

Ein Tag bei der deutschen Luftwaffe

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **38 (1962-1963)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-708536>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Tag bei der deutschen Luftwaffe

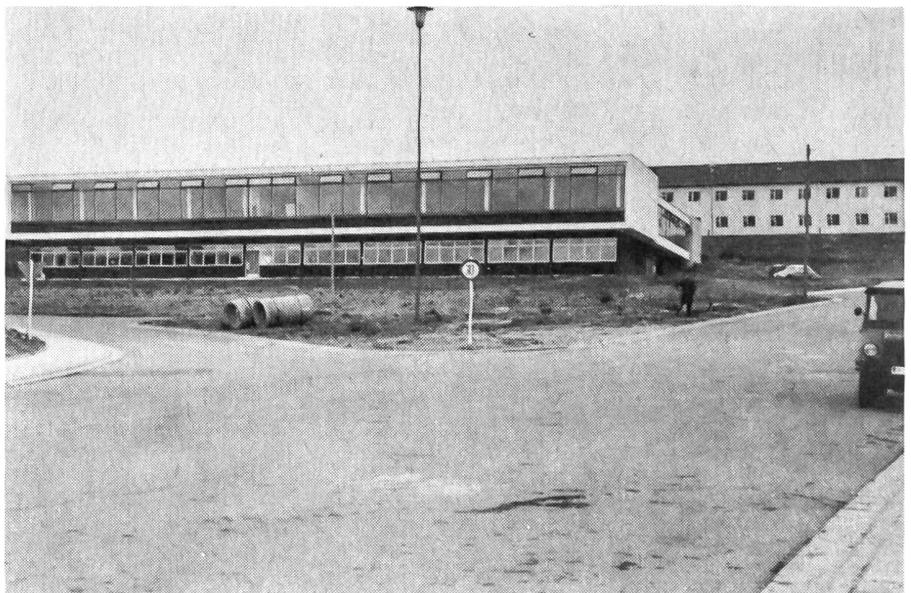
Rümega, Näfels

Ein langgestreckter Hügelzug trennte uns noch vom Militär-Flugplatz in Pferdsfeld, südlich des Mittelrheines, als wir vor uns eine Kleinstadt, inmitten des grünen Wieslandes entdeckten. Ein Dutzend Blockhäuser, architektonisch aufeinander abgestimmt, beherbergen die Angehörigen des Fliegerhorstes. Ihr Kommandant, empfängt uns sehr freundlich und zeigt Interesse für die Schweizer Flugwaffe. Von der deutschen Luftverteidigung, Flieger-Divisionen, sind ihm einige Geschwader zugeteilt, samt Park-, Versorgungs- und Fernmelde-Einheiten. Er untersteht der Luftwaffengruppe Süd. In der Mitte der Kleinstadt steht das Ausbildungsgebäude mit modernen Schulräumen für die verschiedenen Bodentruppen. Der Horst umfaßt ebenfalls eine große Zahl an Technikern, die für den Unterhalt der Jagd-Flugzeuge verantwortlich sind. In den Hangars auf dem Flugplatzareal werden die Jäger demontiert und einer Totalrevision unterzogen. Beim Canadair F-86 Sabre VI wird der Pilotensitz abgetrennt, so daß der Ausbau des Triebwerkes wesentlich vereinfacht wird. Spezielle Abteilungen sind für die Revision der Feuerleitgeräte, Funkgeräte und Bordkanonen geschaffen. Die letzteren sind bei diesem Jagdflugzeug von kleinem Kaliber. Diese Revisionen und ähnliche Kleinigkeiten können oft ausschlaggebend in der Wahl eines vielseitigen Düsenjägers sein. Auf dem Kontrollturm, wo einige Offiziere den Verkehr überwachen, Anweisungen an die Flieger und Bodentruppen geben, die Tankwagen abrufen, herrscht reger Betrieb. Das Präzisionsanflugradar für das «Herunterschwatzen» befindet sich in einem besonderen Raum mit den beiden Bildschirmen. Die Brennstoffversorgung ist ihrerseits durch ein Pipeline-System gesichert. Als charakteristisch für diesen exponierten und ausgebauten Flugplatz fanden wir die vielen, spinnetzartig angelegten, runden Abstellplätze auf beiden Seiten der Piste. Deshalb benötigt eine konventionelle Bombardierung sehr viele Anflüge und Bomben, um die zwischen Hügeln liegenden Flugzeuge zu zerstören. Die Vernichtung des ganzen Flugzeugparkes ist deshalb ausgeschlossen.

