Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 124 (1958)

Heft: 10

Artikel: Flugzeugbeschaffung und Flugplatzgefährdung

Autor: Frick, W.N.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-27910

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Flugzeugbeschaffung und Flugplatzgefährdung

Von Hptm. W. N. Frick

Die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge für unsere Armee bildet ein derart komplexes u. schwerwiegendes Problem, daß die Berücksichtigung aller wesentlichen Faktoren zur sachlichen Notwendigkeit wird. Wir veröffentlichen deshalb den nachstehenden Artikel, der sich vor allem dem Problem der Flugplätze zuwendet, als einen Diskussionsbeitrag, dem wir die sachliche Auffassung des Fliegers folgen lassen. Red.

Mit dem Dahinfallen der bereits beschlossenen Serienherstellung von P 16-Kampfflugzeugen ist die Diskussion um die zweckmäßigste Erneuerung der zweiten «Vampire»-Tranche von neuem entfacht worden. Galt es noch vor wenigen Monaten, Vorteile und Nachteile einer *einzigen* schweizerischen Eigenkonstruktion an sich und im Verhältnis zu ausländischen Entwicklungen abzuwägen, so geht es heute und in nächster Zukunft darum, unter einer Vielzahl von ausländischen Entwicklungen die für die Beschaffung am besten geeignete zu wählen. Die Grundlagen der Flugzeugbeschaffungsdiskussion haben sich sowohl hinsichtlich der taktischen als auch der technischen Aspekte alles andere als vereinfacht. Es muß denn unseres Erachtens versucht werden, in den Angelegenheiten der Flugzeugbeschaffung wieder vermehrt das *Grundsätzliche* zu sehen, was heißt, daß die Meinungen hinsichtlich Aufgabenbereich der Flugwaffe, die von ihr anzuwendenden Kampfverfahren und Kampfmittel, die Sicherstellung ihrer Einsatzbereitschaft und anderes mehr vorerst kanalisiert werden sollten, bevor man über Genügen oder Ungenügen dieses oder jenes Flugzeugtyps konferiert. Nach den *taktischen Gegebenheiten,* die sich aus diesen Diskussionen herauskristallisieren, mögen alsdann noch die *technischen Leistungen* formuliert werden, welche für das anzuschaffende Flugmaterial als wünschbar erachtet werden. *Welche* Typen aber im konkreten Falle den Anforderungen am besten genügen, ist doch wohl eine Frage, deren angemessene Lösung ausgedehnte Studien und Versuche voraussetzt, welche nur die bestehenden Fachkommissionen der KTA und der Fliegertruppe abschließend zu machen in der Lage sind und die darum kaum Grundlage einer auf Grundsätzliches zu beschränkenden Diskussion bilden können.

Im Sinne dieser Akzentverschiebung in der Flugzeugbeschaffungsdiskussion möchten wir heute ein Problem aufgreifen, das anläßlich der P16-Debatten nur am Rande vermerkt wurde, unseres Erachtens aber angesichts der rasch fortschreitenden Entwicklung von Nuklearwaffen bei den Großmächten immer mehr zum neuralgischen Punkt unserer Flugwaffenplanung zu werden scheint: die *Gefährdung unserer Flugstützpunkte* durch feindliche

Waffenwirkung und die damit verbundene *Beschränkung der Einsatzbereitschaft* der schweizerischen Fliegertruppe.

