Dezember 1954 angeschafft. Kurze Zeit später stand die erste Kampfstaffel im Einsatz. Im gleichen Jahr kamen nochmals einige DH Chipmunk aus England dazu, wobei sich nun die Anzahl dieses Typs auf 14 erhöhte. Weitere Vampire und Vampire Trainer erreichten den Libanon am 4. April 1955. Die Ausbildung zum Düsenpiloten wurde auf dem Flugplatz Kleyate bei Beirut durchgeführt, wo sich damals auch

Eine Hawker Hunter T.7 bei der Bereitstellung auf dem libanesischen Flugplatz Kleyate



die einzige einsatzbereite Staffel befand. Grundschi-
 lung wurde mit Chipmunk und Havard's in Rayak geflogen.
 Am 12. September 1957 erhielt die Libanesische Luftwaf-
 fe als Geschenk vom Irak sechs DH Tiger Moth Doppeldecker.
 Durch das amerikanische militärische Hilfsprogramm
 erhielt der Libanon im Jahre 1958 zwölf Hawker Hunter
 Jäger. Letztes Jahr gab die Regierung bekannt, dass sie
 eine Anzahl Abfangjäger vom Typ Mirage III C in Auftrag
 gegeben habe. Zurzeit umfasst die Libanesische Luftwaf-
 fe etwa 450 Offiziere und Soldaten und etwa 40 Flugzeuge
 und Helikopter. 1966 standen noch folgende Typen im
 Einsatz: Hawker Hunter F.6, De Havilland Vampire Trai-
 ner, De Havilland Chipmunk, De Havilland Dove und Sud
 Aviation Alouette II und III Helikopter.



De Havilland Vampire F.B. 52

Es gab einen sehr triftigen Grund, warum ich die "Ex-
 pedition" letztes Jahr in den vorderen Orient unter-
 nahm. Dieser Grund hiess Savoia-Marchetti S.M. 79. Nach
 meinen Informationen mussten die S.M. 79 noch existie-
 ren, obwohl sie seit dem Jahre 1958 aus dem Einsatz ge-
 zogen wurden. Wenn man irgendwo in der Welt noch S.M. 79
 sehen wollte, dann nur noch im Libanon. Somit stand es
 fest, dass ich der Libanesischen Luftwaffe einen Besuch
 abstatten musste. Als ich an einem Montag in aller Frü-
 he Beirut verliess, regnete es und das mitten im Som-
 mer. Nachdem ich jedoch das Gebirge hinter mir gelassen
 hatte, besserte sich das Wetter zusehends. Der Flug-
 platz Rayak kam in Sicht und auch die Sonne schien wie-
 der und wenig später bestätigte sich meine Hoffnung,
 als ich auf dem Flugplatz die Savoia-Marchetti S.M. 79
 ausmachen konnte. Da sie nicht allzu weit von der
 Platzbegrenzung standen, wurde vorsorglicherweise ge-
 knipst. Mit dem nötigen offiziellen Dokument ausgerüs-
 tet, ging ich beim Haupteingang zur Wache um Einlass zu
 begehren mit dem Wunsch, den Flugplatzkommandanten zu
 sprechen. Das hat auch sehr bald geklappt und als ich
 selbstsicher mit der gesamten Fotoausrüstung im "Al-
 lerheiligsten" des Kommandanten eintrat, fragte er ver-
 wundert was ich wollte. Was ich wollte, war sonnenklar,
 nämlich Flugzeuge fotografieren. Zudem war ich angemel-
 det und besass auch eine Bewilligung. Nachdem er das Do-
 kument gelesen hatte, welches in arabisch abgefasst
 war, teilte er mir mit, dass das keine Bewilligung zum