Am Nachmittag gesellten wir uns zu den Piloten, alle ziemlich jung, im Alter von ca. 23 Jahren. Große und Kleine, in ihrem Pilotendreß, verbringen die Freizeit in ihrer Baracke, wo sie lesen, ihren Kaffee brauen oder einen Match am Fernsehen verfolgen. Ihre Ausbildung erhalten sie zuerst auf dem Piper der Armee, sie besitzen also keine Vorschulung in unserem Sinne. Wer bei dieser Selektion ausscheidet, kann in einen anderen Zweig der Luftwaffe eintreten. Die weitere Ausbildung erfolgt auf dem «Fouga Magister» in der Flugzeugführer-Schule A



Versorgungsgebäude



Wirtschaftsgebäude



Unterkunftsräume



Pilot klettert in das Cockpit



Die letzten Anweisungen des Mechanikers



Der Pilot überwacht die Instrumente

(öfters auch auf T-6). Die hohe Schule des Fliegens erlernt er in der Führerschule B auf dem T-33 (Verbands-, Kunst- und Nachtflug). Als letzte Stufe folgt dann die Waffenschule oder Aufklärerschule. Wenn der Pilot die nötige Konstitution nicht besitzt, wird er meistens für Transporter und Helikopter ausgebildet. Deutschland kann diese Rücksicht walten lassen, weil es nicht den gleichen Maßstab für die Rekrutierung der Piloten anwenden muß wie die Schweiz.

Als besonderes Merkmal der deutschen Luftwaffe fanden wir die Ueberprüfung der Flugleistung und Reaktionsfähigkeit der Piloten mit dem Simulator. In einem großen Kastenanhänger wurde das Cockpit des Sabre VI mit allen Instrumenten installiert. Vom angeschlossenen Pult aus kann der Fluglehrer jede Flugsituation «simulieren». Die Reaktionen des Piloten werden auf einen Papierstreifen aufgezeichnet. Nach diesem Streifen kann der Flieger seine Fehler korrigieren.

Für den Aufstieg zum Offizier muß der Pilot allerdings im Besitze eines Abiturs sein. Am Wochenende haben sie die Möglichkeit, sich dem Segelflug oder Motorflug zu widmen, dazu hat Deutschland die Luftwaffensportgruppen gebildet, die zusammen mit zivilen Gruppen auf dem Fliegerhorst an Wochenenden einen Flugbetrieb eröffnen.

Das Jagdbomber- und Jagdgeschwader zählt 18 Maschinen, dabei fliegen sie aber gewöhnlich in Viererpatrouillen. Als der Kommandant die Startzeit der Staffel bekanntgab, führen wir zusammen mit den Piloten auf die andere Pistenseite, wo bereits einige Mechaniker vor den F-86 stan-

den. Die Startkontrollen waren schon getroffen. Die Piloten stiegen in die Kanzeln und starteten die Triebwerke. Als die Mechaniker die Startkabel ausgezogen hatten, gaben sie den Piloten die Rollflaubnis. Nach kurzer Weile erschienen sie am Pistenanfang, neben der alarmbereiten Jagdstaffel, die alle Stunden wechselt. Dann brausten sie, je zwei, leicht gestaffelt über die hügelige Piste, und stachen durch die Wolkendecke in die höheren Regionen. Leider war es uns nicht möglich, einen Einblick in die Waffenschulung zu erhalten, so daß wir hier ein Fragezeichen einfügen müssen.

Um eine Kontrolle über die Schießfähigkeiten der Piloten zu bekommen, hat die deutsche Luftwaffe Filmkamaras in die Kabinen eingebaut. Drückt nun der Pilot auf den Auslösekноп der Bordkanonen, surt die Filmkamera, anstatt daß die Geschosse ihre Spuren am Himmel hinterlassen. Auf dem Filme sieht der Pilot nachher das Visier-Viereck, in welchem sich das feindliche Flugzeug befinden muß. In diesem Zielviereck erscheint ein Kreis, den der Pilot vergrößert oder verkleinert, je nach der Flugschwindigkeit.

