

Flugwaffen-Chronik

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **15.08.2024**

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.

talen oder Flankenangriff schließlich wird die Kampfgruppe wenn immer möglich offensiv entgegengetreten, auf jeden Fall aber muß der für die Division wichtige Höhenzug gehalten werden.

Die Perimeterstellung ist ein sehr verletzliches Ziel für Atomwaffen. Darum soll die Kampfgruppe diese Formation nur sehr kurze Zeit einnehmen und rasch aus dieser Stellung heraus einen Gegenangriff führen, der wenn möglich von der Division mit Atomwaffen unterstützt wird und mit dem Gegenangriff der Division koordiniert wird. PR

Flugwaffen-Chronik

Aktuelle Aspekte der deutschen Flugzeugbeschaffung

Das westdeutsche Bundesverteidigungsministerium hat Ende Oktober 1958 die Anträge für die Neuausrüstung der Luftwaffe mit modernen Flugzeugen den zuständigen Organen des Bundestages vorgelegt. Ende November haben die Budgetkommission und der Verteidigungsausschuß des Bundestages – letzterer sogar einstimmig – die Anträge gutgeheißen. Darnach sollen 300 Lockheed F 104 A «Starfighter» im Betrage von 1250 Millionen Mark, 200 Fiat G 91 Leichtschlachtflugzeuge im Betrage von 750 Millionen Mark und französische «Alouette»-Helikopter für 50 Millionen Mark angeschafft werden. Der weitaus größte Teil dieses Materials wird in deutscher Lizenz erstehen. Nebst wirtschaftlichen Überlegungen legt man in Deutschland Wert darauf, durch den Nachbau wiederum den eigenen Anschluß an alle Sparten des Flugzeugbaues zu gewinnen. Man rechnet damit, anfangs 1961 den ersten F 104 aus dem Eigenbau abliefern zu können, und hernach mit einer Monatsproduktion von 5–8 Flugzeugen fortzufahren. Der Bau der 300 Stück-Serie soll im Laufe des Jahres 1964 zum Abschluß kommen. Vom Leichtflugzeug Fiat G 91 werden rund drei Viertel in Lizenz gebaut und ein Viertel bei Fiat fertig gekauft. Deutschland will offenbar mit diesem Kauf beim NATO-Partner Italien demonstrieren, daß es ihm Ernst ist mit der von den Außenministern beschlossenen französisch-deutsch-italienischen Rüstungsgemeinschaft.

Der F 104 ist bekanntlich das schnellste Jagdflugzeug in Ost und West, das in einer größeren Serie vorhanden ist und im Truppenegebrauch steht. Das «Mach 2 plus»-Flugzeug soll als Jäger für Interzeptions- und taktische Raumschutzaufgaben sowie auch als Jagdbomber gegen Erdziele in größerer

Tiefe des feindbesetzten Raumes verwendet werden. Für den Jagdeinsatz ist der «Starfighter» auf das beste ausgerüstet, indem er neben dem üblichen optischen Visier über ein Infrarot-Visier verfügt, das ein Düsentriebwerk – günstige Verhältnisse vorausgesetzt – bis auf über 15 km anzeigt. Außerdem ist eine Bordradar-Such- und -Feuerleitanlage vorhanden, die eine Erkennungsreichweite von über 30 km aufweist. Die Vernichtung von Luftzielen in größerer Höhe erfolgt in der Regel auf einige Kilometer Entfernung entweder mit infrarotempfindlichen selbstzielsuchenden «Sidewinder»-Raketen oder mit den vollautomatischen radargesteuerten Selbstlenkraketen «Sparrow III», die beide von der deutschen Luftwaffe angeschafft werden. Daneben hat die sechsläufige 20 mm «Vulcan» Kanoneneinheit mit ihrer Feuerleistung von über 100 Schuß/Sek. gleichsam nurmehr die reduzierte Bedeutung eines Bajonetts auf einem Zielfernrohrkarabiner! Für Bombardierungsaufgaben vermag der F 104 zwei 1000 kg-Bomben über 900 km Aktionsradius zu tragen, wobei seine hohe Überschallgeschwindigkeit, trotz Außenlasten, in großer Flughöhe nur eine geringfügige Einbuße erleidet.

Als vor zwölf Monaten das Pflichtenheft für das gesuchte Überschallflugzeug aufgestellt wurde, war auch Unabhängigkeit von Hartbelagpisten gefordert worden. Der F 104 entspricht dieser Bedingung durchaus nicht, benötigt er doch für einen sicheren Friedensflugbetrieb eine Hartbelagpiste von 2 bis 2,5 km Länge. Zwar kann das Flugzeug dank der Vorrichtung zur Grenzschichtbeeinflussung seine Landegeschwindigkeit bis auf 240 km/h herabsetzen, so daß es mit dem Bremsfallschirm nach 600 m Landerollstrecke zum Stehen kommt; doch muß auch bei Auftreten von Störungen und Pilotenfehlern die Sicherheit des teuren Flugmaterials gewährleistet bleiben.