Percival Prentice



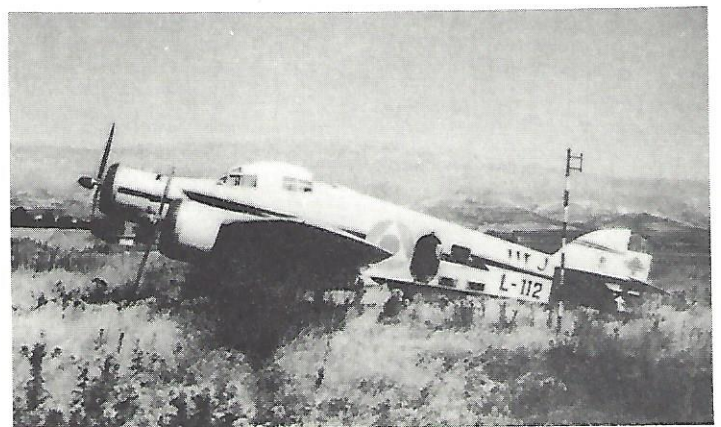
Percival Proctor

fotografieren sei, sondern dass ich hier Fotos abholen
 könne. Nun ja, arabisch konnte ich nicht und somit war
 es mir nicht möglich, den Text vorher zu lesen. Das war
 eine grosse Enttäuschung für mich, 4 000 km gereist um
 nur einige Fotos abzuholen... Das kam gar nicht in Fra-
 ge. Ich machte ihm das auch klar (in englisch) und zu-
 dem fliegen die S.M. 79 gar nicht mehr, so dass meiner
 Ansicht nach kein Grund bestand diese nicht zu knipsen.
 Scheinbar konnte er nicht selber entscheiden, ob ja
 oder nein, denn er berief einige höhere Offiziere zu
 sich und nun begann eine hitzige Diskussion ob sie mich
 fotografieren lassen wollten oder nicht. Da ich rein
 nichts verstand, konnte ich nur an den Mienen der Ge-
 sichter entnehmen ob es für mich positiv oder negativ
 stand. Mein Argument, dass ich 4 000 km gefahren sei, um
 die S.M. 79 zu fotografieren, verfehlte die Wirkung
 nicht und nach etwa einer Stunde wurde mir mitgeteilt,
 dass ich die S.M. 79 und nur diese und nur von einer
 bestimmten Seite aus knipsen könne. Auch dort unten hat
 man nicht gern, wenn auf den Aufnahmen noch militäri-
 sches Gelände zu sehen ist... Für mich war somit das



North American Havard T.2B

Savoia Marchetti S.M. 79 Sparviero



Ergebnis zufriedenstellend und ein junger Offizier begleitete mich, da der Kommandant nach Beirut fliegen musste. Auf dem Weg zu den S.M. 79 "bearbeitete" ich diesen Offizier nach allen Regeln der Kunst, wie schön dieses Land, wie gut seine Luftwaffe sei, wie nett die Leute hier wären usw. Schliesslich standen noch andere Flugzeuge herum, und die wollte ich mir nach Möglichkeit nicht entgehen lassen.

Die Savoia-Marchetti S.M. 79 ist ein italienischer dreimotoriger Bomber aus dem letzten Weltkrieg. Dieses



Flugzeug mit dem Namen Sparviero flog 1935 erstmals und war wohl eines der bekanntesten Flugzeuge die in Italien während des Krieges gebaut wurden. Etwa 1200 Maschinen dieses Typs wurden hergestellt. Vor dem Krieg stellten die S.M. 79 eine ganze Reihe von Weltrekorden auf, so z.B. die Strecke Rom - Rio de Janeiro, die mit drei Maschinen in der Rekordzeit von 24 Stunden und 20 Minuten zurückgelegt wurde. Rund 9 000 km, mit einer Zwischenlandung, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 380 km/h.

Wie der Libanon zu diesen S.M. 79 kam, wusste mein Begleiter auch nicht. Zwei von den dreien standen nebeneinander und die habe ich geknipst, wie selten ein anderes Flugzeug. Neben stand noch eine Percival Pembroke und die Ueberreste einer Vampire. 100 m davon entfernt eine North American Harvard und eine Percival Prentice, beide in nicht mehr flugfähigem Zustand. Tatsächlich erlaubte er mir, auch das zu fotografieren und auf dem Rückweg kamen wir an einigen De Havilland Vampires vorbei, die ich ebenfalls auf die Platte bannen konnte.

Mehr als zufrieden verliess ich den Flugplatz Rayak, um nach dem unweit gelegenen Baalbek zu fahren, nicht wegen Flugzeugen, sondern wegen Tempeln und Ruinen des Sonnengottes.

