

**Zeitschrift:** ZeitBild  
**Herausgeber:** Schweizerisches Ost-Institut  
**Band:** 10 (1969)  
**Heft:** 13

**Rubrik:** Die sowjetische TU-144 : das erste Ueberschall-Passagierflugzeug der Welt

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Südamerika:

## Die Marionetten wechseln, die Drahtzieher bleiben

Im Mai wurde einmal mehr veranschaulicht, dass Lateinamerika der Kontinent der schwülen Leidenschaften und der geplanten Frustration ist. Von den Antillen bis zu Patagonien, fast auf dem ganzen Halbkontinent ereigneten sich Zwischenfälle, die den politischen Karikaturisten und den Humoristen der Witzblätter Europas erneut thematischen Stoff bieten könnten, obgleich das, was hier vor sich geht, aus der Nähe betrachtet kaum Anlass zur Belustigung gibt.

Dass es in Curaçao und in Cordoba (Argentinien) gleichzeitig zu blutigen Unruhen kam, dass die Regierungspartei Chiles, die Christdemokraten, sich spalteten, als bei dem in Montevideo abgehaltenen Weltkongress der christdemokratischen Jugend beinahe dasselbe geschah, kann kaum reiner Zufall sein. In der Tat sind die Marionetten verschieden, die Drahtzieher jedoch die gleichen.

Unterschiedliche Tatsachen werden als Begründung für identische Ereignisse vorgeschoben, was zwar psychologisch unverständlich, aber politisch um so plausibler erscheint. In Argentinien, beispielsweise, hatten sich Peronisten und Castro-Kommunisten in der prosperierenden 1-Millionen-Industriestadt Cordoba zu einem Stelldichein zusammengefunden, um mit dem Mut der Verzweifelten einen Aufstand zu veranstalten, der in der Theorie zwar abstrakt-ideologisch formuliert war, in der Praxis jedoch über zwei Dutzend Todesopfer forderte. Der Initiator und Führer des Peronismus, dessen herbstliches Dasein krass mit dem Madrider Frühling kontrastiert, gelangweilt vom bitteren für niente seines langen Exils, sucht seine ersehnte Rückkehr nach Argentinien mit Hilfe Kubas zu erzwingen. Wie weit entfernt General a. D. Juan Domingo Peron davon ist, die letzten Tage seines Lebens in der Heimat zu verbringen, zeigt sein Versuch, nach dem Versagen der politischen Methoden im Bündnis mit den Kommunisten die Regierung Ongania mit den untauglichsten Mitteln zu stürzen, die es für Zivilisten gibt — mit den Waffen. Ein Militärregime wie in Argentinien, lässt sich nicht von ein paar hundert Desperados, auch nicht von ein paar tausend Irreführten aus den Fugen bringen. Wer sollte das besser wissen als Peron selbst, dessen 12jähriges Regime ja von denselben Männern gestürzt wurde, die er jetzt ohne Einfluss und ohne wirksame Mittel beseitigen will?

Während die Castro-Peronisten bemüht sind, den General-Präsidenten Ongania mit Gewalt zu Fall zu bringen, baut die Regierung in Buenos Aires die Beziehungen zu dem nachgaullistischen Frankreich aus. Mitte Mai stattete eine Delegation des französischen Studienzentrums für Rüstungsfragen unter Leitung von General Lacoste und Oberst Assens Argentinien einen Besuch ab, der dazu dienen sollte, eine Zusammenarbeit der franco-argentinischen Waffenindustrie auf globaler Basis einzuleiten. Paris hat die Absicht, einen Teil der französischen Waffenindustrie zu dezentralisieren und nach Südamerika zu verlegen. Es scheint, dass man in der gallischen Tradition, sich auf Ueberseegebiete zu stützen, La-

teinamerika als Ersatz für die inzwischen verlorenen Kolonien ansieht.

Mittlerweile scheint der Streit um den Rio de la Plata (der aus der Mündung der Flüsse Parana und Uruguay in den Atlantischen Ozean entsteht) in seine dritte, entscheidende und daher auch verhältnismässig stille Phase getreten zu

## Die sowjetische TU-144

Das erste Ueberschall-Passagierflugzeug der Welt

Die Probeflüge mit der vom sowjetischen Konstruktionsbüro Tupolew entwickelten TU-144 werden erfolgreich fortgesetzt. Das berichtete die sowjetische Presseagentur Nowosti und betonte, mit jedem neuen Testflug werde das Programm, das der sowjetische Testflieger Eduard Eljan und sein Team durchführen, komplizierter.

Das sowjetische Ueberschall-Passagierflugzeug ist für 120 Passagiere bestimmt, erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 2500 km/h, hat eine Reichweite von 6500 km und soll eine maximale Höhe von 18 000—20 000 m erreichen.

Die TU-144 machte am 31. Dezember 1968 ihren ersten Testflug, zwei Monate vor der Concorde, dem britisch-französischen Gemeinschaftsprojekt.