Warum hat man in Deutschland gegenüber dem Hochleistungsflugzeug den Anspruch der Behelfspistentauglichkeit fallen lassen? Die Frage ist auch für uns von nicht geringem Interesse. Die Antwort ist eindeutig: Auf dem Weltmarkt ist kein einziges serienreifes Überschallflugzeug zu finden, das nebst hoher Machleistung auch von einer Graspiste aus operieren kann. Der Mirage III A, der mit seinen 6 atü Pneudruck allerdings bereits gewisse Festigkeitsansprüche an eine Rollfläche stellt, schied nach mehrmaliger Prüfung durch deutsche Experten – trotz seiner günstigen technischen und «politischen» Ausgangssituation – aus ungenannten Gründen aus der Wahl aus. Der Umstand, daß die vielversprechende französische Entwicklung noch zu tief im Erprobungs- und Verbesserungsstadium steckt, dürfte die deutsche Absage in erster Linie bestimmt haben. Vorläufig scheint für Hochgeschwindigkeitsflugzeuge die Bindung an lange Hartbelagpisten also eine weltweite Tatsache zu sein, wie sehr man dies auch als taktische Schwäche bedauern mag. Selbst auf russischer Seite weisen gewichtige Indizien darauf hin, daß

die beim Mig 15 noch vorhandene «Rasengenügsamkeit» bei seiner Weiterentwicklung zum Mig 19 und Mig 21 Überschalljäger der Geschwindigkeitspriorität geopfert werden mußte. Es ist unverkennbar, daß hüben und drüben Spitzengeschwindigkeit über Rasentauglichkeit gewertet wird. Auch die deutsche Beschaffung, die auf drei Interzeptoren zwei langsame Leichtflugzeuge wählte, ist eine Bestätigung für diese Feststellung.

Der G 91 weist mit seinem Pneudruck von 4 atü einen spezifischen Bodendruck auf, der zwischen Morane und C 36 und etwas unter einem 5 t-Lastwagen liegt. Er ist somit geeignet, auf Wiesenböden mit guter Untergrundfestigkeit zu operieren. Wenn für den F 104 eine Pistenlänge von 2–2,5 km gefordert wird, so muß bei gleichem Sicherheitsanspruch für den G 91 eine Rollfläche von 1300–1500 m verlangt werden.

Man wird mit der Annahme kaum fehlgehen, daß der G 91 bezüglich Steuerbarkeit und Wendigkeit merklich besser geeignet ist, Truppenziele zu bekämpfen als der F 104. Mit seinen relativ schwachen Flugleistungen kann er jedoch nur solange in einem Zielraum verweilen, als keine gegnerischen Raumschutzjäger vorhanden sind. Diese Einsatzvoraussetzungen werden bei der deutschen Luftwaffe durch den F 104 zu schaffen sein, sei es durch Vernichtung der gegnerischen Flugzeuge am Boden, sei es durch Bildung eines Luftschirmes. Beide Aufgaben, das heißt für den Schlag mitten in das stark verteidigte Wespennest der feindlichen Flugplätze und für die Erringung einer hinreichend soliden örtlichen Luftüberlegenheit im Raume der eigenen Erdkampfeinsätze, kann nur ein Flugzeug mit überlegenen Leistungen erfüllen.

Eine besondere Würdigung muß schließlich den Aufwendungen pro anzuschaffendes Flugzeug gelten. Dividiert man die geforderten Kredite durch die jeweilige Zahl der Maschinen, so ergibt sich pro «Starfighter» eine Summe von 4,15 Millionen Mark und pro Leichtflugzeug 3,75 Millionen Mark. Ohne Zweifel verfälschen entweder finanzielle Entgegenkommen auf der Interzeptorseite oder wesentlich umfassendere zusätzliche Anschaffungen auf der Leichtflugzeugseite die tatsächlichen Preisproportionen der beiden Flugzeuge. Nach der bekannten Faustregel, daß der Preis mit dem Faktor 0,7 der Gewichts Differenz variere, müßte der G 91 nur mit 2,7 Millionen in Rechnung gestellt werden. Da jedoch der F 104 eine ganz beträchtlich reichere Zielgerät- und Elektronikausrüstung beherbergt als der «einfache» G 91, könnte die zutreffende Preisproportion bei zwei Millionen Mark für den Leichtjäger liegen. Aus den angeführten Zahlen und Überlegungen wird jedenfalls deutlich, daß die oft verbreitete Behauptung, wir könnten für den Preis eines Standard-Jägers drei bis fünf und mehr Leichtjäger kaufen, unzutreffend ist.

Wr.