Der Flugzeugpark unserer Nachbarn wird in den nächsten Jahren durch die NATO-Unterstützung weitgehend modernisiert, wobei die F-84F Thunderstreak (Jagdbomber) und die Canadair Sabre VI (Jäger) gegen die Startfighter F-104G ausgewechselt werden. (Bezeichnungen für die Jagdbomber B, erster Buchstabe, der zweite das jeweilige Geschwader, bei den Abfang-



Canadair F-86 Sabre VI beim Auftanken



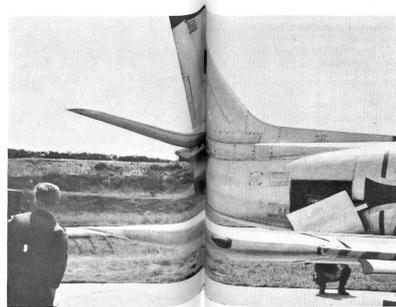
F-86 rollt zur Startbahn



Trainer T-33



Trainer T-33



Heck der F-86 mit Sturzflugbremsen



Helikopter «Bristol» der Rettungs- und Verbindungsstaffel



Helikopter «Bristol»



Helikopter «Bristol»

jägern der erste J). Der F-104G ist ein sehr schneller Abfangjäger sowie auch Jagdbomber, der durch seine große Schubleistung und kleinen Tragflächen gekennzeichnet ist. Seine Reichweite ist dadurch sehr beeinträchtigt, und die Wendigkeit im Erdkampf ist nicht allzu gut. Die Mirage III C ist damals wegen der ungenügenden Radaranlage ausgeschieden, und der ebenbürtige Saab Draken 35 ist wahrscheinlich aus politischen Gründen weggefallen. Als Aufklärer wird ebenfalls der Starfighter eingesetzt, mit Zusatztanks und den am Rumpfe montierten Kameras. Die Lücke für den Erdkampf füllt der Fiat G-91. Für Transport findet die Noratlas 2501 sowie Dakota C-47 Verwendung. In wenigen Jahren wird der deutschfranzösische Transall C-160 einen Teil dieses Dienstes versehen. In ihrer Rettungs- und Verbindungsstaffel ist die Schweiz Pate gestanden, wie uns die Rettungsflyer selbst versicherten. Mit Do 27 und den Helikoptern verschiedener Baumuster haben sie ein Alarmsystem auf allen Flugplätzen ausgearbeitet. Die einsatzbereit stehenden Helikopter-Piloten verbringen ihre Wartezeit im naheliegenden Raume der Rettungs- und Verbindungsstaffel. Ein Helikopter kann in 5 Minuten starten, und zwei weitere können ihm in 15 Minuten folgen. In jedem Drehflügler fliegt ein Sanitäter mit. Die Rettungs- und Verbindungsstaffel erhält jede Stunde den Wetterbericht.

Die wichtigsten Aufgaben der deutschen Luftwaffe sind dieselben wie die der schweizerischen. In ein paar Stichworten zusammengefaßt:

Verteidigung des Luftraumes
 Unterstützung der Bodentruppen durch
 Aufklärung, Vernichtung oder Neutralisierung des Gegners
 sowie Transporte.

Nun aber ist Deutschland vorwiegend ein Flachland, d. h. die Piloten können sich nicht in der Bergwelt verirren, die Maschinen in hohen Geschwindigkeiten niedriger fliegen, ohne die Gefahr einer Kollision mit den Felsen, aber auch mit dem Nachteil, daß ihnen die Berge keinen Schutz für die Fliegerhorste gewähren.

Bedenken wir, daß Deutschland dies alles in einem Jahrzehnt wieder aufgebaut hat.

Technische Daten:

North American Sabre F-86D
 Typ: einsitziger Jäger
 Konstrukteur: North American, Lizenz bei Canadair
 Spannweite: 11,30 m
 Länge: 12,70 m
 Höhe: 4,57 m
 Gewicht leer: 5300 kg, max.: 8165 kg
 Steiggeschwindigkeit: 40 m/sec
 Triebwerk: 1 General Electric
 J-47 - GE - 17
 Schubleistung: 2440 kg; 3330 kg mit Nachbrenner
 Maximalgeschwindigkeit: 1159 km in 0 Meter
 Gipfelhöhe: 13 700 m
 Bewaffnung: 24 Raketen