Text und Bilder: Guido E. Bühlmann

KURZNACHRICHTEN

Cessna hat einen weiteren Auftrag für 34 Schulflugzeuge T-41A von der U.S. Air Force erhalten. Damit wird die amerikanische Luftwaffe mehr als 200 dieser Trainer im Einsatz haben. Erst kürzlich wurde die Lieferung von 225 T-41B an die U.S. Army abgeschlossen. Die peruvianische Luftwaffe hat 26, jene von Ecuador acht T-41A erhalten.

Unser Nachbarland Oesterreich wird, auf dem Boden der Realität bleibend, nicht irgend einen Hochleistungsjäger, sondern die Saab 105 XT als Erdkampf- und Trainingsflugzeug anschaffen (Siehe auch Kurznachrichten im DELTA Nr. 7/67). Neben den freundschaftlichen Beziehungen zum ebenfalls neutralen Lieferstaat Schweden und andern technischen und politischen Erwägungen dürfte auch die von den kriegserfahrenen Piloten bevorzugte Zweimotorigkeit zu dieser Wahl beigetragen haben. Immerhin scheint es möglich, dass man in späteren, finanziell besseren Zeiten doch noch einen Hochleistungsjäger wie z.B. die Draken beschaffen wird.

Seit dem 1. Juli können Jugendliche im Alter von 12 bis 16 resp. 22 Jahren auch in der Schweiz zu verbilligten Tarifen fliegen. Das Eidg. Luftamt hat einer Flugpreiserlässigung von 25 % zugestimmt. Die bereits seit dem 1. April 1967 in Europa geltenden Tarifreduktionen dürfen nun auch für Flugreisen zwischen Zürich, Basel, Bern und Genf angewendet werden. Die neuen Tarife gelten für Kursflüge der Swissair und werden auch von Alitalia, Austrian Airlines, KLM, TAP und Tunis Air auf deren Teilstrecken zwischen schweizerischen Flughäfen gewährt.

Bei Douglas hat Hugh M. Hefner, Gründer der Playboy-Clubs und Herausgeber des gleichnamigen Magazins, eine DC-9 der Serie 30 bestellt. Dieses erste Geschäftsflugzeug des Typs DC-9 wird als luxuriöses fliegendes Büro ausgerüstet werden. Sie kann bis zu 55 Personen aufnehmen. Nebst dem Büro wird ein Wohn- und ein Konferenzraum, eine Lounge und eine Anrichte eingebaut werden. Spezielle Elektronikeinrichtungen wie Stereo-Systeme sind vorgesehen. Das fast 20 Millionen Franken kostende Flugzeug wird sich bei seinen Reisen auf das weltweite Douglas-Wartungsnetz stützen können.

BAC hat mit sechs Wochen Vorsprung den Prototyp der One-Eleven 500 zum Erstflug gebracht. Die 111-500 besteht aus dem verlängerten Rumpf des One-Eleven Prototyps. Bereits sind 18 Maschinen für die BEA bestellt. Neben den BEA haben Channel Airways, Philippine Air Lines und Austral (Argentinien) weitere Lieferpositionen gesichert. Das erste One-Eleven 500 Serienflugzeug wird im März nächsten Jahres fliegen und im Winter 68/69 bei den BEA zu Einsatz kommen.

Trans International hat zwei Boeing 727 bestellt. Die in Oakland, Kalifornien, ansässige Bedarfs-Gesellschaft zahlt für die zwei Flugzeuge mit einer Option für weitere zwei rund 55 Millionen Franken. Damit hat Boeing bisher 611 Flugzeuge des Typs 727 verkauft.

Douglas hat das Lufttüchtigkeits - Zeugnis für die DC-8 Super 63 erhalten. Im Laufe des Zulassungsprogramms konnten die Leistungen des Flugzeuges noch erhöht werden. So stieg die Passagierkapazität von 251 auf 259 Personen. Die Startstrecke wurde um 120 m auf 3 450 m und die Landstrecke von 1 880 auf 1 770 m reduziert. Dank der erhöhten Leistung können nun 259 Passagiere und ihr Gepäck über Distanzen von 7 200 km befördert werden. Die direkten Betriebskosten betragen weniger als 1,5 Rappen pro Sitzkilometer. Die erste DC-8-63 wurde anfangs Juli an die KLM geliefert.



Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 31.8.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Den Test im DELTA Nr. 6/67 richtig gelöst haben: Kurt und Peter Amport, Münchenstein.

Auflösung Test 7/67: Piper Pacer / Tiger Moth / Bücker Jungmann / Fairchild Ranger / Aero Commander.

Fokker wird der französischen Post zwölf F.27 Mark 500 liefern. Diese langrumpfigen Friendships werden als Nachtpostflugzeuge zum Einsatz kommen und die seit langem gebrauchten DC-3 ersetzen. Betrieben werden die F.27 durch den Postflugdienst der Air France (C.E.P.). Die Friendship wurde der Zuverlässigkeit (Erfahrung von 3 Millionen Flugstunden), der Wirtschaftlichkeit und ihres niedrigen Lärmpegels wegen ausgewählt. Die C.E.P. Friendships werden mit besonderen Navigationshilfen und Einrichtungen zur Aufnahme der Postsäcke ausgerüstet werden. Bereits diesen Sommer werden provisorisch zwei F.27 Mark 200 mit grossem Frachtton zu diesem Zweck an die Air France vermietet. Mit dieser Bestellung wurden 442 Friendships an 103 Kunden verkauft.

der veraltete Ouragan lässt den modernsten sowjetischen Hochleistungsjäger in Flammen aufgehen...

FED ist eben auch für Piloten nützlich!

Der Spiegel vom 12.6.67:

Als über ägyptischen Linien eine MiG-21 aus "Versehen" eine andere MiG-21 abschoß, holte die ägyptische Flab. auch noch die zweite MiG vom Himmel, in der "Annahme", es sei ein israelitisches Flugzeug...

Die Wörter "Versehen" und "Annahme" dürften in diesem Bericht Entschuldigungen oder Umschreibungen dafür sein, dass das Wort "Flugzeugerkennungsdienst" bei den Ägyptern wohl unbekannt war.

So erging es also den Arabern ohne den FED, und wie würde es uns ergehen? Wir hoffen zuversichtlich, dass es zur Beantwortung dieser Frage nicht erst einer Probe aufs Exempel bedarf.

FED - auf arabisch

Erstaunliches war zu vernehmen, was sich im nahen Osten vom 5. - 9. Juni hinsichtlich Flugzeugerkennung abgespielt hat. Man sage nicht, es handle sich ja nur um wertlose Presse- oder Rundfunkmeldungen. Schliesslich hat sich dieser Krieg so abgespielt, wie ihn Journalisten in vorderster Front gesehen und erlebt haben.

Radio Sottens 6.6.1967:

König Hussein hat persönlich am Radarschirm die amerikanischen und britischen Flugzeuge, die den Israelis zu Hilfe kamen, gesichtet und identifiziert!

Donnerwetter, sind die arabischen Radars aber leistungsfähig! Oder sind es gar die Operateure? Auf jedenfall aber König Hussein! Der Verband Schweiz. Flugzeugerkennungsvereine hat ihn sofort für die noch nie dagewesene Leistung im FED zum Ehrenmitglied ernannt!

Der Spiegel vom 12.6.67:

Dajans Piloten flogen bis zu 8 Einsätzen am Tage und narreten die ägyptische Abwehr: Sie flogen nicht über Land, sondern vom Mittelmeer her an. Nassers Luftspäher identifizierten (!) daher die israelitischen "Mystère" als Flugzeuge der amerikanischen und britischen Flugzeugträger im Mittelmeer...

Ja, ja, so kann es einem ergehen, wenn man das Flugzeugerkennen durch eine vorgefasste Meinung oder einen Wunschtraum ersetzt...

Basler Nachrichten vom 20.6.67:

Die Verwirrung ist so gross, dass über Kuntilla ein Ouragan den Kampf mit einem MiG-21 aufnimmt. Deswegen Pilot, wie betäubt von den sich widersprechenden Befehlen im Funk (israelitische Gegenbefehle an die ägyptischen MiG-Piloten) reagiert nicht;