*

Das Verlangen nach immer größeren Fluggeschwindigkeiten zwang die Flugzeugkonstrukteure zu technischen Kompromissen, welche sich hauptsächlich in einer *Erhöhung der Flächenbelastungen* und damit der *Lande- und Abhebegeschwindigkeiten* auswirkten. Als weitere Folge kam hinzu, daß aus Gründen der Gewichts- und Raumersparnis die Dimensionierung der Fahrwerke nicht der Erhöhung der Zellengewichte Rechnung tragen konnte, so daß einzelne Flugzeugtypen bald *Raddrücke* aufwiesen, welche nicht einmal mehr reine Rollmanöver – geschweige denn Start oder Landung – auf Naturboden gestatteten. Man paßte sich diesen konstruktiven Gegebenheiten bei neueren Militärflugzeugen dadurch an, daß man die Flugstützpunkte mit *hochwertigen Kunstbelagpisten* und betonierten oder asphaltierten Rollwegen versah und *bestehende Pisten* entsprechend den höheren Ausschwebegeschwindigkeiten und größeren Rollstrecken *verlängerte*. Einsatzbasen, welche wegen ihrer räumlichen Begrenzung für einen derartigen Ausbau nicht in Frage kamen oder für Flugzeuge mit hohen Start- und Landegeschwindigkeiten zu wenig hindernisfrei erschienen, schieden aus. Im Zuge dieser Entwicklung mußte sich die schweizerische Fliegertruppe auf rund ein Dutzend ausgebaute Flugstützpunkte beschränken, von denen einzelne für den «Venom» nurmehr begrenzt verwendbar sind.

Diese Beschränkung auf relativ wenige im Zeitalter der Reduitkonzeption des Zweiten Weltkrieges in den Alpen und Voralpen unseres Landes angelegten Einsatzbasen fiel vorerst nicht sehr ins Gewicht, weil die Stützpunkte dem fremden Flieger – gut versteckt in nicht leicht zu findenden Geländekammern – nur schwer zugänglich waren und dank ausreichendem Flabschutz und weitgehender Verbunkerung relativ gut gegen jede Art von Luftangriffen verteidigt werden konnten. Heute haben sich die Verhältnisse aber entscheidend geändert: Einmal genügen die vorhandenen Pisten für die neuesten Überschall-Jagdbomber, deren Beschaffung wegen deren außerordentlichen Leistungsfähigkeit in Kreisen der Fliegertruppe aus verständlichen Gründen gewünscht wird, nicht mehr. Nurmehr einige wenige Stützpunkte könnten nach entsprechendem Ausbau für den Einsatz solcher Flugzeuge zur Verfügung stehen. Es ist ein offenes Geheimnis, daß in dieser Hinsicht auch der neu beschaffte «Hunter» Probleme stellt, obwohl dieses Flugzeug gegenüber leistungsfähigeren schweren Jagdbombern amerikanischer Herkunft hinsichtlich Pistenanforderungen deutlich anspruchsloser ist. Es sei nur nebenbei erwähnt, daß diese unerfreuliche Entwicklung, welche

hier im folgenden schematisch dargestellt sei, schon mit der Einführung von Düsenflugzeugen zu Ende des Zweiten Weltkrieges sich abzuzeichnen begann und unsere mit der Flugzeugbeschaffung betrauten Instanzen veranlaßt hat, die Aufnahme und Durchführung von *Eigenentwicklungen* (N 20 und P 16) mit spezifischer Eignung zum Einsatz ab kurzen Kunstbelagpisten oder eventuell Grasnarben zu befürworten – ein Hinweis, der nachträglich vielleicht etwelchen Kritikern die diesbezüglichen Maßnahmen der verantwortlichen Behörden verständlicher erscheinen läßt.

Anwachsen der Pistenlängen für Kriegsflugzeuge

(Die angegebenen Daten sind Annäherungswerte, bezogen auf eine Flugplatzhöhe von 500 m.ü.M. und eine Lufttemperatur von 15° C. Die für Start und Landung erforderlichen Pistenlängen nehmen mit wachsender Flugplatzhöhe und zunehmender Lufttemperatur zu.)

