

# Flugwaffen-Chronik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **125 (1959)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

## **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.

---

# Flugwaffen-Chronik

---

## Helikopter-Verwendung

Von Major i. Gst. K. Werner

(Schluß)

### *Möglichkeiten in unserer Armee*

Die im ersten Teil skizzierten hohen Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die anspruchsvollen Personalbedürfnisse ziehen der Eingliederung von Helikoptern in unsere Wehrkräfte naturgemäß enge Grenzen. Aus einer Reihe von nationalen Gegebenheiten erfolgt die materielle Ausstattung unserer Armee seit jeher in einer zwar soliden, aber konservativen Art und Weise. Dementsprechend wäre es utopisch, mehr als eine bescheidene Anzahl Drehflügler für eine nahe Zukunft zu erwarten.

Unter den mannigfaltigen Verwendungsmöglichkeiten sollten bei uns folgende Einsatzaufgaben in erster Dringlichkeit verwirklicht werden:

- Beförderung von Kommandanten und Führungsgehilfen höherer Stäbe,
- Sanitäts-Transporte,
- Verschiebung von Kampftruppen für Handstreichaufgaben im feindbesetzten Raume.

Soweit das für diese Primäraufgaben beschaffte Gerät noch für weitere Beanspruchungen verfügbar bliebe, käme fallweise auch das Auslegen von Gefechtsdraht, das Ausstellen von Beobachtungsposten sowie die Durchführung von Transporten im Gebirge, abseits von Fahrstraßen, in Frage.

Die beiden erstgenannten Hauptaufgaben bedürfen keiner beredten Fürsprache. Im Zeitalter des schnellen Ablaufes der Operationen, der Infiltration und der Verbindungssabotage sowie der antielektronischen Kriegführung und allenfalls des Atomwaffeneinsatzes, ist die Dringlichkeit der schnellen, straßenunabhängigen Verschiebung der Organe der höheren Führung hinreichend motiviert. Daß wir bereit sind, uns die Sicherstellung einer jederzeit wirksamen Führung etwas kosten zu lassen, kommt in der bereits vorhandenen umfassenden Ausrüstung mit Übermittlungsgeräten deutlich zum Ausdruck. Der Helikopter bedeutet eine wertvolle Bereicherung dieser Mittel. Versuchsweise wird dieser neue Flugzeugtyp übrigens schon seit längerer Zeit in unseren Manövern benützt. Bei dieser Gelegenheit ist davor zu warnen, die Helikopter – wie dies heute oft getan wird – auch für die Gefechtsfeldaufklärung zu verwenden. Bei dem zu erwartenden großen Verschleiß durch Beschuß mit terrestrischen Waffen sollten hierfür leichte

Propellerflugzeuge eingesetzt werden, deren Aufwand in jeder Beziehung ungleich wohlfeiler zu stehen kommt.

Als Sanitätstransportmittel hat sich der Helikopter erstaunlich rasch Weltruf erworben. Die Möglichkeit, Schwerverwundete in kürzester Zeit und ohne Transportstrapazen direkt aus der Front vor die Türe eines wohl-eingerichteten Krankenhauses zu fliegen, hat schon Tausenden von Wehr-männern das Leben gerettet. Der US-Helikopter-Rettungsdienst brachte in Korea über 12 000 Personen die entscheidende Hilfe. Auch in Indochina sind total annähernd so viele Schwerverwundete überwiegend aus schwie-rigsten Verhältnissen geborgen worden. Die ersten beiden zweiplätzigen «Hiller» wurden aus Krediten des Oberfeldarztes 1950 angeschafft. Bis Ende 1954 war der Park der Sanitätshelikopter bis auf 70 Passagierplätze ange-wachsen. Diese Entwicklung ist sprechend für die Zweckmäßigkeit und die Wertschätzung des Gerätes.

Sollen Helikopter unter den Schutz der Genfer-Konvention fallen, so dürfen sie ausschließlich nur für Sanitätstransporte verwendet werden und müssen entsprechend mit weißem Anstrich und dem roten Kreuz gekenn-zeichnet sein.

Die Verschiebung von Kampftruppen ist ein Postulat, das auf den ersten Blick als überzahlte Spielerei erscheinen mag. Schon eine grobe Analyse von Aufwand und Wirkung an konkreten Anwendungsbeispielen und unter ge-eigneten Verhältnissen geprüft, läßt jedoch erkennen, daß selbst mit einem bescheidenen Transportvolumen ergebnisreiche Einsätze bestritten werden können.

Mit Helikoptern transportierte Truppen stellen gerade für uns ein Of-fensivelement dar, dem – mit geringfügigen Einschränkungen – überall und fast jederzeit die weiteste Initiative des Handelns offen steht.

