

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 124 (1958)
Heft: 12

Rubrik: Flugwaffen-Chronik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

halten, leistet er jedes Halbjahr einen Monat «Wiederholungsdienst» beim Hk-Verband.

Die Ausbildung der Mechaniker erfordert ein halbes Jahr bis fünf Jahre, je nach der vorausgegangenen technischen Ausbildung. Fertig ausgebildete Mechaniker leisten ständig Dienst beim Hk-Verband. In den ersten Jahren wird die gesamte Hk-Ausbildung bei zivilen Flugunternehmungen stattfinden.

Gemäß Beschluß des Ministerrats vom 20. Oktober 1957 ist diese Ausbildung in begrenztem Umfang bereits im laufenden Budgetjahr 1957/58 aufgenommen worden. Der als erster Kommandant des Hk-Verbandes vorgesehene Offizier hat seine Ausbildung auf starrflügligen Flugzeugen bei der A. G. Jordbruksflyg (Landwirtschafts-Flugzeuge) bereits durchlaufen und steht seit Neujahr bei Ostermans Aero AB in der Ausbildung auf Helikoptern. Ein Chefmechaniker und zwei Mechaniker, welche die leitenden Mechanikerstellen bekleiden sollen, haben am 19. November 1957 bei Ostermans Aero AB ihre Mechanikerausbildung angetreten. H. A.

(Aus der schwedischen Armeezeitung «Armé nytt» 1/1958).

Flugwaffen-Chronik

Die Luftwaffen der osteuropäischen Volksdemokratien

In einem ausführlichen Artikel, erschienen in der August/September-Nummer der «Forces Aériennes Françaises», schildert Commandant L. Perret eine Reihe von interessanten Einzelheiten über die Luftwaffen der Satellitenstaaten.

Der verlässlichste Beitrag der Volksdemokratien an das Luftwaffenpotential des Ostblocks dürfte in den *zahlreichen Flugplätzen*, die in den Westeuropa benachbarten Territorien vorhanden sind, zu erblicken sein. Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, besitzen alle Satellitenstaaten ein verhältnismäßig dichtes Netz von Flugplätzen. Damit ist die Möglichkeit eines massiven «Luftwaffen-Aufmarsches» an der Schwelle Westeuropas gegeben.

In Ostdeutschland sind außer den oben angeführten Pisten auch eine Anzahl Straßenstücke von Autobahnen durch Eliminierung des Mittelstreifens ausgebaut worden. Der größte Teil aller Flugplätze weist keine Hartbelagpisten auf. Flugzeuge wie der Mig 15, der Mig 17 sowie die Il 10-Schlachtflugzeuge und der leichte Bomber Il 28 sind geeignet, auch

Übersicht über die Flugplatzverhältnisse der osteuropäischen Satellitenstaaten

	Durchschnittliche Anzahl auf 10 000 m ²	Hartbelagpisten über 2500 m Länge	Pisten aller Art über 1800 m Länge
Ostdeutschland	9	10–12	zirka 40
Polen	4	12–14	- 50
Tschechoslowakei	8	5–6	- 20
Ungarn	6	5–6	- 20
Rumänien	3	3–4	- 20
Bulgarien	3	3–4	- 10
Albanien	6	-	- 4–5

bei intensivem Flugbetrieb auf reinen Rasenflugplätzen stationiert zu werden. Die neuesten Überschalljäger Mig 19 und Mig 21 scheinen dagegen, analog wie die entsprechenden Flugzeuge des Westens, an lange Hartbelagpisten gebunden zu sein. Diese Verhältnisse könnten jedenfalls den gegenwärtig im Gange befindlichen Ausbau und die Verlängerung zahlreicher Flugplätze erklärlich machen.

Die baulichen Einrichtungen auf den Flugplätzen sind im allgemeinen einfach und in spärlichem Umfange vorhanden. Dagegen fehlt es nicht an leistungsfähigen elektronischen Navigationshilfen. Auffallend ist, wie diese Ausrüstung allgemein die besondere Aufmerksamkeit der höheren Führung genießt. Fern- und Nahüberwachungsradar sowie Führungs-, Lande- und Flabfeuerleitradar-Einrichtungen sind in erstaunlich reicher Dotierung festzustellen, wobei diese fast durchwegs als mobile Stationen ausgestattet sind und auch häufig verschoben werden. Zahlreiche Radaranlagen weisen Freund/Feind-Impulsgeber und -Empfänger auf. Das Bedienungspersonal wird als vorzüglich ausgebildet und trainiert qualifiziert. Jeder Satellitenstaat verfügt über eine nationale Kontroll- und Führungszentrale, die alle mit Moskau verbunden sind. Das Radarmaterial besteht zurzeit noch fast ausschließlich aus russischen Fabrikaten. Doch scheinen auch in der DDR, in Polen und in der Tschechoslowakei nationale elektronische Industrien im Aufbau zu sein. Sie schalten sich bereits mit interessanten, eigenen Entwicklungen, die in Serie produziert werden, in den Markt ein.