Flugzeugtyp	1945 C 36/D 3801	1952 DH 112 «Venom»	1955 F 100 D «Super Sabre»	1958 F 104 «Starfighter»
Fluggewicht (t)	3,5/2,5	5	14	8,5
Landegeschwindigkeit (km/h)	170/150	210	290	290
Rollstrecke Start (m) [1]	280/250	620	1800	1900
Rollstrecke Landung (m) [2]	340/550	480	1600	1400
Erforderliche Mindestlänge der Piste für Kriegseinsatz (m) [3]	Graspiste 800	Beton 1500	Beton 3000	Beton 3200

[1] Ohne zusätzliche Außenlasten.
[2] Mit Radbremsung und Schirm. Durchschnittliche Leistung von Kampfpiloten.
[3] Bei Einsatz mit Außenlasten und $^1/_3$ Sicherheitsmarge.

Nicht die Gebundenheit unserer Flugwaffe an eine beschränkte Zahl von Stützpunkten an sich ist gravierend und beunruhigend, als vielmehr die angesichts der ausländischen Waffentechnik rasch schwindende Möglichkeit, diese wenigen Stützpunkte *von feindlichen Einwirkungen frei zu halten* und damit die fristgerechte Einsatzbereitschaft unserer kostspieligsten Waffe zu gewährleisten. Die folgenden Umstände sind für diese Feststellung maßgebend und in unsere Betrachtung miteinzubeziehen:

1. Auftreten von Langstreckenbombern mit Einsatzhöhen über 10 000 m und Marschgeschwindigkeiten von über 1000 km/h.
2. Einführung von Luft-Boden- und Boden-Boden-Fernlenkwaffen mit großer Reichweite und geringer Streuung.
3. Zerstörungsleistung von Fliegerbomben und Fernlenkwaffen mit Nuklearsprengköpfen.

Es ist eine altbekannte Tatsache, daß wir einstweilen und wahrscheinlich noch über längere Zeit über keine Flabwaffen verfügen, welche über Höhen

von ca. 7000 m hinaus wirken. Niemand wird ernstlich glauben, daß wir mit den heute vorhandenen Mitteln einen kontinuierlich bestehenden Luftraumschutz über den in Frage kommenden Flugstützpunkten zu unterhalten in der Lage sind, oder daß dieser von eventuellen Verbündeten gewährleistet werden könnte. Ein Angreifer hat damit freie Hand, durch *hochfliegende Bombergeschwader* jederzeit Präzisionsbombardemente auf unsere Fliegerbasen auszulösen. Angriffe mit konventionellen Sprengbomben mögen dabei den Stützpunkt nur für beschränkte Zeitdauer lahmlegen, weil gutausgerüstete Detachemente für Wiederinstandstellungsarbeiten bereit stehen. Erfolgt die Intervention aber mit A-Bomben, so wird – wie später zu erläutern ist – der Stützpunkt wohl endgültig außer Gefecht gesetzt.

Kein Mensch hätte vor wenigen Jahren noch geglaubt, daß *ferngesteuerte oder ballistische Flugkörper mit Atomsprengladungen* innert so kurzer Zeit das Stadium der Truppenreife erreichen. Die ausführliche Darstellung über den derzeitigen Stand der Entwicklungen auf diesem Gebiete, welche in dieser Zeitschrift gegeben wurde[1], und die Nachrichten über erfolgreiche Lancierung von Fernlenkwaffen mit A-Ladungen im Osten wie im Westen zeigen drastisch, mit was wir im Ernstfall zu rechnen haben. Es sind bereits Luft-Boden-Waffen mit Reichweiten von 80 bis 200 km und fast hundertprozentiger Treffsicherheit in Gebrauch, welche von Flugzeugen weit außerhalb des Wirkungsbereichs erdgebundener Flabwaffen abgeworfen und ferngesteuert und mit eigenem Antrieb die ihnen zugewiesenen Bodenziele erreichen. Es sind zu nennen: «Hound Dog» (USA), «Rascal» (USA), «Stand-off-Bomb» (GB), «Comet III»? (SU). Nur eine umfassende und lückenlose Luftraumverteidigung über unserem Lande und den angrenzenden Gebieten könnte Einwirkungen durch ferngesteuerte Gleitbomben dieser Art verhindern. Da ein derartiger Raumschutz sich aber nicht verwirklichen läßt, tun wir gut, mit dem Einsatz solcher Waffen *zum vorneherein* zu rechnen.