Als naheliegendste Aufgaben kommen Sperraktionen von Achsen ver-bunden mit Überfällen auf anrollende Transporte, Handstreiche gegen Ma-teriallager, Kommandoposten, Ruhequartiere usw. in Frage. Für die gene-relle Bewertung solcher Aktionen ist nicht nur der jeweils dem Gegner un-mittelbar zugefügte Schaden, sondern auch die indirekte Auswirkung, näm-lich der auf den Gegner ausgeübte Zwang, in großem Umfange Kräfte für die Sicherung des rückwärtigen Raumes zu verausgaben, in Rechnung zu stellen.

Alle diese Handstreichunternehmen müßten mit Verbänden von Zugs-bis höchstens Kompaniestärke auskommen, wobei die Zurücknahme der Kämpfer als normales Erfordernis in Planung und Durchführung sorgfältig sicherzustellen wäre. Je länger eine «Expedition» am Feinde zu bleiben hätte,



desto mehr müßte auf die gehörige Unterstützung durch geeignetes Gelände und allenfalls auch durch die Flugwaffe gesorgt werden.

Die Stärke solcher Unternehmen muß mit dem Mittel der Überraschung hervorgebracht werden. Es ist deshalb von erfolgsbestimmender Bedeutung, daß das Heranbringen und die Bereitstellung der Angriffskräfte bis zum Zeitpunkt der Feuereröffnung möglichst unbemerkt bleiben. Der Hinflug müßte dementsprechend auf die Dämmerungs- oder Nachtstunden angesetzt werden, womit zugleich auch der Schutz vor feindlichen Jägern erreicht und die Wirkungsmöglichkeiten der Fliegerabwehr dezimiert würden. Aus dem gleichen Grunde und um den Auslad möglichst unbemerkt einschalten zu können, wäre der gesamte Flugweg in extremem Tiefflug und entlang gebirgigen und bewaldeten Routen zurückzulegen. Der Auslad hätte aus Gründen der Geräuschtarnung einige Kilometer vom Objekt entfernt in einem kurzen, unauffälligen Marschhalt zu erfolgen.

Auch die Wiederaufnahme für den Rückflug müßte in der Dämmerung, nachts oder bei Nichtflugwetterbedingungen für die Jagdfliegerei vorgenommen werden.

Für Operationen am Tage lassen sich originelle und wirkungsvolle Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Helikopter-Trupps und Jagdfliegerverbänden ausnützen. Mit Hubschraubern unbemerkt hinter der gegnerischen Front abgesetzte Beobachtungsposten wären in der Lage, von Stellen aus, die den Überblick über eine Achse oder über einen von Truppen besetzten Raum eröffnen, als vorgeschobene Fliegerleitposten zu wirken. In aller Unauffälligkeit könnten beim Auftauchen von lohnenden Zielen Jagdbombenverbände mit Funk gerufen und auf die Objekte eingewiesen werden. Die Abriegelung einer Achse in der Tiefe durch Flieger ließe sich beispielsweise mit der Einschaltung eines solchen «Pulsfühlers» weit zuverlässiger und mit geringerem Fliegeraufwand vornehmen.

Nicht weniger interessant und wertvoll ist die Möglichkeit, mit luftgelandeten Kampftrupps die nächtliche Lücke der Fliegerwirkung bei der Abriegelung von Marschachsen ausfüllen zu können. Mit Raketenrohren, Minen und Sprengstoffen ausgerüstete Gruppen dürften unschwer imstande sein, an unübersichtlichen Straßenstellen in nächtlichen Handstreichern durch Zerstörung von Fahrzeugen und Auslegen von Zeitzündern zeitraubende Verstopfungen zu erzeugen. Dunkelheit und Verwirrung beim Gegner würden den Rückzug und die Bereitstellung zu neuem Einsatz sehr risikofrei gestalten.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Über Patrouillen-Raids hinter der feindlichen Front vergleiche Peniakoff: «The Private Army».

Neben den Auswirkungen, die solche Handstreichunternehmungen beim Gegner hervorzubringen vermöchten, verdient auch deren positiver Einfluß auf die eigene Truppe Beachtung. Einsätze in der geschilderten Art fördern den Angriffsgeist und vor allem das Selbstvertrauen durch spektakuläre Erfolge.

