Die Lehre aus dem Unfall des P-16

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **28 (1955)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-562401

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

abtreten. In der Kaserne machten wir den innern Dienst, wechselten die Kleider und füllten die Brotsäcke mit Proviant. Im Korridor fasste uns der Kompagniekommandant, der damalige Oblt. Zehnder, ab, kontrollierte pflichtbewusst unser Tenue, hielt uns eine Ansprache über Disziplin, wünschte viel Erfolg usw. Indessen ging der Equipenchef, Kpl. Wiedenkeller fast in die Lüfte, bis er herausplatzte: «Herr Oberlütnant, i drei Minute fahrt de Zug!» Im Laufschritt ging's hierauf zum nahen Bahnhof, wo die Bahn nach Zürich auch schon einfuhr.

Um zwei Uhr nachmittags gingen die Wettkämpfe los. Wir hatten noch Gelegenheit, einen Trainingsbau abzuhalten, und der ging ganz ordentlich. Dann aber wurde es ernst, wir standen in Reih und Glied auf dem mit Seilen abgesperrten Wettkampfplatz, der mit dichten Zuschauerreihen umsäumt war. Das Wetter war den Zürchern damals holder als heuer den Dübendorfern. Wir stürzten uns auf die Materialkisten 3 und 4 und die Mastfutterale, leisteten unser Äusserstes, der Mastbau ging aber trotzdem schief. Schliesslich verwickelte sich noch das Antennen-Aufzugseil an der Mastkopf-Rolle, was uns viel Zeitverlust einbrachte, bis Kamerad Burki die Situation rettete. Zum Glück leistete nachher die Apparatemannschaft mit Pi. de Quervain Marcel als Telegraphist vorzügliche Arbeit, so dass die Punkte der Gesamtleistung doch wieder stiegen.

Sonntagnachmittag: Unter freiem Himmel fand die Rangverkündung statt. Alles war sehr gespannt. Zum Gaudium der Anwesenden verkündete Herr Oberstlt. Strauss: «1. Rang: Mannschaft des Korporal Zehnder!» Wir hatten also gesiegt, hatten mehr Glück gehabt als Trainingsgelegenheit, was den Mannen von der ersten Kompagnie wohl nicht recht in den Kopf wollte. Herr Oblt. Zehnder war sicher stolz auf seine Pioniere der zweiten Rekruten-Kompagnie und konnte so seine momentane «Degradierung» wahrscheinlich noch gut verschmerzen.

Die Lehre aus dem Unfall des P-16

Mit lebhafter Anteilnahme verfolgte die schweizerische Öffentlichkeit den Unfall des P-16, der am Mittag des 31. August in den Fluten des Bodensees versank. Die Kommentare der Presse standen im allgemeinen im Zeichen des ungebrochenen Vertrauens in unsere einheimische Flugzeugindustrie, doch fehlte es auch nicht an kritischen oder zumindest warnenden Stimmen, die aus dem Vorfall ein Versagen unserer Flugzeugindustrie abzuleiten versuchten. Im Interesse einer Klärung der Situation scheint es angezeigt, noch einmal auf die Unfall-Ursachen hinzuweisen und die Konsequenzen ins richtige Licht zu rücken.

Zur eigentlichen Ursache des Unfalls verlautet in Kreisen der schweizerischen Flugzeugindustrie, dass es sich ausschliesslich um einen Betriebsunfall, d. h. um eine Störung an der Treibstoffzufuhr handelte, die an sich keineswegs zum Verlust des Flugzeuges hätte führen müssen. Störungen dieser Art können auch bei Serienmustern gelegentlich auftreten und haben mit den wesentlichen Eigenschaften des Flugzeuges nichts zu tun. Sie lassen sich — sobald erkannt — leicht beheben. Unter normalen Umständen hätte Oberleutnant Häfliger sein Flugzeug mit grösster Wahrscheinlichkeit sicher landen können. Eine Verkettung unglücklicher Umstände — tiefliegende Wolkenbänke, zeitweise verhinderte Erdsicht — zwang indessen den Piloten zum Aussteigen, nachdem er mit bewundernswerter Kaltblütigkeit das Flugzeug in die Richtung gegen den Bodensee gesteuert hatte, um einen Absturz über besiedeltem Gebiet zu vermeiden.

Der Verlust des P-16 ist schmerzlich — nicht nur für die unmittelbar beteiligten Kreise des Herstellerwerkes, das sich in Hunderttausenden von Arbeitsstunden für die Fabrikation des Musters einsetzte, sondern auch für unsere Armee, die einmal mehr auf die dringend notwendige Modernisierung ihrer Flugwaffe warten muss. Hingegen kann keine Rede davon sein, dass «16 Millionen im Wasser ertranken» oder dass «der Traum einer schweizerischen Produktion von Militärflugzeugen ausgeträumt» sei. Weder das Geld, das in die Entwicklung und den Bau des ersten Prototyps des P-16 gesteckt wurde, noch die bei der Entwicklung selbst gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sind verloren. Das Pflichtenheft für den P-16 stellte an die Erbauer höchste Anforderungen, galt es doch, ein für die topographischen Verhältnisse unseres Landes geeignetes Flugzeug zu entwickeln. Dies hiess, Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten in einem einzigen Muster zu vereinigen, für die im Ausland zwei und mehr besondere Typen entwickelt werden. Dieser Aufgabe zeigte sich die schweizerische Flugzeugindustrie gewachsen. Sie schuf mit dem P-16 ein einstrahliges, einsitziges Jagd- und Erdkampfflugzeug, das besonders kurze Start- und Landestrecken (Einsatz auf hochgelegenen Flugplätzen), kleine Kurvenradien (Fliegen in engen Tälern), hervorragende Langsamflugeigenschaften und eine starke Bewaffnung (Kanonen und wahlweise Raketen, Brisanz- und Napalmbomben) aufweist. An die neunzig Prozent der in den P-16 gesetzten Erwartungen erwiesen sich auf Grund der Versuche des Prototyps Nr. 1 als bereits erfüllt. Noch nicht erprobt war die Höchstgeschwindigkeit — doch erreichte das Flugzeug bereits Geschwindigkeiten, die über jenen der «Venom» liegen. Die vorgenommenen Versuche mit dem ersten Prototyp ergaben, dass der P-16 mit grösster Wahrscheinlichkeit auch die letzte Forderung betreffend Geschwindigkeit erfüllen, wenn nicht sogar übertreffen wird. Weitere Versuche sind nun erst möglich, wenn der Prototyp Nr. 2 flugbereit ist. Dies bedeutet einen bedauerlichen Zeitverlust von vier bis fünf Monaten.

Der Unfall des P-16 hat einmal mehr bewiesen, wie gefährlich es sein kann, am falschen Ort zu sparen. Wären seinerzeit vier statt nur zwei Prototypen bestellt worden, könnten heute die Flugversuche ohne weiteres fortgesetzt werden.

Was versäumt wurde, kann nun nicht mehr nachgeholt werden. Dagegen handelt es sich jetzt darum, die Lehren für die Zukunft zu ziehen und das Nötige zu veranlassen, damit keine weiteren Zeitverluste mehr eintreten. Es ist dies eine bittere Notwendigkeit im Interesse unserer Landesverteidigung, um so mehr, als man immer wieder feststellt, dass die modernen ausländischen Flugzeuge für die topographischen Verhältnisse der Schweiz einfach nicht in Frage kommen.