Der gesamte *Flugzeugpark* der Satelliten an Jagd-, Kampf- und Transportflugzeugen, einschließlich der leichten Bomber, wird auf 2000 Maschinen veranschlagt. Die Satellitengruppe stellt damit zirka ein Zehntel des gesamten Flugzeugparkes des Ostblocks. Vergleicht man allein die Stärke der Schlachtfliegerverbände, so erkennt man, daß die Satelliten gemeinsam etwa einen Fünftel der Schlachtfliegerverbände aufbringen. Alle Frontflugzeuge sind russischer Herkunft. Das Schwergewicht an Schlachtfliegern

in den abhängigen Staaten gestattet Rußland, den Satelliten die älteren Flugzeugtypen zu überlassen und damit zugleich eine sichere russische Luftüberlegenheit gegenüber seinen Trabanten zu gewährleisten. Die modernsten Flugzeugtypen bleiben damit regelmäßig in russischen Händen. Einmal mehr geht aus dieser Aufgaben- beziehungsweise Flugzeugzuteilung deutlich hervor, wie sehr überlegene Geschwindigkeit und allgemein überlegene Flugleistungen eine Überlegenheit an Kampfwert darstellen. Ein Axiom, das in der ASMZ im Hinblick auf unsere eigene Flugzeugbeschaffung immer wieder nachdrücklich hervorgehoben wurde.

Das Gros der Fliegerverbände der Ost-Satelliten ist heute mit dem Mig 15 ausgerüstet. Diese in Mig 15-Divisionen gruppierten Flugzeuge sind ausgesprochene Mehrzweckverbände, die sowohl für Jäger- wie für Jagdbomberaufgaben einsatzbereit sind. Die spezialisierten Schlachtfliegerverbände weisen teils noch den aus dem Zweiten Weltkrieg bekannten Il 10 «Stormovik», sowie YAK 23 auf. Den leichten Bombergeschwadern sind neben älteren Typen auch die modernen, leichten Allwetterbomber Il 28 (2 Düsentriebwerke, Geschwindigkeit über 700 km/h) zugewiesen. Die speziellen Jägerregimenter und Divisionen verfügen über Mig 17 und in geringen Zahlen sogar über Mig 19-Überschalljäger.

Die Jagd- und Schlachtflugwaffen der Satelliten umfassen gesamthaft rund 30 Fliegerdivisionen. Obwohl die normale Zusammensetzung der Fliegerdivision mit 3 Regimentern zu je drei Staffeln angegeben wird, dürfte bei Annahme einer durchschnittlichen Staffelstärke von 12 Flugzeugen eine Division im Mittel höchstens 4–5 Staffeln aufweisen, womit diese Heereseinheiten nicht einmal der Stärke eines schweizerischen Fliegerregiments entsprechen würden. Es ist allerdings anzunehmen, daß eine Reihe von Fliegerdivisionen reine Flugplatzdivisionen ohne zugeordnete Fliegerverbände sind.

Die einzelnen Satellitenstaaten unterhalten folgende nationale Jagd- und Schlachtfliegerdivisionen:

Ostdeutschland ..	2 Divisionen (weitere in Aufstellung begriffen)
Polen	8 Divisionen zuzüglich eine leichte Bomberdivision
Tschechoslowakei	10 Divisionen zuzüglich eine leichte Bomberdivision
Ungarn	2–3 Divisionen
Rumänien	5 Divisionen zuzüglich ein leichtes Bomberregiment
Bulgarien	5 Divisionen zuzüglich eine leichte Bomberdivision
Albanien	1 Regiment

Alle Länder verfügen außerdem über mindestens ein Transporterregiment.

Das Luftwaffenbodenpersonal besteht eine Minimaldienstdauer von drei Jahren. Fliegende Besatzungen und Mechaniker werden ausschließlich aus Freiwilligen rekrutiert und haben sich für bedeutend längere *Dienstzeiten* zu verpflichten (z. B. Tschechoslowakei sechs Jahre). Das Schwergewicht der *Fliegerausbildung* scheint derzeit bei der Blindflug- beziehungsweise Allwetterausbildung zu liegen. Mindestens ebenso große Wichtigkeit wie der technisch-fliegerischen Ausbildung wird der politischen Formung und Erziehung beigemessen. Auf allen Stufen der militärischen Hierarchie der Luftwaffen sind denn auch für politische und fachliche Instruktionen sowjetische Berater und Instrukturen anzutreffen. Obschon die politische Schulung dem Vernehmen nach den Volksdemokratien mehr Schwierigkeiten bereiten soll als die technische Schulung, muß doch aus den nur wenigen Fluchtversuchen von fliegenden Besatzungen und aus dem linientreuen Verhalten der ungarischen Luftwaffe während des Aufstandes von 1956 geschlossen werden, daß die politische Auswahl und die weltanschauliche Beeinflussung ihre Ziele im allgemeinen erreicht. Wr.

Was wir dazu sagen

Die Ausbildung im Wiederholungskurs

Von Hptm. Paul Ritschard

Am Ende eines Wiederholungskurses fragt sich wohl jeder Kommandant, ob er das gestellte Ziel erreicht habe, das heißt, ob seine Truppe kriegstüchtig sei. Die Beurteilung hängt dabei wesentlich vom verwendeten Maßstab ab, oder anders gesagt, Kriegstüchtigkeit wird recht verschieden interpretiert. Die Kriegstüchtigkeit des Einzelkämpfers kann etwa so definiert werden, daß wir sagen, der Einzelkämpfer sei kriegstüchtig, wenn er im Gefecht in seinem Verband die Eigenschaften seiner Waffen voll ausnützen und sich der Wirkung der gegnerischen bestmöglichst entziehen könne. Eine entscheidende Voraussetzung für diese Kriegstüchtigkeit ist die automatische Handhabung der meisten Waffen. Wir verlangen also vom Soldaten, er müsse während der Waffenhandhabung noch zu etwas anderem fähig sein: Beobachtungsergebnisse melden, sich bewegen, Befehle erteilen usf., ganz abgesehen davon, daß der Automatismus verhindern soll, daß die seelische Wirkung des Kampfes den Soldaten an der Handhabung der Waffen verhindern oder stören soll. Die Fähigkeit, Waffen automatisch zu bedienen,