Vor allem halten wir uns aber vor Augen, daß heute im Osten wie im Westen *taktische und strategische Boden-Boden-Fernlenkwaffen* nicht nur im Versuchsstadium, sondern zu einem guten Teil bereits im Truppendienst stehen. So sind insbesondere taktische Mittelstreckenfernlenkwaffen mit relativ großer Treffgenauigkeit und atomaren Sprengladungen von 20 bis 60 KT bereits in größerer Zahl an die Truppe abgegeben. Wenn wir über diesbezügliche konkrete Angaben aus dem Osten nicht verfügen, so ist nicht daran zu zweifeln, daß dort die Entwicklung kaum hinter derjenigen des Westens zurücksteht. Allein bei den amerikanischen Truppen stehen nach

[1] Major Varrone in ASMZ 1958, Hefte 6 und 7/8.

Angaben von Major Varrone[2] die *folgenden taktischen Lenkwaffen für Mittelstrecken* im Einsatz:

Waffe	Reichweite	Sprengladung	Streuung[1]
«Corporal»	250 km	20 KT	5—10 ‰
«Redstone»	480 km	60 KT	5—10 ‰
«Regulus I»	750 km	60 KT	1—2 ‰
«Matador»	1000 km	20 KT	1—2 ‰

[1] Die Angabe der Streuung erfolgt in CPE (Circular Probable Error). Darunter wird der Radius eines Kreises verstanden, in welchem 50% aller abgefeuerten Schüsse liegen.

Gegen diese Waffen existieren im allgemeinen noch *keine brauchbaren Abwehrmittel.* Durch Funkstörung mag eventuell auf die Fernlenkmechanismen eingewirkt werden, um Ferngeschosse ihr Ziel verfehlen zu lassen. Entsprechende Versuche stehen aber erst im Anfangsstadium. Gleichzeitig wird an der Verringerung der Störanfälligkeit der Fernlenkwaffen gearbeitet und es ist nicht abzusehen, ob die Abwehrmethoden mit der zunehmenden Vervollkommnung der Systeme Schritt halten werden. Das Schwergewicht verlegt sich zudem bei Fernlenkwaffen immer mehr auf Steuerung durch rein ballistische Intuition oder Trägheitsnavigation, welche praktisch durch keine Gegenmaßnahmen zu beeinflussen sind. Es ist bestimmt nicht übertrieben, wenn wir heute feststellen, daß unsere Fliegerstützpunkte für *taktische Fernlenkwaffen mit Atomsprengköpfen* von der ersten Minute kriegerischer Auseinandersetzungen an praktisch *unbeschränkt erreichbar* sind.

Die Konsequenzen, die diese Feststellung für unsere Flugwaffe hat, wenn sie weiterhin von einer kleinen Anzahl von festausgebauten Stützpunkten abhängig bleibt, sind erst richtig zu ermessen, wenn man sich die *Zerstörungswirkung von Nuklearexplosionen* auf Flugplätzen vergegenwärtigt. In der Zeitschrift «Flugwehr und -Technik»[3] ist zu diesem Thema eine aufaufschlußreiche und gutfundierte Arbeit erschienen, in welcher an Hand von zuverlässigen und in anderen Fachzeitschriften mehrfach bestätigten[4] Unterlagen konkrete Untersuchungen über die Wirkung von A-Einsätzen gegen Reduitstützpunkte angestellt werden und deren Ergebnisse wir wie folgt zusammenfassen:

---

[2] «Stand u. Einsatzmöglichkeiten der Raketen, Lenk- u. Fernwaffen» in ASMZ 1958, Hefte 6—8.

[3] Hefte 6, 7 und 8 1958: Dr. Theo Weber: «Die Gefährdung von Luftstützpunkten durch Bomben und Raketengeschosse mit nuklearer Ladung.»

