

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 149 (1983)

Heft: 2

Rubrik: Zeitschriften

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: 15.03.2025

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

Zeitschriften

Schweizerische Militärzeitschriften

Notre Armée de milice, Dezember 1982: Zahlreiche Kurzbeiträge, Reportagen, Interviews und Bilder.

Schweizerische Zeitschrift für Militär- und Katastrophenmedizin, 4/82: Hypothermie accidentelle et traitement. - Chondropathia patellae in der INF RS 207/80. - Der Notarzt. - Rettungshubschrauber im organisierten Rettungsdienst. - Zivilschutz - ein Thema, das uns alle angeht.

Armee/Motor, Dezember 1982: Tips für den Autowinter. - Weltmacht ohne Generalstab. - Afghanistan - strategisches Sprungbrett für die Sowjetunion? - Die phototrope Brille. - Aktualitäten und Gesellschaftsmittelungen.

Rivista Militare della Svizzera Italiana, November-Dezember 1982: La politica di sicurezza (Chef EMD). - Il pensiero strategico alla ricerca di unitarietà. - Neve e valanghe. - I gradi militari nell'esercito. - Gli esami pedagogici delle reclute di lingua italiana nel 1982. - Discesa del Rodano 1982. - Riviste.

Die Sanität, Januar 1983: Verbandsnachrichten (Militär-Sanitäts-Verein), Terminkalender usw.

Schweizer Soldat und FHD, Januar 1983: Die Militärpolizei. - Im Gespräch mit dem Waffenchef der Mechanisierten und Leichten Truppen. - Oldtimer der Luft. - Die Grenzen der Privilegien. - Raumverteidigungsübung 1982 des österreichischen Bundesheeres. - Das Mot Schützenbat des sowj. Heeres. - Aus der Luft gegriffen. - FHD-Zeitung. - Neutralität: kein verstaubter Begriff. - Div Stettler äussert sich zur militärischen Schulung.

Pionier, Januar 1983: Die Kurzwellen-Peilerfamilie PA 010/PA 510. - 1983: Année mondiale des communications. - Fachinformationen, Verbandsnachrichten.

Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure (CH)

Sofort-Beton

Die Startbahn des Luftwaffenstützpunktes ist nach einem feindlichen Luftangriff mit tiefen Kratern übersät. Die eigenen Flugzeuge warten unbeschädigt in ihren Unterständen. Solange keine Ersatzstart-

bahnen vorhanden sind oder die beschädigte Startbahn repariert werden kann, vermögen die Flugzeuge nicht in den Kampf einzugreifen.

Das beschriebene Szenario veranlasste in den sechziger Jahren die US Air Force, Systeme mit Aluminium-Matten zu entwickeln, welche über die Bombenkrater gelegt werden können. Da diese Matten grösseren und wiederholten Beschädigungen nicht widerstehen konnten, begannen die Forscher der Bolling Air Force Base in Washington D. C. an etwas Besserem zu arbeiten, dem 30-Minuten-Beton.

Diesen Forschern gelang es zusammen mit Wissenschaftlern des Brookhaven National Laboratory in Upton, New York, einen Beton zu entwickeln, welcher in 30 bis 60 Minuten erhärtet und in dieser Zeit eine Bruchfestigkeit von 500 pounds per square inch erreicht. Die Haftung auf Asphalt und anderen Betons ist gut. Der entwickelte Beton muss noch einige Versuche überstehen. Die Air Force hofft, den Beton im Jahre 1986 verfügbar zu haben.

Der neue Beton dürfte auch im zivilen Baugewerbe Verwendung finden können, so z. B. bei der Ausbesserung von Fahrbahnbelägen von wichtigen Verkehrsachsen. jst

(Aus Nr. 4/1982)

Aviation Week and Space Technology USA

Einsatzkonzeptionen für sowjetische SA-10

Nach Angaben des amerikanischen Verteidigungsministeriums will die Sowjetunion ihr neues Boden-Luft-Flugkörpersystem SA-10 für strategische und mobile taktische Aufgaben einsetzen. Im strategischen Bereich würde das System gegen ballistische Interkontinentalflugkörper sowie gegen tieffliegende Bomber und Marschflugkörper eingesetzt werden. Im mobilen Bereich würde man den Schutz der sowjetischen SS-20 sicherstellen. Obschon die SA-10 in der Sowjetunion in permanenten Stellungen disloziert sind, sind die Mach 6-Flugkörper auf einem Radfahrzeug montiert und umfassen einen hohen Antennenmast mit einem Puls-Dopplerradar für die Erfassung von tieffliegenden Zielen. Das System gilt als halbstationär.