Beim Testflug am 25. April wurden besonders die Stabilität der Steuerungssysteme und die Schalldichte des Passagierraumes geprüft. Dabei habe sich die TU-144 — so Nowosti — selbst bei den schwierigsten Situationen ausgezeichnet bewährt.

Am 21. Mai ist die TU-144 auf dem Scheremetjowo-Flugplatz von Moskau zum erstenmal ausländischen Pressevertretern und Diplomaten vorgeführt worden. Ihre äussere Form, die Aluminium-Farbe, der (blaue) Streifen auf Fensterhöhe, die (rote sowjetische) Flagge auf dem Heck und die nach unten schwenkbare Nase erinnern stark an die Concorde. Testpilot Eljan machte für die anwesenden Ausländer einen kurzen Demonstrationsflug über dem Flugplatz. Zuvor erklärte er, die TU-144 wäre noch nicht mit Ueberschallgeschwindigkeit geflogen, da die umfangreiche Testflugserie mit Unterschallgeschwindigkeit noch nicht abgeschlossen sei. Aus-

sein. Uruguays Präsident, Jorge Pacheco Areco, versuchte gemäss den alten Bräuchen der rioplantensischen Geopolitik, seine etwas angeschlagene Position gegenüber Argentinien wetzumachen, indem er sich ostentativ nach Brasilien orientierte. Der äusserlich erfolgreiche Besuch Pachecos in Brasilien Mitte Mai dieses Jahres beruhte auf der begründeten Annahme, dass der Militärregierung in Brasilia eine zusätzliche Hilfestellung zur Untermauerung ihrer Hegemoniebestrebungen innerhalb Südamerikas durch die Isolierung Argentiniens nur willkommen sein kann.

Die Brasilianer scheinen jedoch recht schwer-

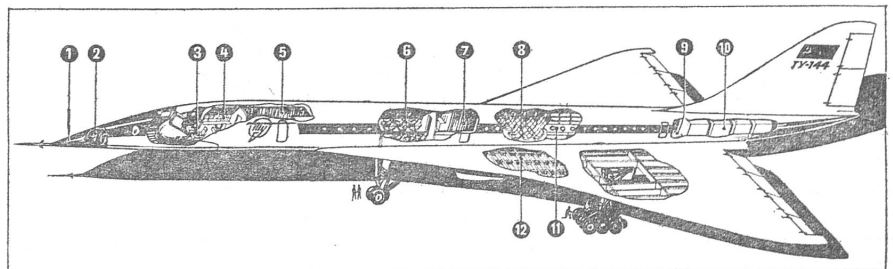
(Fortsetzung auf Seite 7)

serdem sagte Eljan, das Flugzeug weise ausserordentlich gute Eigenschaften beim Start und beim Landen auf im Gegensatz zu den andern sowjetischen Flugzeugen, die abrupt sind als westliche Maschinen.

Die Sowjetunion hofft, die TU-144 an westliche Fluglinien verkaufen zu können. Daher auch die Vorstellung für die Auslandspresse und die damit erreichte Publizität. Allerdings: Anwesende Fernsehgesellschaften hatten 500 Dollar in harter Währung zu zahlen für das Recht, Aufnahmen des Flugzeuges in ihrem Programm zu zeigen!

Auf dem am 8. Juni zu Ende gegangenen 28. Internationalen Luftfahrtsalon auf dem Pariser Flughafen Le Bourget fehlte die TU-144 im sowjetischen Pavillon. Obwohl hohe sowjetische Funktionäre wiederholt erklärt hatten, die Maschine würde in Paris nicht ausgestellt, glaubten viele, die Sowjetunion würde die Entscheidung doch noch rückgängig machen. Anstelle der TU-144 hat sie u. a. ihr neuestes dreistrahliges Mittelstreckenflugzeug TU-154 erstmals der westlichen Welt vorgestellt.

Das amerikanische Ueberschall-Passagierflugzeug, die SST, wird noch drei Jahre Entwicklungszeit bis zu ihrem ersten Testflug brauchen. Dafür wird sie zirka 450 km/h schneller sein und doppelt so viele Passagiere befördern können gegenüber der TU-144 und der Concorde. Grossbritannien, Frankreich und die Sowjetunion hoffen dafür, Anfang der siebziger Jahre auf dem Markt zu sein, um ihn mit ihren Maschinen schon so weit als möglich zu sättigen. Von Japan jedenfalls hat die Sowjetunion schon Kaufzusicherungen, dem sie dafür die Erlaubnis für transsibirische Ueberschallflüge gewährt hat. ■



### Röntgenschnitt durch den Überschallriesen TU-144

- 1 Bugverkleidung; 2 Bordradar; 3 Sitze des ersten und zweiten Piloten; 4 Bordingenieur und Elektronikausrüstung; 5 Raum für Handgepäck und Garderobe; 6 Kabine 1. Klasse; 7 Bordbüffet und Küche; 8 Passagier-Hauptkabine; 9 Toiletten; 10 Raum für Gepäckcontainer; 11 Fenster der Passagier-Hauptkabine; 12 Integral-Kraftstoffbehälter