[4] Vgl. z.B. Interavia 1954, Heft 7, S.428 ff.

Total- oder Teilzerstörung von Flugzeugen

Waffenart	Sprengladung	Total od. Teilzerstörung im Umkreis von:
Boden-Boden-Fernlenkwaffen für takt.	20 KT	1 900 m
Einsatz	30 KT	2 820 m
Luft-Boden-Fernlenkwaffen (Gleitbomben)	150 KT	4 700 m
und ungesteuerte Fliegerbomben	10 MT	15 200 m

Die auf verschiedenen Flugstützpunkten eingebauten Kavernen und die weitgehende Verbunkerung der Kommandoposten können selbstverständlich die Gefahr der Beschädigung oder Zerstörung des Flugmaterials und der Außergefechtsetzung der Kommandoorgane stark herabsetzen oder ausschließen, sofern rechtzeitig Deckung gesucht wurde. Die außerordentliche Gefährdung der Einsatzbereitschaft unserer Flugwaffe liegt aus diesem Grunde wohl viel weniger in der möglichen Dezimierung von Flugmaterial und Mannschaften als in der hinhaltenden *Zerstörung von Pisten und Rollwegen* und damit der Verunmöglichung von Start- und Landemanövern. Im zitierten Aufsatz von Dr. Weber werden folgende Angaben über die Wirkung von Nuklearexplosionen auf Kunstbelagpisten gemacht:

Aufgeworfene Trichter

	Bombe oder Fernwaffe von 20 KT bei Explosion am Boden	20 KT bei Explosion in 15 m Tiefe	100 KT bei Explosion in 18 m Tiefe
Durchmesser (m)	150	270	450
Tiefe (m)	10—14	25—30	50—60
Betroffene Erd- und Gesteinsmasse (radioaktiv verseucht) (Millionen m³)	0,5	1,2	10

Es genügt bereits ein einziger Treffer einer taktischen Fernlenkwaffe, um einen Flugstützpunkt für Tage oder gar Wochen unbrauchbar zu machen. Die Arbeitsstunden, die für die Wiederinstandstellung aufgewendet werden müssen (Loslösen der sperrigen Betonstücke vom Armierungseisen und Zertrümmerung, Erdbewegungen nach Abnahme der Radioaktivität, Betonierung), werden in die Hunderttausende gehen. Die Schadensbehebung ist dabei durch die Radioaktivität des Trichterraumes, welche tödliche Dosen erreicht, stark behindert. Dr. Weber führt schließlich an, daß bei Sprengpunkten unter Boden seismische Wellen von hoher Intensität entstehen, welche sich in der Art von mittelstarken Erdbeben geringer Tiefe auswirken. Es sei wahrscheinlich, daß in engeren Tälern am Fuß des Berghanges, an welchen sich der Flugplatz anlehnt, größere Rutschungen entstehen. Dadurch könnten die Eingänge zu den Flugzeugkavernen verschüttet werden und es sei weiterhin

möglich, daß die im Talboden fließenden Flüsse durch Verschüttungen gestaut werden und das Flugplatzgelände überschwemmen.

*

Man mag diese Darstellungen, die immerhin auf gutfundierten Unterlagen beruhen und teilweise durch Versuche im Ausland experimentell bestätigt wurden, als Schwarzmalerei bezeichnen. Daß mit dem Auftreten von Atomwaffen und der beschränkten Abwehrmöglichkeit von hochfliegenden Bombenflugzeugen und Ferngeschossen mit Nuklearladung einerseits und der Gebundenheit der Flugzeuge unserer Flugwaffe an kilometerlange Betonpisten anderseits die *Kriegstauglichkeit der Fliegertruppe ernstlich in Frage steht,* wird man trotzdem nicht übersehen können. Es scheint uns unter diesen Umständen gefährlich, wenn in ernstzunehmenden Betrachtungen zum Thema der Flugzeugbeschaffung von Fliegeroffizieren behauptet wird, daß Start- und Landelänge von Kampfflugzeugen nur von untergeordneter Bedeutung wären und bei der Flugzeugbeschaffung nicht berücksichtigt werden müßten. Ebenso gefährlich scheint es uns, das Problem der Flugplatzgefährdung einfach mit der Behauptung abzutun, daß ein Angreifer seine atomischen Kampfmittel eher gegen unsere Fronttruppen einsetzen werde als gegen die Einsatzbasen unserer kleinen Flugwaffe.