Eine mobile Version für die Dislokation in den Warschauer-Pakt-Staaten umfasst eine nur halb so hohe Antenne wie die für die strategischen Aufgaben. pa

Wojennyi Wjestnik (UdSSR)

Erkundung einer Unterwasserfahrt - Übersetzstelle für Panzer

Ein Pionierzug erhält den Auftrag, als «Pionieraufklärungstrupp» an einem Fluss zwei Unterwasserfahrt-Übersetzstellen für Panzer zu erkunden. Eigene Truppen haben den Fluss bereits überschritten und stehen in einiger Entfernung davon im Angriff auf feindliche Verteidigungsstellungen. Der Ausgangspunkt ist um 01.00 Uhr zu durchfahren, die Erkundung soll um 07.00 Uhr beendet sein.

Der Pionierzug wird verstärkt durch Taucher und durch Pionieraufklärer mit Minensuchgeräten, Minensucheisen und anderen Mitteln. Ausserdem steht ein Schwimmwagen zur Verfügung, der mit einem Apparat zur Erkundung von Flüssen, mit speziellen Minensuchgeräten für Einsatz im Wasser und auf dem Trockenen, Funkgeräten, einem Kreisel-Geschwindigkeitsmesser, einem dynamischen Dichtemesser, einem Unterwasser-Neigungs- und Winkelmesser, einem Truppen-Kampfstoffanzeiger, einem Röntgenmeter und einem Schlauchboot ausgerüstet ist.

Bei Tagesanbruch nimmt der Aufklärungstrupp seine Arbeit auf. Der Zugführer wählt zwei Übersetzstellen, die zirka 200 Meter auseinanderliegen. Bei der Wahl der Übersetzstellen kann er sich auf frühere Erfahrungen stützen. Er weiss zum Beispiel, dass lehmige Flussbette nur scheinbar eine hohe Dichte aufweisen. Fahren mehrere Panzer nacheinander über die gleiche Stelle, so verwandelt sich der nasse Lehm in einen zähen Schleim, der ohne spezielle Einrichtungen nur mit Mühe befahren werden kann. Sehr aufschlussreich ist die Strömungsgeschwindigkeit des Flusses: Bei Geschwindigkeiten bis zu 0,3 Meter pro Sekunde lagert sich Schlamm ab, der die Befahrbarkeit auch für Kettenfahrzeuge herabsetzt. Erreicht die Dicke der Schlammsschicht 0,7 Meter, so wird die Stelle für Panzer unpassierbar. Beträgt die Strömungsgeschwindigkeit 0,6 Meter pro Sekunde, so lagert sich am Flussgrunde Sand ab, dessen Korngrösse mit steigender Strömungsgeschwindigkeit zunimmt. Bei hohen Strömungsgeschwindigkeiten ist der Flussgrund in der Regel fest. Auch aus der Bodenbeschaffenheit der Ufer lassen sich Schlüsse ziehen auf den Zustand des Flussbettes, was besonders bei behinderter Sicht von Nutzen ist.

Die Breite der Übersetzstreifen wird so gewählt, dass steckengebliebene Panzer sowohl beiseitig umfahren als auch abgeschleppt werden können. Bei 200 Metern Flussbreite sollte die Übersetzstelle 20 bis 25 Meter breit sein, bei 400 Metern Flussbreite 35 bis 40 Meter, bei 500 Metern Flussbreite 40 bis 50 Meter.

Als erstes werden beide Übersetzstellen samt Zu- und Abfahrtswegen von Minen gesäubert, wobei insbesondere Taucher zum Einsatz kommen. Gleichzeitig wird die Befahrbarkeit des Flussbettes mit Hilfe des dynamischen Dichtemessers geprüft. Beide Übersetzstellen sowie die für eine Unterwassersprengung vorgesehenen Minen werden sodann mittels Bojen markiert.

Anschliessend werden die Übersetzstreifen mit dem Schwimmwagen abgefahren und mit Hilfe des Aufklärungsgerätes und anderer Mittel sowohl Breite und Tiefe der Übersetzstellen als auch deren Querprofile bestimmt. Alle fünf Meter werden mittels elektrischer Signale die Flusstiefe sowie die Neigung des Flussbettes gemessen.

Das schlussendlich erstellte Pionieraufklärungskroki gibt neben einem vollständigen Querprofil des Flusses Auskunft über: Strömungsgeschwindigkeit an verschiedenen Stellen, Bodenbeschaffenheit längs des Übersetzstreifens, höchstzulässige Anzahl der Durchfahrten pro Fahrspur (zum Beispiel 30 für Sand, 50 für mit Sand vermischten Lehm Boden). es

(Aus Nr. 6/82)