

# Flugwaffen-Chronik

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **121 (1955)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

Die andere Ausnahme ist die «genügende dienstliche Veranlassung». Liegt diese genügende dienstliche Veranlassung vor, so wird die Verletzung der Dienstvorschriften rechtmäßig (vgl. Comtesse a.a.O. p. 72). Auch hier sieht sich der Untergebene in der unangenehmen Lage, eine unter Umständen recht heikle Interessenabwägung vornehmen zu müssen, bevor er weiß, ob er zu gehorchen hat oder nicht gehorchen darf. Es scheint mir, daß auch hier eine ähnliche Lösung gesucht werden müsse, wie ich sie für den leichten Fall vorgeschlagen habe.

---

## **Flugwaffen-Chronik**

---

### **Düsenjäger als Bomber**

Wenn wir die Entwicklung des Flugzeuges als Kampfinstrument von seiner Entstehung bis heute aufmerksam verfolgen, stellen wir fest, daß die Entwicklungsrichtungen verschiedener Flugzeugtypen je nach ihrem Verwendungszweck stark divergieren. Noch Ende des letzten Weltkrieges war der Unterschied zwischen einem reinen Abwehrjäger (Interceptor) und einem Langstrecken-Bombenflugzeug vielleicht so groß wie zwischen einem Formel-Rennwagen und einem Car-Alpin.

Mit der Einführung der Atomwaffen hat sich nun das Bild geändert. Die relativ leichten A- und H-Bomben lassen es wieder durchaus möglich erscheinen, daß sie nicht mehr von schweren und teuren Bombenflugzeugen, sondern von leichteren, wendigen und schnellen Jägern über das Ziel gebracht werden. Das Problem der Reichweite für operative Einsätze wird gelöst durch den Antransport des Jägers bis in die kritische Zone mit einem größeren Flugzeug oder durch Auftanken in der Luft. A-Bomben-Träger werden auf alle Fälle nicht mehr unbedingt als solche zu erkennen sein.

In den USA wurden trotz skeptischer Gegenstimmen die Verbände des Schlachtfliegerregimentes 18 mit F 86 F Sabres ausgerüstet. Die Flugzeuge (der F 86 F ist ein typischer Jäger) sind ihren neuen Aufgaben durch einige Modifikationen angepaßt worden; sie können unter anderem eine 1000-Pfund- oder zwei 500-Pfund-Bomben mitnehmen. Es soll sogar ohne weiteres möglich sein, diese Zuladung auf vier 500-Pfund-Bomben zu erhöhen. Allerdings dürfte die Startstrecke dabei nicht unerheblich verlängert werden. Die so umgebaute F 86 F hat in Amerika alle Erwartungen bezüglich Eignung für verschiedenste Arten von Erdkampf-Einsätzen über-

troffen, ohne daß dabei ihre Qualitäten als Jäger erheblich beeinträchtigt wurden. Sie scheint dem Prinzip «das beste Jagdflugzeug ist auch ein gutes Erdkampfflugzeug» recht zu geben. Auch in unseren Verhältnissen wird ein sehr schnelles Erdkampfflugzeug immer den Vorteil für sich buchen können, daß seine Anflugzeit und damit auch die Wahrscheinlichkeit, daß es vor dem Erreichen des Zieles erkannt und angegriffen wird, gering ist.

### **Überschall-Druckwellen als Waffe?**

Die Knalle, die entstehen, wenn ein Flugzeug die Schallgrenze überschreitet, sind heute hinreichend bekannt. Ebenso kennt jeder Infanterist das scharfe Knallen, das entsteht, wenn Geschosse an ihm vorbei oder über ihn hinwegfliegen, wobei die Stärke des Knalles von der Größe und der Geschwindigkeit des Projektils abhängt. Gefährlich sind solche Knalle nicht, höchstens unangenehm.

Als anlässlich einer Pressevorführung in Palmdale (Kalifornien) im Oktober 1953 eine F 100 – das erste Flugzeug, das im Horizontalflug und in geringer Höhe die Schallgeschwindigkeit zu überschreiten vermag – in etwa 60 m Höhe über den Flugplatz raste, wurde an einem, allerdings leichteren Gebäude, beträchtlicher Schaden angerichtet, indem sämtliche Türfüllungen und Fenster explosionsartig aus den Rahmen flogen.

Es wurden seither in den USA umfangreiche Studien über dieses Problem angestellt, die ergaben, daß die Druckwelle eines mit einer Machzahl von 1,5 (also der 1,5fachen Schallgeschwindigkeit) in einer Höhe von 30–40 m fliegenden Flugzeuges einen Druck von rund 250 kg/m<sup>2</sup> erreicht, was einem schlagartigen Windstoß von 225 km/h Geschwindigkeit entspricht. Festere Objekte vermögen selbstverständlich dieser Beanspruchung ohne weiteres zu widerstehen. Leichtere Gebäude, frei stehende Menschen, Tarnungen militärischer Objekte usw. werden aber sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Ein Baum kann durch den Knall in Sekundenschnelle total entlaubt werden. Diese Entwicklungsmöglichkeiten dürfen bezüglich psychologischer Wirkung nicht unterschätzt werden, da dieser «Superknall» vollständig überraschend kommt.

Andererseits ist zu sagen, daß das Fliegen mit Überschallgeschwindigkeit in so geringer Höhe an den Piloten außerordentliche Anforderungen stellt und wohl höchstens in annähernd ebenem Gelände oder über flachen Kuppen möglich ist. Da