Wir sind durchaus auch der Ansicht, daß *maximale Flugleistungen* eine der wichtigsten Komponenten für die Kampfkraft der zu beschaffenden Flugzeuge darstellen, und wir bringen denjenigen volles Verständnis entgegen, welche von den zu beschaffenden Flugzeugen verlangen, daß sie leistungsmäßig den modernsten Gegnern gleichwertig sind. Uns scheint allerdings, daß man das Problem der Flugzeugbeschaffung nicht nur vom Standpunkt des Fliegers aus beurteilen darf, sondern auch denjenigen der Bodentruppe berücksichtigen muß. Die schweizerische Flugwaffe ist bekanntlich in erster Linie eine Erdkampfwaffe zur Unterstützung der Feldtruppe. Die Truppe muß sich darauf verlassen können, daß die angeforderten Flugzeuge im gewünschten Zeitpunkt zu ihrer Unterstützung eingreifen. Für die Erdtruppe zählt demnach *in erster Linie der Einsatz an sich* und erst in zweiter Linie die Möglichkeit gegnerischer Störmanöver gegen die zum Einsatz fliegenden oder von diesem zurückkehrenden Flugzeuge. Was nützt das beste und schnellste Flugzeug, wenn es im entscheidenden Zeitpunkt nicht fliegen kann, weil die Kunstpisten, auf die es angewiesen ist, vielleicht schon in den ersten Minuten kriegerischer Auseinandersetzungen zerstört oder beschädigt werden?

Wir dürfen die Verhältnisse bei uns nicht mit denjenigen gleichsetzen, welche bei den Großstaaten vorliegen. Die schweren amerikanischen Über-

schall-Jagdbomber haben zahlreiche ausgebaute Stützpunkte weit im Front-Hinterland zur Verfügung, in Räumen, welche für taktische Fernlenkwaffen nicht mehr erreichbar sind. Sie sind für Flugbetankung eingerichtet und damit in der Lage, sich über weiteste Strecken zum Einsatzort zu begeben. Viel eher müssen uns die Vorkehren in den umliegenden Staaten maßgebend sein. Auch dort hat man bekanntlich eingesehen, daß die Gefährdung von Flugstützpunkten zu einem ernstzunehmenden Problem geworden ist, und man legt bei den Flugzeugentwicklungen das Hauptgewicht auf geringes Gewicht und Eignung zum Einsatz auf kurzen Behelfsflugplätzen mit Gras- oder Stahlrostpisten. Zur Erreichung dieses Zieles wird dabei, wenn notwendig, eine unbefriedigende Spitzengeschwindigkeit, Steigleistung und Reichweite in Kauf genommen.

Wiedergewonnene Feldflugplatztauglichkeit bei europäischen Kampfflugzeugentwicklungen (ab 1957, Truppeneinsatz[1] ab 1959):

	SE 5003 «Bouradeur»	Dassault «Etendard VI»	Fiat «G91»	Breguet 1001 «Taon»[2]	Dassault «Etendard IV»	Dassault 550 «Mirage III»
Fluggewicht (t)	7,2	5,0	5,1	5,2	7,4	9,3
Startrollstrecke (m)[3]	700	920	860	900	850	750[4]
Landerollstrecke (m) m. Radbremse u. evtl. Bremsschirm	450	500	400	550	450	650
Pistenanforderung für Kriegseinsatz (m)	900 (Gras)	1000 (Gras)	1000 (Gras)	1100 (Gras)	1000 (Gras)	1000 (Stahlrost)

[1] Von diesen Flugzeugmustern steht zur Zeit die Fiat G 91 für die Flugwaffen von Italien, Frankreich und Deutschland in Fabrikation.