*Welche Typen sind für uns geeignet?*

Es liegt auf der Hand, daß die erheblichen Ansprüche bezüglich Unterhalt, Ersatzteilhaltung und -nachschiebung sowie Ausbildung und Training der Besatzungen eine ganz beträchtliche Vereinfachung erfahren, wenn wir mit einem einzigen Helikoptertyp alle in Betracht kommenden Aufgaben lösen könnten. Gleichzeitig würde damit die Austauschbarkeit von Flugzeugen und Piloten zwischen den verschiedenen Verwendungszweigen sowie die Möglichkeit der Bildung beliebiger ad hoc-Verbände erreicht. Eine nach taktischen und ökonomischen Gesichtspunkten ausgerichtete Grobbewertung zeigt folgendes Bild.

Verwendung für	Passagierplätze:		
	1-2	3-5	6 und mehr
Verbindung in HE	geeignet	beste Eignung	ungünstig
Sanitätstransporte	ungeeignet	geeignet	beste Eignung
Luftlande-Unternehmen	ungeeignet	geeignet	meistens beste Eignung

Die Tabelle zeigt, daß der leichte Helikopter mehrteils ungeeignet ist, während der mittlere Helikopter für alle Aufgaben – wenn auch nicht beste Eignung aufweist – so doch geeignet erscheint. Nicht wenig Gewicht zugunsten des mittleren Hubschraubers hat gegenwärtig der Umstand, daß im Typ «Alouette» ein mittelschwerer französischer Düsenhelikopter in Großserieproduktion steht, der die besten Leistungen im Höhenflug unter allen westlichen Drehflüglern aufzuweisen hat. Er wird preislich zudem so günstig angeboten, daß der Passagiersitz in der «Alouette» annähernd gleich hoch zu stehen kommt wie in einer Type der zwölf Plätze-Klasse. Erwünscht dürfte einstweilen auch noch die breitere Risikoverteilung sein und die Möglichkeit, mehr Piloten heranbilden zu können, wenn eine größere Anzahl Fluggeräte vorhanden ist.

*Nutzleistung der Sud Aviation «Alouette»:*

Maximales Abfluggewicht .....	1500 kg
davon Zuladung total .....	580 kg
umfassend Flugpetrol + Pilot + 4 Passagiere	

Die maximal mögliche Treibstoffzuladung variiert folglich mit der Anzahl der Passagiere beziehungsweise dem Gewicht der Fracht.



Treibstoffverbrauch . . . . .	zirka	160 l/h
Reisegeschwindigkeit . . . . .	zirka	150 km/h
Höchste Landehöhe mit 580 kg Nutzlast	zirka	1600 m/M

In größerer Landehöhe muß die Zuladung schrittweise reduziert werden. Für Verwundeten-Transport können zwei Tragbahren aufgenommen werden. Fracht wird in der Regel als Anhängelast transportiert.

Die gewichtigen Vorteile größerer Helikopter dürfen allerdings nicht völlig unerwähnt bleiben. Es betrifft dies insbesondere ihre Fähigkeit, weit schwerere Einzellasten verschieben zu können, die Vereinfachung des Absetzens und der Wiederaufnahme von Truppen am Feinde und die Möglichkeit der umfassenden Betreuung von Schwerverwundeten während dem Fluge sowie überhaupt das bedeutend größere Transportvolumen für liegend Verwundete.

#### *Umfang der benötigten Mittel*

Bei einer vorläufigen Beschränkung auf den Einheitstyp «Alouette» und unter sparsamster Bemessung der Mittel könnten schätzungsweise folgende Flugzeugzahlen für die ganze Armee veranschlagt werden:

Für <i>Verbindungsaufgaben</i> pro Armeekorps 2 und pro Division und Brigade je 1 Helikopter inklusive 2 Reserve-Einheiten im Armeekorps . . . . .	27 Alouette
Für <i>Sanitätstransporte</i> bei den Armeekorps . . . . .	8 Alouette
Technische Basierung gemeinsam mit Verbindungsflugzeugen	
Je eine <i>Transportstaffel</i> pro Armeekorps . . . . .	32 Alouette
Transportvermögen pro Flug (ohne Piloten) 32 Mann à 90 kg, Treibstoff für 75 Minuten Flug	
Die Transportstaffel könnte fallweise auch für Sanitätstransporte eingesetzt werden.	

Total im Einsatz	67 Alouette
------------------	-------------

Die Flugbereitschaft beträgt nach in- und ausländischen Erfahrungen zirka 67 %, was zwingend bedingt, daß bei der Revisions- und Reparaturstelle der Armee weitere 33 % Flugzeuge vorhanden sein müssen, sofern 67 Flugzeuge ständig an der Front verfügbar sein sollen.

In Reparatur und Auffrischung bei der Armee . . . . .	33 Alouette
---	-------------

Total zu beschaffen	100 Helikopter
---------------------	----------------

zuzüglich zirka 40 Auswechseltriebwerke und Ersatzteile im Werte von zirka 25 % der Flugzeuge.