[2] Von der «Taon» steht eine neue Version mit stärkerem Triebwerk Bristol «Orpheus» BO 12 in Vorbereitung, welche günstigere Start- und Landeleistungen aufweisen soll und für die Einführung bei den Luftwaffen der NATO vorgesehen ist.

[3] Die Angaben über Startroll- und Landerollstrecken sind Schätzungswerte auf Grund von Angaben der Herstellerwerke sowie Berichten von den Eignungsprüfungen in Brétigny. Vorausgesetzt wird: Flugplatzhöhe 400 m ü.M., Temperatur 15° C, mit Munitionsausrüstung, vollgetankt und 500 kg Außenlasten. Feste Grasnarbe als Start- und Landepisten.

[4] Als Interzeptor, jedoch ohne Raketentriebwerk.

Vor Entscheiden über die Anschaffung dieses oder jenes Flugzeugtypes wird man auch bei uns das Problem der Flugplatzgefährdung als *wichtige Komponente aller Flugzeugbeschaffungsfragen* mit berücksichtigen müssen. Das scheint uns in Anbetracht der aufgezeigten waffentechnischen und flugtechnischen Gegebenheiten und angesichts der großen Investitionen, um die es bei der Flugzeugbeschaffung geht, als ein Gebot der Stunde. Man mag auf

amerikanische Überschall-Jagdbomber greifen, wenn sich durch technische Maßnahmen (Katapultstarts, Fangseile zur Landebremsung usw.) die erforderlichen Pistenlängen bei diesen Flugzeugen reduzieren lassen und gleichzeitig zusätzliche Ausweichstützpunkte mit den notwendigen Kunstbelagpisten geschaffen werden können. Da über kurz oder lang überschallschnelle Erdkampf- und Jagdflugzeuge für Vertikalstart zur Truppenreife gelangt sein werden, scheinen uns derartige Aufwendungen allerdings unzweckmäßig. Viel näher liegt unseres Erachtens die Lösung der Beschaffung von Flugzeugen, welche an sich ohne weitere technischen Vorkehren *feldflugplatztauglich* sind.

Nach dem Dahinfallen des P 16, welcher hinsichtlich seiner Atomkriegstauglichkeit den Erfordernissen der Zeit weitgehend entgegenkam, wird man das Augenmerk auf die europäischen Entwicklungen, welche in Anlehnung an die NATO-Konzeption entstanden sind, richten müssen. Es ist allerdings mit zu berücksichtigen, daß diese Art Flugzeuge hinsichtlich Waffenkapazität, Reichweite und Spitzengeschwindigkeit nicht völlig dem entsprechen, was von Fliegerseite gewünscht wird. Ganz sicher ermöglicht uns derartiges Flugmaterial aber, die Luftwaffe unseres Landes wieder auf beide Beine zu stellen, d.h. die Fliegerstaffeln mindestens teilweise auf zahlreiche, nur schwach belegte Feldflugplätze im frontnahen Raume zu *dezentralisieren*. Die bestehenden ausgebauten Stützpunkte werden auch weiterhin als Basen der «Venom»- und «Hunter»-Staffeln und später als Refugium für Retablierung und Revision des dezentralisierten neuen Flugmateriales nützlich sein. Geschwindigkeitsmäßige Minderleistungen der anzuschaffenden Kampfflugzeuge wird man durch überraschenden Einsatz unter Ausnützung von Geländedeckungen im An- und Wegflug weitgehend kompensieren können. Denn schließlich *dient unserem Lande das weniger gute Flugzeug, das überraschend und gutgeführt zum Einsatz kommt, besser, als das leistungsfähigere Flugzeug, das nicht zum Einsatz gelangt.*